



*Dieser Text ist eine provisorische Fassung. Massgebend ist die definitive Fassung, welche unter [www.fedlex.admin.ch](http://www.fedlex.admin.ch) veröffentlicht werden wird.*

## Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV)

Änderung vom ...

---

*Der Schweizerische Bundesrat  
verordnet:*

I

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

*Art. 1 Abs. 4*

<sup>4</sup>Die Bestimmungen des 6. Abschnittes über die Trassenpreise gelten auch für Strecken, für die der Bund mit der Infrastrukturbetreiberin eine Leistungsvereinbarung nach Artikel 51 EBG oder mit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Angebotsvereinbarung nach Artikel 21 der Verordnung vom 11. November 2009<sup>2</sup> über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs abgeschlossen hat.

*Art. 3 Abs. 2, Art. 4 und 5a*

*Aufgehoben*

*Art. 5b*                    Versicherungsschutz  
(Art. 8d Abs. 1 Bst. b EBG)

<sup>1</sup>Der Versicherungsschutz ist genügend, wenn das Unternehmen:

- a. nachweist, dass die Mindesthöhe der Versicherungssumme insgesamt 100 Millionen Franken je Schadensereignis beträgt und die Summe für jedes Kalenderjahr mindestens zweimal zur Verfügung steht; oder

<sup>1</sup> SR 742.122

<sup>2</sup> SR 745.16

b. gleichwertige Sicherheiten vorweist.

<sup>2</sup> Endigt der Versicherungsschutz vor dem im Nachweis über die Sicherstellung angegebenen Zeitpunkt, so muss sich das Versicherungsunternehmen im Versicherungsvertrag 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. 9*

Ein ausländisches Unternehmen benötigt einen Versicherungsschutz, welcher gleich hoch ist wie bei einem Schweizer Unternehmen.

*Art. 9a Abs. 1 Einleitungssatz (Betrifft nur den französischen Text), Bst. b und e sowie Abs. 2*

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

b. *Betrifft nur den französischen Text.*

e. bekannte planbare Kapazitätsbeschränkungen mit einer Dauer von mehr als sieben aufeinanderfolgenden Tagen und mit einer Beschränkung von mehr als 30 Prozent des geschätzten Verkehrsaufkommens pro Tag sowie ihre Auswirkungen auf die Kapazitäten jeder Verkehrsart.

<sup>2</sup> Er enthält soweit erforderlich Angaben zu geplanten Ankunfts-, Abfahrts- und Durchfahrtszeiten sowie Angaben über Kapazitätsbeschränkungen mit einer Dauer von bis zu sieben aufeinanderfolgenden Tagen oder mit einer Beschränkung von weniger als 30 Prozent des geschätzten Verkehrsaufkommens pro Tag sowie ihre Auswirkungen auf die Kapazitäten jeder Verkehrsart.

*Gliederungstitel vor Art. 10*

## **4. Abschnitt: Trassenzuteilung**

#### *Art. 11 Abs. 1*

<sup>1</sup> Die ordentliche Trassenzuteilung erfolgt abgestimmt auf das Fahrplanverfahren durch die Trassenvergabeestelle. Das BAV legt die Fristen für die Beantragung von Trassen und das Zuteilungsverfahren zusammen mit jenen für das Fahrplanverfahren fest. Die Festlegung der Fristen erfolgt in Absprache mit der Schweizerischen Trassenvergabeestelle und in Anwendung des Zeitplans nach Anhang VII der Richtlinie 2012/34/EU<sup>3</sup>. Die ordentliche Trassenzuteilung erfolgt bei allen Trassenanträgen,

<sup>3</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.

welche bis zum Ablauf der Antragsfrist für die ordentliche Trassenzuteilung bei der Trassenvergabestelle eingereicht werden.

#### *Art. 11b* Planbare Bauarbeiten

<sup>1</sup> Die Infrastrukturbetreiberin beantragt Kapazitäten für planbare Bauarbeiten im Rahmen der Netzfahrplanerstellung.

<sup>2</sup> Kapazitätsbeschränkungen mit einer Dauer von mehr als sieben aufeinanderfolgenden Tagen und mit einer Beschränkung von mehr als 30 Prozent des geschätzten Verkehrsaufkommens pro Tag muss die Infrastrukturbetreiberin zum ersten Mal mindestens 24 Monate und zum zweiten Mal in aktualisierter Form mindestens 12 Monate vor dem betreffenden Netzfahrplanwechsel veröffentlichen.

<sup>3</sup> Kapazitätsbeschränkungen mit einer Dauer von bis zu sieben aufeinanderfolgenden Tagen oder mit einer Beschränkung von weniger als 30 Prozent des geschätzten Verkehrsaufkommens pro Tag muss die Infrastrukturbetreiberin den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Anschliessern sechs Monate und soweit erforderlich in aktualisierter Form mindestens drei Monate im Voraus bekanntgeben.

<sup>4</sup> Die Infrastrukturbetreiberin kann Kapazitätsbeschränkungen ohne Auswirkungen auf die Transportketten im Personen- und Güterverkehr und mit der Möglichkeit, andere Strecken für den Gütertransport zu nutzen, mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen und Anschliessern nach Ablauf der für die Bekanntgabe geltenden Frist von 12 Monaten nach Absatz 2 beziehungsweise 3 Monaten nach Absatz 3 vereinbaren.

<sup>5</sup> Bei drohenden wesentlichen Nachteilen für das Vorhaben oder Bauprojekt kann sie nach Ablauf der für die Bekanntgabe geltenden Frist von 12 Monaten nach Absatz 2 beziehungsweise 3 Monaten nach Absatz 3 ausnahmsweise Kapazitätsbeschränkungen mit Auswirkungen auf die Transportketten im Personen- und Güterverkehr oder ohne Möglichkeit, andere Strecken für den Gütertransport zu nutzen, anordnen. Die Frist für die Publikation der angepassten Fahrpläne nach Absatz 6 ist einzuhalten.

<sup>6</sup> Im Fall einer Kapazitätsbeschränkung legt sie nach Konsultation der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der weiteren interessierten Kreise sowie nach Absprache mit der Trassenvergabestelle den Ersatzverkehr und die Umleitungen fest. Dabei sind die Transportketten zu gewährleisten. Die angepassten Fahrpläne für die Reisenden sind mindestens zwei Monate im Voraus zu publizieren. Auf Reisende, Absender sowie Empfänger dürfen keine Mehrkosten überwält werden.

#### *Art. 11c* Kosten und Entschädigung bei planbaren Bauarbeiten

<sup>1</sup> Der Trassenpreis bei planbaren Bauarbeiten richtet sich nach den effektiv erbrachten Leistungen.

<sup>2</sup> Dauert die Kapazitätsbeschränkung im konzessionierten Personenverkehr auf Normalspurstrecken weniger als ein ganzes Fahrplanjahr, so trägt die Infrastrukturbetreiberin die eigenen Kosten sowie die Kosten des Ersatzverkehrs. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen tragen die eigenen Kosten.

<sup>3</sup> Dauert die Kapazitätsbeschränkung im übrigen Verkehr weniger als ein ganzes Fahrplanjahr, so entschädigt die Infrastrukturbetreiberin die Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Mehrkosten:

- a. des Ersatzverkehrs;
- b. der mit einer Umleitung verbundenen Fahrleistungen;
- c. der zeitlichen Verschiebung auf der ursprünglichen Strecke, sofern die Verschiebung mindestens 15 Minuten im Expressverkehr und 30 Minuten in den übrigen Verkehren beträgt.

<sup>4</sup> Das BAV regelt die Berechnung der Entschädigung nach Absatz 3.

<sup>5</sup> Dauert die Kapazitätsbeschränkung mindestens ein ganzes Fahrplanjahr, trägt die Infrastrukturbetreiberin:

- a. die Mehrkosten des Ersatzverkehrs, die sich aus dem Vergleich der Kosten des bestellten Angebots für den Personenverkehr mit denen eines geeigneten zukünftigen oder vergangenen Fahrplanjahres ergeben;
- b. die Kosten eines Ersatzverkehrs für Halte des Fernverkehrs, die nicht bedient werden können;
- c. die Mehrkosten eines Ersatzverkehrs für jedes Anschlussgleis, das nicht bedient werden kann.

<sup>6</sup> Gibt die Infrastrukturbetreiberin eine Beschränkung nach Ablauf der Frist von 12 Monaten nach Artikel 11b Absatz 2 beziehungsweise 3 Monaten nach Artikel 11b Absatz 3 bekannt, so entschädigt sie die Eisenbahnverkehrsunternehmen für die dadurch entstandenen Mehrkosten und Mindererlöse mit einer Pauschale. Das BAV regelt die Berechnung der Pauschale.

#### *Art. 12 Abs. 1, 2 und 3*

<sup>1</sup> Die Trassenvergabestelle teilt die Trassen in der ordentlichen Trassenzuteilung aufgrund des geltenden Netznutzungsplans zu. Alle Trassen, welche nach Ablauf der Antragsfrist für die ordentliche Trassenzuteilung beantragt wurden, werden in der Reihenfolge ihres Eintreffens bei der Trassenvergabestelle im Rahmen der verbleibenden Kapazität zuteilung.

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

<sup>3</sup> Will sie freigebliene Trassen einer anderen Verkehrsart für ein regelmässiges Angebot des Personenverkehrs zuteilen, so muss diese Zuteilung durch das BAV genehmigt werden.

#### *Art. 12a Abs. 5 und 6*

*Aufgehoben*

*Art. 12b Abs. 3*

<sup>3</sup> Der Abschluss einer Rahmenvereinbarung ist bei der Trassenvergabestelle zu beantragen. Stellt die Trassenvergabestelle Konflikte bei Anträgen für 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.

*Art. 12c Abs. 2 Bst. b*

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

b. Für Anträge, die nicht aufgrund einer Rahmenvereinbarung gestellt werden, kann die Trassenvergabestelle einen Vorrang definieren; sie berücksichtigt dabei die technischen Rahmenbedingungen, die Transportketten, die Häufigkeit der Züge und die Bedürfnisse der Landesversorgung.

*Art. 14* Betriebsstörungen und nicht planbare Bauarbeiten

<sup>1</sup> Infrastrukturbetreiberin und Eisenbahnverkehrsunternehmen sind zur Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrs zur gegenseitigen Information und zu gegenseitigen Hilfeleistungen mit Personal und Material verpflichtet.

<sup>2</sup> Im Falle einer Betriebsstörung hat die Infrastrukturbetreiberin für die Behebung der Störung ein Weisungsrecht gegenüber den Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Infrastrukturbetreiberin informiert die Trassenvergabestelle über aufgetretene Störungen und deren Behebung.

<sup>3</sup> Führt die Störung voraussichtlich zu einer Kapazitätsbeschränkung von mindestens drei Tagen, so erarbeitet die Trassenvergabestelle zusammen mit den betroffenen Infrastrukturbetreiberinnen und Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Verkehrskonzept für den Personen- und Güterverkehr. Dieses berücksichtigt die Transportbedürfnisse der verschiedenen Verkehrsarten und allfällige temporäre Verlagerungen auf die Strasse. Die Trassenvergabestelle legt nach Rücksprache mit den betroffenen Infrastrukturbetreiberinnen und Eisenbahnverkehrsunternehmen in einem Notfahrplan die Ausweichstrecken, die Trassen und den Ersatzverkehr fest und stellt die bestmögliche Auslastung der vorhandenen Kapazität auf dem Schienennetz sicher. Sie teilt die Trassen jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen im Güterverkehr nach Massgabe seines Verkehrsanteils auf der von der Kapazitätsbeschränkung betroffenen Strecke und der Ausweichstrecke zu. Sie kann dem Personen- und dem Güterverkehr bereits zugeteilte Trassen entziehen, wenn dies der höchstmöglichen Auslastung der Kapazität dient.

<sup>4</sup> Die Trassenvergabestelle stellt den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Infrastrukturbetreibern den Notfahrplan in geeigneter Weise zur Verfügung. Im Notfahrplan ausgewiesene Anschlüsse des Personenverkehrs sind zu gewährleisten.

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

<sup>6</sup> Der Trassenpreis bei nicht planbaren Bauarbeiten richtet sich nach den effektiv erbrachten Leistungen.

*Art. 14a* Pilotversuche

Das BAV kann zeitlich befristete Pilotversuche bewilligen, die von den Bestimmungen des 3a. und 4. Abschnitts abweichen, wenn diese Pilotversuche der europäischen Harmonisierung und der Erprobung neuer Modelle der Kapazitätsnutzung, der Fahrplanerstellung oder der Trassenzuteilung dienen. Das BAV hört vorgängig die Schweizerische Trassenvergabestelle und die interessierten Kreise an.

*Art. 15* Form und Inhalt

<sup>1</sup> Die Netzzugangsvereinbarung (Art. 9c Abs. 2 EBG) ist zwischen der Infrastrukturbetreiberin und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen abzuschliessen.

<sup>2</sup> Sie ist in einer schweizerischen Amtssprache oder in Englisch schriftlich auszufertigen.

<sup>3</sup> Die Infrastrukturbetreiberin muss ein Muster oder einen Verweis auf ein Muster der als Grundlage genutzten Netzzugangsvereinbarung veröffentlichen.

*Art. 15a* Finanzgarantien für Infrastrukturbetreiberinnen

<sup>1</sup> Die Infrastrukturbetreiberin kann von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen eine finanzielle Sicherheit für den Trassenpreis verlangen, um sich gegen Zahlungsausfälle abzusichern. Die Sicherheit muss verhältnismässig und diskriminierungsfrei sein.

<sup>2</sup> Die Infrastrukturbetreiberin regelt die Einzelheiten in den grundsätzlichen Bedingungen des Netzzugangs nach Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe d.

*Art. 17 und 19 Abs. 3 Bst. e*

*Aufgehoben*

*Art. 19a Abs. 2 Bst. b und 6*

<sup>2</sup> Der qualitätsbezogene Preisfaktor pro Trasse multipliziert den Basispreis mit:

- b. <sup>1</sup> für Trassen des übrigen konzessionierten Personenverkehrs oder des grenzüberschreitenden Personenverkehrs aufgrund eines Staatsvertrages (Kategorie B);

<sup>6</sup> Das BAV kann für Fahrten auf Schmalspurstrecken, auf grenznahen Strecken oder mit historischen Fahrzeugen eine Vereinfachung oder Pauschalierung der Preisfaktoren, Zuschläge und Rabatte vorsehen.

*Art. 19c*

*Aufgehoben*

*Art. 19d Abs. 3 Bst. b*

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

- b. eine bestellte Trasse, wenn die Bestellung zu Konflikten unter Nutzerinnen führt und die zuständige Trassenvergabestelle die betroffenen Nutzerinnen vor mehr als fünf Arbeitstagen über die Konflikte informiert hat.

#### *Art. 20a Abs. 3, 4 und 5*

<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. Fehlen die gemessenen Werte des Stromverbrauchs, sind sie fehlerhaft oder werden sie zu spät geliefert, so kann die Infrastrukturbetreiberin Ersatzwerte festlegen und den Stromverbrauch anhand dieser zuschlagfrei verrechnen. Die Ersatzwerte bestimmen sich anhand des vergangenen Verkehrs auf vergleichbaren Strecken mit vergleichbaren Fahrzeugen.

<sup>4</sup> Verzichten die Eisenbahnverkehrsunternehmen auf den interoperablen Strecken nach Artikel 15a Absatz 1 Buchstabe a der Eisenbahnverordnung vom 23. November 1983<sup>4</sup> sowie der nicht interoperablen normalspurigen Strecke Emmenbrücke-Hübeli (Abzw.) – Beinwil am See – Lenzburg auf die Messung des Stromverbrauchs, 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 Medianwerten pro Zugskategorie fest.

<sup>5</sup> Bei Fahrten mit historischen Triebfahrzeugen wird kein Zuschlag erhoben.

#### *Art. 22            Zusatzleistungen*

<sup>1</sup> Die Infrastrukturbetreiberin legt die Preise für folgende Zusatzleistungen in Funktion von Nachfrage und Anlagewert standortabhängig und diskriminierungsfrei fest und publiziert sie:

- a. Benutzung öffentlicher Verladeanlagen (Art. 62 Abs. 1 Bst. f EBG);
- b. Gleisbelegung auf der Strecke bei einer vom Eisenbahnverkehrsunternehmen verlangten, nicht durch den Systemverkehr bedingten Wartezeit;
- c. Abstellen von Eisenbahnfahrzeugen.

<sup>2</sup> Sie legt die Preise für folgende Zusatzleistungen diskriminierungsfrei und gemäss den Grundsätzen nach Artikel 19 fest und publiziert sie:

- a. stationäre Versorgung von Fahrzeugen mit Wasser, Druckluft und Strom;
- b. Einstellen von Rangierfahrstrassen;
- c. Rangieren in Rangierbahnhöfen;
- d. Offenhaltung einer Strecke ausserhalb der üblichen Betriebszeiten;

<sup>4</sup> SR 742.141.1

- e. Zusatzaufwand bei Trassenbestellungen, die nach 17 Uhr des Vortages erfolgen (Art. 11 Abs. 3 Bst. a);
- f. Zusatzaufwand bei nachträglichen Änderungen an bereits zugeteilten Trassen;
- g. Planungs- und Sonderaufgaben im Zusammenhang mit aussergewöhnlichen Sendungen.

<sup>3</sup> Sie legt die Preise für folgende Zusatzleistungen, soweit diese mit der vorhandenen Infrastruktur und dem verfügbaren Personal angeboten werden können, diskriminierungsfrei so fest, dass die vollen Kosten gedeckt sind und publiziert sie:

- a. Entsorgung von Abfällen, Fäkalien und Gebrauchtwasser;
- b. Rangierdienstleistungen, soweit sie nicht in Rangierbahnhöfen erbracht werden;
- c. Leistungen für die Information der Kundschaft;
- d. Arbeitshilfen für Zugbegleiter und -begleiterinnen des Fernverkehrs zur Verbesserung der Betriebsabwicklung, insbesondere Videoüberwachung der Peronkanten.

<sup>4</sup> Rangierdienstleistungen nach Absatz 3 Buchstabe b können von anderen Unternehmen als der Infrastrukturbetreiberin als Serviceleistungen angeboten werden.



II

Anhang 2 wird aufgehoben.

III

Diese Verordnung tritt am 1. Februar 2025 in Kraft.

...

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Die Bundespräsidentin: Viola Amherd

Der Bundeskanzler: Viktor Rossi