

# Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV)

742.122

vom 25. November 1998 (Stand am 1. Juli 2024)

---

*Der Schweizerische Bundesrat,*

gestützt auf die Artikel 9a Absätze 3 und 6, 9b Absatz 4, 9c Absatz 4 und 97 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957<sup>1</sup> (EBG),<sup>2</sup>

*verordnet:*

## 1. Abschnitt:<sup>3</sup> Gegenstand und Geltungsbereich

### Art. 1

<sup>1</sup> Diese Verordnung regelt die Benützung von Eisenbahninfrastrukturen durch Eisenbahnverkehrsunternehmen (Netzzugang).

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

<sup>3</sup> 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

<sup>1</sup> SR 742.101

<sup>2</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 16. Nov. 2016, in Kraft seit 1. Jan. 2017 (AS 2016 4163).

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

## 2. Abschnitt:<sup>4</sup> Netzzugang für schweizerische Unternehmen

### Art. 3 Netzzugangsbewilligung

(Art. 8c und 8d EBG)

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

<sup>2</sup> 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)

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

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

<sup>3</sup> Die Angaben für die finanzielle Leistungsfähigkeit richten sich nach Anhang 1.<sup>5</sup>

### Art. 5a<sup>6</sup> Finanzgarantien für Infrastrukturbetreiberinnen

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

Das BAV kann eine Infrastrukturbetreiberin ermächtigen, von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Trassenpreise der folgenden zwei Monate eine Finanzgarantie in Form einer Vorauszahlung oder einer Bankgarantie zu verlangen, wenn das Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht über eine Bankgarantie oder Bürgschaft nach Anhang 1 Ziffer 4 verfügt und:

- a. sich im Zahlungsverzug für zwei mindestens 30 Tage auseinanderliegende Fälligkeitstermine befindet;

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

<sup>5</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 5. Sept 2018, in Kraft seit 1. Jan. 2019 (AS 2018 3277).

<sup>6</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V vom 5. Sept 2018, in Kraft seit 1. Jan. 2019 (AS 2018 3277).

- b. nach einer Kündigung der Netzzugangsvereinbarung durch die Infrastrukturbetreiberin wegen Zahlungsverzug erneut den Netzzugang beantragt; oder
- c. gemäss einer Bonitätsbewertung durch eine unabhängige Prüfstelle den Transportpreis mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht fristgerecht zahlt.

**Art. 5b<sup>7</sup>** Versicherungsschutz

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

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

<sup>2</sup> 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.

**Art. 6** Zuverlässige Geschäftsführung

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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Gegen das Unternehmen oder seine geschäftsführenden Personen dürfen keine Verurteilungsforderungen 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.

<sup>7</sup> Ursprünglich: Art. 5a.

**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. 9<sup>8</sup>**

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

#### **3a. Abschnitt:<sup>9</sup> Netznutzungsplan**

**Art. 9a** Inhalt<sup>10</sup>

<sup>1</sup> Der Netznutzungsplan enthält eine Netzgrafik und insbesondere Angaben über:

- a. die für die europäischen Güterverkehrskorridore reservierten Trassen;
- b. die für die einzelnen Verkehrsarten in den Modellstunden reservierten Mindestkapazitäten;
- c. die Abweichungen für besondere Verkehre wie saisonale Angebote, Expressgüterzüge und Trassen mit besonderen Anforderungen, insbesondere bezüglich Geschwindigkeiten, Bremsreihen, Traktion und Lichtraumprofil;
- d. Kapazitäten für die nicht geplante Nachfrage;
- e. Einschränkungen infolge längerer Streckensperrungen.

<sup>2</sup> Er enthält soweit erforderlich Angaben zu geplanten Ankunfts-, Abfahrts- und Durchfahrtszeiten.

<sup>3</sup> ...<sup>11</sup>

<sup>8</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 29. Mai 2013, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS 2013 1651).

<sup>9</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V vom 16. Nov. 2016, in Kraft seit 1. Jan. 2017 (AS 2016 4163).

<sup>10</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V vom 5. Sept 2018, in Kraft seit 1. Jan. 2019 (AS 2018 3277).

<sup>11</sup> Aufgehoben durch Ziff. I der V vom 5. Sept 2018, mit Wirkung seit 1. Jan. 2019 (AS 2018 3277).

**Art. 9b<sup>12</sup>** Pflichten der Infrastrukturbetreiberinnen

<sup>1</sup> Die Infrastrukturbetreiberinnen passen beim Erstellen eines neuen Netznutzungsplans die bestehenden Netznutzungspläne soweit erforderlich an.

<sup>2</sup> Sie publizieren den Netznutzungsplan elektronisch.

**4. Abschnitt: Trassenvergabe<sup>13</sup>****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;
- c. keine technischen Bedingungen stellt, die keine Grundlage in Gesetzen und Verordnungen haben;
- d.<sup>14</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 Ausweicheisen, Perronlängen, Streckenklasse und Sicherheitsausrüstung publiziert;
- e.<sup>15</sup> Zusatzleistungen (Art. 22) anbietet, soweit dies mit der vorhandenen Infrastruktur und dem verfügbaren Personal möglich ist.

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

<sup>3</sup> Die Zuständigkeit der Trassenvergabebehörde bleibt vorbehalten.<sup>16</sup>

**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

<sup>12</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V vom 5. Sept 2018, in Kraft seit 1. Jan. 2019 (AS **2018** 3277).

<sup>13</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 16. Nov. 2016, in Kraft seit 1. Jan. 2017 (AS **2016** 4163).

<sup>14</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Okt. 2011 (AS **2011** 4331).

<sup>15</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V vom 29. Mai 2013, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS **2013** 1651).

<sup>16</sup> Fassung gemäss Ziff. I 4 der OBI-Verordnung vom 13. Mai 2020, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS **2020** 1915).

in Anwendung des Zeitplans nach Anhang VII der Richtlinie 2012/34/EU<sup>17</sup> zusammen mit jenen für das Fahrplanverfahren fest.<sup>18</sup>

<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 Trassenvergabestelle kann die letztmögliche Antragsfrist in Absprache mit der Infrastrukturbetreiberin später ansetzen.<sup>19</sup>

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

<sup>6</sup> Die Infrastrukturbetreiberin bearbeitet Ad-hoc-Anträge für einzelne Trassen in der Regel binnen fünf Arbeitstagen.<sup>20</sup>

<sup>7</sup> Informationen über verfügbare Kapazitätsreserven werden allen interessierten Antragstellern zur Verfügung gestellt.<sup>21</sup>

#### **Art. 11a<sup>22</sup>** Übertragung von Trassen

Eisenbahnverkehrsunternehmen<sup>23</sup> dürfen ihnen zugewiesene Trassen nicht auf Dritte übertragen.

<sup>17</sup> Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums, zuletzt geändert durch Delegierter Beschluss (EU) 2017/2075 der Kommission vom 4. September 2017 zur Ersetzung des Anhangs VII der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums, ABl. L 295 vom 14.11.2017, S. 69.

<sup>18</sup> Fassung gemäss Ziff. I 4 der OBI-Verordnung vom 13. Mai 2020, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS 2020 1915).

<sup>19</sup> Fassung gemäss Ziff. I 4 der OBI-Verordnung vom 13. Mai 2020, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS 2020 1915).

<sup>20</sup> Eingefügt durch Ziff. I 4 der OBI-Verordnung vom 13. Mai 2020, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS 2020 1915).

<sup>21</sup> Eingefügt durch Ziff. I 4 der OBI-Verordnung vom 13. Mai 2020, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS 2020 1915).

<sup>22</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V vom 16. Juni 2003, in Kraft seit 1. Jan. 2004 (AS 2003 2479).

<sup>23</sup> 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.

**Art. 11<sup>b</sup><sup>24</sup>** Bauarbeiten

<sup>1</sup> Die Infrastrukturbetreiberin muss Bauarbeiten an einer Strecke, die während mehr als sieben aufeinanderfolgenden Tagen zu einer Einschränkung von mehr als einem Drittel des täglichen Verkehrsaufkommens führen, erstmals mindestens 24 Monate und in aktualisierter Form mindestens 12 Monate vor dem Beginn der betroffenen Fahrplanperiode veröffentlichen.

<sup>2</sup> Sie muss den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Anchiessern Wochenendsperrern und verlängerte Nachtsperren drei Monate zum Voraus bekanntgeben.

<sup>3</sup> Sie kann Sperren ohne Auswirkungen auf die Anschlussgewährung des Personenverkehrs und mit der Möglichkeit, andere Strecken für den Gütertransport zu nutzen, mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen und Anchiessern kurzfristig vereinbaren.

<sup>4</sup> Sie beantragt Kapazitäten für planbare Bauarbeiten im Rahmen der Netzfahrplanerstellung.

<sup>5</sup> Sind Kapazitäten aufgrund ausserplanmässiger Bauarbeiten nicht verfügbar, so informiert sie die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen so früh wie möglich darüber.

<sup>6</sup> Sie legt nach Konsultation der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Besteller im konzessionierten Personenverkehr sowie nach Absprache mit der Trassenvergabe-stelle den Ersatzverkehr und die Umleitungen fest. Dabei sind die Transportketten zu gewährleisten. Die angepassten Fahrpläne sind mindestens zwei Monate im Voraus zu publizieren. Auf Reisende, Absender und Empfänger dürfen keine Mehrkosten überwält werden.

<sup>7</sup> Im konzessionierten Personenverkehr auf Normalspurstrecken trägt die Infrastrukturbetreiberin die eigenen Kosten sowie die Kosten des Ersatzverkehrs. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen tragen die eigenen Kosten.

<sup>8</sup> Im übrigen Verkehr entschädigt die Infrastrukturbetreiberin die Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Mehrkosten des Ersatzverkehrs und der mit der Umleitung verbundenen Fahrleistungen. Das BAV regelt die Berechnung der Entschädigung.

<sup>9</sup> Der Trassenpreis richtet sich nach den effektiv erbrachten Leistungen.

<sup>10</sup> Gibt die Infrastrukturbetreiberin eine Einschränkung nicht rechtzeitig bekannt, so entschädigt sie die Eisenbahnverkehrsunternehmen für die dadurch entstandenen Mehrkosten und Mindererlöse mit einer Pauschale. Das BAV regelt die Berechnung der Pauschale.

<sup>24</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011 (AS 2011 4331). Fassung gemäss Ziff. I 4 der OBI-Verordnung vom 13. Mai 2020, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS 2020 1915).

**Art. 12<sup>25</sup>** Trassenzuteilung

<sup>1</sup> Die Trassenvergabestelle<sup>26</sup> teilt die Trassen aufgrund des geltenden Netznutzungsplans zu.

<sup>2</sup> Teilt sie eine Trasse nicht oder nicht zur gewünschten Zeit zu, so muss sie dies gegenüber dem antragstellenden Eisenbahnverkehrsunternehmen begründen.

<sup>3</sup> Will sie freigebliebene Trassen einer anderen Verkehrsart für ein regelmässiges Angebot des Personenverkehrs zuteilen, so bedarf sie der Genehmigung des BAV.

<sup>4</sup> Nutzt ein Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Trasse auf einer überlasteten Strecke (Art. 12a) aus wirtschaftlichen Gründen oder aus Gründen, die es beeinflussen kann, in geringerem Ausmass, als dies die publizierten Netzzugangsbedingungen festlegen, so kann die Trassenvergabestelle die Trasse einer anderen Antragstellerin zuteilen.

<sup>5</sup> Trassen für die europäischen Güterverkehrskorridore (Art. 9a Abs. 1 Bst. a) werden nach den Bestimmungen der Verordnung Nr. 913/2010/EU<sup>27</sup> bestellt und zuteilt.

<sup>6</sup> Vorbehalten bleiben die Bestimmungen über die Transporte im Rahmen der nationalen Sicherheitskooperation (Art. 41 des Personenbeförderungsgesetzes vom 20. März 2009<sup>28</sup>).

**Art. 12a<sup>29</sup>** Überlastete Strecken

<sup>1</sup> Kann die Trassenvergabestelle 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>3</sup> ...<sup>30</sup>

<sup>4</sup> Bei einer Streckenüberlastung ermittelt die Trassenvergabestelle unter Einbezug der betroffenen Infrastrukturbetreiberin die Gründe in einer Kapazitätsanalyse und legt darin kurz- und mittelfristige Massnahmen zur Beseitigung der Überlastung dar. Sie veröffentlicht die Kapazitätsanalyse innerhalb von drei Monaten, nachdem die Strecke für überlastet erklärt worden ist. Sie kann die in der Kapazitätsanalyse dargelegten Massnahmen für die Nutzerinnen als verbindlich erklären.<sup>31</sup>

<sup>25</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 16. Nov. 2016, in Kraft seit 1. Jan. 2017 (AS 2016 4163).

<sup>26</sup> Ausdruck gemäss Ziff. I 4 Abs. 1 der OBI-Verordnung vom 13. Mai 2020, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS 2020 1915). Diese Änd. wurde in den in der AS genannten Bestimmungen vorgenommen.

<sup>27</sup> Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr, ABl. L 276 vom 20.10.2010, S. 22.

<sup>28</sup> SR 745.1

<sup>29</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V vom 16. Juni 2003, in Kraft seit 1. Jan. 2004 (AS 2003 2479).

<sup>30</sup> Aufgehoben durch Ziff. I 4 der OBI-Verordnung vom 13. Mai 2020, mit Wirkung seit 1. Jan. 2021 (AS 2020 1915).

<sup>31</sup> Fassung gemäss Ziff. I 4 der OBI-Verordnung vom 13. Mai 2020, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS 2020 1915).

<sup>5</sup> Die Infrastrukturbetreiberin muss dem BAV innerhalb von sechs Monaten nach Abschluss der Kapazitätsanalyse einen Plan zur Erhöhung der Kapazität vorlegen.<sup>32</sup>

<sup>6</sup> Das BAV unterbreitet den Plan den Nutzerinnen der überlasteten Strecke. Es genehmigt den Plan oder verlangt dessen Änderung.<sup>33</sup>

#### **Art. 12b<sup>34</sup>** Kapazitätserklärung und Rahmenvereinbarung

<sup>1</sup> Die Trassenvergabestelle erstellt einen Überblick über die zugewiesene Rahmenkapazität (Kapazitätserklärung), welcher die folgenden Angaben enthält:

- a. die bereits zugeteilte Kapazität und die Anzahl der Trassen;
- b. die voraussichtlich noch verfügbare Kapazität für den Abschluss von Rahmenvereinbarungen.

<sup>2</sup> Die Infrastrukturbetreiberinnen und die Unternehmen, die an der Durchführung des Eisenbahnverkehrs interessiert sind (Art. 9a Abs. 4 EBG), können über den Netzzugang eine Rahmenvereinbarung abschliessen. Darin legen sie die Merkmale der zuzuteilenden Trassen fest.

<sup>3</sup> Stellt die Trassenvergabestelle Konflikte bei Anträgen für neue Rahmenvereinbarungen fest, so sucht sie nach einer einvernehmlichen Lösung. Kommt keine Lösung zustande, so richtet sich das Verfahren sinngemäss nach Artikel 12c Absatz 2 Buchstaben b und c.

<sup>4</sup> Die Rahmenvereinbarung darf keine ausschliesslichen Nutzungsrechte zusichern.

<sup>5</sup> Sie wird in der Regel für zwei Fahrplanperioden, höchstens aber für zehn Jahre abgeschlossen. Sie bedarf der Genehmigung durch die Trassenvergabestelle.

<sup>6</sup> Sie kann von der Infrastrukturbetreiberin nach Anhörung der Trassenvergabestelle im Interesse einer besseren Nutzung der Strecken gekündigt werden. Für diesen Fall kann die Vereinbarung Entschädigungszahlungen vorsehen.

<sup>7</sup> Die Trassenvergabestelle koordiniert die Rahmenvereinbarungen für grenzüberschreitende Trassen mit den betroffenen ausländischen Infrastrukturbetreiberinnen nach den Artikeln 9, 10 und 12 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545<sup>35</sup>.

<sup>32</sup> Eingefügt durch 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 16. Juni 2003 (AS **2003** 2479). Fassung gemäss Ziff. I 4 der OBI-Verordnung vom 13. Mai 2020, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS **2020** 1915).

<sup>35</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 der Kommission vom 7. April 2016 über Verfahren und Kriterien in Bezug auf Rahmenverträge für die Zuweisung von Fahrwegkapazität, Fassung gemäss ABl. L 94 vom 8.4.2016, S. 1.

**Art. 12c<sup>36</sup>** Konfliktregelung

<sup>1</sup> Bei mehreren Anträgen für eine Trasse der gleichen Verkehrsart sucht die Trassenvergabestelle nach einer einvernehmlichen Lösung.

<sup>2</sup> Kommt keine Lösung zustande, so gelten folgende Grundsätze:

- a. Anträge, die aufgrund einer Rahmenvereinbarung gestellt wurden, haben Vorrang.
- b. Das BAV kann für Anträge, die nicht aufgrund einer Rahmenvereinbarung gestellt werden, einen Vorrang definieren.
- c. Zwischen gleichrangigen Anträgen führt die Trassenvergabestelle ein Bietverfahren durch.

<sup>3</sup> Die Trassenvergabestelle regelt nach Anhörung des BAV die Einzelheiten des Bietverfahrens.<sup>37</sup>

**Art. 13** Angaben über die Eisenbahnverkehrsunternehmen

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

**Art. 14<sup>38</sup>** Betriebsstörungen

<sup>1</sup> 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. Die Infrastrukturbetreiberin informiert die Trassenvergabestelle über aufgetretene Störungen und deren Behebung.<sup>39</sup>

<sup>2</sup> Führt die Störung voraussichtlich zu einer mehrtägigen Einschränkung, so legt die Infrastrukturbetreiberin nach Rücksprache mit der Trassenvergabestelle und den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen in einem Notfahrplan die Ausweichstrecken, die Trassen und den Ersatzverkehr fest.<sup>40</sup> Sie publiziert den Notfahrplan in geeigneter Weise.

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

<sup>36</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V vom 16. Nov. 2016, in Kraft seit 1. Jan. 2017 (AS 2016 4163).

<sup>37</sup> Fassung gemäss Ziff. I 4 der OBI-Verordnung vom 13. Mai 2020, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS 2020 1915).

<sup>38</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 13. Aug. 2014, in Kraft seit 1. Sept. 2014 (AS 2014 2603).

<sup>39</sup> Dritter Satz eingefügt durch Ziff. I 4 der OBI-Verordnung vom 13. Mai 2020, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS 2020 1915).

<sup>40</sup> Fassung gemäss Ziff. I 4 der OBI-Verordnung vom 13. Mai 2020, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS 2020 1915).

<sup>4</sup> Führt die Störung voraussichtlich zu einer Streckensperrung, die länger als drei Tage dauert, so ermittelt die Trassenvergabestelle den Verkehrsanteil der Eisenbahnverkehrsunternehmen am Güterverkehr auf der von der Sperrung betroffenen Strecke und auf der Ausweichstrecke.<sup>41</sup> 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.

<sup>5</sup> Führt die Ausweichstrecke über die Netze mehrerer Infrastrukturbetreiberinnen, so setzen diese einen gemeinsamen Notfallstab ein, der die Aufgaben nach den Absätzen 2 und 3 wahrnimmt. Die Trassenvergabestelle kann im Notfallstab Einsitz nehmen.<sup>42</sup>

## 5. Abschnitt: Netzzugangsvereinbarung

### Art. 15 Form und Inhalt

<sup>1</sup> Die Netzzugangsvereinbarung (Art. 9c Abs. 2 EBG) ist zwischen der Infrastrukturbetreiberin und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen abzuschliessen.<sup>43</sup> 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>44</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 Eisenbahnverkehrsunternehmen (Kündigungsklausel);
- i. die vom Personal anzuwendende(n) Amtssprache(n);

<sup>41</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 5. Sept 2018, in Kraft seit 1. Jan. 2019 (AS **2018** 3277).

<sup>42</sup> Fassung gemäss Ziff. I 4 der OBI-Verordnung vom 13. Mai 2020, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS **2020** 1915).

<sup>43</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 16. Nov. 2016, in Kraft seit 1. Jan. 2017 (AS **2016** 4163).

<sup>44</sup> Aufgehoben durch Ziff. I der V vom 16. Juni 2003, mit Wirkung seit 1. Jan. 2004 (AS **2003** 2479).

j.<sup>45</sup> die Regelung der Rechte und Pflichten bezüglich der Überwachung der Züge durch Zugkontrollleinrichtungen;

k.<sup>46</sup> den Nachweis des Eisenbahnverkehrsunternehmens über eine genügende Haftpflichtversicherung.

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

#### **Art. 17**<sup>47</sup>        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. 18**<sup>48</sup>        Grundsatz

<sup>1</sup> Das Entgelt nach Artikel 9c EBG (Trassenpreis) setzt sich zusammen aus dem Preis für die Grundleistungen und den Preisen für die Zusatzleistungen.<sup>49</sup>

<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>45</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Okt. 2011 (AS **2011** 4331).

<sup>46</sup> Eingefügt durch Ziff. III der V vom 10. April 2024, in Kraft seit 1. Juli 2024 (AS **2024** 181).

<sup>47</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 29. Mai 2013, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS **2013** 1651).

<sup>48</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Jan. 2013 (AS **2011** 4331).

<sup>49</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 16. Nov. 2016, in Kraft seit 1. Jan. 2017 (AS **2016** 4163).

<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>50</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 (Basispreis Trasse);
- b. pro Zug aufgrund des Verschleisses durch die Fahrzeuge des Zugs (Basispreis Verschleiss).

<sup>3</sup> Der Basispreis Trasse wird durch folgende Preisfaktoren, Zuschläge und Rabatte differenziert:

- 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;
- f. einen Rabatt für Traktionen, die eine bessere Auslastung der Kapazität einer Strecke ermöglichen;
- g.<sup>51</sup> einen Rabatt von 10 Rappen pro Achse ab der fünften angetriebenen Achse für Trassen von alpenquerenden Güterzügen auf folgenden Strecken:
  1. Brig–Iselle,
  2. Altdorf–Bellinzona.

<sup>4</sup> Das BAV legt die Traktionen und Rabatte nach Absatz 3 Buchstabe f fest.

<sup>5</sup> Es kann Dritte damit beauftragen, die Berechnung des Verschleisses durch Fahrzeuge zu prüfen.

<sup>50</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 24. Juni 2015, in Kraft seit 1. Jan. 2017 (AS 2015 2475).

<sup>51</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V vom 4. Dez. 2015, in Kraft seit 1. Jan. 2017 (AS 2016 157, 2019 4225).

**Art. 19a<sup>52</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.<sup>53</sup> 0,4 für Trassen des nicht konzessionierten Personenverkehrs, Leerfahrten des Personenverkehrs sowie Trassen des Güterverkehrs (Kategorie C);
- d.<sup>54</sup> 0,3 für Trassen (Kategorie D):<sup>55</sup>
  1. von Lokzügen,
  2. mit einer gesamten Fahrzeit von mindestens 15 Minuten längerer Dauer als bei der schnellstmöglichen Trasse gleicher Höchstgeschwindigkeit,
  3. von Traktor- und Nahgüterzügen im Einzelwagenladungsverkehr.

<sup>3</sup> ...<sup>56</sup>

<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 Infrastrukturbetriebenden;
- b.<sup>57</sup> für Gefahrguttransporte ein Zuschlag von:
  1. 2 Rappen pro Achskilometer für Fahrzeuge ohne Drehgestelle,
  2. 4 Rappen pro Drehgestellkilometer für Fahrzeuge mit Drehgestellen;

<sup>52</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Jan. 2013 (AS 2011 4331).

<sup>53</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 13. Nov. 2019, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS 2019 4225).

<sup>54</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 24. Juni 2015, in Kraft seit 1. Jan. 2017 (AS 2015 2475).

<sup>55</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 13. Nov. 2019, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS 2019 4225).

<sup>56</sup> Aufgehoben durch Ziff. I der V vom 13. Nov. 2019, mit Wirkung seit 1. Jan. 2021 (AS 2019 4225).

<sup>57</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 29. Mai 2013, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS 2013 1651).

c.<sup>58</sup> ein Rabatt für lärmarme Fahrzeuge (Lärmbonus).

<sup>6</sup> Das BAV kann für Fahrten auf Schmalspurstrecken, auf Grenzbetriebsstrecken nach Anhang 2 oder mit historischen Fahrzeugen eine Vereinfachung oder Pauschalierung der Preisfaktoren, Zuschläge und Rabatte vorsehen.<sup>59</sup>

#### **Art. 19<sup>b60</sup>** Lärmbonus

<sup>1</sup> Die Eisenbahnverkehrsunternehmen haben für Fahrten von Fahrzeugen des Güterverkehrs, die über Scheibenbremsen, Trommelbremsen oder Verbundstoff-Bremssohlen verfügen, Anspruch auf einen Lärmbonus von:<sup>61</sup>

- a. 1 Rappen pro Achskilometer für Fahrzeuge, deren Raddurchmesser weniger als 50 Zentimeter beträgt;
- b.<sup>62</sup> 1,6 Rappen pro Achskilometer für Fahrzeuge, die mit Verbundstoff-Bremssohlen 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.

<sup>1bis</sup> Kein Lärmbonus wird gewährt für Züge, in denen mindestens ein Güterwagen, ausgenommen Spezialfahrzeuge mit geringer Laufleistung und historische Fahrzeuge, mit Grauguss-Bremssohlen ausgerüstet ist.<sup>63</sup>

<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> Das BAV stellt eine Datenbank über die Fahrzeuge bereit, für die ein Lärmbonus geltend gemacht werden kann. Es bezeichnet die Stelle, die diese Datenbank betreibt.<sup>64</sup>

<sup>3bis</sup> ...<sup>65</sup>

<sup>4</sup> Die Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen der bezeichneten Stelle jedes Fahrzeug, für das sie einen Lärmbonus geltend machen, mit folgenden Angaben melden:

- a. zwölfstellige Fahrzeugnummer;

<sup>58</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 24. Juni 2015, in Kraft seit 1. Jan. 2017 (AS **2015** 2475).

<sup>59</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V vom 24. Juni 2015, in Kraft seit 1. Jan. 2017 (AS **2015** 2475).

<sup>60</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Jan. 2013 (AS **2011** 4331).

<sup>61</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 13. Nov. 2019, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS **2019** 4225).

<sup>62</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 13. Nov. 2019, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS **2019** 4225).

<sup>63</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V vom 13. Nov. 2019, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS **2019** 4225).

<sup>64</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 13. Nov. 2019, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS **2019** 4225).

<sup>65</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V vom 13. Aug. 2014 (AS **2014** 2603). Aufgehoben durch Ziff. I der V vom 13. Nov. 2019, mit Wirkung seit 1. Jan. 2021 (AS **2019** 4225).

- b. Name des Fahrzeughalters oder der Fahrzeughalterin;
- c. Bremssystem und Raddurchmesser.<sup>66</sup>

<sup>5</sup> Der Lärmbonus ist von den Infrastrukturbetreiberinnen zu erstatten.

**Art. 19c<sup>67</sup>** Rabatt für Zugsicherungssystem ETCS<sup>68</sup>

<sup>1</sup> 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.

<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.

<sup>4</sup> Die Gesuche sind jeweils für ein Kalenderjahr zu stellen und spätestens Ende Juni des Folgejahres beim BAV einzureichen. Wird die Frist zur Einreichung der Gesuche nicht eingehalten, so entfällt der Anspruch auf den Rabatt.<sup>69</sup>

**Art. 19d<sup>70</sup>** Stornierungsentgelt

<sup>1</sup> Verzichtet ein Eisenbahnverkehrsunternehmen an einzelnen Tagen auf die Nutzung einer ihm definitiv zugeteilten Trasse oder von Teilen davon, so tritt an die Stelle des Trassenpreises ein Stornierungsentgelt. Dieses deckt insbesondere die verursachten Verwaltungskosten und trägt zur Deckung der Vorhaltekosten bei.<sup>71</sup>

<sup>2</sup> Das Stornierungsentgelt entspricht dem Basispreis Trasse nach Artikel 19 Absatz 3 Buchstaben a–c, multipliziert mit folgenden Faktoren:

- a. 0,2 bei Verzicht mehr als 60 Tage im Voraus;
- b. 0,5 bei Verzicht zwischen 60 und 31 Tage im Voraus;
- c. 0,7 bei Verzicht zwischen 30 und 5 Tage im Voraus;
- d. 0,8 bei Verzicht zwischen 4 Tage und 24 Stunden vor der fahrplanmässigen Abfahrtszeit;
- e. 1 bei Verzicht innert 24 Stunden vor der fahrplanmässigen Abfahrtszeit;

<sup>66</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 13. Nov. 2019, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS 2019 4225).

<sup>67</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Jan. 2013 (AS 2011 4331).

<sup>68</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 24. Juni 2015, in Kraft seit 1. Jan. 2017 (AS 2015 2475).

<sup>69</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V vom 24. Juni 2015, in Kraft seit 1. Jan. 2017 (AS 2015 2475).

<sup>70</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011 (AS 2011 4331). Fassung gemäss Ziff. I der V vom 24. Juni 2015, in Kraft seit 1. Jan. 2017 (AS 2015 2475).

<sup>71</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 13. Nov. 2019, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS 2019 4225).

f. 2 bei Verzicht nach der fahrplanmässigen Abfahrtszeit.<sup>72</sup>

<sup>3</sup> Auf überlasteten Strecken (Art. 12a) wird das Stornierungsentgelt auch fällig bei Verzicht auf:

- a. eine provisorisch zugeteilte Trasse, wenn die Zuteilung mindestens fünf Arbeitstage zurückliegt;
- b. eine bestellte Trasse, wenn die Bestellung zu Konflikten unter Nutzerinnen führt und die Trassenvergabeestelle die betroffenen Nutzerinnen vor mehr als fünf Arbeitstagen über die Konflikte informiert hat.

**Art. 19e** und **19f**<sup>73</sup>

**Art. 20**<sup>74</sup> Deckungsbeitrag

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

<sup>1bis</sup> Für die Berechnung des Deckungsbeitrags im konzessionierten Personenverkehr massgebend sind die Erträge aus dem Verkauf von Fahrausweisen, Reservationen, Zuschlägen und der Beförderung von Reisegepäck.<sup>75</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, 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.

<sup>3</sup> Die Infrastrukturbetreiberin publiziert die Deckungsbeiträge im konzessionierten Personenverkehr.<sup>76</sup>

<sup>4</sup> Im Güterverkehr wird unter Vorbehalt von Absatz 5 kein Deckungsbeitrag erhoben.<sup>77</sup>

<sup>72</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 5. Sept 2018, in Kraft seit 1. Jan. 2019 (AS **2018** 3277).

<sup>73</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V vom 16. Nov. 2016 (AS **2016** 4163). Aufgehoben durch Ziff. I der V vom 5. Sept 2018, mit Wirkung seit 1. Jan. 2019 (AS **2018** 3277).

<sup>74</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 4. Nov. 2009, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5813).

<sup>75</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011 (AS **2011** 4331). Fassung gemäss Ziff. I der V vom 5. Sept 2018, in Kraft seit 1. Jan. 2019 (AS **2018** 3277).

<sup>76</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 13. Nov. 2019, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS **2019** 4225).

<sup>77</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Okt. 2011 (AS **2011** 4331).

<sup>5</sup> Wird der Deckungsbeitrag im Rahmen eines Bietverfahrens nach Artikel 12c Absatz 2 Buchstabe c festgelegt, so ist dieser Beitrag geschuldet.<sup>78</sup>

<sup>6</sup> Für Verkehre mit eidgenössischer Bewilligung gelten die Absätze 1<sup>bis</sup>–3 und 5 sinngemäss.<sup>79</sup>

#### **Art. 20a**<sup>80</sup>      Strompreis

<sup>1</sup> Das BAV legt den Strompreis aufgrund der Angaben der Infrastrukturbetreiberinnen so fest, dass insgesamt keine ungedeckten Kosten entstehen. Es berücksichtigt dabei die Ergebnisse der Vorjahre.<sup>81</sup>

<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> Die Eisenbahnverkehrsunternehmen messen den Stromverbrauch mit in den Fahrzeugen installierten Messeinrichtungen. Für diese müssen sie über einen Konformitätsnachweis verfügen, der sich auf eine Konformitätsbewertung durch eine benannte Stelle stützt. Messen sie auf den interoperablen Strecken nach Artikel 15a Absatz 1 der Eisenbahnverordnung vom 23. November 1983<sup>82</sup> den Stromverbrauch nicht mit diesen Einrichtungen, so erhebt die Infrastrukturbetreiberin ab dem 1. Januar 2020 einen Zuschlag von 25 Prozent auf dem Pauschalansatz der betreffenden Zugskategorie. Das BAV legt die Pauschalansätze entsprechend den gemessenen Mittelwerten pro Zugskategorie fest.<sup>83</sup>

<sup>4</sup> Bei Fahrten mit historischen Triebfahrzeugen wird kein Zuschlag erhoben.<sup>84</sup>

#### **Art. 21**<sup>85</sup>      Grundleistungen

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

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

<sup>78</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011 (AS 2011 4331). Fassung gemäss Ziff. I der V vom 5. Sept 2018, in Kraft seit 1. Jan. 2019 (AS 2018 3277).

<sup>79</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V vom 29. Mai 2013, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS 2013 1651).

<sup>80</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).

<sup>81</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 5. Sept 2018, in Kraft seit 1. Jan. 2019 (AS 2018 3277).

<sup>82</sup> SR 742.141.1

<sup>83</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 5. Sept 2018, in Kraft seit 1. Jan. 2019 (AS 2018 3277).

<sup>84</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V vom 5. Sept 2018, in Kraft seit 1. Jan. 2019 (AS 2018 3277).

<sup>85</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Jan. 2013 (AS 2011 4331).

- 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:<sup>86</sup>

- a.<sup>87</sup> ...
- b.<sup>88</sup> Gleisbelegung auf der Strecke bei einer vom Eisenbahnverkehrsunternehmen verlangten, nicht durch den Systemverkehr bedingten Wartezeit;
- c. Abstellen von Zugskompositionen;
- d. Rangierfahrstrassen;
- e.<sup>89</sup> stationäre Versorgung von Fahrzeugen mit Wasser und mit Strom, sofern dieser nicht nach Verbrauch abgerechnet werden kann;
- e<sup>bis</sup>.<sup>90</sup> 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.<sup>91</sup> Rangierdienstleistungen, soweit sie nicht in Rangierbahnhöfen erbracht werden;

<sup>86</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 13. Nov. 2019, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS 2019 4225).

<sup>87</sup> Aufgehoben durch Ziff. I 4 der OBI-Verordnung vom 13. Mai 2020, mit Wirkung seit 1. Jan. 2021 (AS 2020 1915).

<sup>88</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 16. Nov. 2016, in Kraft seit 1. Jan. 2017 (AS 2016 4163).

<sup>89</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 13. Nov. 2019, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS 2019 4225).

<sup>90</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V vom 13. Nov. 2019, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS 2019 4225).

<sup>91</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V vom 16. Juni 2003, in Kraft seit 1. Jan. 2004 (AS 2003 2479).

- j.<sup>92</sup> zusätzliche Leistungen für die Information der Kundschaft;
- k.<sup>93</sup> Arbeitshilfen für Zugbegleiter und -begleiterinnen des Fernverkehrs zur Verbesserung der Betriebsabwicklung, insbesondere Videoüberwachung der Peronkanten;
- l.<sup>94</sup> Zusatzaufwand bei Trassenbestellungen, die nach 17 Uhr des Vortages erfolgen (Art. 11 Abs. 3 Bst. a);
- m.<sup>95</sup> Zusatzaufwand bei nachträglichen Änderungen an bereits zugeteilten Trassen.

<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>96</sup>

<sup>3</sup> 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).<sup>97</sup>

### 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. ...<sup>98</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>92</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Jan. 2013 (AS 2011 4331).

<sup>93</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Jan. 2013 (AS 2011 4331).

<sup>94</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V vom 16. Nov. 2016, in Kraft seit 1. Jan. 2017 (AS 2016 4163).

<sup>95</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V vom 16. Nov. 2016, in Kraft seit 1. Jan. 2017 (AS 2016 4163).

<sup>96</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 4. Nov. 2009, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5813).

<sup>97</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V vom 16. Juni 2003, in Kraft seit 1. Jan. 2004 (AS 2003 2479).

<sup>98</sup> Aufgehoben durch Ziff. I der V vom 16. Juni 2003, mit Wirkung seit 1. Jan. 2004 (AS 2003 2479).

## 7. Abschnitt: Überwachung des Netzzuganges

### Art. 24<sup>99</sup> Kontrollrecht der Infrastrukturbetreiberin

<sup>1</sup> Die Infrastrukturbetreiberin kann kontrollieren, ob die Eisenbahnverkehrsunternehmen die Vorschriften einhalten. Die Kontrollen dürfen, ausser bei objektiv erhärtetem Verdacht, den Betrieb nicht behindern.<sup>100</sup>

<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<sup>101</sup> RailCom

<sup>1</sup> Die Kommission für den Eisenbahnverkehr (RailCom) eröffnet ihren Entscheid den Parteien innert zwei Monaten nach Abschluss der Instruktion.

<sup>2</sup> Hat sie grundsätzliche Fragen zu beurteilen, die das Kartellgesetz vom 6. Oktober 1995<sup>102</sup> berühren, so lädt sie die Wettbewerbskommission zur Stellungnahme ein. Sie führt deren Stellungnahme in ihrem Entscheid an.

<sup>3</sup> Sie nimmt die Aufgaben nach Artikel 20 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010<sup>103</sup> wahr. Sie tauscht die erforderlichen Informationen und Daten mit den anderen zuständigen Regulierungsstellen aus.

### Art. 26 Einsicht in die Vereinbarungen

<sup>1</sup> ...<sup>104</sup>

<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>99</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>100</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 29. Mai 2013, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS **2013** 1651).

<sup>101</sup> Fassung gemäss Ziff. I 4 der OBI-Verordnung vom 13. Mai 2020, in Kraft seit 1. Juli 2020 (AS **2020** 1915).

<sup>102</sup> SR **251**

<sup>103</sup> Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr, Fassung gemäss ABl. L 276 vom 20.10.2010, S. 22.

<sup>104</sup> Aufgehoben durch Ziff. I 4 der OBI-Verordnung vom 13. Mai 2020, mit Wirkung seit 1. Juli 2020 (AS **2020** 1915).

## 8. Abschnitt: Entzug der Netzzugangsbewilligung<sup>105</sup>

### Art. 27

<sup>1</sup> Das BAV entzieht die Netzzugangsbewilligung, wenn die Bewilligungsinhaberin die Voraussetzungen nicht mehr erfüllt.<sup>106</sup>

<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 Entzug einer ausländischen Bewilligung, die in der Schweiz anerkannt wird, gilt auch für die Schweiz.<sup>107</sup>

## 9. Abschnitt: Schlussbestimmungen

### Art. 28 Änderung bisherigen Rechts

...<sup>108</sup>

### Art. 29 Übergangsbestimmungen

<sup>1</sup> Für den aufgrund der Abgeltungsverordnung vom 18. Dezember 1995<sup>109</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.

<sup>105</sup> Fassung gemäss Ziff. I 4 der OBI-Verordnung vom 13. Mai 2020, in Kraft seit 1. Juli 2020 (AS 2020 1915).

<sup>106</sup> Fassung gemäss Ziff. I 4 der OBI-Verordnung vom 13. Mai 2020, in Kraft seit 1. Juli 2020 (AS 2020 1915).

<sup>107</sup> Fassung gemäss Ziff. I 4 der OBI-Verordnung vom 13. Mai 2020, in Kraft seit 1. Juli 2020 (AS 2020 1915).

<sup>108</sup> Die Änderungen können unter AS 1999 1070 konsultiert werden.

<sup>109</sup> [AS 1996 443 2747, 1999 1070 Art. 28 Ziff. 1. AS 2009 5981 Art. 26 Bst. a]. Siehe heute die V vom 14. Oktober 2015 über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (SR 742.120).

**Art. 29a**<sup>110</sup> Übergangsbestimmungen zur Änderung vom 29. Mai 2013

<sup>1</sup> Nach bisherigem Recht erteilte Netzzugangsbewilligungen bleiben bis zu ihrem Ablauf gültig.

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

<sup>3</sup> 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.

<sup>110</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V vom 29. Mai 2013, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS 2013 1651).

*Anhang I*<sup>111</sup>  
(Art. 5)**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.

<sup>111</sup> Fassung gemäss Ziff. II Abs. 1 der V vom 29. Mai 2013, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS 2013 1651).

*Anhang 2*<sup>112</sup>

<sup>112</sup> Aufgehoben durch Ziff. III der V vom 1. Mai 2024, mit Wirkung seit 1. Juni 2024 (AS 2024 201).

