



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK

**Bundesamt für Verkehr BAV**  
Abteilung Finanzierung

Aktenzeichen: BAV-242.1-5/4/4

**Überblick über die geplanten Änderungen im Vergleich zum derzeit gültigen Text.  
Verordnung des BAV über den Netzzugang vom 14. Mai 2012 (NZV-BAV; SR 742.122.4)**

Bundesamt für Verkehr BAV  
Roland Wittwer  
3003 Bern  
Standort: Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen  
Tel. +41 58 462 58 12  
Roland.Wittwer@bav.admin.ch  
<https://www.bav.admin.ch/>



B23401/1092

Artikel	Geltendes Recht	Neues Recht
Art. 1 Abs. 5	Für Fahrten auf <b>Grenzbetriebsstrecken</b> nach <b>Anhang 2 NZV</b> , Zahnradstrecken und Schmalspurstrecken einschliesslich Mehrschienengleise sind die Preise nach Absatz 3 direkt anwendbar.	Für Fahrten auf Zahnradstrecken und Schmalspurstrecken einschliesslich Mehrschienengleise <b>sowie den in Anhang 3 genannten Strecken</b> sind die Preise nach Absatz 3 direkt anwendbar.
Art. 3 Abs. 3	Misst die Netzbenutzerin den Stromverbrauch nicht oder gibt sie der Infrastrukturbetreiberin die zwölfstellige Fahrzeugnummer des Triebfahrzeugs nicht an, so wird der Verbrauch anhand der Ansätze nach Anhang 5 mit einem Zuschlag nach Artikel 20a Absatz 3 NZV berechnet.	Misst die Netzbenutzerin auf <b>Strecken gem. Art. 20a Abs. 3 NZV</b> den Stromverbrauch nicht oder gibt sie der Infrastrukturbetreiberin die zwölfstellige Fahrzeugnummer des Triebfahrzeugs nicht an, so wird der Verbrauch anhand der Ansätze nach Anhang 5 mit einem Zuschlag nach Artikel 20a Absatz 3 NZV berechnet.
Art. 3 Abs 4	Für Fahrzeuge ohne Rekuperationsbremsen werden diese Ansätze mit folgenden Faktoren multipliziert: a. Faktor 1,45 für Fahrten des regionalen Personenverkehrs; b. Faktor 1,15 für übrige Fahrten	<b>aufgehoben</b>
Art. 4	ETCS-Rabatt	<b>Artikel aufgehoben</b>
Art. 8	<p>1 Stehen Trassenanträge in Konflikt zueinander, so sucht die Infrastrukturbetreiberin mit den Antragstellerinnen nach einer einvernehmlichen Lösung.</p> <p>2 Kommt keine Lösung zustande, so teilt die Infrastrukturbetreiberin die Trassen gemäss den Vorgaben des Netznutzungsplans zu. Vorrang haben Anträge, welche die reservierte Anzahl und die Qualität von Trassen derselben oder einer anderen Verkehrsart nicht einschränken.</p> <p>3 Bei Bestellkonflikten, die ausschliesslich Trassen des Personenverkehrs betreffen und für die keine Lösung nach Absatz 1 oder 2 zustande kommt, gilt die nachstehende Rangfolge:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Anträge, die aufgrund einer Rahmenvereinbarung gestellt werden;</li> <li>b. Anträge für den vertakteten Personenverkehr;</li> <li>c. Anträge für Züge, die den höheren Deckungsbeitrag liefern.</li> </ul> <p>4 Bei Bestellkonflikten, die nicht ausschliesslich Trassen des Personenverkehrs betreffen und für die keine Lösung nach Absatz 1 oder 2 zustande kommt, gilt die nachstehende Rangfolge:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Anträge, die aufgrund einer Rahmenvereinbarung gestellt werden;</li> <li>b. Anträge für Güterzüge, für die aus technischen Gründen, insbesondere aufgrund des beanspruchten Lichtraumprofils,</li> </ul>	<b>Aufgehoben</b>

	<p>keine Alternativen angeboten werden können; die Beweislast liegt bei der Antragstellerin;</p> <p>c. Anträge im Rahmen abgestimmter Transportketten im ganzjährig beantragten Gütertransport, für die keine Alternativen möglich sind;</p> <p>d. Anträge für Züge, die im Fahrplanjahr wiederholt verkehren, nach Häufigkeit in nachstehender Rangfolge:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Züge, die im Jahresdurchschnitt an mindestens 5 Verkehrstagen pro Woche verkehren,</li> <li>2. Züge, die im Jahresdurchschnitt an mindestens 3, aber weniger als 5 Verkehrstagen pro Woche verkehren,</li> <li>3. Züge, die im Jahresdurchschnitt an mindestens 1, aber weniger als 3 Verkehrstagen pro Woche verkehren.</li> </ol> <p><sup>5</sup> In den Fällen nach Absatz 4 Buchstabe d ist die Zahl der Verkehrstage gemäss Antrag massgebend. Innerhalb der einzelnen Häufigkeitskategorien sind die Anträge gleichrangig. Erreichen Züge im Jahresdurchschnitt weniger als einen Verkehrstag pro Woche, so werden die effektiv bestellten Verkehrstage pro Fahrplanjahr verglichen.</p>	
<p>Art. 9</p>	<p><sup>1</sup> Kommt durch das Verfahren nach Artikel 8 keine Lösung eines Bestellkonflikts zustande, so führt die Infrastrukturbetreiberin ein Bietverfahren durch.</p> <p><sup>2</sup> Sie teilt allen betroffenen Antragstellerinnen mit, dass sie ein Bietverfahren durchführt. Sie fordert sie auf, innerhalb einer genau bezeichneten Frist ein Gebot abzugeben. Die Frist beträgt mindestens vier Arbeitstage, sofern sich die Infrastrukturbetreiberin mit den Antragstellerinnen nicht auf eine kürzere Frist einigt.</p> <p><sup>3</sup> Ist am Bietverfahren ein Antrag für den Personenverkehr beteiligt, so muss das Gebot mindestens dem Deckungsbeitrag nach Artikel 20 NZV entsprechen.</p> <p><sup>4</sup> Das höchste Gebot erhält den Zuschlag. Beträgt die Differenz zum zweithöchsten Gebot mehr als 1000 Franken, so legt die Infrastrukturbetreiberin den zu bezahlenden Betrag so fest, dass er 1000 Franken über dem zweithöchsten Gebot liegt.</p> <p><sup>5</sup> Werden mehrere Gebote in derselben Höhe eingereicht, so wird das Bietverfahren weitergeführt, bis eine Antragstellerin obsiegt.</p> <p><sup>6</sup> Die Infrastrukturbetreiberin führt über das Bietverfahren ein Protokoll.</p> <p><sup>7</sup> Eine Antragstellerin, die im Bietverfahren unterliegt, kann ohne Kostenfolge von anderen Trassenzuteilungen zurücktreten, wenn sie</p>	<p>Aufgehoben</p>

	nachweist, dass sie diese nur mit der im Rahmen des Bietverfahrens nicht zugeteilten Trasse nutzen könnte. 8 Der gebotene oder nach Absatz 4 festgelegte Betrag ist auch dann von der obsiegenden Antragstellerin geschuldet, wenn diese von der Trassenzuteilung zurücktritt. In diesem Fall wird die Trasse der Restkapazität zugewiesen.	
Art. 10 Titel	<del>Trassenvergabe</del> bei zeitweisen <del>Streckensperrungen</del> für Bauarbeiten	Trassenzuteilung bei zeitweisen <del>Kapazitätsbeschränkungen</del> für Bauarbeiten (Art. 11b Abs. 2 und 3 NZV)
Art. 10 Abs. 1	Sind zeitweise <del>Streckensperrungen für Bauarbeiten</del> im Netznutzungsplan nicht abschliessend berücksichtigt, so sucht die Infrastrukturbetreiberin mit den betroffenen Antragstellerinnen nach einer einvernehmlichen Lösung.	Sind zeitweise <del>Kapazitätsbeschränkungen</del> im Netznutzungsplan nicht abschliessend berücksichtigt, so sucht die Infrastrukturbetreiberin mit den betroffenen Antragstellerinnen nach einer einvernehmlichen Lösung.
Art. 10 Abs. 2	<del>Kommt keine Lösung zustande, so sind die Trassen so weit als möglich anhand des Netznutzungsplans den Verkehrsarten zuzuteilen.</del>	Kommt keine einvernehmliche Lösung zustande, so vergibt die Trassenvergabestelle die Trassen bei vom Netznutzungsplan abweichenden verfügbaren Kapazitäten grundsätzlich allen Verkehrsarten anteilmässig gemäss Netznutzungsplan.
Art. 10 Abs. 3	<del>Reicht die aufgrund der Streckensperrungen eingeschränkte Kapazität für die Zuteilung der Trassen nach dem Netznutzungsplan nicht aus, so kann die Infrastrukturbetreiberin für die Dauer der Kapazitätseinschränkung die vorgesehene Anzahl Trassen und deren Qualität nach Verkehrsart für die betroffene Strecke sowie für die in Betracht gezogenen Umleitungsstrecken anpassen.</del>	Im Fall von Kapazitätsbeschränkungen, die im Netznutzungsplan nicht abschliessend berücksichtigt wurden, kann die Trassenvergabestelle die Vergabe der bereits zugewiesenen Trassen anpassen.
4. Abschnitt Titel	<del>Streckensperrungen</del> für Bauarbeiten	<del>Kapazitätsbeschränkungen</del> für Bauarbeiten
Art. 10a Titel	<del>Arten von Streckensperrungen</del>	Anforderungen an den Ersatzverkehr (Art. 11b Abs. 3, 3a und 6 NZV)
Art. 10a Abs. 1	Eine Wochenendsperre beginnt frühestens am Freitagabend nach der Hauptverkehrszeit (HVZ) und endet spätestens am Montagmorgen vor der HVZ.	<del>Aufgehoben</del>
Art. 10a Abs. 2	Eine verlängerte Nachtsperre beginnt frühestens am Abend nach der HVZ und endet spätestens am folgenden Morgen vor der HVZ.	<del>Aufgehoben</del>
Art. 10b Titel	Kosten der Eisenbahnverkehrsunternehmen bei <del>Streckensperrungen</del>	Kosten der Eisenbahnverkehrsunternehmen bei <del>Kapazitätsbeschränkungen</del> (Art. 11b Abs. 7 NZV)
Art. 10b	Die Eisenbahnverkehrsunternehmen tragen bei <del>Streckensperrungen</del> die eigenen Kosten für:	Die Eisenbahnverkehrsunternehmen tragen bei <del>Kapazitätsbeschränkungen</del> die eigenen Kosten für: a. die Planung und Vorbereitung des Ersatzverkehrs und der Umleitungen;

	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. die Planung und Vorbereitung des Ersatzverkehrs und der Umleitungen;</li> <li>b. die zusätzlichen betrieblichen Leistungen;</li> <li>c. die Betreuung der Kundinnen und Kunden;</li> <li>d. die Distribution; und</li> <li>e. die Kommunikation.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>b. die zusätzlichen betrieblichen Leistungen;</li> <li>c. die Betreuung der Kundinnen und Kunden;</li> <li>d. die Distribution; und</li> <li>e. die Kommunikation.</li> </ul>
Art. 10c Titel	Entschädigung im übrigen Verkehr	Entschädigung im übrigen Verkehr (Art. 11b Abs. 8, 8a NZV)
Art. 10d Titel	Pauschale bei verspäteter Bekanntgabe einer <b>Sperrung</b>	Pauschale bei verspäteter Bekanntgabe einer <b>Kapazitätsbeschränkung</b> (Art. 11b Abs. 10 NZV)
Art. 10d Abs. 1	Bei verspäteter Bekanntgabe einer <b>Streckensperrung</b> entrichtet die Infrastrukturbetreiberin dem Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Pauschale von 2000 Franken pro betroffenen Zug.	Bei verspäteter Bekanntgabe einer <b>Kapazitätsbeschränkung</b> entrichtet die Infrastrukturbetreiberin dem Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Pauschale von 2000 Franken pro betroffenen Zug.
Art. 11	Die Ausführungsbestimmungen vom 7. Juni 1999 zur Eisenbahn-Netzzugangsverordnung werden aufgehoben.	<b>Artikel aufgehoben</b>
Art. 12	Für Züge des abteilungsberechtigten regionalen Personenverkehrs nach Artikel 28 des Personenbeförderungsgesetzes vom 20. März 2009 berechnet sich der Basispreis Verschleiss bis zum 9. Dezember 2017 nach Artikel 1 Absatz 3.	<b>Artikel aufgehoben</b>
Art. 12a	Für Fahrzeuge, für die beim Inkrafttreten der Änderung vom 14. November 2019 ein Ersatz bestellt ist, wird der Zuschlag nach Artikel 20a Absatz 3 NZV bis zum 31. Dezember 2022 nicht erhoben.	<b>Artikel aufgehoben</b>
Anhang 3		<b>Der Basispreis Verschleiss nach Art. 1 Abs. 3 ist auf folgenden Strecken direkt anwendbar:</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Basel Bad Bf – Grenze (– Weil am Rhein)</li> <li>2. Basel Bad Bf – Grenze (– Basel Bad Rbf)</li> </ol>

			<ol style="list-style-type: none"> <li>3. Basel Bad Bf – Infrastrukturgrenze BEV<sup>1</sup>/SBB – Basel SBB PB<sup>2</sup>/RB<sup>3</sup></li> <li>4. Basel RB-Nordkopf – Basel St. Jakob – Basel GB<sup>4</sup> – Basel SBB</li> <li>5. Basel Bad Bf – Grenze (– Grenzach)</li> <li>6. Basel Bad Bf – Grenze (– Lörrach)</li> <li>7. (Kreuzlingen –) Infrastrukturgrenze SBB/BEV – Grenze (– Konstanz)</li> <li>8. (Kreuzlingen Hafen –) Infrastrukturgrenze SBB/BEV – Grenze (– Konstanz)</li> <li>9. Schaffhausen – Grenze (– Gottmadingen)</li> <li>10. Schaffhausen – Grenze (– Erzingen [Baden])</li> <li>11. St. Margrethen – Grenze (Österreich)</li> <li>12. Buchs SG – Grenze (Fürstentum Liechtenstein)</li> <li>13. Basel SBB – Basel St. Johann – Grenze (Frankreich)</li> <li>14. Vallorbe – Grenze (Frankreich)</li> <li>15. Genève-La Praille – La Plaine – Grenze (Frankreich)</li> <li>16. Genève-Cornavin – La Plaine – Grenze (Frankreich)</li> <li>17. Chiasso Smistamento – Grenze (Italien)</li> </ol>																																																
Anhang 5	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Zugskategorie</th> <th colspan="2">Ansätze (kWh pro Btkm)</th> </tr> <tr> <th>Fahrzeuge mit Rekuperationsbremsen</th> <th>Fahrzeuge ohne Rekuperationsbremsen</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. Intercity/Eurocity</td> <td>0.0235</td> <td>0.0271</td> </tr> <tr> <td>2. Schnellzug/Interregio</td> <td>0.0235</td> <td>0.0271</td> </tr> <tr> <td>3. Regionalzug</td> <td>0.0370</td> <td>0.0537</td> </tr> <tr> <td>4. S-Bahn</td> <td>0.0370</td> <td>0.0537</td> </tr> <tr> <td>5. Regioexpress</td> <td>0.0310</td> <td>0.0356</td> </tr> <tr> <td>6. Ferngüterzug</td> <td>0.0180</td> <td>0.0207</td> </tr> <tr> <td>7. Fahrten mit historischen Triebfahrzeugen</td> <td>0.0303</td> <td>0.0348</td> </tr> <tr> <td>8. Traktorgüterzug</td> <td>0.0347</td> <td>0.0399</td> </tr> </tbody> </table>	Zugskategorie	Ansätze (kWh pro Btkm)		Fahrzeuge mit Rekuperationsbremsen	Fahrzeuge ohne Rekuperationsbremsen	1. Intercity/Eurocity	0.0235	0.0271	2. Schnellzug/Interregio	0.0235	0.0271	3. Regionalzug	0.0370	0.0537	4. S-Bahn	0.0370	0.0537	5. Regioexpress	0.0310	0.0356	6. Ferngüterzug	0.0180	0.0207	7. Fahrten mit historischen Triebfahrzeugen	0.0303	0.0348	8. Traktorgüterzug	0.0347	0.0399	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Zugskategorie</th> <th>Ansätze (kWh pro Btkm)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. Intercity/Eurocity</td> <td>0.0198</td> </tr> <tr> <td>2. Schnellzug/Interregio</td> <td>0.0195</td> </tr> <tr> <td>3. Regionalzug</td> <td>0.0332</td> </tr> <tr> <td>4. S-Bahn</td> <td>0.0332</td> </tr> <tr> <td>5. Regioexpress</td> <td>0.0274</td> </tr> <tr> <td>6. Ferngüterzug</td> <td>0.0159</td> </tr> <tr> <td>7. Fahrten mit historischen Triebfahrzeugen</td> <td>0.0303</td> </tr> <tr> <td>8. Traktorgüterzug</td> <td>0.0224</td> </tr> <tr> <td>9. Lokzug</td> <td>0.0340</td> </tr> </tbody> </table>	Zugskategorie	Ansätze (kWh pro Btkm)	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
Zugskategorie	Ansätze (kWh pro Btkm)																																																		
	Fahrzeuge mit Rekuperationsbremsen	Fahrzeuge ohne Rekuperationsbremsen																																																	
1. Intercity/Eurocity	0.0235	0.0271																																																	
2. Schnellzug/Interregio	0.0235	0.0271																																																	
3. Regionalzug	0.0370	0.0537																																																	
4. S-Bahn	0.0370	0.0537																																																	
5. Regioexpress	0.0310	0.0356																																																	
6. Ferngüterzug	0.0180	0.0207																																																	
7. Fahrten mit historischen Triebfahrzeugen	0.0303	0.0348																																																	
8. Traktorgüterzug	0.0347	0.0399																																																	
Zugskategorie	Ansätze (kWh pro Btkm)																																																		
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																																																		

<sup>1</sup> BEV: Bundeseisenbahnvermögen (der Bundesrepublik Deutschland)

<sup>2</sup> PB: Personenbahnhof

<sup>3</sup> RB: Rangierbahnhof

<sup>4</sup> GB: Güterbahnhof

	9. Lokzug	0.0410	0.0471	10. Leermaterialzüge des Personenverkehrs	0.0248
	10. Leermaterialzüge des Personenverkehrs	0.0295	0.0339		