

vom 25. November 1998 (Stand am 19. Februar 2025)

Der Schweizerische Bundesrat,

gestützt auf die Artikel 9a Absätze 3 und 6, 9b Absatz 4, 9c Absatz 4 und 97 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957¹ (EBG),²

verordnet:

1. Abschnitt:³ Gegenstand und Geltungsbereich

Art. 1

¹ Diese Verordnung regelt die Benützung von Eisenbahninfrastrukturen durch Eisenbahnverkehrsunternehmen (Netzzugang).

² Sie gilt für Eisenbahninfrastrukturen, die aufgrund einer Infrastrukturkonzession oder eines Staatsvertrages betrieben werden.

³ Kein Netzzugang muss gewährt werden auf:

- a. reinen Zahnradbahnen;
- b. Eisenbahnstrecken, deren besondere Beschaffenheit eine Benützung durch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen ausschliesst;
- c. Anlageteilen, die ein Eisenbahnunternehmen ausschliesslich für die Instandhaltung von Fahrzeugen oder Infrastruktur betreibt.

⁴ 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 2009⁴ über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs abgeschlossen hat.⁵

Art. 2

Aufgehoben

AS 1999 1070

¹ SR 742.101

² Fassung gemäss Ziff. I der V vom 16. Nov. 2016, in Kraft seit 1. Jan. 2017 (AS 2016 4163).

³ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 29. Mai 2013, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS 2013 1651).

⁴ SR 745.16

⁵ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 20. Dez. 2024, in Kraft seit 1. Febr. 2025 (AS 2025 46).

2. Abschnitt:⁶ Netzzugang für schweizerische Unternehmen

Art. 3 Netzzugangsbewilligung

(Art. 8c und 8d EBG)

¹ Das Bundesamt für Verkehr (BAV) entscheidet innerhalb von drei Monaten nach Eingang über das Gesuch um Erteilung oder Erneuerung einer Netzzugangsbewilligung.

² ...⁷

Art. 4⁸

Art. 5 Finanzielle Leistungsfähigkeit

(Art. 8d Abs. 1 Bst. b EBG)

¹ Das Eisenbahnverkehrsunternehmen ist finanziell leistungsfähig, wenn seine Angaben erwarten lassen, dass es den finanziellen Verpflichtungen während mindestens einem Jahr nachkommen kann.

² Ist die finanzielle Leistungsfähigkeit ungenügend, jedoch eine finanzielle Sanierung im Gange, so kann das BAV eine provisorische Bewilligung für höchstens sechs Monate erteilen.

³ Die Angaben für die finanzielle Leistungsfähigkeit richten sich nach Anhang 1.⁹

Art. 5a¹⁰

Art. 5b¹¹ Versicherungsschutz

(Art. 8d Abs. 1 Bst. b EBG)

¹ 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.

⁶ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 29. Mai 2013, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS **2013** 1651).

⁷ Aufgehoben durch Ziff. I der V vom 20. Dez. 2024, mit Wirkung seit 1. Febr. 2025 (AS **2025** 46).

⁸ Aufgehoben durch Ziff. I der V vom 20. Dez. 2024, mit Wirkung seit 1. Febr. 2025 (AS **2025** 46).

⁹ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 5. Sept 2018, in Kraft seit 1. Jan. 2019 (AS **2018** 3277).

¹⁰ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 5. Sept 2018 (AS **2018** 3277). Aufgehoben durch Ziff. I der V vom 20. Dez. 2024, mit Wirkung seit 1. Febr. 2025 (AS **2025** 46).

¹¹ Ursprünglich: Art. 5a. Fassung gemäss Ziff. I der V vom 20. Dez. 2024, in Kraft seit 1. Febr. 2025 (AS **2025** 46).

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. 6 Zuverlässige Geschäftsführung

(Art. 8d Abs. 1 Bst. c EBG)

¹ Das Eisenbahnverkehrsunternehmen und seine geschäftsführenden Personen dürfen in den letzten zehn Jahren vor der Einreichung des Gesuchs nicht verurteilt worden sein wegen:

- a. eines Verbrechens;
- b. schweren oder wiederholten Widerhandlungen gegen die für die Branche geltenden Vorschriften über Entlohnung, Sozialversicherung und Arbeitsbedingungen, insbesondere Arbeits- und Ruhezeiten;
- c. schweren oder wiederholten Widerhandlungen gegen die Sicherheitsbestimmungen im Eisenbahnverkehr oder gegen die Fahrdienstvorschriften; oder
- d. schweren oder wiederholten Widerhandlungen gegen die Bestimmungen über das Zollwesen.

² Gegen das Unternehmen oder seine geschäftsführenden Personen dürfen keine Verurteilungsforderungen bestehen.

Art. 7 Arbeitsrechtliche Vorschriften, Arbeitsbedingungen der Branche

(Art. 8d Abs. 1 Bst. d EBG)

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen muss den Gesamtarbeitsvertrag vorlegen. Besteht kein Gesamtarbeitsvertrag, so muss es dem BAV mindestens die Angaben über die Löhne, die wöchentliche Arbeitszeit und den Ferienanspruch unterbreiten.

Art. 8 Sitz in der Schweiz

(Art. 8d Abs. 1 Bst. e EBG)

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen muss im Handelsregister eingetragen sein.

3. Abschnitt: Netzzugang für ausländische Unternehmen

Art. 9¹²

¹ Ausländische Netzzugangsbewilligungen können für Fahrten auf grenznahen Strecken anerkannt werden, ohne dass dafür ein zwischenstaatliches Abkommen über die gegenseitige Anerkennung von Netzzugangsbewilligungen erforderlich ist.

¹² Fassung gemäss Ziff. I der V vom 20. Dez. 2024, in Kraft seit 1. Febr. 2025 (AS 2025 46). Berichtigung vom 19. Febr. 2025 (AS 2025 119).

² Ein ausländisches Unternehmen benötigt einen Versicherungsschutz, welcher gleich hoch ist wie bei einem Schweizer Unternehmen.

3a. Abschnitt:¹³ Netznutzungsplan

Art. 9a Inhalt¹⁴

¹ Der Netznutzungsplan enthält eine Netzgrafik und insbesondere Angaben über:

- a. die für die europäischen Güterverkehrskorridore reservierten Trassen;
- b. die für die einzelnen Verkehrsarten in den Modellstunden reservierten Mindestkapazitäten;
- c. die Abweichungen für besondere Verkehre wie saisonale Angebote, Expressgüterzüge und Trassen mit besonderen Anforderungen, insbesondere bezüglich Geschwindigkeiten, Bremsreihen, Traktion und Lichtraumprofil;
- d. Kapazitäten für die nicht geplante Nachfrage;
- e.¹⁵ bekannte planbare Kapazitätsbeschränkungen mit einer Dauer von mehr als sieben aufeinanderfolgenden Tagen und mit einer Beschränkung 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 sowie Angaben über Kapazitätsbeschränkungen mit einer Dauer von bis zu sieben aufeinanderfolgenden Tagen oder mit einer Beschränkung von weniger als 30 Prozent des geschätzten Verkehrsaufkommens pro Tag sowie ihre Auswirkungen auf die Kapazitäten jeder Verkehrsart.¹⁶

³ ...¹⁷

Art. 9b¹⁸ Pflichten der Infrastrukturbetreiberinnen

¹ Die Infrastrukturbetreiberinnen passen beim Erstellen eines neuen Netznutzungsplans die bestehenden Netznutzungspläne soweit erforderlich an.

² Sie publizieren den Netznutzungsplan elektronisch.

¹³ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 16. Nov. 2016, in Kraft seit 1. Jan. 2017 (AS 2016 4163).

¹⁴ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 5. Sept 2018, in Kraft seit 1. Jan. 2019 (AS 2018 3277).

¹⁵ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 20. Dez. 2024, in Kraft seit 1. Febr. 2025 (AS 2025 46).

¹⁶ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 20. Dez. 2024, in Kraft seit 1. Febr. 2025 (AS 2025 46).

¹⁷ Aufgehoben durch Ziff. I der V vom 5. Sept 2018, mit Wirkung seit 1. Jan. 2019 (AS 2018 3277).

¹⁸ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 5. Sept 2018, in Kraft seit 1. Jan. 2019 (AS 2018 3277).

4. Abschnitt: Trassenzuteilung¹⁹

Art. 10 Pflichten der Infrastrukturbetreiberin

¹ Die Infrastrukturbetreiberin gewährt den diskriminierungsfreien Zugang zu ihrem Netz, indem sie:

- a. sich bei Trassenzuteilung und Trassenpreis für den eigenen Bedarf an die gleichen Regeln hält, die für Dritte gelten;
- b. Dritte bei Trassenzuteilung und Trassenpreis unter gleichen Bedingungen gleich behandelt;
- c. keine technischen Bedingungen stellt, die keine Grundlage in Gesetzen und Verordnungen haben;
- d.²⁰ die grundsätzlichen Bedingungen des Netzzuganges, soweit sie in dieser Verordnung nicht ausgeführt sind, und die wesentlichen technischen Gegebenheiten der Strecke wie Profil (Neigung), Kurvenradien, Länge der Ausweichgleise, Perronlängen, Streckenklasse und Sicherheitsausrüstung publiziert;
- e.²¹ Zusatzleistungen (Art. 22) anbietet, soweit dies mit der vorhandenen Infrastruktur und dem verfügbaren Personal möglich ist.

² Das BAV legt die Art und Weise der Publikationen fest.

³ Die Zuständigkeit der Trassenvergabestelle bleibt vorbehalten.²²

Art. 11 Antragsfrist für Trassen

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 zusammen mit jenen für das Fahrplanverfahren fest. Die Festlegung der Fristen erfolgt in Absprache mit der Schweizerischen Trassenvergabestelle und in Anwendung des Zeitplans nach Anhang VII der Richtlinie 2012/34/EU²³. Die ordentliche Trassenzuteilung erfolgt bei allen Trassenanträgen, welche bis zum Ablauf der Antragsfrist für die ordentliche Trassenzuteilung bei der Trassenvergabestelle eingereicht werden.²⁴

¹⁹ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 20. Dez. 2024, in Kraft seit 1. Febr. 2025 (AS 2025 46).

²⁰ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Okt. 2011 (AS 2011 4331).

²¹ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 29. Mai 2013, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS 2013 1651).

²² Fassung gemäss Ziff. I 4 der OBI-Verordnung vom 13. Mai 2020, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS 2020 1915).

²³ 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.

²⁴ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 20. Dez. 2024, in Kraft seit 1. Febr. 2025 (AS 2025 46).

² Wer ausserhalb der Fristen nach Absatz 1, aber wenigstens 60 Tage vor der ersten Fahrt, eine Trasse beantragt, erhält innert 30 Tagen die Mitteilung, ob die gewünschte Trasse frei ist.

³ Die letzte Frist, um eine Trasse zu beantragen, ist:

- a. 17 Uhr am Tag vor der Durchführung einzelner, nicht regelmässiger Fahrten von Unternehmen, welche auf einer Strecke innerhalb der gleichen Fahrplanperiode bereits andere Trassen gebucht haben; oder
- b. 30 Tage vor der ersten Fahrt in allen anderen Fällen.

⁴ Die Trassenvergabestelle kann die letztmögliche Antragsfrist in Absprache mit der Infrastrukturbetreiberin später ansetzen.²⁵

⁵ Bei der Trassenzuteilung müssen Netzzugangsbewilligung und Sicherheitsbescheinigung nicht vorliegen.

⁶ Die Infrastrukturbetreiberin bearbeitet Ad-hoc-Anträge für einzelne Trassen in der Regel binnen fünf Arbeitstagen.²⁶

⁷ Informationen über verfügbare Kapazitätsreserven werden allen interessierten Antragstellern zur Verfügung gestellt.²⁷

Art. 11a²⁸ Übertragung von Trassen

Eisenbahnverkehrsunternehmen²⁹ dürfen ihnen zugewiesene Trassen nicht auf Dritte übertragen.

Art. 11b³⁰ 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 Beschränkung von mehr als 30 Prozent des geschätzten Verkehrsaufkommens pro Tag muss die Infrastrukturbetreiberin zum ersten Mal mindestens 24 Monate und zum zweiten Mal in aktualisierter Form mindestens 12 Monate vor dem betreffenden Netzfahrplanwechsel veröffentlichen.

³ Kapazitätsbeschränkungen mit einer Dauer von bis zu sieben aufeinanderfolgenden Tagen oder mit einer Beschränkung von weniger als 30 Prozent des geschätzten

²⁵ Fassung gemäss Ziff. I 4 der OBI-Verordnung vom 13. Mai 2020, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS 2020 1915).

²⁶ Eingefügt durch Ziff. I 4 der OBI-Verordnung vom 13. Mai 2020, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS 2020 1915).

²⁷ Eingefügt durch Ziff. I 4 der OBI-Verordnung vom 13. Mai 2020, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS 2020 1915).

²⁸ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 16. Juni 2003, in Kraft seit 1. Jan. 2004 (AS 2003 2479).

²⁹ Ausdruck gemäss Ziff. I der V vom 29. Mai 2013, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS 2013 1651). Diese Änd. wurde im ganzen Erlass berücksichtigt.

³⁰ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011 (AS 2011 4331). Fassung gemäss Ziff. I der V vom 20. Dez. 2024, in Kraft seit 1. Febr. 2025 (AS 2025 46).

Verkehrsaufkommens pro Tag muss die Infrastrukturbetreiberin den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Anschließern sechs Monate und soweit erforderlich in aktualisierter Form mindestens drei Monate zum Voraus bekanntgeben.

⁴ Die Infrastrukturbetreiberin kann Kapazitätsbeschränkungen ohne Auswirkungen auf die Transportketten im Personen- und Güterverkehr und mit der Möglichkeit, andere Strecken für den Gütertransport zu nutzen, mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen und Anschließern nach Ablauf der für die Bekanntgabe geltenden Frist von 12 Monaten nach Absatz 2 beziehungsweise 3 Monaten nach Absatz 3 vereinbaren.

⁵ Bei drohenden wesentlichen Nachteilen für das Vorhaben oder Bauprojekt kann sie nach Ablauf der für die Bekanntgabe geltenden Frist von 12 Monaten nach Absatz 2 beziehungsweise 3 Monaten nach Absatz 3 ausnahmsweise Kapazitätsbeschränkungen mit Auswirkungen auf die Transportketten im Personen- und Güterverkehr oder ohne Möglichkeit, andere Strecken für den Gütertransport zu nutzen, anordnen. Die Frist für die Publikation der angepassten Fahrpläne nach Absatz 6 ist einzuhalten.

⁶ Im Fall einer Kapazitätsbeschränkung legt sie nach Konsultation der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der weiteren interessierten Kreise 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. 11c³¹ Kosten und Entschädigung bei planbaren Bauarbeiten

¹ Der Trassenpreis bei planbaren Bauarbeiten richtet sich nach den effektiv erbrachten Leistungen.

² Dauert die Kapazitätsbeschränkung im konzessionierten Personenverkehr auf Normalspurstrecken weniger als ein ganzes Fahrplanjahr, so trägt die Infrastrukturbetreiberin die eigenen Kosten sowie die Kosten des Ersatzverkehrs. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen tragen die eigenen Kosten.

³ Dauert die Kapazitätsbeschränkung im übrigen Verkehr weniger als ein ganzes Fahrplanjahr, so entschädigt die Infrastrukturbetreiberin die Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Mehrkosten:

- a. des Ersatzverkehrs;
- b. der mit einer Umleitung verbundenen Fahrleistungen;
- c. der zeitlichen Verschiebung auf der ursprünglichen Strecke, sofern die Verschiebung mindestens 15 Minuten im Expressverkehr und 30 Minuten in den übrigen Verkehren beträgt.

⁴ Das BAV regelt die Berechnung der Entschädigung nach Absatz 3.

⁵ Dauert die Kapazitätsbeschränkung mindestens ein ganzes Fahrplanjahr, trägt die Infrastrukturbetreiberin:

³¹ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 20. Dez. 2024, in Kraft seit 1. Febr. 2025 (AS 2025 46).

- 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.

⁶ Gibt die Infrastrukturbetreiberin eine Beschränkung nach Ablauf der Frist von 12 Monaten nach Artikel 11*b* Absatz 2 beziehungsweise 3 Monaten nach Artikel 11*b* Absatz 3 bekannt, so entschädigt sie die Eisenbahnverkehrsunternehmen für die dadurch entstandenen Mehrkosten und Mindererlöse mit einer Pauschale. Das BAV regelt die Berechnung der Pauschale.

Art. 12³² Trassenzuteilung

¹ Die Trassenvergabestelle teilt die Trassen in der ordentlichen Trassenzuteilung aufgrund des geltenden Netznutzungsplans zu. Alle Trassen, welche nach Ablauf der Antragsfrist für die ordentliche Trassenzuteilung beantragt wurden, werden in der Reihenfolge ihres Eintreffens bei der Trassenvergabestelle im Rahmen der verbleibenden Kapazität zugeteilt.³³

² Teilt die Trassenvergabestelle eine Trasse nicht oder nicht zur gewünschten Zeit zu, so muss sie dies gegenüber dem antragstellenden Eisenbahnverkehrsunternehmen begründen.³⁴

³ Will sie freigebliebene Trassen einer anderen Verkehrsart für ein regelmässiges Angebot des Personenverkehrs zuteilen, so muss diese Zuteilung durch das BAV genehmigt werden.³⁵

⁴ Nutzt ein Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Trasse auf einer überlasteten Strecke (Art. 12*a*) aus wirtschaftlichen Gründen oder aus Gründen, die es beeinflussen kann, in geringerem Ausmass, als dies die publizierten Netzzugangsbedingungen festlegen, so kann die Trassenvergabestelle³⁶ die Trasse einer anderen Antragstellerin zuteilen.

⁵ Trassen für die europäischen Güterverkehrskorridore (Art. 9*a* Abs. 1 Bst. a) werden nach den Bestimmungen der Verordnung Nr. 913/2010/EU³⁷ bestellt und zugeteilt.

³² Fassung gemäss Ziff. I der V vom 16. Nov. 2016, in Kraft seit 1. Jan. 2017 (AS 2016 4163).

³³ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 20. Dez. 2024, in Kraft seit 1. Febr. 2025 (AS 2025 46).

³⁴ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 20. Dez. 2024, in Kraft seit 1. Febr. 2025 (AS 2025 46).

³⁵ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 20. Dez. 2024, in Kraft seit 1. Febr. 2025 (AS 2025 46).

³⁶ Ausdruck gemäss Ziff. I 4 Abs. 1 der OBI-Verordnung vom 13. Mai 2020, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS 2020 1915). Diese Änd. wurde in den in der AS genannten Bestimmungen vorgenommen.

³⁷ Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr, ABl. L 276 vom 20.10.2010, S. 22.

⁶ Vorbehalten bleiben die Bestimmungen über die Transporte im Rahmen der nationalen Sicherheitskooperation (Art. 41 des Personenbeförderungsgesetzes vom 20. März 2009³⁸).

Art. 12a³⁹ Überlastete Strecken

¹ Kann die Trassenvergabestelle Anträge auf Trassenzuteilung wegen ungenügender Kapazität der Strecke nicht berücksichtigen, so erklärt sie die Strecke für überlastet.

² Stehen alternative, nicht überlastete Strecken zur Verfügung, so sind diese als Ersatz anzubieten.

³ ...⁴⁰

⁴ Bei einer Streckenüberlastung ermittelt die Trassenvergabestelle unter Einbezug der betroffenen Infrastrukturbetreiberin die Gründe in einer Kapazitätsanalyse und legt darin kurz- und mittelfristige Massnahmen zur Beseitigung der Überlastung dar. Sie veröffentlicht die Kapazitätsanalyse innerhalb von drei Monaten, nachdem die Strecke für überlastet erklärt worden ist. Sie kann die in der Kapazitätsanalyse dargelegten Massnahmen für die Nutzerinnen als verbindlich erklären.⁴¹

⁵ und ⁶ ...⁴²

Art. 12b⁴³ Kapazitätserklärung und Rahmenvereinbarung

¹ Die Trassenvergabestelle erstellt einen Überblick über die zugewiesene Rahmenkapazität (Kapazitätserklärung), welcher die folgenden Angaben enthält:

- a. die bereits zugeteilte Kapazität und die Anzahl der Trassen;
- b. die voraussichtlich noch verfügbare Kapazität für den Abschluss von Rahmenvereinbarungen.

² Die Infrastrukturbetreiberinnen und die Unternehmen, die an der Durchführung des Eisenbahnverkehrs interessiert sind (Art. 9a Abs. 4 EBG), können über den Netzzugang eine Rahmenvereinbarung abschliessen. Darin legen sie die Merkmale der zuzuteilenden Trassen fest.

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

³⁸ SR 745.1

³⁹ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 16. Juni 2003, in Kraft seit 1. Jan. 2004 (AS 2003 2479).

⁴⁰ Aufgehoben durch Ziff. I 4 der OBI-Verordnung vom 13. Mai 2020, mit Wirkung seit 1. Jan. 2021 (AS 2020 1915).

⁴¹ Fassung gemäss Ziff. I 4 der OBI-Verordnung vom 13. Mai 2020, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS 2020 1915).

⁴² Eingefügt durch Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011 (AS 2011 4331). Aufgehoben durch Ziff. I der V vom 20. Dez. 2024, mit Wirkung seit 1. Febr. 2025 (AS 2025 46).

⁴³ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 16. Juni 2003 (AS 2003 2479). Fassung gemäss Ziff. I 4 der OBI-Verordnung vom 13. Mai 2020, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS 2020 1915).

zustande, so richtet sich das Verfahren sinngemäss nach Artikel 12c Absatz 2 Buchstaben b und c.⁴⁴

⁴ Die Rahmenvereinbarung darf keine ausschliesslichen Nutzungsrechte zusichern.

⁵ Sie wird in der Regel für zwei Fahrplanperioden, höchstens aber für zehn Jahre abgeschlossen. Sie bedarf der Genehmigung durch die Trassenvergabestelle.

⁶ Sie kann von der Infrastrukturbetreiberin nach Anhörung der Trassenvergabestelle im Interesse einer besseren Nutzung der Strecken gekündigt werden. Für diesen Fall kann die Vereinbarung Entschädigungszahlungen vorsehen.

⁷ Die Trassenvergabestelle koordiniert die Rahmenvereinbarungen für grenzüberschreitende Trassen mit den betroffenen ausländischen Infrastrukturbetreiberinnen nach den Artikeln 9, 10 und 12 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545⁴⁵.

Art. 12c⁴⁶ Konfliktregelung

¹ Bei mehreren Anträgen für eine Trasse der gleichen Verkehrsart sucht die Trassenvergabestelle nach einer einvernehmlichen Lösung.

² Kommt keine Lösung zustande, so gelten folgende Grundsätze:

- a. Anträge, die aufgrund einer Rahmenvereinbarung gestellt wurden, haben Vorrang.
- b.⁴⁷ Für Anträge, die nicht aufgrund einer Rahmenvereinbarung gestellt werden, kann die Trassenvergabestelle einen Vorrang definieren; sie berücksichtigt dabei die technischen Rahmenbedingungen, die Transportketten, die Häufigkeit der Züge und die Bedürfnisse der Landesversorgung.
- c. Zwischen gleichrangigen Anträgen führt die Trassenvergabestelle ein Bietverfahren durch.

³ Die Trassenvergabestelle regelt nach Anhörung des BAV die Einzelheiten des Bietverfahrens.⁴⁸

Art. 13 Angaben über die Eisenbahnverkehrsunternehmen

Die Namen und Adressen der Eisenbahnverkehrsunternehmen und die in den Dienstfahrplänen enthaltenen Angaben sind öffentlich.

⁴⁴ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 20. Dez. 2024, in Kraft seit 1. Febr. 2025 (AS 2025 46).

⁴⁵ Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 der Kommission vom 7. April 2016 über Verfahren und Kriterien in Bezug auf Rahmenverträge für die Zuweisung von Fahrwegkapazität, Fassung gemäss ABl. L 94 vom 8.4.2016, S. 1.

⁴⁶ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 16. Nov. 2016, in Kraft seit 1. Jan. 2017 (AS 2016 4163).

⁴⁷ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 20. Dez. 2024, in Kraft seit 1. Febr. 2025 (AS 2025 46).

⁴⁸ Fassung gemäss Ziff. I 4 der OBI-Verordnung vom 13. Mai 2020, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS 2020 1915).

Art. 14⁴⁹ Betriebsstörungen und nicht planbare Bauarbeiten

¹ Infrastrukturbetreiberin und Eisenbahnverkehrsunternehmen sind zur Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrs zur gegenseitigen Information und zu gegenseitigen Hilfeleistungen mit Personal und Material verpflichtet.

² Im Falle einer Betriebsstörung hat die Infrastrukturbetreiberin für die Behebung der Störung ein Weisungsrecht gegenüber den Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Infrastrukturbetreiberin informiert die Trassenvergabestelle über aufgetretene Störungen und deren Behebung.

³ Führt die Störung voraussichtlich zu einer Kapazitätsbeschränkung von mindestens drei Tagen, so erarbeitet die Trassenvergabestelle zusammen mit den betroffenen Infrastrukturbetreiberinnen und Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Verkehrskonzept für den Personen- und Güterverkehr. Dieses berücksichtigt die Transportbedürfnisse der verschiedenen Verkehrsarten und allfällige temporäre Verlagerungen auf die Strasse. Die Trassenvergabestelle 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 höchstmöglichen Auslastung der Kapazität dient.

⁴ Die Trassenvergabestelle stellt den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Infrastrukturbetreibern den Notfahrplan in geeigneter Weise zur Verfügung. Im Notfahrplan ausgewiesene Anschlüsse des Personenverkehrs sind zu gewährleisten.

⁵ Sind Kapazitäten aufgrund nicht planbarer Bauarbeiten nicht verfügbar, so informiert die Infrastrukturbetreiberin die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen so früh wie möglich darüber.

⁶ Der Trassenpreis bei nicht planbaren Bauarbeiten richtet sich nach den effektiv erbrachten Leistungen.

Art. 14a⁵⁰ Pilotversuche

Das BAV kann zeitlich befristete Pilotversuche bewilligen, die von den Bestimmungen des 3a. und 4. Abschnitts abweichen, wenn diese Pilotversuche der europäischen Harmonisierung und der Erprobung neuer Modelle der Kapazitätsnutzung, der Fahrplanerstellung oder der Trassenzuteilung dienen. Das BAV hört vorgängig die Schweizerische Trassenvergabestelle und die interessierten Kreise an.

⁴⁹ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 20. Dez. 2024, in Kraft seit 1. Febr. 2025 (AS 2025 46).

⁵⁰ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 20. Dez. 2024, in Kraft seit 1. Febr. 2025 (AS 2025 46).

5. Abschnitt: Netzzugangsvereinbarung

Art. 15⁵¹ Form und Inhalt

¹ Die Netzzugangsvereinbarung (Art. 9c Abs. 2 EBG) ist zwischen der Infrastrukturbetreiberin und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen abzuschliessen.

² Sie ist in einer schweizerischen Amtssprache oder in Englisch schriftlich auszufertigen.

³ Die Infrastrukturbetreiberin muss ein Muster oder einen Verweis auf ein Muster der als Grundlage genutzten Netzzugangsvereinbarung veröffentlichen.

Art. 15a⁵² 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 diskriminierungsfrei sein.

² Die Infrastrukturbetreiberin regelt die Einzelheiten in den grundsätzlichen Bedingungen des Netzzugangs nach Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe d.

Art. 16 Ergänzendes Recht

Sieht die Vereinbarung nichts anderes vor, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Die Vereinbarung geht ohne weiteres auf einen allfälligen Rechtsnachfolger über.
- b. Zeitliche und örtliche Abweichungen von der definierten Trasse sind nur im Falle höherer Gewalt zulässig.

Art. 17⁵³

6. Abschnitt: Trassenpreise

Art. 18⁵⁴ Grundsatz

¹ Das Entgelt nach Artikel 9c EBG (Trassenpreis) setzt sich zusammen aus dem Preis für die Grundleistungen und den Preisen für die Zusatzleistungen.⁵⁵

⁵¹ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 20. Dez. 2024, in Kraft seit 1. Febr. 2025 (AS 2025 46).

⁵² Eingefügt durch Ziff. I der V vom 20. Dez. 2024, in Kraft seit 1. Febr. 2025 (AS 2025 46).

⁵³ Aufgehoben durch Ziff. I der V vom 20. Dez. 2024, mit Wirkung seit 1. Febr. 2025 (AS 2025 46).

⁵⁴ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Jan. 2013 (AS 2011 4331).

⁵⁵ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 16. Nov. 2016, in Kraft seit 1. Jan. 2017 (AS 2016 4163).

² Der Preis für die Grundleistungen setzt sich zusammen aus:

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

³ Der Trassenpreis für eine Strecke ist immer nach den gleichen Ansätzen diskriminierungsfrei festzulegen.

⁴ 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. 19⁵⁶ Basispreis

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

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

- a. pro Zugskilometer (Basispreis Trasse);
- b. pro Zug aufgrund des Verschleisses durch die Fahrzeuge des Zugs (Basispreis Verschleiss).

³ Der Basispreis Trasse wird durch folgende Preisfaktoren, Zuschläge und Rabatte differenziert:

- 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.⁵⁷ ...
- f. einen Rabatt für Traktionen, die eine bessere Auslastung der Kapazität einer Strecke ermöglichen;
- g.⁵⁸ einen Rabatt von 10 Rappen pro Achse ab der fünften angetriebenen Achse für Trassen von alpenquerenden Güterzügen auf folgenden Strecken:
 1. Brig–Iselle,
 2. Altdorf–Bellinzona.

⁵⁶ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 24. Juni 2015, in Kraft seit 1. Jan. 2017 (AS 2015 2475).

⁵⁷ Aufgehoben durch Ziff. I der V vom 20. Dez. 2024, mit Wirkung seit 1. Febr. 2025 (AS 2025 46).

⁵⁸ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 4. Dez. 2015, in Kraft seit 1. Jan. 2017 (AS 2016 157, 2019 4225).

⁴ Das BAV legt die Traktionen und Rabatte nach Absatz 3 Buchstabe f fest.

⁵ Es kann Dritte damit beauftragen, die Berechnung des Verschleisses durch Fahrzeuge zu prüfen.

Art. 19a⁵⁹ Preisfaktoren, Zuschläge und Rabatte

¹ Der nachfragebezogene Preisfaktor pro Trasse verdoppelt den Basispreis pro Zugskilometer auf hochbelasteten Normalspurstrecken von Montag bis Freitag von 6–9 Uhr und von 16–19 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.

² Der qualitätsbezogene Preisfaktor pro Trasse multipliziert den Basispreis mit:

- a. 1,25 für Trassen des konzessionierten Personenfernverkehrs (Kategorie A);
- b.⁶⁰ 1 für Trassen des übrigen konzessionierten Personenverkehrs oder des grenzüberschreitenden Personenverkehrs aufgrund eines Staatsvertrages (Kategorie B);
- c.⁶¹ 0,4 für Trassen des nicht konzessionierten Personenverkehrs, Leerfahrten des Personenverkehrs sowie Trassen des Güterverkehrs (Kategorie C);
- d.⁶² 0,3 für Trassen (Kategorie D):⁶³
 1. von Lokzügen,
 2. mit einer gesamten Fahrzeit von mindestens 15 Minuten längerer Dauer als bei der schnellstmöglichen Trasse gleicher Höchstgeschwindigkeit,
 3. von Traktor- und Nahgüterzügen im Einzelwagenladungsverkehr.

³ ...⁶⁴

⁴ Der nachfragebezogene Haltezuschlag beträgt 2 Franken pro Halt auf Strecken mit Mischverkehr von Regionalverkehr und mindestens zwölf Zügen des Personenfernverkehrs oder des überregionalen Güterverkehrs pro Tag. Das BAV publiziert eine Liste dieser Strecken.

⁵ Die qualitätsbezogenen Zuschläge und Rabatte für die Umweltbelastung der Fahrzeuge sind:

⁵⁹ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Jan. 2013 (AS 2011 4331).

⁶⁰ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 20. Dez. 2024, in Kraft seit 1. Febr. 2025 (AS 2025 46).

⁶¹ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 13. Nov. 2019, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS 2019 4225).

⁶² Fassung gemäss Ziff. I der V vom 24. Juni 2015, in Kraft seit 1. Jan. 2017 (AS 2015 2475).

⁶³ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 13. Nov. 2019, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS 2019 4225).

⁶⁴ Aufgehoben durch Ziff. I der V vom 13. Nov. 2019, mit Wirkung seit 1. Jan. 2021 (AS 2019 4225).

- 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 Infrastrukturbetreibenden;
 - b.⁶⁵ für Gefahrguttransporte ein Zuschlag von:
 - 1. 2 Rappen pro Achskilometer für Fahrzeuge ohne Drehgestelle,
 - 2. 4 Rappen pro Drehgestellkilometer für Fahrzeuge mit Drehgestellen;
 - c.⁶⁶ ein Rabatt für lärmarme Fahrzeuge (Lärmbonus).
- 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.⁶⁷

Art. 19b⁶⁸ Lärmbonus

¹ Die Eisenbahnverkehrsunternehmen haben für Fahrten von Fahrzeugen des Güterverkehrs, die über Scheibenbremsen, Trommelbremsen oder Verbundstoff-Bremssohlen verfügen, Anspruch auf einen Lärmbonus von:⁶⁹

- a. 1 Rappen pro Achskilometer für Fahrzeuge, deren Raddurchmesser weniger als 50 Zentimeter beträgt;
- b.⁷⁰ 1,6 Rappen pro Achskilometer für Fahrzeuge, die mit Verbundstoff-Bremssohlen 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.

^{1bis} Kein Lärmbonus wird gewährt für Züge, in denen mindestens ein Güterwagen, ausgenommen Spezialfahrzeuge mit geringer Laufleistung und historische Fahrzeuge, mit Grauguss-Bremssohlen ausgerüstet ist.⁷¹

² Für Fahrzeuge mit anderen oder kombinierten Bremssystemen legt das BAV im Einzelfall die Kategorie fest. Es berücksichtigt dabei den Zulassungswert und die Betriebswerte.

⁶⁵ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 29. Mai 2013, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS 2013 1651).

⁶⁶ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 24. Juni 2015, in Kraft seit 1. Jan. 2017 (AS 2015 2475).

⁶⁷ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 24. Juni 2015 (AS 2015 2475). Fassung gemäss Ziff. I der V vom 20. Dez. 2024, in Kraft seit 1. Febr. 2025 (AS 2025 46).

⁶⁸ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Jan. 2013 (AS 2011 4331).

⁶⁹ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 13. Nov. 2019, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS 2019 4225).

⁷⁰ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 13. Nov. 2019, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS 2019 4225).

⁷¹ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 13. Nov. 2019, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS 2019 4225).

³ Das BAV stellt eine Datenbank über die Fahrzeuge bereit, für die ein Lärmbonus geltend gemacht werden kann. Es bezeichnet die Stelle, die diese Datenbank betreibt.⁷²

3bis ...⁷³

⁴ Die Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen der bezeichneten Stelle jedes Fahrzeug, für das sie einen Lärmbonus geltend machen, mit folgenden Angaben melden:

- a. zwölfstellige Fahrzeugnummer;
- b. Name des Fahrzeughalters oder der Fahrzeughalterin;
- c. Bremssystem und Raddurchmesser.⁷⁴

⁵ Der Lärmbonus ist von den Infrastrukturbetreiberinnen zu erstatten.

Art. 19c⁷⁵

Art. 19d⁷⁶ Stornierungsentgelt

¹ Verzichtet ein Eisenbahnverkehrsunternehmen an einzelnen Tagen auf die Nutzung einer ihm definitiv zugeteilten Trasse oder von Teilen davon, so tritt an die Stelle des Trassenpreises ein Stornierungsentgelt. Dieses deckt insbesondere die verursachten Verwaltungskosten und trägt zur Deckung der Vorhaltekosten bei.⁷⁷

² Das Stornierungsentgelt entspricht dem Basispreis Trasse nach Artikel 19 Absatz 3 Buchstaben a–c, multipliziert mit folgenden Faktoren:

- a. 0,2 bei Verzicht mehr als 60 Tage im Voraus;
- b. 0,5 bei Verzicht zwischen 60 und 31 Tage im Voraus;
- c. 0,7 bei Verzicht zwischen 30 und 5 Tage im Voraus;
- d. 0,8 bei Verzicht zwischen 4 Tage und 24 Stunden vor der fahrplanmässigen Abfahrtszeit;
- e. 1 bei Verzicht innert 24 Stunden vor der fahrplanmässigen Abfahrtszeit;
- f. 2 bei Verzicht nach der fahrplanmässigen Abfahrtszeit.⁷⁸

⁷² Fassung gemäss Ziff. I der V vom 13. Nov. 2019, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS 2019 4225).

⁷³ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 13. Aug. 2014 (AS 2014 2603). Aufgehoben durch Ziff. I der V vom 13. Nov. 2019, mit Wirkung seit 1. Jan. 2021 (AS 2019 4225).

⁷⁴ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 13. Nov. 2019, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS 2019 4225).

⁷⁵ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011 (AS 2011 4331). Aufgehoben durch Ziff. I der V vom 20. Dez. 2024, mit Wirkung seit 1. Febr. 2025 (AS 2025 46).

⁷⁶ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011 (AS 2011 4331). Fassung gemäss Ziff. I der V vom 24. Juni 2015, in Kraft seit 1. Jan. 2017 (AS 2015 2475).

⁷⁷ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 13. Nov. 2019, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS 2019 4225).

⁷⁸ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 5. Sept 2018, in Kraft seit 1. Jan. 2019 (AS 2018 3277).

³ Auf überlasteten Strecken (Art. 12a) wird das Stornierungsentgelt auch fällig bei Verzicht auf:

- a. eine provisorisch zugeteilte Trasse, wenn die Zuteilung mindestens fünf Arbeitstage zurückliegt;
- b.⁷⁹ eine bestellte Trasse, wenn die Bestellung zu Konflikten unter Nutzerinnen führt und die zuständige Trassenvergabebehörde die betroffenen Nutzerinnen vor mehr als fünf Arbeitstagen über die Konflikte informiert hat.

Art. 19^e und 19^f⁸⁰

Art. 20⁸¹ Deckungsbeitrag

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

^{1bis} Für die Berechnung des Deckungsbeitrags im konzessionierten Personenverkehr massgebend sind die Erträge aus dem Verkauf von Fahrausweisen, Reservationen, Zuschlägen und der Beförderung von Reisegepäck.⁸²

² 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, Eisenbahnverkehrsunternehmen 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.

³ Die Infrastrukturbetreiberin publiziert die Deckungsbeiträge im konzessionierten Personenverkehr.⁸³

⁴ Im Güterverkehr wird unter Vorbehalt von Absatz 5 kein Deckungsbeitrag erhoben.⁸⁴

⁷⁹ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 20. Dez. 2024, in Kraft seit 1. Febr. 2025 (AS 2025 46).

⁸⁰ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 16. Nov. 2016 (AS 2016 4163). Aufgehoben durch Ziff. I der V vom 5. Sept 2018, mit Wirkung seit 1. Jan. 2019 (AS 2018 3277).

⁸¹ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 4. Nov. 2009, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5813).

⁸² Eingefügt durch Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011 (AS 2011 4331). Fassung gemäss Ziff. I der V vom 5. Sept 2018, in Kraft seit 1. Jan. 2019 (AS 2018 3277).

⁸³ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 13. Nov. 2019, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS 2019 4225).

⁸⁴ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Okt. 2011 (AS 2011 4331).

⁵ Wird der Deckungsbeitrag im Rahmen eines Bietverfahrens nach Artikel 12c Absatz 2 Buchstabe c festgelegt, so ist dieser Beitrag geschuldet.⁸⁵

⁶ Für Verkehre mit eidgenössischer Bewilligung gelten die Absätze 1^{bis}–3 und 5 sinngemäss.⁸⁶

Art. 20a⁸⁷ Strompreis

¹ Das BAV legt den Strompreis aufgrund der Angaben der Infrastrukturbetreiberinnen so fest, dass insgesamt keine ungedeckten Kosten entstehen. Es berücksichtigt dabei die Ergebnisse der Vorjahre.⁸⁸

² Der Strompreis wird in der Hauptverkehrszeit um 20 Prozent erhöht und von 22–6 Uhr um 40 Prozent gesenkt.

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. Fehlen die gemessenen Werte des Stromverbrauchs, sind sie fehlerhaft oder werden sie zu spät geliefert, so kann die Infrastrukturbetreiberin Ersatzwerte festlegen und den Stromverbrauch anhand dieser zuschlagfrei verrechnen. Die Ersatzwerte bestimmen sich anhand des vergangenen Verkehrs auf vergleichbaren Strecken mit vergleichbaren Fahrzeugen.⁸⁹

⁴ Verzichten die Eisenbahnverkehrsunternehmen auf den interoperablen Strecken nach Artikel 15a Absatz 1 Buchstabe a der Eisenbahnverordnung vom 23. November 1983⁹⁰ sowie der nicht interoperablen normalspurigen Strecke Emmenbrücke-Hübeli (Abzw.) – Beinwil am See – Lenzburg auf die Messung des Stromverbrauchs, 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.⁹¹

⁵ Bei Fahrten mit historischen Triebfahrzeugen wird kein Zuschlag erhoben.⁹²

⁸⁵ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011 (AS 2011 4331). Fassung gemäss Ziff. I der V vom 5. Sept 2018, in Kraft seit 1. Jan. 2019 (AS 2018 3277).

⁸⁶ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 29. Mai 2013, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS 2013 1651).

⁸⁷ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 4. Nov. 2009 (AS 2009 5813). Fassung gemäss Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Jan. 2013 (AS 2011 4331).

⁸⁸ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 5. Sept 2018, in Kraft seit 1. Jan. 2019 (AS 2018 3277).

⁸⁹ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 20. Dez. 2024, in Kraft seit 1. Febr. 2025 (AS 2025 46).

⁹⁰ SR 742.141.1

⁹¹ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 5. Sept 2018 (AS 2018 3277). Fassung gemäss Ziff. I der V vom 20. Dez. 2024, in Kraft seit 1. Febr. 2025 (AS 2025 46).

⁹² Eingefügt durch Ziff. I der V vom 20. Dez. 2024, in Kraft seit 1. Febr. 2025 (AS 2025 46).

Art. 21⁹³ Grundleistungen

¹ Die Grundleistungen umfassen:

- a. die Benutzung der Trasse in der festgelegten Qualität, einschliesslich der Fahrdienstleitung;
- b. den Bezug von Strom ab Fahrdrabt;
- 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.

² 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 in einer Richtlinie.

Art. 22⁹⁴ 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 (Art. 62 Abs. 1 Bst. f EBG);
- b. Gleisbelegung auf der Strecke bei einer vom Eisenbahnverkehrsunternehmen verlangten, nicht durch den Systemverkehr bedingten Wartezeit;
- c. Abstellen von Eisenbahnfahrzeugen.

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

- a. stationäre Versorgung von Fahrzeugen mit Wasser, Druckluft und Strom;
- b. Einstellen von Rangierfahrstrassen;
- c. Rangieren in Rangierbahnhöfen;
- d. Offenhaltung einer Strecke ausserhalb der üblichen Betriebszeiten;

⁹³ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 31. Aug. 2011, in Kraft seit 1. Jan. 2013 (AS 2011 4331).

⁹⁴ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 20. Dez. 2024, in Kraft seit 1. Febr. 2025 (AS 2025 46).

- e. Zusatzaufwand bei Trassenbestellungen, die nach 17 Uhr des Vortages erfolgen (Art. 11 Abs. 3 Bst. a);
- f. Zusatzaufwand bei nachträglichen Änderungen an bereits zugeteilten Trassen;
- g. Planungs- und Sonderaufgaben im Zusammenhang mit aussergewöhnlichen Sendungen.

³ Sie 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. Entsorgung von Abfällen, Fäkalien und Gebrauchtwasser;
- b. Rangierdienstleistungen, soweit sie nicht in Rangierbahnhöfen erbracht werden;
- c. Leistungen für die Information der Kundschaft;
- d. Arbeitshilfen für Zugbegleiter und -begleiterinnen des Fernverkehrs zur Verbesserung der Betriebsabwicklung, insbesondere Videoüberwachung der Peronkanten.

⁴ Rangierdienstleistungen nach Absatz 3 Buchstabe b können von anderen Unternehmen als der Infrastrukturbetreiberin als Serviceleistungen angeboten werden.

Art. 23 Serviceleistungen

Die Serviceleistungen können von den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu frei aushandelbaren Preisen auch bei anderen Unternehmen als der Infrastrukturbetreiberin zugekauft werden. Sie gehören nicht zum Netzzugang und umfassen insbesondere:

- a.⁹⁵ ...
- b. Distributionsleistungen;
- c. Reisegepäck-handling;
- d. Störungsintervention bei nicht betriebsbehindernden Mängeln, Kleinunterhalt, Grossunterhalt, Reinigung der Fahrzeuge;
- e. Telekommunikations- und Informatikleistungen, die nicht den Zuglauf an sich betreffen.

⁹⁵ Aufgehoben durch Ziff. I der V vom 16. Juni 2003, mit Wirkung seit 1. Jan. 2004 (AS 2003 2479).

7. Abschnitt: Überwachung des Netzzuganges

Art. 24⁹⁶ Kontrollrecht der Infrastrukturbetreiberin

¹ Die Infrastrukturbetreiberin kann kontrollieren, ob die Eisenbahnverkehrsunternehmen die Vorschriften einhalten. Die Kontrollen dürfen, ausser bei objektiv erhärtetem Verdacht, den Betrieb nicht behindern.⁹⁷

² Die Infrastrukturbetreiberinnen teilen dem BAV im Rahmen dieser Kontrollen festgestellte Unregelmässigkeiten mit.

³ Bei offensichtlicher Gefährdung von Passagieren, Dritten, Anlagen oder anderen Zügen kann die Infrastrukturbetreiberin die Weiterfahrt eines Zuges verbieten. Sie informiert das BAV innert drei Arbeitstagen darüber.

Art. 25⁹⁸ RailCom

¹ Die Kommission für den Eisenbahnverkehr (RailCom) eröffnet ihren Entscheid den Parteien innert zwei Monaten nach Abschluss der Instruktion.

² Hat sie grundsätzliche Fragen zu beurteilen, die das Kartellgesetz vom 6. Oktober 1995⁹⁹ betreffen, so lädt sie die Wettbewerbskommission zur Stellungnahme ein. Sie führt deren Stellungnahme in ihrem Entscheid an.

³ Sie nimmt die Aufgaben nach Artikel 20 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010¹⁰⁰ wahr. Sie tauscht die erforderlichen Informationen und Daten mit den anderen zuständigen Regulierungsstellen aus.

Art. 26 Einsicht in die Vereinbarungen

¹ ...¹⁰¹

² Wer ein schutzwürdiges Interesse nachweist, insbesondere selbst eine Strecke befährt oder zu befahren plant, kann die Bekanntgabe der Trassenpreise verlangen. Ist ein Einsichtsrecht streitig, entscheidet die Schiedskommission.

⁹⁶ Fassung gemäss Ziff. I 4 der V vom 4. Nov. 2009 (erste Phase der Bahnreform 2), in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5959).

⁹⁷ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 29. Mai 2013, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS **2013** 1651).

⁹⁸ Fassung gemäss Ziff. I 4 der OBI-Verordnung vom 13. Mai 2020, in Kraft seit 1. Juli 2020 (AS **2020** 1915).

⁹⁹ SR **251**

¹⁰⁰ Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr, Fassung gemäss ABl. L 276 vom 20.10.2010, S. 22.

¹⁰¹ Aufgehoben durch Ziff. I 4 der OBI-Verordnung vom 13. Mai 2020, mit Wirkung seit 1. Juli 2020 (AS **2020** 1915).

8. Abschnitt: Entzug der Netzzugangsbewilligung¹⁰²

Art. 27

¹ Das BAV entzieht die Netzzugangsbewilligung, wenn die Bewilligungsinhaberin die Voraussetzungen nicht mehr erfüllt.¹⁰³

² Erfüllt die Inhaberin einer ausländischen Bewilligung die Anforderungen der Artikel 4–8 nicht mehr, verbietet ihr das BAV den Netzzugang. Das BAV teilt dies der Stelle mit, welche die Bewilligung ausgestellt hat.

³ Der Entzug einer ausländischen Bewilligung, die in der Schweiz anerkannt wird, gilt auch für die Schweiz.¹⁰⁴

9. Abschnitt: Schlussbestimmungen

Art. 28 Änderung bisherigen Rechts

...¹⁰⁵

Art. 29 Übergangsbestimmungen

¹ Für den aufgrund der Abgeltungsverordnung vom 18. Dezember 1995¹⁰⁶ bestellten Verkehr bleiben die beim Inkrafttreten dieser Verordnung gültigen Trassenpreise und die Entschädigungen für die bisherigen Gemeinschaftsbahnhöfe und -strecken bis zum Fahrplanwechsel 1999 in Kraft. Die Frist nach Artikel 20 Absatz 1 Buchstabe a gilt erstmals für das Fahrplanjahr 2001/2002.

² Für Transportunternehmen, die vor Inkrafttreten dieser Verordnung ihre Fahrzeuge auf fremden Strecken einsetzten, wird das Gesuch um Erteilung einer Netzzugangsbewilligung als Gesuch um Erneuerung dieser Bewilligung behandelt. Für notwendige Anpassungen, welche sich aus dem neuen Recht ergeben, gewährt das BAV den Unternehmen eine Frist von 6–24 Monaten. Während dieser Frist ist noch keine Sicherheitsbescheinigung erforderlich.

¹⁰² Fassung gemäss Ziff. I 4 der OBI-Verordnung vom 13. Mai 2020, in Kraft seit 1. Juli 2020 (AS 2020 1915).

¹⁰³ Fassung gemäss Ziff. I 4 der OBI-Verordnung vom 13. Mai 2020, in Kraft seit 1. Juli 2020 (AS 2020 1915).

¹⁰⁴ Fassung gemäss Ziff. I 4 der OBI-Verordnung vom 13. Mai 2020, in Kraft seit 1. Juli 2020 (AS 2020 1915).

¹⁰⁵ Die Änderungen können unter AS 1999 1070 konsultiert werden.

¹⁰⁶ [AS 1996 443 2747, 1999 1070 Art. 28 Ziff. 1. AS 2009 5981 Art. 26 Bst. a]. Siehe heute die V vom 14. Oktober 2015 über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (SR 742.120).

Art. 29a¹⁰⁷ Übergangsbestimmungen zur Änderung vom 29. Mai 2013

¹ Nach bisherigem Recht erteilte Netzzugangsbewilligungen bleiben bis zu ihrem Ablauf gültig.

² Eisenbahnverkehrsunternehmen, die ausschliesslich eigene normalspurige Strecken befahren, benötigen bis zum 31. Dezember 2014 keine Netzzugangsbewilligung.

³ Eisenbahnverkehrsunternehmen, die ausschliesslich eigene schmalspurige Strecken befahren, benötigen bis zum 31. Dezember 2015 keine Netzzugangsbewilligung.

Art. 30 Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1999 in Kraft.

¹⁰⁷ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 29. Mai 2013, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS 2013 1651).

*Anhang 1*¹⁰⁸
(Art. 5)**Angaben über die finanzielle Leistungsfähigkeit**

1. Die Prüfung der finanziellen Leistungsfähigkeit erfolgt anhand des Jahresabschlusses des Unternehmens oder für Gesuchsteller, die keinen Jahresabschluss vorlegen können, anhand der Jahresbilanz. Für diese Prüfung sind ausführliche Angaben insbesondere zu folgenden Punkten zu machen:
 - a. flüssige Mittel sowie zugesagte Überziehungskredite und Darlehen;
 - b. als Sicherheit verfügbare Mittel und Vermögensgegenstände;
 - c. Eigenkapital, risikotragendes Fremdkapital, langfristiges Fremdkapital, kurzfristiges Fremdkapital;
 - d. offene und stille Reserven;
 - e. einschlägige Kosten einschliesslich der Erwerbskosten oder Anzahlungen für Fahrzeuge, Grundstücke, Gebäude, Anlagen und Rollmaterial;
 - f. andere Belastungen des Betriebsvermögens;
 - g. gesicherte Einnahmen.
2. Der Gesuchsteller ist insbesondere dann nicht finanziell leistungsfähig, wenn erhebliche Rückstände an Steuern oder Beiträgen zu Sozialversicherungen bestehen, die aus der Unternehmenstätigkeit geschuldet werden.
3. Das BAV kann insbesondere verlangen, dass der Gesuchsteller einen Prüfbericht und geeignete Unterlagen einer Bank, eines Wirtschaftsprüfers oder eines Buchprüfers vorlegt. Darin müssen Angaben zu den in Ziffer 1 genannten Punkten enthalten sein.
4. Übersteigen die finanziellen Verpflichtungen des Gesuchstellers seine im Inland verfügbaren Mittel und Erlöse, so kann das BAV eine Bankgarantie oder eine Bürgschaft eines solventen schweizerischen Unternehmens verlangen.

¹⁰⁸ Fassung gemäss Ziff. II Abs. 1 der V vom 29. Mai 2013, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS 2013 1651).

*Anhang 2*¹⁰⁹

¹⁰⁹ Aufgehoben durch Ziff. III der V vom 1. Mai 2024, mit Wirkung seit 1. Juni 2024 (AS 2024 201).

