



# Verordnung des BAV über den Eisenbahn-Netzzugang (NZV-BAV)

Änderung vom ...

---

*Das Bundesamt für Verkehr (BAV)  
verordnet:*

I

Die Verordnung des BAV vom 14. Mai 2012<sup>1</sup> über den Eisenbahn-Netzzugang wird wie folgt geändert:

*Art. 1 Abs. 3 Einleitungssatz, Abs. 4 Einleitungssatz und Bst. e sowie Abs. 5*

<sup>3</sup> Der Basispreis Verschleiss ist auf den Strecken nach Anhang 1a direkt anwendbar und beträgt:

<sup>4</sup> Für Fahrten auf Normalspurstrecken berechnet sich der Basispreis Verschleiss pro Fahrzeug nach der Formel im Anhang 1a<sup>bis</sup>. Dabei gelten die folgenden Grundsätze:

- e. Für geschleppte Triebfahrzeuge wird der Zugkraftkennwert gemäss der Formel im Anhang 1a<sup>bis</sup> abgezogen.

<sup>5</sup> Für Fahrten auf Zahnradstrecken, Schmalspurstrecken einschliesslich Mehrschienengleise sowie den in Anhang 1a genannten Strecken sind die Preise nach Absatz 3 direkt anwendbar.

*Art. 3 Abs. 3 und 4*

<sup>3</sup> Kommt die Netzbenutzerin ihrer Pflicht nach Artikel 20a Absatz 3 NZV nicht nach oder gibt sie der Infrastrukturbetreiberin die zwölfstellige Fahrzeugnummer des

<sup>1</sup> SR 742.122.4

Triebfahrzeugs nicht an, so wird der Verbrauch anhand der Ansätze nach Anhang 5 mit einem Zuschlag von 25 Prozent nach Artikel 20a Absatz 3 NZV berechnet.

*4 Aufgehoben*

*Art. 4, 8 und 9*

*Aufgehoben*

*Art. 10* Trassenzuteilung bei zeitweisen Kapazitätsbeschränkungen für Bauarbeiten

(Art. 11b Abs. 2 und 3 NZV)

<sup>1</sup> Sind zeitweise Kapazitätsbeschränkungen im Netznutzungsplan nicht abschliessend berücksichtigt, so sucht die Infrastrukturbetreiberin mit den betroffenen Antragstellerinnen nach einer einvernehmlichen Lösung.

<sup>2</sup> Kommt keine einvernehmliche Lösung zustande, so teilt die Trassenvergabestelle die Trassen grundsätzlich allen Verkehrsarten anteilmässig gemäss Netznutzungsplan zu.

<sup>3</sup> Im Fall von Kapazitätsbeschränkungen, die im Netznutzungsplan nicht abschliessend berücksichtigt wurden, kann die Trassenvergabestelle die Vergabe der bereits zugewiesenen Trassen anpassen.

*Gliederungstitel vor Art. 10a*

#### **4. Abschnitt: Kapazitätsbeschränkungen für Bauarbeiten**

*Art. 10a* Anforderungen an den Ersatzverkehr

(Art. 11b Abs. 5, 6 und 7 NZV)

Die Transportketten gelten im Personenverkehr als gewährleistet, wenn sich dadurch die gesamte Reisezeit für Reisen von bis zu einer Stunde planmässiger Dauer um höchstens 15 Minuten und für Reisen von längerer planmässiger Dauer um höchstens 30 Minuten verlängert.

*Art. 10b* *Sachüberschrift und Einleitungssatz*

Kosten der Eisenbahnverkehrsunternehmen bei Kapazitätsbeschränkungen

(Art. 11b Abs. 8 NZV)

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen tragen bei Kapazitätsbeschränkungen die eigenen Kosten für:

*Art. 10c*      *Sachüberschrift*  
Entschädigung im übrigen Verkehr  
(Art. 11b Abs. 9, 10 NZV)

*Art. 10d*      Pauschale bei verspäteter Bekanntgabe einer  
Kapazitätsbeschränkung  
(Art. 11b Abs. 12 NZV)

<sup>1</sup> Bei verspäteter Bekanntgabe einer Kapazitätsbeschränkung entrichtet die Infrastrukturbetreiberin dem Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Pauschale von 2000 Franken pro betroffenen Zug.

<sup>2</sup> Ist eine Umleitung auf der Schiene nicht möglich, so beträgt die Pauschale 3000 Franken pro betroffenen Zug.

*Art. 11–12a*  
*Aufgehoben*

## II

<sup>1</sup> Der Anhang 1a wird gemäss Beilage geändert.

<sup>2</sup> Der bisherige Anhang 1a wird zu Anhang 1a<sup>bis</sup>.

<sup>3</sup> Anhang 5 erhält die neue Fassung gemäss Beilage.

## III

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 2025 in Kraft.

...

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident: Alain Berset

Der Bundeskanzler: Walter Thurnherr

*Anhang 1a*  
(Art. 1 Abs. 3)

**Strecken, auf denen der Basispreis Verschleiss direkt anwendbar ist**

1. Basel Bad Bf – Grenze (– Weil am Rhein)
2. Basel Bad Bf – Grenze (– Basel Bad Rbf)
3. Basel Bad Bf – Infrastrukturgrenze BEV<sup>2</sup>/SBB – Basel SBB PB<sup>3</sup>/RB<sup>4</sup>
4. Basel RB-Nordkopf – Basel St. Jakob – Basel GB<sup>5</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>2</sup> BEV: Bundeseisenbahnvermögen (der Bundesrepublik Deutschland)

<sup>3</sup> PB: Personenbahnhof

<sup>4</sup> RB: Rangierbahnhof

<sup>5</sup> GB: Güterbahnhof

*Anhang 5*  
(Art. 3 Abs. 3)

### **Pauschale Ansätze für den Stromverbrauch**

<b>Zugskategorie</b>	<b>Ansätze (kWh pro Btkm)</b>
1. Intercity/Eurocity	0.0198
2. Schnellzug/Interregio	0.0195
3. Regionalzug	0.0332
4. S-Bahn	0.0332
5. Regioexpress	0.0274
6. Ferngüterzug	0.0159
7. Fahrten mit historischen Triebfahrzeugen	0.0303
8. Traktorgüterzug	0.0224
9. Lokzug	0.0340
10. Leermaterialzüge des Personenverkehrs	0.0248