

Netzzugang OeBB

Leistungskatalog Infrastruktur 2025

gültig vom 1. Januar 2025 bis 31. Dezember 2025

Version 3.1 vom 01. Februar 2025



Oensingen-Balsthal-Bahn AG

Bahnhofplatz 1

4710 Balsthal

Telefon 062 391 31 01

E-Mail info@oebb.ch



Änderungsverzeichnis

Version	Datum	Neu (Ziffer, Inhalt)	Bemerkungen
0.9	30.12.2020	Erstausgabe	
1.0	12.01.2020	Freigabe durch Geschäftsleitung	
1.1	17.12.2021	Freigabe Version 2022 durch Geschäftsleitung	
1.2	18.05.2022	Freigabe Version 2023 durch Geschäftsleitung	
1.3	15.12.2022	Ziffern 2.3.1, 3.5.1 und 3.6 Laut Anpassung von Art. 3 Abs. 1 NZV-BAV vom 15.12.2022 wird der Strompreis für Übrige Verkehre per 01.01.2023 um 1 Rp./kWh erhöht.	
1.4	22.08.2023	Ziffer 2.3.4. Rangierbewegungen auf die Strecke Ziffern 2.3.1, 3.5.1 und 3.6 Anpassung Strompreis gem. NZV-BAV. Freigabe Version 2024 durch Geschäftsleitung	
2.0	26.03.2024	Ziffer 2.1.1 Anpassung Basispreis Gewicht (vorbehältlich definitiver Festlegung durch das BAV). Ziffern 2.3.1, 3.5.1 und 3.6 Anpassung Strompreis gem. NZV-BAV. Freigabe 1. Version 2025 durch Geschäftsleitung	
3.0	01.12.2024	Ergänzung Kapitel 1.2, Kapitel 5.1 und 5.2 nach 1.4 und 1.5 verschoben Ergänzung Kapitel 2.1.3 Basispreis Verschleiss Ziffer 3.3 Anpassung Abstellgebühren (Rabatt für Jahresabstellungen) Redaktionelle Verbesserungen	
3.1	01.02.2025	Bahnstrom neu ohne Differenzierung mit/ohne Rekuperation - Anpassung Tabelle analog NZV-BAV. Redaktionelle Verbesserungen	

Abkürzungsverzeichnis

AB-EBV	Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung
AB-NZV	Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Netzzugangsverordnung
Angkm	Angebotskilometer
Axkm	Achskilometer
BAV	Bundesamt für Verkehr
Btkm	Bruttotonnenkilometer
EBV	Eisenbahnverordnung
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmung
HVZ	Hauptverkehrszeit
ISB	Infrastrukturbetreiberin
LK	Leistungskatalog
MA	Mitarbeiter
NZV	Eisenbahn-Netzzugangsverordnung
NZV-BAV	Verordnung des BAV über den Eisenbahn-Netzzugang
OeBB	Oensingen-Balsthal-Bahn AG
SWDB	Silent Wagon Database
TPV	Traction Power Value
Trkm	Trassenkilometer

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines	5
1.1	Generelle Informationen und Gültigkeit	5
1.2	Trassenanfragen und Bestellungen	5
1.3	Standardwerte	5
1.4	Verrechnungsgrundsätze	6
1.5	Verrechnung im Störfall	6
1.6	Mahngebühr	6
2	Grundleistungen	7
2.1	Basispreis	8
2.1.1	Preiselemente Basispreis	8
2.1.2	Lärmbonus im Güterverkehr	9
2.1.3	Basispreis Verschleiss / Gewicht	9
2.2	Deckungsbeitrag	10
2.2.1	Konzessionierter Personenverkehr	10
2.2.2	Nicht konzessionierter Personenverkehr	10
2.3	Bezug Energie ab Fahrdrabt (Strompreis)	11
2.3.1	Strompreis ab Fahrdrabt	11
2.3.2	Netzlastfaktor Energie	11
2.3.3	Energieverbrauch	12
2.3.4	Rangierbewegungen auf die Strecke	12
2.3.5	Abbestellung von zugeteilten Trassen	12
2.3.6	Trassenänderung und kurzfristige Trassenneubestellung	13
3	Zusatzleistungen	15
3.1	Einstellen von Rangierungen	15
3.2	Abstellen von Fahrzeugen	15
3.3	Bezug von Wasser	16
3.4	Versorgung mit Strom bei Zusatzleistungen	17
3.4.1	Energieverbrauch (Klimatisieren, Stand-By-Betrieb und Rangieren)	17
3.4.2	Strompreis bei Bezug ab Vorheizanlage	17
3.4.3	Nutzungsgebühr ausserhalb der Streckenöffnungszeiten	18
3.5	Planungs- und Sonderaufgaben	19
4	Serviceleistungen	20

1 Allgemeines

1.1 Generelle Informationen und Gültigkeit

Für ihre Leistungen an die EVU werden die Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) mit dem Trassenpreis entschädigt. Die Grundlagen für die Trassenpreisberechnung sind in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV) und in der Verordnung des Bundesamtes für Verkehr zur Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV-BAV) publiziert.

Im Leistungskatalog publiziert die Oensingen-Balsthal-Bahn AG (OeBB) die Grund- und Zusatzleistungen gemäss der NZV. Die Angaben beziehen sich auf die Strecke Oensingen-Balsthal. Für EVUs, welche mit der OeBB eine Netzzugangsvereinbarung abgeschlossen haben, ist der Leistungskatalog Bestandteil der Vereinbarung.

Die aufgeführten Preise sind Nettopreise in Schweizer Franken (CHF), exkl. Mehrwertsteuer. Der Leistungskatalog ist gültig für das Kalenderjahr 2025 (01.01.2025 – 31.12.2025). Die Preise werden nach Addition sämtlicher beanspruchten Leistungen auf ganze Rappen aufgerundet.

1.2 Trassenanfragen und Bestellungen

Auskünfte zu Trassen sowie Bestellungen können während den Betriebszeiten an folgende Stelle gerichtet werden: Verwaltung OeBB, +41 62 391 31 01.

Dringende Bestellungen für den laufenden Tag sind ausserhalb der Bürozeiten an die Notfallnummer der OeBB zu melden: +41 62 391 31 02.

Trassenbestellungen werden mit Ausnahme von kurzfristigen Bestellungen unentgeltlich bearbeitet.

1.3 Standardwerte

Im Personenverkehr wird zur Ermittlung der Bruttotonnen pro Sitzplatz ein Durchschnittsgewicht von 20 kg berechnet und zur Tara des Zuges addiert.

Die EVU sind verpflichtet der in der Netzbeschreibung publizierte Datenumfang der OeBB für die Verrechnung zur Verfügung stellen. Bei nicht rechtzeitiger Zustellung bzw. bei fehlenden Angaben verrechnet die OeBB die Leistungen mit den Standardwerten.

Zuggattung	Bruttotonnen	Sitzplätze	Energiecode
Regionalzug	149	170	Z
S-Bahn	149	170	Z
Güterzug	450		Z
Traktorgüterzug	230		Z
Lokzug	84		Z
Leermaterialzug des Personenverkehrs	149		Z

Mit der Anwendung des Energiecodes «Z» wird der differenzierte Energiepreis für Fahrzeuge ohne Rekuperationsbremsen verrechnet.

1.4 Verrechnungsgrundsätze

Für EVU, die eine Netzzugangsvereinbarung abgeschlossen haben, ist der Leistungskatalog ein integrierender Bestandteil der Vereinbarung. Widersprechen sich Bestimmungen der verschiedenen Vertragsbestandteile, so gilt die Widerspruchsregelung der Netzzugangsvereinbarung.

Sämtliche vorliegend publizierte Preise gelten vorbehaltlich nachträglicher Rechtsänderungen. Soweit der Gesetzgeber schweizerische Gesetze und Verordnungen nach der Publikation des Leistungskatalogs revidiert und neue oder andere als die vorliegend publizierte Preise eingeführt werden, gelten die gesetzlichen Preisansätze. Die ISB haften nicht für Vermögensschäden aufgrund von Preisänderungen durch den Gesetzgeber nach der Publikation des vorliegenden Leistungskatalogs.

Die Rechnungsstellung erfolgt durch die Schweizerische Trassenvergabestelle (TVS).

1.5 Verrechnung im Störfall

Bei jeglichen Ereignissen auf dem Netz einer schweizerischen ISB werden die Leistungen «Abbestellung von zugeteilten Trassen» (Ziff. 2.3.5), «Trassenänderung» und «kurzfristige Trassenneubestellung» (Ziff. 2.3.6) sowie «Abstellen von Eisenbahnfahrzeugen» (Ziff. 3.2) nicht verrechnet. Bei Ereignissen grösseren Ausmasses können die ISB von den Verrechnungsgrundsätzen abweichen. Den EVU wird fallweise das Vorgehen kommuniziert.

1.6 Mahngebühr

Bei einem Zahlungsverzug wird pro Mahnung eine Gebühr erhoben.

Preisansatz	Preis in CHF	Einheit
Mahngebühr	50.00	Mahnung

↪ Berechnung

$\text{Preisansatz} \times \text{Anzahl Mahnungen}$
 $= \text{Mahngebühren}$

2 Grundleistungen

Die Preise für die Grundleistungen sowie die darin enthaltenen Leistungen richten sich nach der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV) 742.122 und der Verordnung des BAV zur Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV-BAV, 742.122.4).

Die Grundleistungen setzen sich aus dem Basispreis, dem Deckungsbeitrag und dem Strompreis zusammen. Die Preise der Grundleistungen werden durch das BAV diskriminierungsfrei festgelegt.

Die Grundleistungen umfassen die Benutzung der Trasse (in der festgelegten Qualität), einschliesslich der Fahrdienstleistung, den Strombezug ab Fahrdrabt, die zeitgerechte und sichere Betriebsabwicklung einschliesslich der erforderlichen Telekommunikations- und Informatikleistungen, die Gleisbenutzung des unveränderten Zuges im Güterverkehr sowie im Personenverkehr das Zurverfügungstellen eines Gleises mit Perronkante inklusive Zugang zu den Publikumsanlagen.

Folgende Ausgangslage präsentiert sich für das Netz der OeBB:

- Das ganze Netz der OeBB gehört zur Streckenkategorie B
- Ein Nachfragefaktor Hauptverkehrszeit kommt nicht zur Anwendung
- Es gibt keine Bahnhöfe, für welche ein Haltezuschlag erhoben wird
- Gefahrguttransporte sind untersagt. Spezielle Ausnahmen bestehen für den Transport von leeren, jedoch nicht gereinigten Kesselwagen gemäss RID

Nachfolgend werden die relevanten Faktoren der Trassenpreisberechnung aufgezeigt und mit einem Beispiel abgeschlossen.

2.1 Basispreis

2.1.1 Preiselemente Basispreis

Preiselement	Faktor oder Preis in CHF/Einheit
Basispreis Trasse , Streckenkategorie B	1.15/Trkm
Nachfragefaktor Hauptverkehrszeiten (HVZ) Strecke ohne Nachfragefaktor HVZ	Faktor 1,0
Faktor Trassenqualität	
Kategorie B (übriger konzessionierter Verkehr)	Faktor 1,0
Kategorie C (Trassen des nicht konzessionierten Personenverkehrs, Leerfahrten des Personenverkehrs sowie Trassen des Güterverkehrs)	Faktor 0,4
Kategorie D (Güterzugstrassen mit einer gesamten Fahrzeit von mind. 15 Minuten längerer Dauer als bei der schnellstmöglichen Trasse gleicher Höchstgeschwindigkeit; Trassen von Lokzügen, Traktor- und Nahgüterzügen im Einzelwagenladungsverkehr)	Faktor 0,3
Haltezuschlag	Kein Haltezuschlag auf der Infrastruktur der OeBB
Basispreis Verschleiss /Gewicht (Siehe Erläuterungen im Kapitel 2.1.3)	0.0036/Btkm
Zuschlag für Züge mit thermischer Traktion auf elektrifizierten Strecken (Ausgenommen sind Versuchsfahrten, Fahrten mit historischen Fahrzeugen und Dienstzüge der ISB)	0.003/Btkm
Gefahrgutzuschlag im Güterverkehr	Kein Gefahrgut auf der Infrastruktur der OeBB erlaubt*
Lärmbonus im Güterverkehr (siehe 2.1.2)	
Typ 1 Fahrzeuge, die mit Scheibenbremsen ausgerüstet sind und deren Raddurchmesser 500 mm oder mehr beträgt	0.03/Achskm
Typ 2 Fahrzeuge, die mit Verbundstoffbremsklötzen oder Trommelbremsen ausgerüstet sind und deren Raddurchmesser 500 mm oder mehr beträgt	0.016/Achskm
Typ 3 Fahrzeuge, die mit den oben genannten Bremssystemen ausgestattet sind und deren Raddurchmesser <u>weniger</u> als 500 mm beträgt	0.01/Achskm

↪ Berechnung

$$(Trkm \times \text{Basispreis Trasse}) \times \text{Nachfragefaktor HVZ} \times \text{Faktor Trassenqualität} \\ = \text{Differenzierter Basispreis Trasse}$$

Differenzierter Basispreis Trasse

$$+ \text{Basispreis Verschleiss / Gewicht} (Trkm \times \text{Bruttotonnen} \times \text{Basispreis Gewicht}) \\ + \text{Zuschlag für Züge mit thermischer Traktion} (Trkm \times \text{Bruttotonnen} \times \text{Zuschlag}) \\ - \text{Lärmbonus im Güterverkehr} (Trkm \times \text{Achsen} \times \text{Preisansatz pro Typ}) \\ = \text{Basispreis}$$

2.1.2 Lärmbonus im Güterverkehr

Die EVU haben für Fahrten von Fahrzeugen des Güterverkehrs, die über Scheibenbremsen, Trommelbremsen oder Verbundstoffbremsklötze verfügen, Anspruch auf einen Lärmbonus. Die Gutschrift erfolgt direkt auf der monatlichen Abrechnung je Trasse und Betriebstag.

Die Gutschrift erfolgt direkt auf der monatlichen Trassenabrechnung. Für die Gutschrift sind folgende Bedingungen zu erfüllen:

- Die betriebsnotwendigen Daten sind gemäss Network Statement OeBB korrekt und vollständig zu erfassen.
- Die Fahrzeuge müssen in der Silent Wagon Database (SWDB) erfasst sein.

Die EVU und die Wagenhalter sind für die korrekte Erfassung der notwendigen Stammdaten (zwölfstellige Wagenummer, Name Fahrzeughalter, Bremssystem und Raddurchmesser) in der SWDB verantwortlich. Lärmsanierte Wagen sind an laermbonus@bav.admin.ch zu melden und können, sofern die Meldung bis Mitte eines Monats erfolgt und vollständig ist, ab dem der Meldung folgenden Monat abgerechnet werden.

Kein Lärmbonus wird gewährt für Züge, in denen mindestens ein Wagen mit Grauguss-Bremssohlen ausgerüstet ist oder in denen mindestens ein Wagen nicht in der SWDB erfasst ist.

2.1.3 Basispreis Verschleiss / Gewicht

Als Grundlage für die Berechnung der Fahrbahn Unterhaltskosten auf dem Normalspurnetz der Schweiz, gilt grundsätzlich der Basispreis Verschleiss. Er berücksichtigt die unterschiedliche Beanspruchung der Infrastruktur in Abhängigkeit von

- Geschwindigkeit (bei OeBB max. 50km/h)
- Trassierung
- Fahrzeugtyp und -Konstruktion

Der Basispreis Verschleiss wird für jeden Zug pro Trassenkilometer berechnet. Aufgrund der Streckentopologie werden die einzelnen Netzabschnitte in Geschwindigkeitsbänder (Radien > 1200m) oder Radienbänder (Radien ≤ 1200m) eingeteilt. Pro Fahrzeugtyp werden die Distanzen den Bändern zugeteilt und mit den fahrtypspezifischen Preisen multipliziert. Die Distanzen werden aufgrund der Streckentabelle der OeBB und auf Grundlage des BAV-Dokumentes «Basispreis Verschleiss» ermittelt. Um die Kosten pro einzelnen Zug zu ermitteln, werden die einzelnen Beträge aufsummiert. Für nicht angetriebene Triebfahrzeuge wird der Traction Power Value (TPV) abgezogen.

↳ Berechnung

$$\begin{aligned} & \text{Fahrtyp} \times \text{Trassenkilometer (Geschwindigkeitsbänder)} \times \text{Preis pro Geschwindigkeitsband} \\ & + \text{Fahrtyp} \times \text{Trassenkilometer (Radienbänder)} \times \text{Preis pro Radienband} \\ & - \text{Fahrtyp} \times \text{Trassenkilometer} \times \text{Preis TPV (nur bei geschleppten Triebfahrzeugen)} \\ & = \text{Basispreis Verschleiss} \end{aligned}$$

Die Fahrzeuge sind aufgrund ihrer technischen Fahrzeugkennwerte und hinsichtlich ihrer Verschleisswirkung aufs Schienennetz kategorisiert und bepreist. Die Kategorisierung erfolgt in „Fahrtypen“.

Für nicht kategorisierte Fahrzeuge werden Defaultwerte verwendet. Soll kein Fahrtyp oder Defaultwert für die Verrechnung zur Anwendung kommen, gilt der Basispreis Gewicht.

Informationen zu folgenden Themen finden sich in NZV-BAV, Anhänge 1b-1d

- Grundlagen der Kategorisierung und Bepreisung der Fahrzeuge
- Übersicht der Fahrtypen und deren Preise
- Defaultpreise für nicht bepreiste Fahrtypen
- Auflistung der historischen Fahrzeuge

2.2 Deckungsbeitrag

Mit dem erlösbezogenen Deckungsbeitrag im Personenverkehr wird ein Beitrag an die Fixkosten entrichtet. Der Deckungsbeitrag wird nach konzessioniertem Personenverkehr und nicht konzessioniertem Personenverkehr unterschiedlich festgelegt.

Der Satz für den konzessionierten Verkehr wird durch das BAV festgelegt.

2.2.1 Konzessionierter Personenverkehr

Art der Konzession	Prozentsatz
Regionaler Personenverkehr	8 % der Verkehrserlöse

Massgebend für die Ansätze ist die entsprechende Konzession.

In Absprache mit dem BAV wird die Berechnungsmethodik für die Deckungsbeitrags Erlöse wie folgt festgelegt:

- Basis für den Deckungsbeitrag bildet der effektiv verbuchte Verkehrsertrag. Darin sind die Erträge aus sämtlichen Fahrausweisarten, Reservationen, Zuschlägen und Reisegepäckbeförderungen enthalten. Verordnete Preisnachlässe (z. B. Preisüberwacher) und B2B-Geschäftskundenrabatte dürfen in Abzug gebracht werden.
- Erträge aus Nebengeschäften ohne Bezug zu Transportleistungen (z. B. Schliessfächer für Gepäck, Velomieten) sind davon ausgenommen.
- Die im Ausland erzielten Verkehrserträge sind für den betreffenden schweizerischen Infrastrukturabschnitt zu berücksichtigen.
- Die Verkehrserträge sind anteilmässig auf die jeweiligen ISB aufzuteilen.
- Die definitive Abrechnung erfolgt rückwirkend auf der Basis der von den EVU gemeldeten und effektiv erzielten Erlöse.

Das EVU gewährleistet und verpflichtet sich, dass der ISB zur Berechnung des Deckungsbeitrages im konzessionierten Personenverkehr die effektiven Verkehrserlöse gemeldet werden. Für den nicht abgeltungsberechtigten konzessionierten Personenverkehr hat das EVU neben dem Verkehrserlös der Linie(n) im Netzzugang, auch den Gesamterlös aller nicht abgeltungsberechtigten Personenverkehrslinien auszuweisen. Diese Abrechnung ist jährlich durch die Revisionsstelle der Netzbenutzerin zu bestätigen.

↪ Berechnung

Vom EVU gemeldeter Verkehrserlös × Prozentsatz

= Deckungsbeitrag konzessionierter Personenverkehr

2.2.2 Nicht konzessionierter Personenverkehr

Preisansatz	Preis in CHF/Einheit
Nicht konzessionierter Personenverkehr	0.0027/Akm

Die Berechnung des Deckungsbeitrags erfolgt aufgrund der Angebotskilometer. Für Leerfahrten wird kein Deckungsbeitrag erhoben.

Im Güterverkehr gibt es keinen Deckungsbeitrag.

↪ Berechnung

$$\text{Trkm} \times \text{angebotene Sitzplätze} \times \text{Preis nicht konzessionierter Personenverkehr} \\ = \text{Deckungsbeitrag nicht konzessionierter Personenverkehr}$$

2.3 Bezug Energie ab Fahrdrabt (Strompreis)

2.3.1 Strompreis ab Fahrdrabt

Preisansatz	Preis in CHF/Einheit
Strompreis für Bezug	0.14/kWh
Strompreis für Bezug Güterverkehr	0.11/kWh
Vergütung für zurückgespeiste Energie (Rekuperation)	0.14/kWh
Vergütung für zurückgespeiste Energie (Rekuperation) Güterverkehr	0.11/kWh

Der Strompreis wird in der NZV-BAV festgelegt. Die Kosten der Fahrleitungsverluste gehen zulasten der Energiebezüger und sind im Preis berücksichtigt.

2.3.2 Netzlastfaktor Energie

Der Strompreis wird mit dem Netzlastfaktor Energie multipliziert. Der Netzlastfaktor trägt der unterschiedlichen Nachfrage und den daraus resultierenden Produktionskosten über den Tagesverlauf Rechnung. Dieser wird in der HVZ um 20 Prozent erhöht und in der Nacht um 40 Prozent gesenkt. Der Strompreis kommt auch zur Anwendung beim Strombezug ab Fahrleitung für die Klimatisierung, Stand-by-Betrieb und Rangierungen, wenn das EVU den Energieverbrauch plausibel belegen kann, andernfalls gelten die Bestimmungen im Kapitel 3.4.1

Netzlastfaktor	Faktor
Normaltarif Montag - Freitag: 09.00 - 15.59 Uhr / 19.00 - 21.59 Uhr Samstag, Sonntag, allgemeine Feiertage*: 6.00 - 21.59 Uhr (keine HVZ)	1,0
Hauptverkehrszeit (HVZ) Montag - Freitag: 06:00 - 08:59 / 16:00 - 18:59 Uhr	1,2
Nachttarif Montag – Sonntag: 22:00 - 05:59 Uhr	0,6

* Als allgemeine Feiertage gelten: 1. und 2. Januar, Karfreitag, Ostermontag, Auffahrt, Pfingstmontag, 1. August, 25. und 26. Dezember

Es wird jeweils für die ganze Fahrt derjenige Faktor angewendet, welcher zum Zeitpunkt des fahrplanmässigen Eintritts auf die Infrastruktur der OeBB bzw. die fahrplanmässige Abfahrt auf der Strecke der OeBB gilt. Grundlage bildet die zugeteilte Trasse.

2.3.3 Energieverbrauch

2.3.3.1 Messung

Das EVU muss die Menge des von der ISB bezogenen resp. des an die ISB zurückgespeisten Bahnstroms mithilfe von Energiemesssystemen messen. Die Grundlagen und Bestimmungen für die Messung auf dem Triebfahrzeug sind im Network Statement der OeBB aufgeführt.

Bei fehlenden, zu spät gelieferten oder fehlerhaften Daten an die ISB erfolgt die Abrechnung auf Basis von Ersatzwerten. Ersatzwerte werden basierend auf vorhandenen Messwerten unter Berücksichtigung relevanter Faktoren wie Fahrtyp, Gewicht und Strecke halbjährlich ermittelt und angepasst.

2.3.3.2 Pauschale Ansätze

Verzichtet das EVU auf die Installation und Kalibrierung von Energiemesssystemen für die Messung von Strombezug bzw. Rückspeisung auf den Fahrzeugen, erfolgt die Abrechnung nach den im Anhang 5 NZV-BAV festgelegten pauschalen Ansätzen je Zuggattung.

Gemäss Art. 20a Abs. 3 NZV wird auf den Pauschalansatz der betreffenden Zugskategorie ein Zuschlag von 25 Prozent erhoben. Bei Fahrten mit historischen Triebfahrzeugen wird kein Zuschlag erhoben.

Die pauschalen Ansätze kommen bei allen Zügen zur Anwendung, die mindestens ein nicht für die Energiemessung registriertes, arbeitendes Triebfahrzeug mitführen, ungeachtet der Anzahl registrierter Fahrzeuge.

Zuggattung	kWh/Btkm
3 Regionalzug	0.0332
4 S-Bahn	0.0332
6 Güterzug	0.0159
7 Fahrten mit historischen Fahrzeugen	0.0303
8 Traktorgüterzüge	0.0224
9 Lokzug	0.0340
10 Leermaterialzug des Personenverkehrs	0.0248

↳ Berechnung

$(Btkm \times kWh \text{ (nach Messung bzw. pauschaler Ansatz je Zuggattung)} \times \text{Strompreis} + \text{Zuschlag}) \times \text{Netzlastfaktor}$

= Energieverrechnung Grundleistung gefahrener Zug

2.3.4 Rangierbewegungen auf die Strecke

Die Grundleistungen für Rangierbewegungen auf die Strecke werden ohne Energie abgerechnet. Die Energieverrechnung erfolgt als Zusatzleistung gemäss Ziffer 3.4.1 (Versorgung mit Strom bei Zusatzleistungen).

2.3.5 Abbestellung von zugeteilten Trassen

Preisansätze	Faktor
--------------	--------

Abbestellung ab dem Zeitpunkt der definitiven Trassenzuteilung bis 61 Tage vor dem Verkehrstag	0,2
Abbestellungen 60 bis 31 Tage vor dem Verkehrstag	0,5
Abbestellungen 30 bis 5 Tage vor dem Verkehrstag	0,7
Abbestellungen 4 Tage bis 24 Stunden vor der fahrplanmässigen Abfahrt des Zuges	0,8
Abbestellungen weniger als 24 Stunden vor der fahrplanmässigen Abfahrt des Zuges bis zur fahrplanmässigen Abfahrt des Zuges	1,0
Abbestellungen nach fahrplanmässiger Abfahrt des Zuges (bis max. 10 Stunden nach fahrplanmässiger Abfahrt)	2,0

↪ Berechnung

$$(Differenzierter\ Basispreis\ Trasse + Haltezuschlag) \times Faktor\ Stornierungsentgelt = Stornierungsentgelt$$

Für die Abbestellung von Trassen oder Teilen von Trassen kommen obenstehende Termine und Faktoren pro abbestellte Trasse oder Teile einer Trasse und Verkehrstag nach Art. 19d NZV zur Anwendung. Die Termine im Zusammenhang mit dem definitiven Trassenvergabeprozess werden im Schreiben BAV (Termine und Fristen für das Fahrplan- und Bestellverfahren) geregelt.

Muss einem EVU die Trasse wegen Konflikten storniert werden, fällt kein Stornierungsentgelt an.

Bestellt ein EVU die Trasse oder Teile einer Trasse erst nach der fahrplanmässigen Abfahrt eines Zuges ab (bis maximal zehn Stunden nach fahrplanmässiger Abfahrt), wird ein Koeffizient von 2 erhoben. Als fahrplanmässige Abfahrt des Zuges gilt der Zeitpunkt des Eintritts des Zuges in das schweizerische Trassenpreissystem. Im Störfall kann die ISB auf den Zuschlag verzichten. Die Verantwortung für den unternehmerischen Entscheid (abbestellen oder fahren) wird dem EVU überlassen.

Bei Trassenänderungen kommt die Zusatzleistung «Trassenänderung» laut Ziffer 2.4 zur Anwendung.

Die Verrechnung im Störfall ist in Ziffer 1.5 beschrieben.

2.3.6 Trassenänderung und kurzfristige Trassenneubestellung

Die Trassenänderungsgebühr wird in folgenden Fällen angewendet:

- Bei Trassenneubestellungen nach 17.00 Uhr des Vortages der Durchführung der bestellten Fahrt. Massgebend ist der Zeitpunkt der Übermittlung der korrekten Bestellung bei der ISB. Ausnahme: Für Bestellungen der Zuggattung Traktorgüterzug werden keine Gebühren erhoben.
- Bei Trassenänderungen bei denen die Verkehrszeiten und/oder die Verkehrsperiode ändern. Die Anzahl Verkehrstage muss mindestens gleichbleiben.
- Bei Änderungen ohne Auswirkungen auf die Trassierung (z. B. Änderung Debitorencode, Last, Traktion usw.).
- Bei Trassenänderungen infolge ausserordentlichen Halts oder Durchfahrt auf Bahnhöfen oder Haltestellen sowie bei Halten auf der Strecke.

Die Gebühr wird pro Trasse und Änderungsauftrag in Rechnung gestellt. Es ist irrelevant, ob der Änderungsauftrag eine oder mehrere Änderungen beinhaltet und für einen einzelnen Verkehrstag oder eine längere Periode (z. B. mehrere Tage, einzelne Monate, ganzer Jahresfahrplan) gilt.

Ob eine bereits zugeteilte Trasse geändert werden kann, richtet sich nach den Voraussetzungen im Network Statement. Sind die Voraussetzungen nicht erfüllt, so muss die Trasse ab- und neu bestellt werden (Ausnahmen siehe vorstehend). Die Termine im Zusammenhang mit dem definitiven Trassenvergabeprozess werden im Schreiben BAV (Termine und Fristen für das Fahrplan- und Bestellverfahren) geregelt.

Ab 17.00 Uhr des Vortages der Durchführung werden keine Trassenänderungen mehr angenommen. Ausnahmen sind die ausserordentlichen Halte und Durchfahrten sowie weitere Änderungen ohne Auswirkungen auf die Trassierung (z. B. Änderung Debitoren-Code usw.).

Die Gebühr wird zusätzlich zu den bestellten Grund- und Zusatzleistungen erhoben.

Preisansatz	Preis in CHF	Einheit
Preis pro Trassenbearbeitung	50.00	Trasse und Auftrag
Änderungen bei notwendigen Anpassungen einer nachrangigen Trassenbestellung eines anderen EVU	kostenlos	

↪ Berechnung

$\text{Preisansatz} \times \text{je Trasse und Änderungsauftrag}$
 $= \text{Gebühr kurzfristige Trassenbestellung}$

3 Zusatzleistungen

Bei den Zusatzleistungen handelt es sich um bestellte und vereinbarte (Vorhaltung) Leistungen sowie um kurzfristig benötigte Leistungen, die unter dem Vorbehalt der vorhandenen Ressourcen (Personal und Fahrzeuge) und Kapazitäten (Anlagen) erbracht werden können. Den kurzfristig bestellten Leistungen wird nach dem Prinzip «first in = first served» entsprochen. Die Preisbildung und der Leistungsumfang richten sich nach NZV Art. 22.

3.1 Einstellen von Rangierungen

Der Rangierbetrieb in den Bahnhöfen erfolgt durch die EVU. Der Preis für die Rangierungen umfasst die Absprache über den Ablauf (unabhängig der Kommunikationsart z.B. Telefon, Funk oder Funkgleismelder), die Stellwerkbedienung, die Fahrerlaubnis, die Benützung der Anlagen sowie allenfalls den Bezug von Energie ab Fahrdraht.

Als Rangierung gilt:

- Eine Rangierfahrt vom Start zum Ziel auf dem möglichen Fahrweg ohne eine freiwillige zeitliche Unterbrechung (gilt nur innerhalb eines Bahnhofes).
- Umfahren des Zuges mit Lok ohne Lasten/Formationsveränderung des Zuges.
- Zustellungen und Abholungen werden je als getrennte Rangierungen berechnet.
- Fahrten zur Beförderung von Personal (Taxifahrten) in ein Gleis und zurück (Wendefahrt) werden als mindestens zwei getrennte Rangierungen berechnet.

Preisansatz	Preis in CHF	Einheit
Mit thermischer Traktion	6.00	Rangierung
Mit elektrischer Traktion (inkl. Energieverbrauch von CHF 1.20, siehe Ziffer 3.5.3)	7.20	Rangierung

↳ Berechnung

Anzahl Rangierungen × Preisansatz gemäss Traktion

= Preis Rangierungen

3.2 Abstellen von Fahrzeugen

Der Preis umfasst die Planung, Absprache und die Nutzung von Gleisen der OeBB zum Abstellen von Eisenbahnfahrzeugen. Das Abstellen kommt für alle Fahrzeuge und Züge zur Anwendung, welche nach Zugsankunft oder vor der Zugsabfahrt mehr als zwei Stunden unverändert (Beistellen oder Wegstellen von Triebfahrzeugen gelten nicht als Veränderung der Zugskomposition) stehen bleiben.

Aufgrund der Vorhaltekosten ist die Abstellgebühr auch geschuldet, wenn der Zug nicht verkehrt oder für die Abstellung nicht die gesamte bestellte Zeitdauer oder Gleislänge beansprucht wird. Die Versicherung der abgestellten Fahrzeuge ist Sache der EVU bzw. des Halters. Eine Anerkennung der Haftpflicht für Beschädigungen und Vandalismus an Fahrzeugen besteht nicht. Es dürfen ausschliesslich Fahrzeuge abgestellt werden, welche schlepptauglich sind. Gefahrgüter dürfen auf der OeBB nicht abgestellt werden.

Für den Be- und Entlad in den Freiverladegleisen werden während max. 1 Tag keine Abstellgebühren verrechnet. Betrieblich besteht kein generelles Anrecht auf die Nutzung des vollen Tags. Das Nutzungsrecht bezieht sich auf die zuvor vereinbarten Abstellmeter und Verkehrstage.

Das Abstellen kommt für alle Fahrzeuge und Züge zur Anwendung, welche nach Zugsankunft oder vor der Zugsabfahrt mehr als zwei Stunden unverändert (Beistellen oder Wegstellen von

Triebfahrzeugen gelten nicht als Veränderung der Zugskomposition) stehen bleiben. Die Abstellungen sind je Zugnummer/Debitorencode und Bahnhof zu bestellen (inklusive Freiverlad). Die Abstellzeiten und -meter sind auch zu bestellen, wenn die Dauer weniger als zwei Stunden beträgt. Für das Abstellen von Zügen wird die maximale Zuglänge im Rahmen der zugeteilten Menge der Grundleistung verrechnet, für Fahrzeuge ohne Bezug zu einer Grundleistung die benötigte Gleislänge in Metern. Aufgrund der Vorhaltekosten ist die Abstellgebühr auch geschuldet, wenn der Zug nicht verkehrt oder für die Abstellung nicht die gesamte bestellte Zeitdauer oder Gleislänge beansprucht. Abbestellungen sind nur kostenlos, wenn sie im Rahmen der unterjährigen Fahrplantermine erfolgen.

Die Zuteilung der Abstellkapazitäten erfolgt je Bahnhof nach den Vorgaben der TVS. Es gibt kein Anrecht auf eine spezifische Gleisnutzung. Bei Nichtverfügbarkeit der Gleise in der entsprechenden Qualität (z. B. mit Wasseranschluss oder Vorheizanlage) und fehlender Alternative am gleichen Bahnhof entfällt die Abstellgebühr für diese Dauer.

Die Preise verstehen sich pro Kalendertag (00h - 24h), d.h. für Abstellungen über Mitternacht werden zwei Tagesansätze verrechnet. Verrechnet wird die auf ganze Meter aufgerundete Länge über Puffer aller Fahrzeuge.

Preisansatz	Preis in CHF	Einheit
Abstellgebühr pro Tag	0.168	Meter
Abstellgebühr pro Monat	5.00	Meter
Abstellgebühr pro Jahr (ermässigt)	60.00	Meter

Der Jahresansatz kommt nur unter vertraglichen Vereinbarungen zwischen der EVU bzw. Halter und der OeBB zur Anwendung.

↪ Berechnung

$$\text{Meter (Gesamtlänge über Puffer aller Fahrzeuge)} \times \text{Preisansatz} \\ = \text{Abstellgebühren}$$

3.3 Bezug von Wasser

Preisansätze	Preis in CHF	Einheit
Bezug von Wasser	5.55	m ³
Bezug von Wasser	2.15	Fahrzeug oder Triebfahrzeugelement

Befüllung der Fahrzeuge mit Wasser ab Wasserzapfstelle. Der Ansatz pro Fahrzeug kommt nur zur Anwendung, wenn die bezogene Menge in m³ nicht bekannt ist.

Der Preis beinhaltet einen Unterhaltsanteil der Anlagen (Rohrleitungen, Zapfstellen ohne Schläuche) und das Wasser zum Einstandspreis inklusive Abwasser. Die Mitwirkung des Personals ist nicht inbegriffen.

↪ Berechnung

$$\text{Menge in m}^3 \text{ oder Anzahl Fahrzeuge} \times \text{entsprechender Preisansatz} \\ = \text{Preis Wasserbezug}$$

3.4 Versorgung mit Strom bei Zusatzleistungen

3.4.1 Energieverbrauch (Klimatisieren, Stand-By-Betrieb und Rangieren)

Versorgung von Fahrzeugen oder Triebfahrzeugelementen mit Strom ab Fahrleitung für alle Leistungen, welche nicht durch die Grundleistungen gem. Ziffer 2.3 abgedeckt sind (z. B. Rangierfahrten, Klimatisieren usw.).

Kann das EVU gegenüber der ISB den Energieverbrauch mit einem nachvollziehbaren und plausiblen Verbrauchsnachweis für das Klimatisieren in kWh nachweisen, erfolgt die Abrechnung unter Berücksichtigung des Netzlastfaktors auf Basis des Strompreises je kWh. Fehlt dieser Verbrauchsnachweis, kommen die Pauschalwerte Ansatz je «Fahrzeug oder Triebfahrzeugelement und ½ Stunde» oder «Rangierung» zum Tragen.

Preisansätze	Preis in CHF	Einheit
Verbrauch nicht gemessen auf Triebfahrzeug <u>mit</u> plausiblen Verbrauchsnachweis für Klimatisieren nach Tarifzeiten	0.15	kWh
Verbrauch nicht gemessen auf Triebfahrzeug <u>ohne</u> plausiblen Verbrauchsnachweis für Klimatisieren	2.71	Fahrzeug oder Triebfahrzeugelement und ½ Stunde
Verbrauch nicht gemessen auf Triebfahrzeug für Rangieren (bei Ziffer 3.1 eingerechnet)	1.20	Anzahl Rangierungen pro Zug

↪ Berechnung

Mit plausiblen Verbrauchsnachweis für Klimatisieren:

$\text{Strompreis} \times \text{Netzlastfaktor} \times \text{kWh}$

= **Strom Klimatisieren**

Ohne plausiblen Verbrauchsnachweis:

$\text{Preisansatz} \times \text{Netzlastfaktor} \times \text{Anzahl Fahrzeuge oder Triebfahrzeugelemente und 1/2 Std.}$

= **Strom Klimatisieren**

$\text{Preisansatz} \times \text{Netzlastfaktor} \times \text{Anzahl Rangierungen pro Zug}$

= **Strom Rangieren**

3.4.2 Strompreis bei Bezug ab Vorheizanlage

Versorgung von Fahrzeugen oder Triebfahrzeugelementen mit Strom ab Steckdosen mit einer Spannung von 1000 V (elektrische Zugvorheizanlage) für die Klimatisierung. Die OeBB besitzt jedoch keine klassische Vorheizanlagen. Für die Versorgung wird eine Lok eingesetzt. Die Lok ist im nachfolgend genannten Tarif mit eingerechnet. Es kann jedoch nicht davon ausgegangen werden, dass immer eine Lok zur Verfügung steht. Das Vorheizen muss entsprechend bestellt werden.

Preisansätze	Preis in CHF	Einheit
Verbrauch gemäss plausiblen Verbrauchsnachweis	0.15	kWh

Verbrauch <u>ohne</u> plausiblen Verbrauchsnachweis	2.71	Fahrzeug oder Triebfahrzeugelement und ½ Stunde
-----------------------------------------------------	------	-------------------------------------------------

Die Bestimmungen zum Netzlastfaktor gemäss Ziff. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** gelten sinngemäss.

Die Preise verstehen sich ohne Mitwirkung von Personal der OeBB.

Wenn der Energiebezug direkt durch einen für die ISB nachvollziehbaren und plausiblen Verbrauchsnachweis des EVU für die gesamte Fahrzeugflotte berechnet werden kann, kommt der Ansatz pro kWh zur Anwendung. Fehlt dieser Verbrauchsnachweis, kommt der Ansatz je Fahrzeug oder Triebfahrzeugelement und ½ Stunden zum Tragen.

↪ Berechnung

Mit plausiblen Verbrauchsnachweis:

$$\text{Strompreis} \times \text{Netzlastfaktor} \times \text{kWh}$$

= **Strom Vorheizen**

Ohne plausiblen Verbrauchsnachweis:

$$\text{Preisansatz} \times \text{Netzlastfaktor} \times \text{Anzahl Fahrzeuge oder Triebfahrzeugelemente und 1/2 Std.}$$

= **Strom Vorheizen**

3.4.3 Nutzungsgebühr ausserhalb der Streckenöffnungszeiten

Wenn die Machbarkeit gegeben ist, kann die Strecke auch ausserhalb der Öffnungszeiten befahren werden. Für Fahrten ausserhalb der Öffnungszeiten wird für jede Fahrt inkl. Stellwerkbedienung eine Gebühr erhoben. Die Gebühr wird pro angefangene Stunde verrechnet.

Für Halte auf der Strecke, welche die Bedienung eines Stellwerks erfordern (z.B. infolge zu früher Einschaltung der Barrieren im automatischen Betrieb) wird die Gebühr ebenfalls erhoben. Die Gebühr wird pro ausserordentlich zu besetzendem Stellwerk und pro angefangene Stunde verrechnet.

Preisansatz	Preis in CHF	Einheit
Nutzungsgebühr ausserhalb Streckenöffnungszeiten	112.00	Stunde

Berechnungsgrundlage ist die geplante, fahrplanmässige Start-, Ankunfts- oder Durchfahrtszeit im bzw. beim Ein- und Austritt in den Streckenabschnitt.

Wenn mehrere Kunden eine Ausdehnung der Streckenöffnungszeiten beanspruchen, wird der Betrag für jede gemeinsame Stunde durch die Anzahl Kunden geteilt.

↪ Berechnung

$$\text{Preisansatz} \times \text{Anzahl zu besetzende Stellwerke} \times \text{Bedienzeit in Stunden}$$

= **Nutzungsgebühr ausserhalb Streckenöffnungszeiten**

3.5 Planungs- und Sonderaufgaben

Preisansätze	Preis in CHF	Einheit
Aussergewöhnliche Sendungen Planungsaufwand für aussergewöhnliche Sendungen	112.00	angebrochene Stunde
Zusätzlicher Aufwand bei Lademassüberschreitungen Aufwand Infrastruktur Betrieb	112.00	angebrochene Stunde
Aufwand Infrastruktur Anlagen	90.00	angebrochene Stunde
Aufwand Infrastruktur für Trassenplanung und Anordnung	112.00	angesprochene Stunde

Planungsaufwand «Aussergewöhnliche Sendung»

Als aussergewöhnliche Sendungen gelten alle Transporte, die aufgrund ihrer äusseren Abmessungen, ihres Gewichts oder ihrer Beschaffenheit nur unter besonderen technischen oder betrieblichen Bedingungen befördert werden können.

Aussergewöhnliche Sendungen benötigen besondere Beförderungsbestimmungen, die mit einer Beförderungsnummer bzw. Zirkular angezeigt werden. Diese Kosten fallen unabhängig von einer späteren Zuanordnung bzw. Ausführung an. Dieser Planungsaufwand beinhaltet kein Begleitpersonal von Infrastruktur und keine baulichen Massnahmen.

Planungsaufwand «Lademassüberschreitungen»

Als Sendung mit «Lademassüberschreitung» gelten Transporte, für die z. B. Demontagen von Infrastrukturinstallationen (Signale, Perrondächer, usw.) geplant werden müssen oder die Begleitung von Personal der Infrastruktur vorgesehen werden muss. Diese Kosten fallen unabhängig von einer späteren Zuanordnung bzw. Ausführung an.

Infrastruktur Betrieb

Aufwand für die Erarbeitung der Beförderungsbestimmungen.

Infrastruktur Anlagen

Aufwand für Abklärungen und Aufwendungen für Spezialtransporte. Ebenfalls verrechnet werden Aufwände z. B. für die Demontage von Signalen, Begleitung der Sendung mit Personal usw.

Aufwand für Trassenplanung/Anordnungen

Die ausgearbeiteten Beförderungsbestimmungen führen anlässlich der Erarbeitung der Fahrordnung zu einem Zusatzaufwand, welcher über die Planung einer Trasse ohne Lademassüberschreitung hinausgeht. Diese Leistung beinhaltet die Trassenplanung und fällt zusätzlich zum Planungsaufwand der Beförderungsbestimmungen an. Die Stunden werden pro Anordnung berechnet.

↪ **Berechnung**

«Aussergewöhnliche Sendungen» werden mit einem Preisansatz pro Beförderungsnummer je Transport verrechnet. Je nach Fall kommen die zusätzlichen Aufwände für die «Lademassüberschreitungen» zur Anwendung. Diese werden mit den effektiv aufgewendeten Ist-Stunden nach Stundensätzen verrechnet.

Aussergewöhnliche Sendungen

Preisansatz × Anzahl Beförderungsnummern

= Aufwand aussergewöhnliche Sendung

Zusätzlicher Aufwand bei Lademassüberschreitung

Preisansatz × Anzahl Ist-Stunden

= Aufwand Lademassüberschreitung

4 Serviceleistungen

Serviceleistungen gehören gemäss NZV Art. 23 nicht zum Netzzugang und können von den EVU bei anderen Unternehmen als der ISB zu frei aushandelbaren Preisen eingekauft werden.

Die OeBB bietet im Rahmen der zur Verfügung stehenden Möglichkeiten und Ressourcen Serviceleistungen an. Die Preise werden auf Grund der Machbarkeit mit dem bestellenden EVU ausgehandelt.

Weitere Auskünfte über die angebotenen Leistungen und Konditionen erhalten Sie bei:

Oensingen-Balsthal-Bahn AG

Betriebsleitung, Verwaltung und Netzzugang

Bahnhofplatz 1

4710 Balsthal

Telefon 062 391 31 01

E-Mail info@oebb.ch