

# 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. 12 Abs. 4*

*Aufgehoben*

*Art. 18* Grundsatz

<sup>1</sup> Das Entgelt nach Artikel 9b EBG (Trassenpreis) setzt sich zusammen aus dem Preis für die Grundleistungen und den Preisen für die Zusatzleistungen.

<sup>2</sup> Der Preis für die Grundleistungen setzt sich zusammen aus:

- a. dem Basispreis;
- b. dem Deckungsbeitrag;
- c. dem Strompreis.

<sup>3</sup> Der Trassenpreis für eine Strecke ist immer nach den gleichen Ansätzen diskriminierungsfrei festzulegen.

<sup>4</sup> Weitergehende Differenzierungen und Rabatte als die in den Artikeln 19–22 festgelegten sind nicht zulässig. Vereinbarungen über Vereinfachungen bei der Abrechnung sind zulässig; es muss aber jederzeit nachgewiesen werden können, dass dadurch Dritte nicht benachteiligt werden.

*Art. 19* Basispreis

<sup>1</sup> Der Basispreis für alle Verkehrsarten deckt die Normgrenzkosten unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Infrastrukturkosten im Netz, der Nachfrage sowie der Umweltbelastung der Fahrzeuge.

<sup>2</sup> Das BAV bestimmt den Basispreis pro Streckenkategorie aufgrund der Angaben der Infrastrukturbetreiberinnen und teilt diesen auf nach der Kostenverursachung:

- a. pro Zugskilometer;

SR .....

<sup>1</sup> SR 742.122

b pro Bruttotonnenkilometer.

<sup>3</sup> Der Basispreis wird differenziert durch:

- a. einen nachfragebezogenen Preisfaktor pro Trasse;
- b. einen qualitätsbezogenen Preisfaktor pro Trasse;
- c. einen nachfragebezogenen Haltezuschlag;
- d. qualitätsbezogene Zuschläge und Rabatte für die Umweltbelastung der Fahrzeuge;
- e. einen Rabatt für Fahrten auf Strecken mit dem Zugsicherungssystem ETCS.

#### *Art. 19a* Preisfaktoren, Zuschläge und Rabatte

<sup>1</sup> Der nachfragebezogene Preisfaktor pro Trasse verdoppelt den Basispreis auf hochbelasteten Normalspurstrecken von Montag bis Freitag von 6 bis 9 Uhr und von 16 bis 19 Uhr (Hauptverkehrszeit). Als hochbelastet gilt eine Strecke, die in der Hauptverkehrszeit mindestens von sechs Zügen pro Hauptgleiskilometer und Stunde befahren wird. Das BAV publiziert eine Liste dieser Strecken.

<sup>2</sup> Der qualitätsbezogene Preisfaktor pro Trasse multipliziert den Basispreis mit:

- a. 1,25 für Trassen des konzessionierten Personenfernverkehrs (Kategorie A);
- b. 1 für Trassen des übrigen konzessionierten Personenverkehrs (Kategorie B);
- c. 0,7 für Trassen des nicht konzessionierten Verkehrs (Kategorie C);
- d. 0,6 für Trassen mit Wartezeiten von mindestens 15 Minuten sowie Trassen für den Verkehr mit Zwischenstationen (Kategorie D).

<sup>3</sup> Für Trassen der Lötschberg-Basisstrecke und der Gotthard-Basisstrecke wird für die Kategorie C der Faktor 1 und für die Kategorie D der Faktor 0,7 angewendet.

<sup>4</sup> Der nachfragebezogene Haltezuschlag beträgt 2 Franken pro Halt auf Strecken mit Mischverkehr von Regionalverkehr und mindestens zwölf Zügen des Personenfernverkehrs [oder `gim1`](#) des überregionalen Güterverkehrs [pro Tag](#). Das BAV publiziert eine Liste dieser Strecken.

<sup>5</sup> Die qualitätsbezogenen Zuschläge und Rabatte für die Umweltbelastung der Fahrzeuge sind:

- a. ein Zuschlag von 0,3 Rappen pro Bruttotonnenkilometer für Züge mit thermischer Traktion auf elektrifizierten Strecken, ausgenommen Versuchsfahrten, Fahrten mit historischen Fahrzeugen und Dienstzüge von Infrastrukturbetreiberinnen;
- b. ein Zuschlag von 2 Rappen pro Achskilometer für Gefahrguttransporte;
- c. ein Lärmbonus.

*Art. 19b* Lärmbonus

<sup>1</sup> Die Netzbenutzerin hat für Fahrten von Fahrzeugen des Güterverkehrs, die über Scheibenbremsen, Trommelbremsen oder Verbundstoff-Bremsklötze verfügen, auf Gesuch hin Anspruch auf einen Lärmbonus von:

- a. 1 Rappen pro Achskilometer für Fahrzeuge, deren Raddurchmesser weniger als 50 Zentimeter beträgt;
- b. 2 Rappen pro Achskilometer für Fahrzeuge, die mit Verbundstoff-Bremsklötzen oder Trommelbremsen ausgerüstet sind und deren Raddurchmesser 50 Zentimeter oder mehr beträgt;
- c. 3 Rappen pro Achskilometer für Fahrzeuge, die mit Scheibenbremsen ausgerüstet sind und deren Raddurchmesser 50 Zentimeter oder mehr beträgt.

<sup>2</sup> Die Gesuche sind jeweils für ein Kalenderjahr zu stellen und spätestens Ende Juni des Folgejahres beim BAV einzureichen. Sie müssen enthalten:

- a. eine Liste der Fahrzeuge, für die der Lärmbonus beantragt wird;
- b. Angaben zur Bremsausrüstung und zum Raddurchmesser dieser Fahrzeuge;
- c. die Laufleistung dieser Fahrzeuge in Achskilometern.

<sup>3</sup> Die vom BAV bewilligten Gesuche sind den betroffenen Infrastrukturbetreiberinnen vorzulegen.

<sup>4</sup> Der Lärmbonus ist von den Infrastrukturbetreiberinnen zu erstatten.

*Art. 19c* Zugsicherungssystem ETCS

<sup>1</sup> Auf Gesuch hin wird für Fahrten auf Strecken, die auf das Zugssicherungssystem ETCS umgebaut wurden, ein fahrleistungsabhängiger Rabatt auf dem Trassenpreis gewährt.

<sup>2</sup> Der Rabatt wird für Fahrzeuge gewährt, die vor dem 1. Januar 2013 in Betrieb genommen wurden und die nicht die Strecken Mattstetten–Rothrist, Lötschberg-Basisstrecke, Gotthard-Basisstrecke und Ceneri-Basisstrecke befahren.

<sup>3</sup> Vom Rabatt ausgeschlossen sind Fahrzeuge, deren ETCS-Ausrüstung vom Bund subventioniert worden ist.

*Art. 19d* Stornierungsentgelt

<sup>1</sup> Verzichtet die Netzbenutzerin auf die Nutzung einer reservierten Trasse an einzelnen Tagen, so tritt an die Stelle des Trassenpreises ein Stornierungsentgelt. Dieses deckt insbesondere die verursachten Verwaltungskosten und trägt zur Deckung der Vorhaltekosten bei.

<sup>2</sup> Das Stornierungsentgelt beträgt pro Kilometer:

- a. 10 Rappen bei Verzicht bis 61 Tage im Voraus;
- b. 50 Rappen bei Verzicht bis 31 Tage im Voraus;
- c. 80 Rappen bei Verzicht bis 17 Uhr am Vortag;

- d. 1.20 Franken bei Verzicht nach 17 Uhr am Vortag;
- e. 10 Rappen für Trassen der Kategorie D für den Verkehr mit Zwischenstation.

**Art. 20 Abs. 1<sup>bis</sup>, 4 und 5**

<sup>1</sup> Der Deckungsbeitrag im nicht konzessionierten Personenverkehr beträgt 0,0027 Franken pro Angebotskilometer, ausgenommen bei Leerfahrten.

<sup>1bis</sup> Der Deckungsbeitrag im konzessionierten Personenverkehr berechnet sich nach dem Verkehrserlös. Dieser umfasst die Erträge aus dem Verkauf von Fahrausweisen, Reservationen, Zuschlägen und der Beförderung von Reisegepäck

<sup>2</sup> Der Deckungsbeitrag im konzessionierten Personenverkehr wird von der Konzessionsbehörde wie folgt festgelegt:

a. für bestellte Verkehre jeweils 18 Monate vor Beginn des Fahrplanjahres nach Anhörung der betroffenen Infrastrukturbetreiberinnen, Netzbenutzerinnen und Besteller;

b. für die anderen Verkehre bei der Konzessionserteilung aufgrund des Gesuchs und des Antrages der betroffenen Infrastrukturbetreiberinnen; wird die Konzession für mehr als fünf Jahre erteilt, ist eine periodische Überprüfung und Neufestlegung des Deckungsbeitrages vorzusehen.

<sup>3</sup> Die Deckungsbeiträge im konzessionierten Personenverkehr sind zu publizieren (Art. 10).

<sup>4</sup> Im Güterverkehr wird unter Vorbehalt von Absatz 5 kein Deckungsbeitrag erhoben.

<sup>5</sup> Wird der Deckungsbeitrag im Rahmen eines Bietverfahrens nach Artikel 12 Absatz 1 festgelegt, so ist dieser Beitrag geschuldet.

**Art. 20a Strompreis**

<sup>1</sup> Das BAV legt den Strompreis aufgrund der Angaben der Infrastrukturbetreiberinnen so fest, dass insgesamt keine ungedeckten Kosten entstehen.

<sup>2</sup> Der Strompreis wird in der Hauptverkehrszeit um 20% erhöht und von 22 bis 6 Uhr um 40% abgesenkt.

<sup>3</sup> Verzichten die Netzbenutzerinnen auf die Installation und Eichung von Messeinrichtungen für den Stromverbrauch auf den Fahrzeugen, so können die Infrastrukturbetreiberinnen anhand von Beispielmessungen Ansätze für jede Zugskategorie festlegen. Dabei müssen sie den Stromverbrauch für Komforteinrichtungen und die Energieeffizienz der Fahrzeuge berücksichtigen.

**Art. 21 Grundleistungen**

<sup>1</sup> Die Grundleistungen umfassen:

- a. die Benutzung der Trasse in der festgelegten Qualität, einschliesslich der Fahrdienstleitung;
- b. den Bezug von Strom ab Fahrdraht;
- c. die sichere und zeitgerechte Betriebsabwicklung auf der Strecke, in den durchfahrenen Bahnhöfen und in den Knoten, einschliesslich der für die Betriebsabwicklung erforderlichen Telekommunikations- und Informatikleistungen;
- d. für Reisezüge die Benutzung eines Gleises mit Perronkante in den Ausgangs-, Zwischen- und Endstationen im Rahmen der Anforderungen des Systemverkehrs und den Zugang der Reisenden zu den Publikumsanlagen dieser Stationen;
- e. die Gleisbenutzung durch den unveränderten Zug im Güterverkehr zwischen vereinbartem Ausgangs- und Endpunkt.

<sup>2</sup> Der Preis für die Grundleistungen wird als Anreiz zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhung der Leistung des Schienennetzes durch ein Bonus-Malus-System ergänzt. Dieses kann Konventionalstrafen für Störungen des Netzbetriebs, eine Entschädigung für von Störungen betroffene Unternehmen und eine Bonusregelung für Leistungen, die das geplante Leistungsniveau übersteigen, umfassen. Das BAV regelt die Einzelheiten.

*Art. 22 Abs. 1 Einleitungssatz (betrifft nur den deutschen Text) sowie Bst. j und k)*

<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):

*Art. 22                    Zusatzleistungen*

<sup>1</sup> Von der Infrastrukturbetreiberin werden die Preise für folgende Zusatzleistungen, soweit diese mit der vorhandenen Infrastruktur und dem verfügbaren Personal angeboten werden können, diskriminierungsfrei festgelegt und publiziert (Art. 10):

- a. Freihaltung von Trassen für fakultativ verkehrende Züge;
- b. Gleisbelegung bei einer von der Netzbenutzerin verlangten, durch den Systemverkehr nicht bedingten Wartezeit;
- c. Abstellen von Zugskompositionen;
- d. Rangierfahrstrassen;
- e. stationäre Versorgung von Reisezügen mit Wasser und Strom, 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Leistungen nach Absatz 1 Buchstabe i können von der Netzbenutzerin zu frei aushandelbaren Preisen auch bei anderen Unternehmen als der Infrastrukturbetreiberin zugekauft werden. In diesem Fall gelten sie als Serviceleistungen (Art. 23)

*Art. 29a* Übergangsbestimmung zur Änderung vom ...

Der Rabatt nach Artikel 19c wird längstens bis zum 31. Dezember 2024 gewährt.

## II

Diese Änderung tritt am 1. Januar 2013 in Kraft.

...

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Die Bundespräsidentin: Micheline Calmy-Rey

Die Bundeskanzlerin: Corina Casanova