

Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV)

742.122

vom 25. November 1998 (Stand am 1. Januar 2019)

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 1957¹ (EBG),²

verordnet:

1. Abschnitt:³ Gegenstand und Geltungsbereich

Art. 1

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

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

³ Kein Netzzugang muss gewährt werden auf:

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

Art. 2

Aufgehoben

AS 1999 1070

¹ SR 742.101

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

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

2. Abschnitt:⁴ Netzzugang für schweizerische Unternehmen

Art. 3 Netzzugangsbewilligung

(Art. 8c und 8d EBG)

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

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

Art. 4 Fachliche Eignung

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

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

Art. 5 Finanzielle Leistungsfähigkeit

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

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

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

³ Die Angaben für die finanzielle Leistungsfähigkeit richten sich nach Anhang 1.⁵

Art. 5a⁶ 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;
- b. nach einer Kündigung der Netzzugangsvereinbarung durch die Infrastrukturbetreiberin wegen Zahlungsverzug erneut den Netzzugang beantragt; oder

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

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

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

- c. gemäss einer Bonitätsbewertung durch eine unabhängige Prüfstelle den Trassenpreis mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht fristgerecht zahlt.

Art. 5b⁷ Versicherungsschutz

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

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

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

Art. 6 Zuverlässige Geschäftsführung

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

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

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

² Gegen das Unternehmen oder seine geschäftsführenden Personen dürfen keine Verlustscheinforderungen 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.

⁷ 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. 9⁸

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:⁹ Netznutzungsplan

Art. 9a Inhalt¹⁰

¹ 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.

² Er enthält soweit erforderlich Angaben zu geplanten Ankunfts-, Abfahrts- und Durchfahrtszeiten.

³ ...¹¹

Art. 9b¹² Pflichten der Infrastrukturbetreiberinnen

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

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

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

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

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

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

² Sie publizieren den Netznutzungsplan elektronisch.

4. Abschnitt: Trassenvergabe¹³

Art. 10 Pflichten der Infrastrukturbetreiberin

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

- a. sich bei Trassenzuteilung und Trassenpreis für den eigenen Bedarf an die gleichen Regeln hält, die für Dritte gelten;
- b. Dritte bei Trassenzuteilung und Trassenpreis unter gleichen Bedingungen gleich behandelt;
- c. keine technischen Bedingungen stellt, die keine Grundlage in Gesetzen und Verordnungen haben;
- d.¹⁴ die grundsätzlichen Bedingungen des Netzzuganges, soweit sie in dieser Verordnung nicht ausgeführt sind, und die wesentlichen technischen Gegebenheiten der Strecke wie Profil (Neigung), Kurvenradien, Länge der Ausweichgleise, Perronlängen, Streckenklasse und Sicherheitsausrüstung publiziert;
- e.¹⁵ Zusatzleistungen (Art. 22) anbietet, soweit dies mit der vorhandenen Infrastruktur und dem verfügbaren Personal möglich ist.

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

³ ...¹⁶

Art. 11 Antragsfrist für Trassen

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

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

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

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

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

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

¹⁶ Aufgehoben durch Ziff. I der V vom 29. Mai 2013, mit Wirkung seit 1. Juli 2013 (AS 2013 1651).

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

4 Die Infrastrukturbetreiberin kann die letztmögliche Antragsfrist später ansetzen.

5 Bei der Trassenzuteilung müssen Netzzugangsbewilligung und Sicherheitsbescheinigung nicht vorliegen.

Art. 11a¹⁷ Übertragung von Trassen

Eisenbahnverkehrsunternehmen¹⁸ dürfen ihnen zugeteilte Trassen nicht auf Dritte übertragen.

Art. 11b¹⁹ Streckensperrungen für Bauarbeiten²⁰

¹ Muss eine Strecke für Bauarbeiten zeitweise gesperrt werden, so muss die Infrastrukturbetreiberin die eingeschränkte Verfügbarkeit den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Anschliessern zwei Monate vor Ablauf der Antragsfrist für Trassen bekanntgeben. Wochenendsperrungen und verlängerte Nachtsperrungen muss sie drei Monate zum Voraus bekanntgeben. Sperrungen ohne Auswirkungen auf die Anschlussgewährung des Personenverkehrs und mit der Möglichkeit, andere Strecken für den Güterverkehr zu nutzen, kann sie mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen und Anschliessern kurzfristig vereinbaren.²¹

² Die Infrastrukturbetreiberin legt nach Konsultation der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Besteller im konzessionierten Personenverkehr 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.²²

³ Der Trassenpreis richtet sich nach den effektiv erbrachten Leistungen.²³

⁴ Im konzessionierten Personenverkehr auf Normalspurbestrecken trägt die Infrastrukturbetreiberin die eigenen Kosten sowie die Kosten des Bahnersatzes. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen tragen die eigenen Kosten.²⁴

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

¹⁸ 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.

¹⁹ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011 (AS **2011** 4331). Fassung gemäss Ziff. I der V vom 29. Mai 2013, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS **2013** 1651).

²⁰ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 13. Aug. 2014, in Kraft seit 1. Sept. 2014 (AS **2014** 2603).

²¹ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 16. Nov. 2016, in Kraft seit 1. Jan. 2017 (AS **2016** 4163).

²² Fassung gemäss Ziff. I der V vom 5. Sept 2018, in Kraft seit 1. Jan. 2019 (AS **2018** 3277).

²³ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 5. Sept 2018, in Kraft seit 1. Jan. 2019 (AS **2018** 3277).

⁵ Im übrigen Verkehr entschädigt die Infrastrukturbetreiberin die Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Mehrkosten der mit der Umleitung verbundenen Fahrleistungen. Das BAV regelt die Berechnung der Entschädigung.²⁵

⁶ Gibt die Infrastrukturbetreiberin eine Sperrung nicht rechtzeitig bekannt, so entschädigt sie die Eisenbahnverkehrsunternehmen für die dadurch entstandenen Mehrkosten und Mindererlöse mit einer Pauschale. Das BAV regelt die Berechnung der Pauschale.²⁶

Art. 12²⁷ Trassenzuteilung

¹ Die Infrastrukturbetreiberin teilt die Trassen aufgrund des geltenden Netznutzungsplans zu.

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

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

⁴ 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 Infrastrukturbetreiberin die Trasse einer anderen Antragstellerin zuteilen.

⁵ Trassen für die europäischen Güterverkehrskorridore (Art. 9a Abs. 1 Bst. a) werden nach den Bestimmungen der Verordnung Nr. 913/2010/EU²⁸ bestellt und zugeteilt.

⁶ Vorbehalten bleiben die Bestimmungen über die Transporte im Rahmen der nationalen Sicherheitskooperation (Art. 41 des Personenbeförderungsgesetzes vom 20. März 2009²⁹).

Art. 12a³⁰ Überlastete Strecken

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

²⁴ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 5. Sept 2018, in Kraft seit 1. Jan. 2019 (AS 2018 3277).

²⁵ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 5. Sept 2018, in Kraft seit 1. Jan. 2019 (AS 2018 3277).

²⁶ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 5. Sept 2018, in Kraft seit 1. Jan. 2019 (AS 2018 3277).

²⁷ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 16. Nov. 2016, in Kraft seit 1. Jan. 2017 (AS 2016 4163).

²⁸ 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.

²⁹ SR 745.1

³⁰ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 16. Juni 2003, in Kraft seit 1. Jan. 2004 (AS 2003 2479).

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

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

⁴ Bei einer Streckenüberlastung ermittelt die Infrastrukturbetreiberin in einer Kapazitätsanalyse deren Gründe und legt darin kurz- und mittelfristige Massnahmen zu deren Abhilfe dar. Sie unterbreitet die Kapazitätsanalyse dem BAV innerhalb von drei Monaten, nachdem die Strecke für überlastet erklärt worden ist. Das BAV kann auf Antrag der Infrastrukturbetreiberin die in der Kapazitätsanalyse dargelegten Massnahmen für die Nutzerinnen als verbindlich erklären.³¹

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

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

Art. 12b³⁴ Rahmenvereinbarung

¹ Die Infrastrukturbetreiberin und die Unternehmen, die an der Durchführung des Eisenbahnverkehrs interessiert sind (Art. 9a Abs. 4 EBG), können über den Netzzugang eine Rahmenvereinbarung abschliessen. Darin werden die Merkmale der zuzuteilenden Trassen festgelegt.³⁵

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

³ Sie darf keine ausschliesslichen Nutzungsrechte zusichern.

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

Art. 12c³⁶ Konfliktregelung

¹ Bei mehreren Anträgen für eine Trasse der gleichen Verkehrsart sucht die Infrastrukturbetreiberin nach einer einvernehmlichen Lösung.

² Kommt keine Lösung zustande, so gelten folgende Grundsätze:

³¹ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 24. Juni 2015, in Kraft seit 1. Jan. 2017 (AS 2015 2475).

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

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

³⁴ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 16. Juni 2003, in Kraft seit 1. Jan. 2004 (AS 2003 2479).

³⁵ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 29. Mai 2013, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS 2013 1651).

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

- 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 Infrastrukturbetreiberin ein Bietverfahren durch.

³ Das BAV regelt die Einzelheiten des Bietverfahrens.

Art. 13 Angaben über die Eisenbahnverkehrsunternehmen

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

Art. 14³⁷ Betriebsstörungen

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

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

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

⁴ Führt die Störung voraussichtlich zu einer Streckensperrung, die länger als drei Tage dauert, so ermittelt die Infrastrukturbetreiberin den Verkehrsanteil der Eisenbahnverkehrsunternehmen am Güterverkehr auf der von der Sperrung betroffenen Strecke und auf der Ausweichstrecke.³⁸ 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.

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

³⁷ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 13. Aug. 2014, in Kraft seit 1. Sept. 2014 (AS **2014** 2603).

³⁸ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 5. Sept 2018, in Kraft seit 1. Jan. 2019 (AS **2018** 3277).

5. Abschnitt: Netzzugangsvereinbarung

Art. 15 Form und Inhalt

¹ Die Netzzugangsvereinbarung (Art. 9c Abs. 2 EBG) ist zwischen der Infrastrukturbetreiberin und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen abzuschliessen.³⁹ Sie ist in einer schweizerischen Amtssprache oder in Englisch schriftlich und im Doppel auszufertigen.

² Sie enthält mindestens:

- a. die Vertragsparteien;
- b. die Zulässigkeit des Beizugs von Subunternehmern oder Partnerunternehmen und die in diesem Falle auszutauschenden Informationen;
- c.⁴⁰ ...
- d. die Vertragsdauer;
- e. die Definition der Trassen sowie deren Qualität;
- f. den Trassenpreis und die zu dessen Berechnung notwendigen Daten;
- g. die bei Nichteinhaltung der Vereinbarung zu leistenden Zahlungen;
- h. die Rücktrittsbedingungen für die Eisenbahnverkehrsunternehmen (Kündigungsklausel);
- i. die vom Personal anzuwendende(n) Amtssprache(n);
- j.⁴¹ die Regelung der Rechte und Pflichten bezüglich der Überwachung der Züge durch Zugkontrolleinrichtungen.

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

Art. 16 Ergänzendes Recht

Sieht die Vereinbarung nichts anderes vor, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Die Vereinbarung geht ohne weiteres auf einen allfälligen Rechtsnachfolger über.
- b. Zeitliche und örtliche Abweichungen von der definierten Trasse sind nur im Falle höherer Gewalt zulässig.

³⁹ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 16. Nov. 2016, in Kraft seit 1. Jan. 2017 (AS 2016 4163).

⁴⁰ Aufgehoben durch Ziff. I der V vom 16. Juni 2003, mit Wirkung seit 1. Jan. 2004 (AS 2003 2479).

⁴¹ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Okt. 2011 (AS 2011 4331).

Art. 17⁴² 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. 18⁴³** Grundsatz

¹ Das Entgelt nach Artikel 9c EBG (Trassenpreis) setzt sich zusammen aus dem Preis für die Grundleistungen und den Preisen für die Zusatzleistungen.⁴⁴

² Der Preis für die Grundleistungen setzt sich zusammen aus:

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

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

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

Art. 19⁴⁵ Basispreis

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

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

- a. pro Zugskilometer (Basispreis Trasse);
- b. pro Zug aufgrund des Verschleisses durch die Fahrzeuge des Zugs (Basispreis Verschleiss).

³ Der Basispreis Trasse wird durch folgende Preisfaktoren, Zuschläge und Rabatte differenziert:

- a. einen nachfragebezogenen Preisfaktor pro Trasse;

⁴² Fassung gemäss Ziff. I der V vom 29. Mai 2013, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS **2013** 1651).

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

⁴⁴ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 16. Nov. 2016, in Kraft seit 1. Jan. 2017 (AS **2016** 4163).

⁴⁵ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 24. Juni 2015, in Kraft seit 1. Jan. 2017 (AS **2015** 2475).

- 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.⁴⁶ 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.

⁴ Das BAV legt die Traktionen und Rabatte nach Absatz 3 Buchstabe f fest.

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

Art. 19a⁴⁷ Preisfaktoren, Zuschläge und Rabatte

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

² Der qualitätsbezogene Preisfaktor pro Trasse multipliziert den Basispreis mit:

- a. 1,25 für Trassen des konzessionierten Personenfernverkehrs (Kategorie A);
- b. 1 für Trassen des übrigen konzessionierten Personenverkehrs (Kategorie B);
- c.⁴⁸ 0,7 für Trassen des nicht konzessionierten Personenverkehrs, Leerfahrten des Personenverkehrs sowie Trassen des Güterverkehrs (Kategorie C);
- d.⁴⁹ 0,6 für Trassen (Kategorie D):
 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.

³ Für Trassen der Lötschberg-Basisstrasse wird für die Kategorie C der Faktor 1 und für die Kategorie D der Faktor 0,7 angewendet.⁵⁰

⁴⁶ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 4. Dez. 2015, in Kraft vom 1. Jan. 2017 bis zum 31. Dez. 2021 (AS 2016 157).

⁴⁷ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Jan. 2013 (AS 2011 4331).

⁴⁸ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 24. Juni 2015, in Kraft seit 1. Jan. 2017 (AS 2015 2475).

⁴⁹ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 24. Juni 2015, in Kraft seit 1. Jan. 2017 (AS 2015 2475).

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

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

- a. ein Zuschlag von 0,3 Rappen pro Bruttotonnenkilometer für Züge mit thermischer Traktion auf elektrifizierten Strecken, ausgenommen Versuchsfahrten, Fahrten mit historischen Fahrzeugen und Dienstzüge von Infrastrukturbetreiberinnen;
- b.⁵¹ für Gefahrguttransporte ein Zuschlag von:
 1. 2 Rappen pro Achskilometer für Fahrzeuge ohne Drehgestelle,
 2. 4 Rappen pro Drehgestellkilometer für Fahrzeuge mit Drehgestellen;
- c.⁵² ein Rabatt für lärmarme Fahrzeuge (Lärmbonus).

⁶ 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.⁵³

Art. 19b⁵⁴ Lärmbonus

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

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

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

⁵⁰ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 4. Dez. 2015, in Kraft vom 1. Jan. 2017 bis zum 31. Dez. 2021 (AS 2016 157).

⁵¹ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 29. Mai 2013, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS 2013 1651).

⁵² Fassung gemäss Ziff. I der V vom 24. Juni 2015, in Kraft seit 1. Jan. 2017 (AS 2015 2475).

⁵³ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 24. Juni 2015, in Kraft seit 1. Jan. 2017 (AS 2015 2475).

⁵⁴ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Jan. 2013 (AS 2011 4331).

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

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

^{3bis} Wird die Frist zur Einreichung der Gesuche nicht eingehalten, so entfällt der Anspruch auf den Lärmbonus.⁵⁵

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

⁵ Der Lärmbonus ist von den Infrastrukturbetreiberinnen zu erstatten.

Art. 19c⁵⁶ Rabatt für Zugsicherungssystem ETCS⁵⁷

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

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

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

⁴ 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.⁵⁸

Art. 19d⁵⁹ Stornierungsentgelt

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

⁵⁵ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 13. Aug. 2014, in Kraft seit 1. Sept. 2014 (AS 2014 2603).

⁵⁶ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Jan. 2013 (AS 2011 4331).

⁵⁷ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 24. Juni 2015, in Kraft seit 1. Jan. 2017 (AS 2015 2475).

⁵⁸ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 24. Juni 2015, in Kraft seit 1. Jan. 2017 (AS 2015 2475).

⁵⁹ 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).

² 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;
- f. 2 bei Verzicht nach der fahrplanmässigen Abfahrtszeit.⁶⁰

³ 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 Infrastrukturbetreiberin die betroffenen Nutzerinnen vor mehr als fünf Arbeitstagen über die Konflikte informiert hat.

Art. 19e und 19^f⁶¹

Art. 20^{e2} Deckungsbeitrag

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

^{1bis} Für die Berechnung des Deckungsbeitrags im konzessionierten Personenverkehr massgebend sind die Erträge aus dem Verkauf von Fahrausweisen, Reservationen, Zuschlägen und der Beförderung von Reisegepäck.⁶³

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

- a. für bestellte Verkehre jeweils 18 Monate vor Beginn des Fahrplanjahres nach Anhörung der betroffenen Infrastrukturbetreiberinnen, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Besteller;
- b. für die anderen Verkehre bei der Konzessionserteilung aufgrund des Gesuchs und des Antrages der betroffenen Infrastrukturbetreiberinnen; wird die

⁶⁰ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 5. Sept 2018, in Kraft seit 1. Jan. 2019 (AS 2018 3277).

⁶¹ 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).

⁶² Fassung gemäss Ziff. I der V vom 4. Nov. 2009, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5813).

⁶³ 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).

Konzession für mehr als fünf Jahre erteilt, ist eine periodische Überprüfung und Neufestlegung des Deckungsbeitrages vorzusehen.

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

⁴ Im Güterverkehr wird unter Vorbehalt von Absatz 5 kein Deckungsbeitrag erhoben.⁶⁴

⁵ Wird der Deckungsbeitrag im Rahmen eines Bietverfahrens nach Artikel 12c Absatz 2 Buchstabe c festgelegt, so ist dieser Beitrag geschuldet.⁶⁵

⁶ Für Verkehre mit eidgenössischer Bewilligung gelten die Absätze 1^{bis}–3 und 5 sinngemäss.⁶⁶

Art. 20a⁶⁷ Strompreis

¹ 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.⁶⁸

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

³ 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 1983⁶⁹ 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.⁷⁰

⁴ Bei Fahrten mit historischen Triebfahrzeugen wird kein Zuschlag erhoben.⁷¹

⁶⁴ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Okt. 2011 (AS **2011** 4331).

⁶⁵ 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).

⁶⁶ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 29. Mai 2013, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS **2013** 1651).

⁶⁷ 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).

⁶⁸ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 5. Sept 2018, in Kraft seit 1. Jan. 2019 (AS **2018** 3277).

⁶⁹ SR **742.141.1**

⁷⁰ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 5. Sept 2018, in Kraft seit 1. Jan. 2019 (AS **2018** 3277).

⁷¹ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 5. Sept 2018, in Kraft seit 1. Jan. 2019 (AS **2018** 3277).

Art. 21⁷² Grundleistungen

¹ Die Grundleistungen umfassen:

- a. die Benutzung der Trasse in der festgelegten Qualität, einschliesslich der Fahrdienstleitung;
- 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;
- d. für Reisezüge die Benutzung eines Gleises mit Perronkante in den Ausgangs-, Zwischen- und Endstationen im Rahmen der Anforderungen des Systemverkehrs und den Zugang der Reisenden zu den Publikumsanlagen dieser Stationen;
- e. die Gleisbenutzung durch den unveränderten Zug im Güterverkehr zwischen vereinbartem Ausgangs- und Endpunkt.

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

Art. 22 Zusatzleistungen

¹ Die Infrastrukturbetreiberin legt die Preise für folgende Zusatzleistungen, soweit diese mit der vorhandenen Infrastruktur und dem verfügbaren Personal angeboten werden, diskriminierungsfrei fest und publiziert sie (Art. 10):⁷³

- a. Freihaltung von Trassen für fakultativ verkehrende Züge;
- b.⁷⁴ Gleisbelegung auf der Strecke bei einer vom Eisenbahnverkehrsunternehmen verlangten, nicht durch den Systemverkehr bedingten Wartezeit;
- c. Abstellen von Zugkompositionen;
- d. Rangierfahrstrassen;
- e.⁷⁵ stationäre Versorgung von Fahrzeugen mit Wasser und Strom, Entsorgung von Abfällen, Fäkalien und Gebrauchtwasser;
- f. Benutzung von Verladegleis und Verladeanlagen;

⁷² Fassung gemäss Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Jan. 2013 (AS 2011 4331).

⁷³ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Jan. 2013 (AS 2011 4331).

⁷⁴ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 16. Nov. 2016, in Kraft seit 1. Jan. 2017 (AS 2016 4163).

⁷⁵ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 5. Sept 2018, in Kraft seit 1. Jan. 2019 (AS 2018 3277).

- g. Rangieren in Rangierbahnhöfen;
- h. Offenhaltung einer Strecke ausserhalb der üblichen Betriebszeiten;
- i.⁷⁶ Rangierdienstleistungen, soweit sie nicht in Rangierbahnhöfen erbracht werden;
- j.⁷⁷ zusätzliche Leistungen für die Information der Kundschaft;
- k.⁷⁸ Arbeitshilfen für Zugbegleiter und -begleiterinnen des Fernverkehrs zur Verbesserung der Betriebsabwicklung, insbesondere Videüberwachung der Perronkanten;
- l.⁷⁹ Zusatzaufwand bei Trassenbestellungen, die nach 17 Uhr des Vortages erfolgen (Art. 11 Abs. 3 Bst. a);
- m.⁸⁰ Zusatzaufwand bei nachträglichen Änderungen an bereits zugeteilten Trassen.

² Die Preise nach Absatz 1 Buchstaben a–c und f sind als Knappheitspreise in Funktion von Nachfrage und Anlagewert standortabhängig zu bilden. Die übrigen Preise sind sinngemäss nach den Grundsätzen von Artikel 19 festzulegen. Zusätzlich können Kapital- und Abschreibungskosten von Anlagen, die hauptsächlich den Zusatzleistungen dienen, anteilmässig geltend gemacht werden.⁸¹

³ Leistungen nach Absatz 1 Buchstabe i können von den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu frei aushandelbaren Preisen auch bei anderen Unternehmen als der Infrastrukturbetreiberin zugekauft werden. In diesem Fall gelten sie als Serviceleistungen (Art. 23).⁸²

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. ...⁸³
- b. Distributionsleistungen;

⁷⁶ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 16. Juni 2003, in Kraft seit 1. Jan. 2004 (AS 2003 2479).

⁷⁷ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Jan. 2013 (AS 2011 4331).

⁷⁸ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Jan. 2013 (AS 2011 4331).

⁷⁹ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 16. Nov. 2016, in Kraft seit 1. Jan. 2017 (AS 2016 4163).

⁸⁰ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 16. Nov. 2016, in Kraft seit 1. Jan. 2017 (AS 2016 4163).

⁸¹ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 4. Nov. 2009, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5813).

⁸² Eingefügt durch Ziff. I der V vom 16. Juni 2003, in Kraft seit 1. Jan. 2004 (AS 2003 2479).

⁸³ Aufgehoben durch Ziff. I der V vom 16. Juni 2003, mit Wirkung seit 1. Jan. 2004 (AS 2003 2479).

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

7. Abschnitt: Überwachung des Netzzuganges

Art. 24⁸⁴ Kontrollrecht der Infrastrukturbetreiberin

¹ Die Infrastrukturbetreiberin kann kontrollieren, ob die Eisenbahnverkehrsunternehmen die Vorschriften einhalten. Die Kontrollen dürfen, ausser bei objektiv erhärtetem Verdacht, den Betrieb nicht behindern.⁸⁵

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

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

Art. 25⁸⁶ Schiedskommission

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

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

³ Hat sie grundsätzliche Fragen zu beurteilen, die das Kartellgesetz vom 6. Oktober 1995⁸⁷ berühren, so hört sie die Wettbewerbskommission an. Sie führt die Stellungnahme in ihrem Entscheid an.

Art. 26 Einsicht in die Vereinbarungen

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

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

⁸⁴ 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).

⁸⁵ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 29. Mai 2013, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS 2013 1651).

⁸⁶ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 29. Mai 2013, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS 2013 1651).

⁸⁷ SR 251

8. Abschnitt: Widerruf der Netzzugangsbewilligung

Art. 27

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

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

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

9. Abschnitt: Schlussbestimmungen

Art. 28 Änderung bisherigen Rechts

...⁸⁸

Art. 29 Übergangsbestimmungen

¹ Für den aufgrund der Abgeltungsverordnung vom 18. Dezember 1995⁸⁹ bestellten Verkehr bleiben die beim Inkrafttreten dieser Verordnung gültigen Trassenpreise und die Entschädigungen für die bisherigen Gemeinschaftsbahnhöfe und -strecken bis zum Fahrplanwechsel 1999 in Kraft. Die Frist nach Artikel 20 Absatz 1 Buchstabe a gilt erstmals für das Fahrplanjahr 2001/2002.

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

Art. 29⁹⁰ Übergangsbestimmungen zur Änderung vom 29. Mai 2013

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

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

⁸⁸ Die Änderungen können unter AS **1999** 1070 konsultiert werden.

⁸⁹ [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 (RS **742.120**).

⁹⁰ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 29. Mai 2013, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS **2013** 1651).

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

Art. 30 Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1999 in Kraft.

*Anhang I*⁹¹
(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.

⁹¹ Fassung gemäss Ziff. II Abs. 1 der V vom 29. Mai 2013, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS 2013 1651).

Anhang 2⁹²
(Art. 19a Abs. 6)

Grenzbetriebsstrecken

1. Basel Bad Bf – Grenze (– Weil am Rhein)
2. Basel Bad Bf – Grenze (– Basel Bad Rbf)
3. Basel Bad Bf – Infrastrukturgrenze BEV⁹³/SBB – Basel SBB PB⁹⁴/RB⁹⁵
4. Basel RB-Nordkopf – Basel St. Jakob – Basel GB⁹⁶ – Basel SBB
5. Basel Bad Bf – Grenze (– Grenzach)
6. Basel Bad Bf – Grenze (– Lörrach)
7. (Kreuzlingen –) Infrastrukturgrenze SBB/BEV – Grenze (– Konstanz)
8. (Kreuzlingen Hafen –) Infrastrukturgrenze SBB/BEV – Grenze (– Konstanz)
9. Schaffhausen – Grenze (– Gottmadingen)
10. Schaffhausen – Grenze (– Erzingen [Baden])
11. St. Margrethen – Grenze (Österreich)
12. Buchs SG – Grenze (Fürstentum Liechtenstein)
13. Basel SBB – Basel St. Johann – Grenze (Frankreich)
14. Vallorbe – Grenze (Frankreich)
15. Genève-La Praille – La Plaine – Grenze (Frankreich)
16. Genève-Cornavin – La Plaine – Grenze (Frankreich)
17. Chiasso Smistamento – Grenze (Italien)

⁹² Fassung gemäss Ziff. II der V vom 5. Sept 2018, in Kraft seit 1. Jan. 2019 (AS 2018 3277).

⁹³ BEV: Bundeseisenbahnvermögen (der Bundesrepublik Deutschland)

⁹⁴ PB: Personenbahnhof

⁹⁵ RB: Rangierbahnhof

⁹⁶ GB: Güterbahnhof

