



# Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV)

## Änderung vom ...

---

*Der Schweizerische Bundesrat  
verordnet:*

I

Die Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998<sup>1</sup> wird wie folgt geändert:

*Ersatz eines Ausdrucks*

*Betrifft nur den französischen Text.*

*Art. 5 Abs. 3*

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

*Art. 5a*            **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
- c. gemäss einer Bonitätsbewertung durch eine unabhängige Prüfstelle den Trassenpreis mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht fristgerecht zahlt.

<sup>1</sup> SR 742.122

*Art. 5b**Bisheriger Art. 5a**Art. 9a Sachüberschrift und Abs. 3***Inhalt**<sup>3</sup> *Aufgehoben**Art. 9b*            **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.

*Art. 11b Abs. 2–6*

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Der Trassenpreis richtet sich nach den effektiv erbrachten Leistungen.

<sup>4</sup> Im konzessionierten Personenverkehr auf Normalspurstrecken trägt die Infrastrukturbetreiberin die eigenen Kosten sowie die Kosten des Bahnersatzes. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen tragen die eigenen Kosten.

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

<sup>6</sup> 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.

*Art. 14 Abs. 4 erster Satz*

<sup>4</sup> 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. ...

*Art. 19d Abs. 2*

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

*Art. 19e und 19f*

*Aufgehoben*

*Art. 20 Abs. 1<sup>bis</sup> und 5*

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

*Art. 20a Abs. 1, 3 und 4*

<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>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>2</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>4</sup> Bei Fahrten mit historischen Triebfahrzeugen wird kein Zuschlag erhoben.

<sup>2</sup> SR 742.141.1

*Art. 22 Abs. 1 Bst. e*

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

- e. stationäre Versorgung von Fahrzeugen mit Wasser und Strom, Entsorgung von Abfällen, Fäkalien und Gebrauchtwasser;

II

Der Anhang 2 erhält die neue Fassung gemäss Beilage.

III

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 2019 in Kraft.

...

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident: Alain Berset

Der Bundeskanzler: Walter Thurnherr

*Anhang 2*  
(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 BEV<sup>3</sup>/SBB – Basel SBB PB<sup>4</sup>/RB<sup>5</sup>
4. Basel RB-Nordkopf – Basel St. Jakob – Basel GB<sup>6</sup> – 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)

<sup>3</sup> BEV: Bundeseisenbahnvermögen (der Bundesrepublik Deutschland)

<sup>4</sup> PB: Personenbahnhof

<sup>5</sup> RB: Rangierbahnhof

<sup>6</sup> GB: Güterbahnhof

