



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.
Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998 (NZV; SR 742.122)**

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/>



.1B23401/1034

Artikel	Geltendes Recht	Neues Recht
Art. 1 Abs. 4	neu	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 über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs abgeschlossen hat.
Art. 3 Abs. 2	Es kann die Netzzugangsbewilligung auf bestimmte Verkehrsarten oder Strecken beschränken.	aufgehoben
Art. 4	Das Eisenbahnverkehrsunternehmen muss den Nachweis der fachlichen Eignung für einen sicheren und zuverlässigen Betrieb im Verfahren zur Erteilung der Sicherheitsbescheinigung erbringen.	aufgehoben
Art. 5a	Das BAV kann eine Infrastrukturbetreiberin ermächtigen, von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Trassenpreise der folgenden zwei Monate eine Finanzgarantie in Form einer Vorauszahlung oder einer Bankgarantie zu verlangen, wenn das Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht über eine Bankgarantie oder Bürgschaft nach Anhang 1 Ziffer 4 verfügt und: a. sich im Zahlungsverzug für zwei mindestens 30 Tage auseinanderliegende Fälligkeitstermine befindet; b. nach einer Kündigung der Netzzugangsvereinbarung durch die Infrastrukturbetreiberin wegen Zahlungsverzug erneut den Netzzugang beantragt; oder c. gemäss einer Bonitätsbewertung durch eine unabhängige Prüfstelle den Trassenpreis mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht fristgerecht zahlt.	aufgehoben
Art. 5b Abs. 1	Der Versicherungsschutz ist genügend, wenn das Unternehmen nachweist, dass es gegen die Folgen seiner Haftpflicht bis zu einem Betrag von 100 Millionen Franken je Schadenereignis versichert ist, oder gleichwertige Sicherheiten vorweist.	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 b. gleichwertige Sicherheiten vorweist.
Art. 5b Abs. 2	Endigt der Versicherungsvertrag vor dem im Nachweis über die Sicherstellung angegebenen Zeitpunkt, so muss sich das Versicherungsunternehmen darin verpflichten, bis zum Entzug der	Endigt der Versicherungsschutz vor dem im Nachweis über die Sicherstellung angegebenen Zeitpunkt, so muss sich das Versicherungsunternehmen im Versicherungsvertrag verpflichten, bis

	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.	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 Abs. 2	neu	Der Versicherungsschutz für ausländische Unternehmen muss gleich hoch sein wie derjenige für schweizerische Unternehmen.
Art. 9a Abs. 1 Bst. e	Einschränkungen infolge längerer Streckensperrungen.	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.
Art. 9a Abs. 2	Er enthält soweit erforderlich Angaben zu geplanten Ankunfts-, Abfahrts- und Durchfahrtszeiten.	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.
4. Abschnitt Titel	Trassenvergabe	Trassenzuteilung
Art. 11 Abs. 1	Die ordentliche Trassenzuteilung erfolgt abgestimmt auf das Fahrplanverfahren. Das BAV legt die Fristen für die Beantragung von Trassen und das Zuteilungsverfahren in Anwendung des Zeitplans nach Anhang VII der Richtlinie 2012/34/EU zusammen mit jenen für das Fahrplanverfahren fest.	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/EU 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.
Art. 11b Titel	Bauarbeiten	Planbare Bauarbeiten
Art. 11b Abs. 1		Entspricht Abs. 1 des geltenden Rechts, der nicht geändert wird.
Art. 11b Abs. 2	Aktuell Art. 11b Abs. 1 Die Infrastrukturbetreiberin muss Bauarbeiten an einer Strecke, die während mehr als sieben aufeinanderfolgenden Tagen zu einer Einschränkung von mehr als einem Drittel des täglichen Verkehrsaufkommens führen, erstmals mindestens 24 Monate und in	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

	aktualisierter Form mindestens 12 Monate vor dem Beginn der betroffenen Fahrplanperiode veröffentlichen.	ergänzter Form mindestens 12 Monate vor dem betreffenden Netzfahrplanwechsel veröffentlichen.
Art. 11b Abs. 3	Aktuell Art. 11b Abs. 2 Sie muss den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Anchiessern Wochenendsperrern und verlängerte Nachtsperren drei Monate zum Voraus bekanntgeben.	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 Anchiessern drei Monate zum Voraus bekanntgeben.
Art. 11b Abs. 4	neu	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.
Art. 11b Abs. 5	Aktuell Art. 11b Abs. 3 Sie kann Sperren ohne Auswirkungen auf die Anschlussgewährung des Personenverkehrs und mit der Möglichkeit, andere Strecken für den Gütertransport zu nutzen, mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen und Anchiessern kurzfristig vereinbaren.	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 Anchiessern nach Ablauf der für die Bekanntgabe geltenden Fristen nach den Absätzen 2 beziehungsweise 4 vereinbaren.
Art. 11b Abs. 6	neu	Bei drohenden wesentlichen Nachteilen für das Vorhaben oder Bauprojekt kann sie nach Ablauf der für die Bekanntgabe geltenden Fristen nach den Absätzen 2 beziehungsweise 4 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.
Art. 11b Abs. 7	Aktuell Art. 11b Abs. 6 Sie legt 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 sind mindestens zwei Monate im Voraus zu publizieren. Auf Reisende, Absender und Empfänger dürfen keine Mehrkosten überwältzt werden.	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.

Art. 11b Abs. 8		Entspricht Abs. 7 des geltenden Rechts, der nicht geändert wird.
Art. 11b Abs. 9	Im übrigen Verkehr entschädigt die Infrastrukturbetreiberin die Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Mehrkosten des Ersatzverkehrs und der mit der Umleitung verbundenen Fahrleistungen. Das BAV regelt die Berechnung der Entschädigung.	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.
Art. 11b Abs. 10	neu	<p>Dauert die Kapazitätsbeschränkung mindestens ein ganzes Fahrplanjahr, trägt die Infrastrukturbetreiberin:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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.
Art. 11b Abs. 11		Entspricht Abs. 9 des geltenden Rechts, der nicht geändert wird.
Art. 11b Abs. 12		Entspricht Abs. 10 des geltenden Rechts, der nicht geändert wird.
Art. 12 Abs. 1	Die Trassenvergabestelle teilt die Trassen aufgrund des geltenden Netznutzungsplans zu.	Die Trassenvergabestelle teilt die Trassen in der ordentlichen Trassenzuteilung aufgrund des geltenden Netznutzungsplans zu. Alle Anträge, welche nach Ablauf der Antragsfrist für die ordentlichen Trassenzuteilung eingehen, werden in der Reihenfolge ihres Eintreffens bei der Trassenvergabestelle im Rahmen der verbleibenden Kapazität zugeteilt.
Art. 12 Abs. 3	Will sie freigebliebene Trassen einer anderen Verkehrsart für ein regelmässiges Angebot des Personenverkehrs zuteilen, so bedarf sie der Genehmigung des BAV.	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	Die Infrastrukturbetreiberin muss dem BAV innerhalb von sechs Monaten nach Abschluss der Kapazitätsanalyse einen Plan zur Erhöhung der Kapazität vorlegen.	Aufgehoben
Art. 12a Abs. 6	Das BAV unterbreitet den Plan den Nutzerinnen der überlasteten Strecke. Es genehmigt den Plan oder verlangt dessen Änderung.	Aufgehoben
Art. 12b Abs. 3	Stellt die Trassenvergabestelle Konflikte bei Anträgen für neue 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.	Der Abschluss einer Rahmenvereinbarung ist bei der Trassenvergabestelle zu beantragen. Die Infrastrukturbetreiberin beantragt bei der Trassenvergabestelle den Abschluss einer Rahmenvereinbarung. Stellt die Trassenvergabestelle Konflikte bei Anträgen für neue 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	Das BAV kann für Anträge, die nicht aufgrund einer Rahmenvereinbarung gestellt werden, einen Vorrang definieren.	Die Trassenvergabestelle kann für Anträge, die nicht aufgrund einer Rahmenvereinbarung gestellt werden, unter Berücksichtigung der technischen Rahmenbedingungen, der Transportketten, der Häufigkeit und der Bedürfnisse der Landesversorgung einen Vorrang definieren; sie berücksichtigt dabei die technischen Rahmenbedingungen, die Transportketten, die Häufigkeit der Züge und die Bedürfnisse der Landesversorgung.
Art. 14 Titel	Betriebsstörungen	Betriebsstörungen und nicht planbare Bauarbeiten
Art. 14 Abs. 1	Die Infrastrukturbetreiberin hat im Falle von Betriebsstörungen ein Weisungsrecht gegenüber den Eisenbahnverkehrsunternehmen. Infrastrukturbetreiberin und Eisenbahnverkehrsunternehmen sind zur Behebung der Störung und 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.	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.
Art. 14 Abs. 2	Aktuell Abs. 2 und 4	Führt die Störung voraussichtlich zu einer mehrtägigen Kapazitätsbeschränkung erarbeitet die Trassenvergabestelle zusammen mit den betroffenen Infrastrukturbetreiberinnen und

	<p>Führt die Störung voraussichtlich zu einer mehrtägigen Einschränkung, so legt die Infrastrukturbetreiberin nach Rücksprache mit der Trassenvergabestelle und den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen in einem Notfahrplan die Ausweichstrecken, die Trassen und den Ersatzverkehr fest. Sie publiziert den Notfahrplan in geeigneter Weise.</p> <p>Führt die Störung voraussichtlich zu einer Streckensperrung, die länger als drei Tage dauert, so ermittelt die Trassenvergabestelle den Verkehrsanteil der Eisenbahnverkehrsunternehmen am Güterverkehr auf der von der Sperrung betroffenen Strecke und auf der Ausweichstrecke. Sie teilt die Trassen auf der Ausweichstrecke jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen nach Massgabe seines Verkehrsanteils auf der von der Sperrung 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.</p>	<p>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 am 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.</p>
Art. 14 Abs. 3	<p>Der Notfahrplan stellt die bestmögliche Auslastung der vorhandenen Kapazität sicher. Im Notfahrplan ausgewiesene Anschlüsse des Personenverkehrs sind zu gewährleisten.</p>	<p>Die Trassenvergabestelle publiziert den Notfahrplan in geeigneter Weise. Im Notfahrplan ausgewiesene Anschlüsse des Personenverkehrs sind zu gewährleisten.</p>
Art. 14 Abs. 4		Aufgehoben
Art. 14 Abs. 5		Aufgehoben
Art. 14 Abs. 6	Neu Aktuell Art. 11b Abs. 5	Sind Kapazitäten aufgrund nicht planbarer Bauarbeiten nicht verfügbar, so informiert die Infrastrukturbetreiberin sie die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen so früh wie möglich darüber.
Art. 14a Titel	neu	Pilotversuche
Art. 14a	neu	Das BAV kann im Hinblick auf die europäische Harmonisierung zur Erprobung neuer Modelle der Kapazitätsnutzung, der Fahrplanerstellung und der Trassenvergabe Trassenzuteilung zeitlich befristete Pilotversuchsprojekte bewilligen, die von den Bestimmungen des 3a. und 4. Abschnitts vom 3. oder 4. Abschnitt dieser Verordnung abweichen. Das BAV hört vorgängig die Trassenvergabestelle und die interessierten Kreise an.

Art. 15 Abs. 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 und im Doppel auszufertigen.	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.
Art. 15 Abs. 2	Sie enthält mindestens: a. die Vertragsparteien; b. die Zulässigkeit des Beizugs von Subunternehmern oder Partnerunternehmen und die in diesem Falle auszutauschenden Informationen; c. ... d. die Vertragsdauer; e. die Definition der Trassen sowie deren Qualität; f. den Trassenpreis und die zu dessen Berechnung notwendigen Daten; g. die bei Nichteinhaltung der Vereinbarung zu leistenden Zahlungen; h. die Rücktrittsbedingungen für die Eisenbahnverkehrsunternehmen (Kündigungsklausel); i. die vom Personal anzuwendende(n) Amtssprache(n); j. die Regelung der Rechte und Pflichten bezüglich der Überwachung der Züge durch Zugkontrolleinrichtungen.	aufgehoben
Art. 15 Abs. 2	neu	Das Muster der Netzzugangsvereinbarung ist durch die Infrastrukturbetreiberin öffentlich zu publizieren
Art. 15 Abs. 3	Besteht bereits eine Vereinbarung und soll ihre Gültigkeit um eine einzelne Trasse ausgedehnt werden, genügt für die Bestätigung nach Absatz 2 Buchstaben e und f eine von der Infrastrukturbetreiberin aufgezeichnete elektronische Übermittlung durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen.	aufgehoben
Art. 15a	Titel	Finanzgarantien für Infrastrukturbetreiberinnen
Art. 15a	neu	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 Art. 10 Abs. 1 lit. d NZV.
Art. 17	Verkehrt ein Unternehmen auf seiner eigenen Infrastruktur, so muss es dem BAV im Voraus Angaben im Sinne von Artikel 15 Absatz 2 Buchstaben e–g und j machen.	aufgehoben
Art. 19 Abs. 3 Bst. e	einen Rabatt für Fahrten auf Strecken mit dem Zugsicherungssystem ETCS;	aufgehoben
Art. 19a Abs 6	Das BAV kann für Fahrten auf Schmalspurstrecken, auf Grenzbetriebsstrecken nach Anhang 2 oder mit historischen Fahrzeugen eine Vereinfachung oder Pauschalierung der Preisfaktoren, Zuschläge und Rabatte vorsehen	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	Rabatt für Zugsicherungssystem ETCS	Artikel aufgehoben
Art. 20a Abs 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 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 Mittel werten pro Zugskategorie fest	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 Median werten pro Zugskategorie fest
Art. 22	¹ 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: a.... b. Gleisbelegung auf der Strecke bei einer vom Eisenbahnverkehrsunternehmen verlangten, nicht durch den Systemverkehr bedingten Wartezeit;	¹ Die Infrastrukturbetreiberin legt die Preise für folgende Zusatzleistungen als Knappheitspreise in Funktion von Nachfrage und Anlagewert standortabhängig diskriminierungsfrei fest und publiziert sie: a. Benützung öffentlicher Verladeanlagen nach Art. 62 Abs. 1 EBG b. Gleisbelegung auf der Strecke bei einer vom Eisenbahnverkehrsunternehmen verlangten, nicht durch den Systemverkehr bedingten Wartezeit;

	<p>c.Abstellen von Zugkompositionen; d.Rangierfahrstrassen; e.stationäre Versorgung von Fahrzeugen mit Wasser und mit Strom, sofern dieser nicht nach Verbrauch abgerechnet werden kann; e^{bis}. Entsorgung von Abfällen, Fäkalien und Gebrauchtwasser; f.Benutzung von Verladegleis und Verladeanlagen; g.Rangieren in Rangierbahnhöfen; h.Offenhaltung einer Strecke ausserhalb der üblichen Betriebszeiten; i.Rangierdienstleistungen, soweit sie nicht in Rangierbahnhöfen erbracht werden; j.zusätzliche Leistungen für die Information der Kundschaft; k.Arbeitshilfen für Zugbegleiter und -begleiterinnen des Fernverkehrs zur Verbesserung der Betriebsabwicklung, insbesondere Videoüberwachung der Perronkanten; l.Zusatzaufwand bei Trassenbestellungen, die nach 17 Uhr des Vortages erfolgen (Art. 11 Abs. 3 Bst. a); m.Zusatzaufwand bei nachträglichen Änderungen an bereits zugeteilten Trassen.</p> <p>² Die Preise nach Absatz 1 Buchstaben a–c und f sind als Knappheitspreise in Funktion von Nachfrage und Anlagewert standortabhängig zu bilden. Die übrigen Preise sind sinngemäss nach den Grundsätzen von Artikel 19 festzulegen. Zusätzlich können Kapital- und Abschreibungskosten von Anlagen, die hauptsächlich den Zusatzleistungen dienen, anteilmässig geltend gemacht werden.</p> <p>³ Leistungen nach Absatz 1 Buchstabe i können von den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu frei aushandelbaren Preisen auch bei anderen Unternehmen als der Infrastrukturbetreiberin zugekauft werden. In diesem Fall gelten sie als Serviceleistungen (Art. 23)</p>	<p>c. Abstellen von Eisenbahnfahrzeuge;</p> <p>² Die Infrastrukturbetreiberin legt die Preise für folgende Zusatzleistungen sinngemäss nach den Grundsätzen von Artikel 19 diskriminierungsfrei fest und publiziert sie:</p> <p>a. Rangierfahrstrassen; 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.</p> <p>³ Die Infrastrukturbetreiberin legt die Preise für die übrigen 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:</p> <p>a. stationäre Versorgung von Fahrzeugen mit Wasser, mit Druckluft und mit 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 Perronkanten;</p>
Anhang 2	Grenzbetriebsstrecken	Anhang aufgehoben