

# 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. 5b Finanzgarantien

Die Infrastrukturbetreiberin kann von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Vorauszahlung oder eine Bankgarantie für die Trassenpreise der folgenden zwei Monate einverlangen, wenn nicht bereits eine Garantie nach Anhang 1 vorliegt, das BAV der Einforderung einer Garantie zugestimmt hat und mindestens eine der nachfolgenden Voraussetzungen gegeben ist:

- a. eine unabhängige Bonitätsbewertung des Eisenbahnverkehrsunternehmens ergibt eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass die fristgerechte Zahlung unterbleibt;
- b. das Eisenbahnverkehrsunternehmen befindet sich im Zahlungsverzug für zwei mindestens 30 Tage auseinanderliegende Fälligkeitstermine;
- c. das Eisenbahnverkehrsunternehmen beantragt nach einer durch die Infrastrukturbetreiberin wegen Zahlungsverzug gekündigten Netzzugangsvereinbarung erneut den Netzzugang.

### 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. 9c Geltungsdauer und Verbindlichkeit

<sup>1</sup> Der Netznutzungsplan gilt bis zur ordentlichen Trassenzuteilung für das betreffende Fahrplanjahr.

<sup>2</sup> Er ist für die Infrastrukturbetreiberinnen und die Behörden verbindlich.

### Art. 11b Abs. 2–6

<sup>2</sup> Die Infrastrukturbetreiberin vereinbart mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen die Ersatzbeförderungen und Umleitungen. Dabei sind die Transportketten zu gewährleisten. Die angepassten Fahrpläne sind mindestens zwei Monate im Voraus zu publizieren. Den Reisenden, Absendern und Empfängern dürfen keine Mehrkosten entstehen.

<sup>3</sup> Der Trassenpreis richtet sich nach den tatsächlichen 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> Bei den übrigen Verkehren entschädigt die Infrastrukturbetreiberin die Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Mehrkosten der zusätzlich gefahrenen Bruttotonnenkilometer. 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. 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 spätestens 61 Tage im Voraus;
- b. 0,5 bei Verzicht spätestens 31 Tage im Voraus;
- c. 0,7 bei Verzicht spätestens 5 Tage im Voraus;
- d. 0,8 bei Verzicht spätestens 24 Stunden vor der fahrplanmässigen Abfahrtszeit;
- e. 1 bei Verzicht innert 24 Stunden vor der fahrplanmässigen Abfahrtszeit;

<sup>1</sup> SR 742.122

- 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 und kalibrierten Messeinrichtungen. Messen sie den Stromverbrauch nicht, so wird er anhand von Ansätzen berechnet, die 25 Prozent höher liegen als die gemessenen Mittelwerte der betreffenden Zugskategorie. Das BAV legt die Ansätze fest.

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

*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

**Grenzbetriebsstrecken**

1. Basel Bad Bf – Grenze (– Weil am Rhein)
2. Basel Bad Bf – Grenze (– Basel Bad Rbf)
3. Basel Bad Bf – Infrastrukturgrenze BEV/SBB – Basel SBB PB/RB
4. Basel RB-Nordkopf – Basel St. Jakob – Basel GB – 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)