



Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV)

Änderung vom ...

*Der Schweizerische Bundesrat
verordnet:*

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

Art. 1 Abs. 4

⁴Die 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 2009² 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)

¹Der 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
- b. gleichwertige Sicherheiten vorweist.

¹ SR 742.122

² SR 745.16

² 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

Der Versicherungsschutz für ausländische Unternehmen muss gleich hoch sein wie derjenige für schweizerische Unternehmen.

Art. 9a Abs. 1 Bst. b (betrifft nur den französischen Text) und e und 2

¹ Der Netznutzungsplan enthält eine Netzgrafik und insbesondere Angaben über:

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

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

Gliederungstitel vor Art. 10

4. Abschnitt: Trassenzuteilung

Art. 11 Abs. 1

¹ Die ordentliche Trassenzuteilung erfolgt abgestimmt auf das Fahrplanverfahren durch die Trassenvergabestelle. Das BAV legt die Fristen für die Beantragung von Trassen und das Zuteilungsverfahren in Absprache mit der Trassenvergabestelle und in Anwendung des Zeitplans nach Anhang VII der Richtlinie 2012/34/EU³ zusammen mit jenen für das Fahrplanverfahren fest. Die ordentliche Trassenzuteilung umfasst alle Trassenanträge, welche bis zum Ablauf der Antragsfrist für die ordentliche Trassenzuteilung bei der Trassenvergabestelle eingereicht werden.

³ 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.

Art. 11b Planbare Bauarbeiten

¹ Die Infrastrukturbetreiberin beantragt Kapazitäten für planbare Bauarbeiten im Rahmen der Netzfahrplanerstellung.

² Kapazitätsbeschränkungen mit einer Dauer von mehr als sieben aufeinanderfolgenden Tagen und mit einer Einschränkung von mehr als 30 Prozent des geschätzten Verkehrsaufkommens pro Tag muss die Infrastrukturbetreiberin zum ersten Mal, soweit bekannt, mindestens 24 Monate und zum zweiten Mal in aktualisierter und ergänzter Form mindestens 12 Monate vor dem betreffenden Netzfahrplanwechsel veröffentlichen.

³ Kapazitätsbeschränkungen mit einer Dauer von bis zu sieben aufeinanderfolgenden Tagen oder mit einer Einschränkung von weniger als 30 Prozent des geschätzten Verkehrsaufkommens pro Tag muss die Infrastrukturbetreiberin den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Anschliessern drei Monate zum Voraus bekanntgeben.

⁴ Die Konsultation der Unternehmen nach Artikel 9a Absatz 4 EBG und der wichtigsten Betreiber von betroffenen Serviceeinrichtungen über die Kapazitätsbeschränkungen gemäss Absatz 2 findet im Rahmen der Erstellung der Netznutzungspläne statt.

⁵ Die Infrastrukturbetreiberin kann Kapazitätsbeschränkungen ohne Auswirkungen auf die Transportketten im Personenverkehr und mit der Möglichkeit, andere Strecken für den Gütertransport zu nutzen, mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen und Anschliessern nach Ablauf der für die Bekanntgabe geltenden Fristen nach den Absätzen 2 beziehungsweise 3 vereinbaren.

⁶ Bei drohenden wesentlichen Nachteilen für das Vorhaben oder Bauprojekt kann sie nach Ablauf der für die Bekanntgabe geltenden Fristen nach den Absätzen 2 beziehungsweise 3 ausnahmsweise Kapazitätsbeschränkungen mit Auswirkungen auf die Transportketten im Personenverkehr oder ohne die Möglichkeit, andere Strecken für den Gütertransport zu nutzen, anordnen, sofern die Frist für die Publikation der angepassten Fahrpläne eingehalten werden kann.

⁷ Dauert die Kapazitätsbeschränkung weniger als ein Fahrplanjahr so legt sie nach Konsultation der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Besteller im konzessionierten Personenverkehr 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 überwältzt werden.

⁸ Im konzessionierten Personenverkehr auf Normalspurstrecken trägt die Infrastrukturbetreiberin die eigenen Kosten sowie die Kosten des Ersatzverkehrs. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen tragen die eigenen Kosten.

⁹ Im übrigen Verkehr entschädigt die Infrastrukturbetreiberin die Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Mehrkosten des Ersatzverkehrs und der mit der Umleitung verbundenen Fahrleistungen. Zeitliche Verschiebungen auf der ursprünglichen Strecke sind Umleitungen gleichgestellt, sofern die Verschiebung mindestens 15 Minuten im Expressverkehr und 30 Minuten in den übrigen Verkehren beträgt. Das BAV regelt die Berechnung der Entschädigung.

¹⁰ 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.

¹¹ Der Trassenpreis richtet sich nach den effektiv erbrachten Leistungen.

¹² Gibt die Infrastrukturbetreiberin eine Einschränkung 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. 12 Abs. 1, 2 und 3

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

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

³ Will sie freigebliebene Trassen einer anderen Verkehrsart für ein konzessionspflichtiges Angebot des Personenverkehrs zuteilen, so bedarf sie der Genehmigung des BAV.

Art. 12a Abs. 5 und 6

Aufgehoben

Art. 12b Abs. 3

³ 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

² Kommt keine Lösung zustande, so gelten folgende Grundsätze:

- b. Die Trassenvergabestelle kann für Anträge, die nicht aufgrund einer Rahmenvereinbarung gestellt werden, 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

¹ Die Infrastrukturbetreiberin hat im Falle von Betriebsstörungen ein Weisungsrecht gegenüber den Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Behebung der Störung. Infrastrukturbetreiberin und Eisenbahnverkehrsunternehmen sind zur Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrs zur gegenseitigen Information und zu gegenseitigen Hilfeleistungen mit Personal und Material verpflichtet. Die Infrastrukturbetreiberin informiert die Trassenvergabestelle über aufgetretene Störungen und deren Behebung.

² Führt die Störung voraussichtlich zu einer mehrtägigen Kapazitätsbeschränkung erarbeitet die Trassenvergabestelle zusammen mit den betroffenen Infrastrukturbetreiberinnen und Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Verkehrskonzept für den Personen- und Güterverkehr zur bestmöglichen Berücksichtigung der Transportbedürfnisse der Verkehrsarten, und mit Berücksichtigung der eventuellen nötigen temporären Verlagerung auf die Strasse. Sie 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 bestmöglichen Auslastung der Kapazität dient.

³ Die Trassenvergabestelle publiziert den Notfahrplan in geeigneter Weise. Im Notfahrplan ausgewiesene Anschlüsse des Personenverkehrs sind zu gewährleisten.

⁴ Sind Kapazitäten aufgrund nicht planbarer Bauarbeiten nicht verfügbar, so informiert die Infrastrukturbetreiberin die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen so früh wie möglich darüber.

Art. 14a Pilotversuche

Das BAV kann im Hinblick auf die europäische Harmonisierung zur Erprobung neuer Modelle der Kapazitätsnutzung, der Fahrplanerstellung und der Trassenzuteilung zeitlich befristete Pilotversuche bewilligen, die von den Bestimmungen des 3a. und 4. Abschnitts abweichen. Das BAV hört vorgängig die Trassenvergabestelle und die interessierten Kreise an.

Art. 15 Form und Inhalt

¹ Die Netzzugangsvereinbarung (Art. 9c Abs. 2 EBG) ist zwischen der Infrastrukturbetreiberin und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen abzuschliessen. Sie ist in einer schweizerischen Amtssprache oder in Englisch schriftlich auszufertigen.

² Das Muster der Netzzugangsvereinbarung ist durch die Infrastrukturbetreiberin öffentlich zu publizieren.

Art. 15a Finanzgarantien für Infrastrukturbetreiberinnen

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

² Die Infrastrukturbetreiberin regelt und veröffentlicht 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. 6

⁶ 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. 20a Abs. 3

³ 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 sowie der nicht interoperablen normalspurigen Strecke Emmenbrücke-Hübeli (Abzw) – Beinwil am See – Lenzburg 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 Medianwerten pro Zugskategorie fest.

Art. 22 Zusatzleistungen

¹ 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 nach Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe f EBG;
- b. Gleisbelegung auf der Strecke bei einer vom Eisenbahnverkehrsunternehmen verlangten, nicht durch den Systemverkehr bedingten Wartezeit;

c. Abstellen von Eisenbahnfahrzeugen.

² Die Infrastrukturbetreiberin legt die Preise für folgende Zusatzleistungen diskriminierungsfrei und nach den Grundsätzen nach Artikel 19 fest und publiziert sie:

- a. Einstellen von Rangierungen;
- b. Rangieren in Rangierbahnhöfen;
- c. Offenhaltung einer Strecke ausserhalb der üblichen Betriebszeiten;
- d. Zusatzaufwand bei Trassenbestellungen, die nach 17 Uhr des Vortages erfolgen (Art. 11 Abs. 3 Bst. a);
- e. Zusatzaufwand bei nachträglichen Änderungen an bereits zugeteilten Trassen;
- f. Planungs- und Sonderaufgaben im Zusammenhang mit aussergewöhnlichen Sendungen.

³ Die Infrastrukturbetreiberin 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. stationäre Versorgung von Fahrzeugen mit Wasser, Druckluft und Strom;
- b. Entsorgung von Abfällen, Fäkalien und Gebrauchtwasser;
- c. Rangierdienstleistungen, soweit sie nicht in Rangierbahnhöfen erbracht werden;
- d. Benutzung von Umschlagsanlagen für den Gütertransport sowie von Kränen und anderen Umschlagsgeräten;
- e. zusätzliche Leistungen für die Information der Kundschaft;
- f. Arbeitshilfen für Zugbegleiter und -begleiterinnen des Fernverkehrs zur Verbesserung der Betriebsabwicklung, insbesondere Videoüberwachung der Peronkanten.

II

Anhang 2 wird aufgehoben.

III

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 2025 in Kraft.

...

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident: Alain Berset

Der Bundeskanzler: Walter Thurnherr