

Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV)

Änderung vom 31. August 2011

*Der Schweizerische Bundesrat
verordnet:*

I

Die Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998¹ wird wie folgt geändert:

Ersatz eines Ausdrucks

Betrifft nur den französischen und den italienischen Text.

Art. 10 Abs. 1 Bst. c und d

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

- c. *Betrifft nur den französischen Text.*
- d. die grundsätzlichen Bedingungen des Netzzuganges, soweit sie in dieser Verordnung nicht ausgeführt sind, und die wesentlichen technischen Gegebenheiten der Strecke wie Profil (Neigung), Kurvenradien, Länge der Ausweichgleise, Perronlängen, Streckenklasse und Sicherheitsausrüstung publiziert.

Art. 11b Streckensperrungen

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

² Die Transport, die Fahrplan- und die Betriebspflicht nach den Artikeln 12–14 des Personenbeförderungsgesetzes vom 20. März 2009² (PBG) werden durch baulich bedingte Streckensperrungen nicht eingeschränkt.

³ Diese Bestimmung ist erstmals auf den Fahrplan 2013 anwendbar.

¹ SR 742.122

² SR 745.1

Art. 12 Trassenzuteilung

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

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

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

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

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

⁶ Vorbehalten bleiben die Bestimmungen über die Transporte im Rahmen der nationalen Sicherheitskooperation (Art. 41 PBG³).

Art. 12a Abs. 5 und 6

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

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

Art. 12b Abs. 1

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

Art. 15 Abs. 2 Bst. j

² Sie enthält mindestens:

- j. die Regelung der Rechte und Pflichten bezüglich der Überwachung der Züge durch Zugkontrolleinrichtungen.

³ SR 745.1

Art. 18 Grundsatz

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

² Der Preis für die Grundleistungen setzt sich zusammen aus:

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

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

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

Art. 19 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;
- b. pro Bruttotonnenkilometer.

³ Der Basispreis wird differenziert durch:

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

Art. 19a Preisfaktoren, Zuschläge und Rabatte

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

- ² Der qualitätsbezogene Preisfaktor pro Trasse multipliziert den Basispreis mit:
- 1,25 für Trassen des konzessionierten Personenfernverkehrs (Kategorie A);
 - 1 für Trassen des übrigen konzessionierten Personenverkehrs (Kategorie B);
 - 0,7 für Trassen des nicht konzessionierten Verkehrs (Kategorie C);
 - 0,6 für Trassen mit Wartezeiten von mindestens 15 Minuten sowie Trassen für den Verkehr mit Zwischenstationen (Kategorie D).
- ³ Für Trassen der Lötschberg-Basisstrecke und der Gotthard-Basisstrecke wird für die Kategorie C der Faktor 1 und für die Kategorie D der Faktor 0,7 angewendet.
- ⁴ Der nachfragebezogene Haltezuschlag beträgt 2 Franken pro Halt auf Strecken mit Mischverkehr von Regionalverkehr und mindestens zwölf Zügen des Personenfernverkehrs oder des überregionalen Güterverkehrs pro Tag. Das BAV publiziert eine Liste dieser Strecken.
- ⁵ Die qualitätsbezogenen Zuschläge und Rabatte für die Umweltbelastung der Fahrzeuge sind:
- 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;
 - ein Zuschlag von 2 Rappen pro Achskilometer für Gefahrguttransporte;
 - ein Lärmbonus.

Art. 19b Lärmbonus

- ¹ Die Netzbenutzerin hat für Fahrten von Fahrzeugen des Güterverkehrs, die über Scheibenbremsen, Trommelbremsen oder Verbundstoff-Bremsklötze verfügen, auf Gesuch hin Anspruch auf einen Lärmbonus von:
- 1 Rappen pro Achskilometer für Fahrzeuge, deren Raddurchmesser weniger als 50 Zentimeter beträgt;
 - 2 Rappen pro Achskilometer für Fahrzeuge, die mit Verbundstoff-Bremsklötzen oder Trommelbremsen ausgerüstet sind und deren Raddurchmesser 50 Zentimeter oder mehr beträgt;
 - 3 Rappen pro Achskilometer für Fahrzeuge, die mit Scheibenbremsen ausgerüstet sind und deren Raddurchmesser 50 Zentimeter oder mehr beträgt.
- ² Für Fahrzeuge mit anderen oder kombinierten Bremssystemen legt das BAV im Einzelfall die Kategorie fest. Es berücksichtigt dabei den Zulassungswert und die Betriebswerte.
- ³ Die Gesuche sind jeweils für ein Kalenderjahr zu stellen und spätestens Ende Juni des Folgejahres beim BAV einzureichen. Sie müssen enthalten:
- eine Liste der Fahrzeuge, für die der Lärmbonus beantragt wird;
 - 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.

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

⁵ Der Lärmbonus ist von den Infrastrukturbetreiberinnen zu erstatten.

Art. 19c Zugsicherungssystem ETCS

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

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

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

Art. 19d Stornierungsentgelt

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

² Das Stornierungsentgelt beträgt pro Kilometer:

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

Art. 20 Abs. 1^{bis}, 4 und 5

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

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

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

Art. 20a Strompreis

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

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

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

Art. 21 Grundleistungen

¹ Die Grundleistungen umfassen:

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

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 Abs. 1 Einleitungssatz sowie Bst. e, j und k

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):

- e. *Betrifft nur den italienischen Text.*
- j. zusätzliche Leistungen für die Information der Kundschaft;

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

II

¹ Diese Änderung tritt unter Vorbehalt von Absatz 2 am 1. Oktober 2011 in Kraft.

² Die Änderungen der Artikel 18–19*d* sowie 20*a*–22 treten am 1. Januar 2013 in Kraft.

31. August 2011

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Die Bundespräsidentin: Micheline Calmy-Rey

Die Bundeskanzlerin: Corina Casanova

