

Leistungskatalog Infrastruktur 2021

Gültig vom 1. Januar 2021 bis 11. Dezember 2021



 HAFENBAHN
SCHWEIZ AG

 bls

 SÜDOSTBAHN

 SBB CFF FFS

Quellenangabe Fotos

Bösch Urs (S. 24)

Fotoarchiv BLS AG (S. 20)

Gaberthüel Andreas (S. 46, S. 52)

SBB Media Center (Titelseite, S. 29, S. 48, S. 55)

Schälli Markus, SOB (S.13)

Stutz Thomas, www.eisenbahnfotos.ch (S. 18, S. 38, S. 41)

Inhaltsverzeichnis

1 Grundleistungen	6
1.1 Basispreis	8
1.1.1 Differenzierter Basispreis Trasse	8
1.1.1.1 Basispreis Trasse	8
1.1.1.2 Nachfragefaktor Hauptverkehrszeiten (HVZ)	9
1.1.1.3 Trassenqualität	9
1.1.2 Haltezuschlag	10
1.1.3 Basispreis Verschleiss/Gewicht	11
1.1.3.1 Basispreis Verschleiss	11
1.1.3.2 Basispreis Gewicht	13
1.2 Zuschläge und Rabatte	14
1.2.1 Zuschlag für Züge mit thermischer Traktion	14
1.2.2 Gefahrgutzuschlag im Güterverkehr	14
1.2.3 Lärmbonus im Güterverkehr	15
1.2.4 Rabatt für Zugsicherungssystem ETCS	16
1.2.5 Rabatt für traktionsverstärkte alpenquerende Güterzüge	16
1.2.6 Rabatt für lange Züge	16
1.3 Stornierungsentgelt	17
1.4 Deckungsbeitrag	19
1.4.1 Konzessionierter Personenverkehr	19
1.4.2 Nicht konzessionierter Personenverkehr	20
1.5 Bezug Energie ab Fahrdrabt (Strompreis)	21
1.5.1 Strompreis ab Fahrdrabt	21
1.5.2 Netzlastfaktor Energie	21
1.5.3 Energieverbrauch	22
1.5.3.1 Messung	22
1.5.3.2 Pauschale Ansätze	22
1.5.4 Berechnung	22
2 Zusatzleistungen	25
2.1 Trassenänderung	25
2.2 Einstellen von Rangierungen (ausgenommen Züge im Verarbeitungsprozess in Rangierbahnhöfen der SBB)	26
2.3 Rangieren in Rangierbahnhöfen	27
2.3.1 Grundgebühr im Rangierbahnhof	27
2.3.2 Formationsgruppen	29
2.3.3 Zuschlag für Wagen mit Beförderungsbeschränkungen	30
2.3.4 Zuschlag Sonderrangierungen	31
2.4 Abstellen von Eisenbahnfahrzeugen	32
2.5 Wasser	35
2.6 Versorgung mit Strom bei Zusatzleistungen	35
2.6.1 Strompreis ab Fahrdrabt	35
2.6.2 Netzlastfaktor Energie	36
2.6.3 Energieverbrauch (Klimatisieren, Stand-By-Betrieb und Rangieren)	36
2.6.3.1 Messung	36
2.6.3.2 Pauschalwerte	37
2.6.4 Strompreis bei Bezug ab Vorheizanlage	38

2.7	Nutzung der Strecke ausserhalb der Strecken-/ Bahnhofsöffnungszeiten	39
2.8	Benutzung von Gleis- oder Strassenwaagen	40
2.9	Kranbenutzung	40
2.10	Benutzung von Vorbremsanlagen	41
2.11	Trassenoptionen	42
2.12	Anzeigeräte für die Kundeninformation (über dem Grundstandard)	43
2.13	Videoüberwachung der Perronkanten (Zugabfertigung)	44
2.14	Planungs- und Sonderaufgaben	45
3	Serviceleistungen	47
4	Verrechnungsgrundsätze	49
4.1	Verbindlichkeit/Haftung	49
4.2	Rechnungsstellung	49
4.3	Ermittlung der Bruttotonnen/ fehlende Datenlieferung	49
4.3.1	Durchschnittliches Gewicht pro angebotenen Sitzplatz	49
4.3.2	Fehlende Datenlieferung betreffend Zugdaten	50
4.4	Verrechnung im Störfall	50
4.5	Preisberechnungsbeispiele	51
5	Glossar	53
6	Anhänge	56
	Anhang 1 – Änderungsverzeichnis	56
	Anhang 2 – Bahnhofliste für ZL Abstellen von Eisenbahnfahrzeugen	57
	Anhang 3 – Umwandlungstabelle NeTS-Kategorie in Zuggattung I-Prix	61

Einleitung

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 vorliegenden Leistungskatalog (LK) Infrastruktur werden die Trassenpreise für die Grund- und Zusatzleistungen folgender normalspurigen Infrastrukturen veröffentlicht: SBB AG, Sentalbahn (STB), Schweizerische Südostbahn AG (SOB), BLS Netz AG, Hafenbahn Schweiz AG (HBSAG).

Die aufgeführten Preise sind Nettopreise in Schweizerfranken (CHF) exkl. Mehrwertsteuer. Die publizierten Preise sind gültig für Bestellungen und Durchführung von Verkehren vom 1. Januar 2021 bis 11. Dezember 2021.

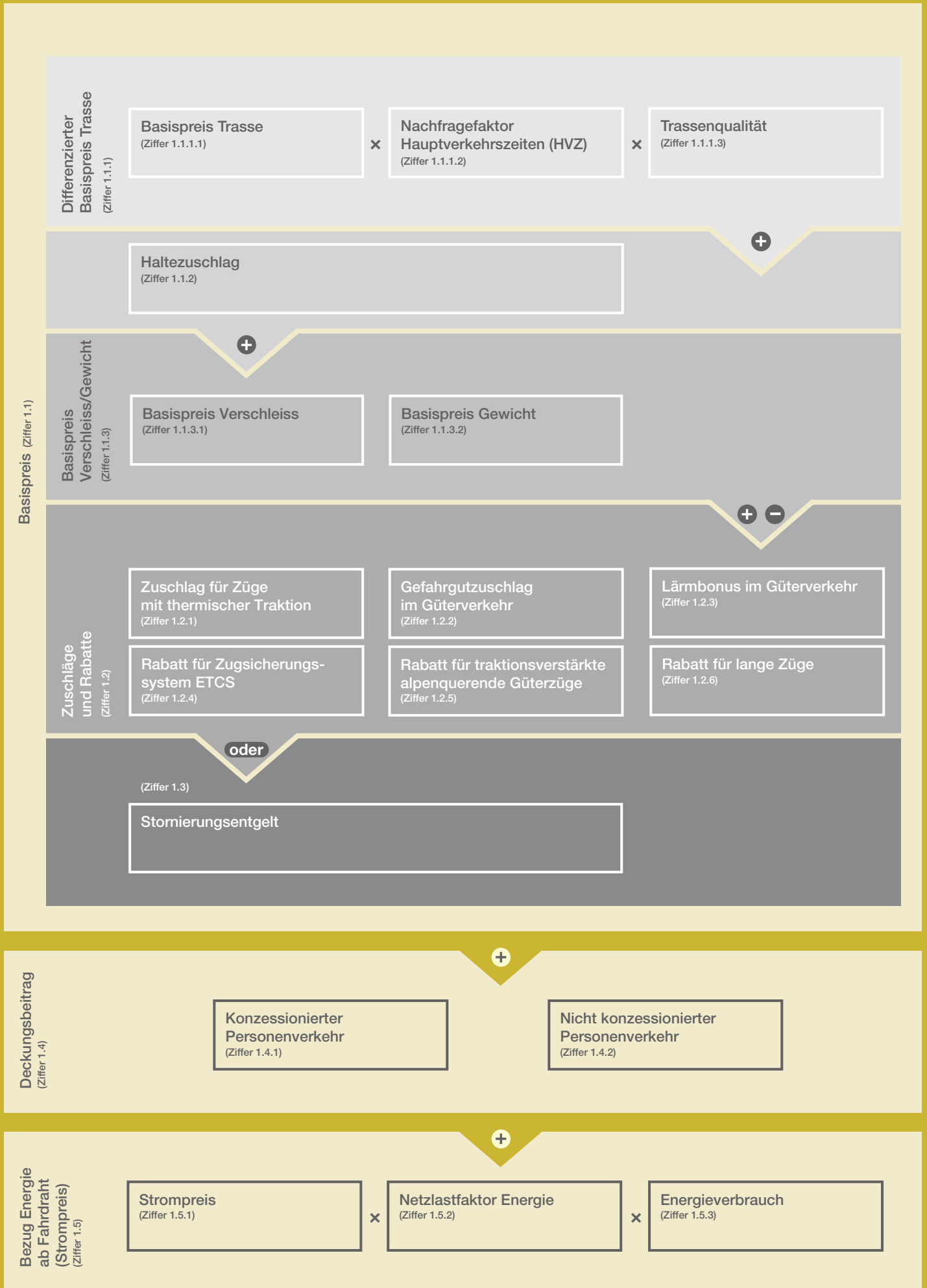
Der Leistungskatalog wird in Deutsch, Französisch, Italienisch und Englisch erstellt. Bei Differenzen zwischen den Sprachfassungen ist Deutsch die rechtsverbindliche Fassung.

1 Grundleistungen

Art. 18–21 NZV 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.

Schematische Darstellung des Preismodells:



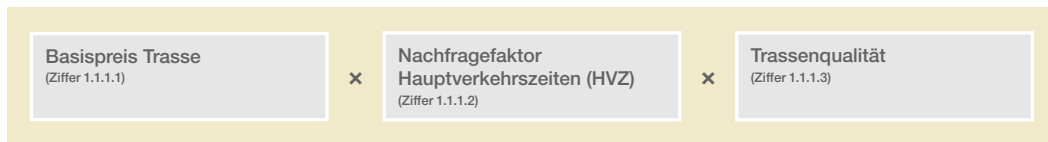
1.1 Basispreis

1.1.1 Differenzierter Basispreis Trasse

Beschreibung

Jeder Zug zahlt pro Trassenkilometer einen Basispreis, der je Streckenkategorie variiert. Der Basispreis wird mit Faktoren für Nachfrage und Trassenqualität multipliziert.

Formel



Art. 19 NZV
Art. 1 NZV-BAV
Anhang 1 NZV-BAV

1.1.1.1 Basispreis Trasse

Preisansätze	Preis in CHF/Trkm
Streckenkategorie A	2.50/Trkm
Streckenkategorie B	1.15/Trkm
Streckenkategorie C	1.15/Trkm

Beschreibung

Der Basispreis Trasse trägt den unterschiedlichen Betriebs- und Anlagestandards Rechnung. Die Einteilung der Strecken in Kategorien werden vom BAV festgelegt und publiziert. Details siehe NZV-BAV.

Die Preisdifferenz zwischen den Streckenkategorien A und B ist durch die Anlagen für Betrieb, Unterhalt, Alarm und Rettung begründet. (Bei den Strecken nach Kategorie A handelt es sich um Tunnelstrecken mit eigener Betriebszentrale.) Streckenkategorie C beschränkt sich auf Einspurstrecken mit tiefem Anlagenstandard. Es sind Strecken mit langen Kreuzungsabständen (> 5 km) und einfachen Publikumsanlagen (keine schienenfreien Zugänge).

Berechnung

Trkm × Preisansatz Basispreis Trasse

Art. 19a NZV
Anhang 1 NZV-BAV

1.1.1.2 Nachfragefaktor Hauptverkehrszeiten (HVZ)

Nachfragefaktoren HVZ	Faktor
Strecken ohne Nachfragefaktor HVZ	1
Strecken mit Nachfragefaktor HVZ	2

Beschreibung

Der Nachfragefaktor HVZ trägt der Trassenknappheit in den Hauptverkehrszeiten Rechnung. Als hochbelastet gilt eine Strecke, die in der HVZ mindestens von sechs Zügen pro Hauptgleiskilometer und Stunde befahren wird. Die Einteilung der Strecken wird vom BAV festgelegt und publiziert. Details siehe NZV-BAV.

Berechnung

Der Basispreis Trasse wird in den HVZ auf hoch belasteten Normalspurstrecken verdoppelt. Für die Erhebung des Nachfragefaktors ist entscheidend, zu welchem Zeitpunkt ein Zug einen Betriebspunkt gemäss dem SOLL-Fahrplan verlässt. Als HVZ gelten Montag bis Freitag von 6.00 bis 8.59 Uhr sowie von 16.00 bis 18.59 Uhr.

Allgemeine Feiertage gelten als Sonntage, somit wird an diesen Tagen der Nachfragefaktor mit Faktor 1 berechnet. Allgemeine Feiertage sind: 1. und 2. Januar, Karfreitag, Ostermontag, Auffahrt, Pfingstmontag, 1. August, 25. und 26. Dezember.

Art. 19a Abs. 2 NZV

1.1.1.3 Trassenqualität

Kategorien	Faktor
Kategorie A (konzessionierter Personenfernverkehr)	1,25
Kategorie B (übriger konzessionierter Personenverkehr)	1,0
Kategorie C (Trassen des nicht konzessionierten Personenverkehrs, Leerfahrten des Personenverkehrs sowie Trassen des Güterverkehrs) → Definition gemäss NeTS-Kategorien im Anhang 3	0,4
Kategorie D (Güterzugtrassen 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)	0,3

Beschreibung

Für die Trassenzuteilung ist die Prioritätenregelung gemäss Art. 9a EBG massgebend. Der Faktor Trassenqualität soll diesem Umstand Rechnung tragen.

Berechnung

Der Faktor Trassenqualität wird mit dem Basispreis Trasse und dem Nachfragefaktor multipliziert.

Art. 19a NZV
 Art. 2 NZV-BAV
 Art. 5 NZV-BAV
 Anhang 2 NZV-BAV

1.1.2 Haltezuschlag

Preisansatz	Preis in CHF/Einheit
Haltezuschlag auf Strecken mit Mischverkehr	2.00/Halt

Beschreibung

Der Haltezuschlag ist ein kapazitätsbezogenes Preiselement, da jeder Halt Trassenkapazität konsumiert. Der Haltezuschlag wird auf Strecken mit Mischverkehr (neben Regionalverkehr täglich mindestens zwölf Züge des Personenfernverkehrs oder des überregionalen Güterverkehrs) erhoben. Der Zuschlag gilt für bestellte kommerzielle und betriebliche Halte der EVU. Die Einteilung der Bahnhöfe wird vom BAV festgelegt und publiziert. Weitere Details siehe Anhang 2 NZV-BAV.

Der Haltezuschlag wird auch für Halte an Ausgangs- und Endstationen erhoben.

Der Haltezuschlag wird für Personenzüge, die an einem Bahnhof geteilt oder vereint werden (Flügelzüge), pro Vorgang nur einmal erhoben.

In den Rangierbahnhöfen gemäss Art. 5 NZV-BAV wird der Haltezuschlag nicht erhoben.

Berechnung

Anzahl Halte je Zug × Preisansatz

Berechnungsbeispiel 1

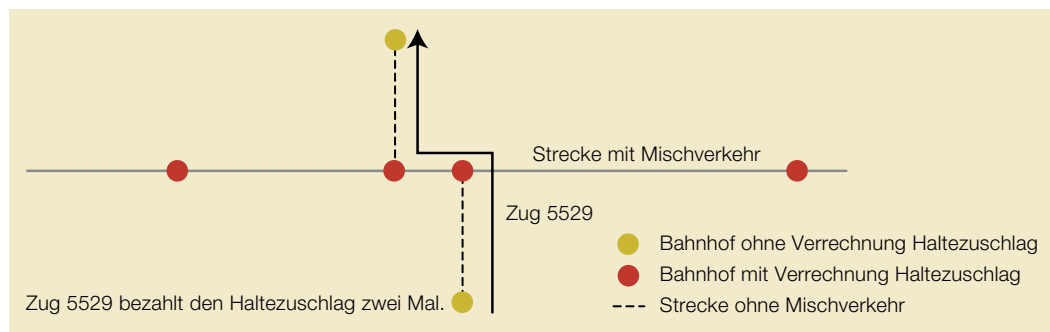
S-Bahn verkehrt auf einer Mischstrecke von A nach B (Zug 6025) und nach dem Wenden wieder von B nach A (Zug 6026):

- Zug 6025 bezahlt den Haltezuschlag von CHF 2.00 bei der Abfahrt in A und bei der Ankunft in B.
- Zug 6026 bezahlt den Haltezuschlag von CHF 2.00 bei der Abfahrt in B und bei der Ankunft in A.

Berechnungsbeispiel 2

Abgangsbahnhof und Endbahnhof liegen auf einer Strecke ohne Mischverkehr, unterwegs werden jedoch Bahnhöfe einer Strecke mit Mischverkehr befahren. Der Haltezuschlag ist für die Bahnhöfe der Mischstrecke zu bezahlen.

Schematische Darstellung (zum Beispiel 2):



Art. 19 NZV, Art. 19a NZV
 Art. 1 NZV-BAV
 Art. 8a NZV-BAV
 Anhang 1a NZV-BAV
 Anhang 1b NZV-BAV
 Anhang 1c NZV-BAV
 Anhang 1d NZV-BAV

1.1.3 Basispreis Verschleiss/Gewicht

Auf dem Normalspurnetz der Schweiz gilt grundsätzlich der Basispreis Verschleiss als Grundlage für die Berechnung der Unterhaltskosten Fahrbahn. Der Basispreis Gewicht gemäss Ziffer 1.1.3.2 kommt nur noch bei Grenzbetriebsstrecken gemäss Anhang 2 NZV zur Anwendung.

1.1.3.1 Basispreis Verschleiss

Preisansatz	Preis in CHF
Basispreis Verschleiss	Homepage BAV

Beschreibung

Der Basispreis Verschleiss berücksichtigt die unterschiedlichen Beanspruchungen der Infrastruktur in Abhängigkeit von Geschwindigkeit, Trassierung, Fahrzeugtyp und -konstruktion. Jeder Zug zahlt pro Trassenkilometer einen Basispreis Verschleiss, welcher der unterschiedlichen Belastung der befahrenen Anlagen durch die Fahrzeuge Rechnung trägt.

Die einzelnen Abschnitte des Infrastrukturnetzes sind anhand ihrer Eigenschaft (Topologie) entweder in Geschwindigkeitsbänder (Radien > 1200 m) oder in Radienbänder (Radien ≤ 1200 m) eingeteilt. Pro Fahrtyp werden die Distanzen der Geschwindigkeits- und Radienbänder mit den Fahrtyp-spezifischen Preisen pro Band multipliziert und die einzelnen Beträge für den Zug aufsummiert. Für nicht angetriebene Triebfahrzeuge wird der Traction Power Value (TPV) abgezogen.

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 Standardwerte verwendet.

Auf der Homepage des [OneStopShop \(OSS\)](#) sind folgende Detailinformationen aufgeführt:

- Topologiedaten mit Radien- und Geschwindigkeitsbändern
- Fahrtypenkatalog

Auf der [Homepage des BAV](#) und in der NZV-BAV (Anhänge 1b bis 1d) sind folgende Informationen zu finden:

- die Grundlagen der Kategorisierung und Bepreisung der Fahrzeuge
- die Formel für die Berechnung des Basispreis Verschleiss
- die Geschwindigkeits- und Radienbänder
- die Übersicht der Fahrtypen und deren Preise
- die Auflistung der historischen Fahrzeuge

Berechnung Geschwindigkeitsbänder (Radien > 1200 m)

Beispiel (Stand Preise: August 2016):

Fahrtyp	Preis in CHF/Einheit					
	1–80 km/h	81–100 km/h	101–120 km/h	121–140 km/h	141–160 km/h	> 160 km/h
Re465	0.2571539	0.2731165	0.2984058	0.3287121	0.3645144	0
RABe500_8/28	0.8129738	0.8635397	0.9446316	1.0430228	1.1605449	1.5500955

Die aufgeführten Geschwindigkeitsbänder gelten nur für Radien > 1200m. Als Basis für die Ermittlung der Distanzen pro Radienband wird das Reglement I-30131 Streckentabellen (RADN) verwendet.

Das Fahrzeug mit der tiefsten Vmax im Zug sowie die betriebliche Zug- und Bremsreihe bestimmen das zu verrechnende Geschwindigkeitsband. Diese Geschwindigkeit kann durch das Triebfahrzeug begründet sein, oder durch die maximale Geschwindigkeit der Anhängelast.

$$\text{Fahrtyp} \times \text{Trkm (Geschwindigkeitsbänder)} \times \text{Preis pro Geschwindigkeitsband}$$

Berechnung Radienbänder (Radien ≤ 1200 m)

Beispiel (Stand Preise: August 2016):

Fahrtyp	Preis in CHF/Einheit			
	<300 m	301–400 m	401–600 m	601–1200 m
Re465	1.2429326	0.4182751	0.3308997	0.277088
RABe500_8/28	5.1188196	1.8334879	1.3850602	1.2431862

Für Radien ≤ 1200m werden anstelle der Preise Geschwindigkeitsbänder die Preise Radienbänder verrechnet.

$$\text{Fahrtyp} \times \text{Trkm (Radienbänder)} \times \text{Preis pro Radienband}$$

Berechnung TPV (TractionPowerValue)

Beispiel (Stand Preise: August 2016):

Fahrtyp	Preis in CHF/Einheit
Re465	-0.0700779
RABe500_8/28	-0.0432015

Für alle arbeitenden Triebfahrzeuge ist der TPV in den Preiselementen Preis Geschwindigkeitsband und Preis Radienband eingerechnet. Wird ein Triebfahrzeug in einem Zug als Anhängelast geschleppt befördert, wird der TPV für dieses Triebfahrzeug gutgeschrieben.

$$\text{Fahrtyp} \times \text{Trkm} \times \text{Preis TPV}$$

Berechnung Basispreis Verschleiss aus den einzelnen Bändern:

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

Preise für nicht kategorisierte und bepreiste Fahrzeuge:

Nicht kategorisierte und bepreiste Fahrzeuge werden einer Gruppe von verwandten Fahrzeugtypen zugeordnet und mit einem Aufschlag von 25 Prozent gegenüber dem Preishöchstwert der Gruppe belastet. Die einzelnen Gruppen werden nach Fahrzeugtyp (Lok, Wagen, Triebzug), Zugreihe und Vmax des Fahrzeuges gebildet.

Preise für Züge ohne vollständige Zugdatenlieferung:

Bei fehlenden Zugdaten von Seiten der EVU, werden für die Züge Standardwerte gem. Ziffer 4.3.2 verwendet, und ein fiktiver Zug/Fahrtyp wird erstellt.

1.1.3.2 Basispreis Gewicht

Preisansatz	Preis in CHF/Einheit
Basispreis Gewicht	0.0033/Btkm

Beschreibung

Der Basispreis Gewicht kommt zur Anwendung, wenn der Basispreis Verschleiss nicht angewendet wird. Er berücksichtigt die gewichtsbasierten Grenzkosten je Zug.

Im Personenverkehr wird zur Ermittlung der Bruttotonnen pro Sitzplatz ein Durchschnittsgewicht von 20kg berechnet und zum Tara des Zuges addiert (siehe Ziffer 4.3.1).

Berechnung

$\text{Trkm} \times \text{Bruttotonnen} \times \text{Preisansatz Basispreis Gewicht}$



1.2 Zuschläge und Rabatte

Zuschlag für Züge mit thermischer Traktion (Ziffer 1.2.1)	Gefahrgutzuschlag im Güterverkehr (Ziffer 1.2.2)	Lärmbonus im Güterverkehr (Ziffer 1.2.3)
Rabatt für Zugsicherungssystem ETCS (Ziffer 1.2.4)	Rabatt für traktionsverstärkte alpenquerende Güterzüge (Ziffer 1.2.5)	Rabatt für lange Züge (Ziffer 1.2.6)

Art. 19a Abs. 5 lit. a NZV

1.2.1 Zuschlag für Züge mit thermischer Traktion

Preisansatz	Preis in CHF/Einheit
Zuschlag für Züge mit thermischer Traktion	0.003/Btkm

Beschreibung

Der Zuschlag wird für Züge mit thermischer Traktion auf elektrifizierten Strecken berechnet. Ausgenommen sind Versuchsfahrten, Fahrten mit historischen Fahrzeugen und Dienstzüge der ISB. Dieser Zuschlag soll den Umweltemissionen Rechnung tragen.

Berechnung

$\text{Trkm} \times \text{Bruttotonnen} \times \text{Zuschlag für Züge mit thermischer Traktion}$

Art. 19a Abs. 5 lit. b NZV

1.2.2 Gefahrgutzuschlag im Güterverkehr

Preisansatz	Preis in CHF/Einheit
Gefahrgutzuschlag	0.02/Achskilometer

Beschreibung

Er trägt dem Umstand Rechnung, dass spezifische Kosten (z. B. Betriebswehr, Einschränkung Betrieb und Vorhaltekosten Wehrdienste Kantone) wegen der Transporte gefährlicher Güter entstehen.

Für die Berechnung des Gefahrgutzuschlages sind die Achsen aller Wagen massgebend, welche gemäss Erfassung (bzw. Datenübermittlung) in CIS-Infra RID-Güter enthalten. Das Gewicht des Gefahrgutes je Wagen ist für die Preisberechnung nicht relevant. Um die Achskilometer zu ermitteln, werden die Anzahl Achsen der Wagen mit RID-Gütern, mit den effektiven Trassenkilometern multipliziert.

Ausnahme: Für die achtsichtigen Wagentypen Saadmms (4984) und Saadmms (4986) werden nur vier statt acht Achsen in die Achskilometerermittlung einbezogen.

Berechnung

$\text{Trkm} \times \text{Achsen} \times \text{Gefahrgutzuschlag}$

Art. 19b NZV **1.2.3 Lärmbonus im Güterverkehr**

Preisansätze	Bonus in CHF/Einheit
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 weniger als 500 mm beträgt	0.01/Achskm

Beschreibung

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.

Für die Gutschrift der Lärmboni auf der monatlichen Trassenabrechnung sind folgende Bedingungen zu erfüllen:

- Die betriebsnotwendigen Daten sind gemäss Anhang 2.9 zum Network Statement der jeweiligen ISB 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 Wagennummer, 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 automatisch abgerechnet werden.

Folgende Bremstyp-Codes sind lärmbonusberechtigt:

Bremstyp-Codes	Bezeichnung	Lärmbonustyp
0	Normale Bremsausrüstung, kein besonderes Merkmal (default)	–
1	Scheibenbremsen	1
2	Kunststoffbremsklötze	2
3	Einlösige Bremsen	–
4	Einlösige Bremsen mit Kunststoffbremsklötze	2
5	L-Bremsklötze	2
6	LL-Bremsklötze	2
9	Nicht codierte Informationen	–
Fahrzeuge, die mit Bremsen nach Bremstyp-Codes 1, 2, 4, 5 und 6 ausgerüstet sind und deren Raddurchmesser weniger als 500 mm beträgt		3

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.

Berechnung

$\text{Trkm} \times \text{Achsen} \times \text{Preisansatz je Typ}$

Art. 19c NZV
Art. 4 NZV-BAV

1.2.4 Rabatt für Zugsicherungssystem ETCS

Preisansatz	Rabatt in CHF/Einheit
ETCS-Rabatt je Fahrzeugausrüstung	25 000.00/Jahr

Beschreibung

Auf Gesuch hin wird für Fahrten auf Strecken die auf das Zugsicherungssystem ETCS umgebaut wurden, ein Rabatt auf dem Trassenpreis gewährt.

Der Rabatt wird für Fahrzeuge gewährt, die vor dem 1. Januar 2013 in Betrieb genommen wurden und die weder die Strecke Mattstetten–Rothrist, die Lötschberg-Basisstrecke, die Gotthard-Basisstrecke noch die Ceneri-Basisstrecke befahren. Die zum Rabatt berechtigten Strecken sind in den NZV-BAV aufgelistet.

Vom Rabatt ausgeschlossen sind Fahrzeuge, deren ETCS-Ausrüstung vom Bund subventioniert worden ist.

Die Gesuche sind jeweils für ein Kalenderjahr zu stellen und spätestens Ende Juni des Folgejahres beim BAV einzureichen. Wird die Frist zur Einreichung der Gesuche nicht eingehalten, so entfällt der Anspruch auf den Rabatt.

Berechnung

Gutschrift auf Basis der BAV-Verfügung.

Art. 19 Abs. 3 lit. g NZV

1.2.5 Rabatt für traktionsverstärkte alpenquerende Güterzüge

Preisansatz	Rabatt in CHF/Einheit
Rabatt für traktionsverstärkte Güterzüge ab der 5. angetriebenen Achse (ausgenommen Lokzüge)	0.10/angetriebene Achse und Trkm

Beschreibung

Der Rabatt wird für die gesamte mit mehr als vier angetriebenen Achsen befahrene Strecke gewährt, sofern die Abschnitte Brig–Iselle oder Altdorf–Bellinzona/San Paolo vollumfänglich befahren werden.

Berechnung

$\text{Trkm} \times \text{Anzahl angetriebene Achsen ab der 5. angetriebenen Achse} \times \text{Rabatt}$

Art. 19 Abs. 3 lit. f NZV
Art. 1bis NZV-BAV

1.2.6 Rabatt für lange Züge

Preisansatz	Rabatt in CHF/Einheit
Rabatt pro Meter Anhängelast über 500 Meter Anhängelast	0.01/Trkm

Beschreibung

EVU, die mit langen Zügen die Trassenkapazität einer Strecke besser auslasten, haben Anrecht auf einen Rabatt.

Gewährt wird der Rabatt pro Trkm und Meter Anhängelast (exkl. Triebfahrzeuge) über dem in der NZV-BAV definierten Wert von 500 Meter Anhängelast.

Berechnungsbeispiel

Anhängelast 600 m, 238 Trassenkilometer
 $(600\text{ m} - 500\text{ m}) \times 238\text{ Trkm} \times \text{CHF } 0.01 = \text{CHF } 238.-$

Berechnung

$\text{Trkm} \times \text{Anhängelast in Meter} > 500\text{ m Anhängelast} \times \text{Rabatt}$

Art. 11 NZV
 Art. 19d NZV

1.3 Stornierungsentgelt

Preisansätze	Faktor
Abbestellungen ab dem Zeitpunkt der definitiven Trassenzuteilung bis 61 Tage vor dem Verkehrstag	0,2
Abbestellungen 31 bis 60 Tage vor dem Verkehrstag	0,5
Abbestellungen 30 Tage 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

Preisansätze für Stornierungen auf überlasteten Strecken (Art. 12a NZV)	Faktor
Zurückgezogene, provisorisch zugeteilte Trassenanträge, wenn die Zuteilung mindestens fünf Arbeitstage zurückliegt.	0,2
Zurückgezogene bestellte Trassen, wenn die Bestellung zu Konflikten unter den EVU führt und die ISB die betroffenen EVU vor mehr als fünf Arbeitstagen informiert hat.	0,2

Beschreibung

Für die Stornierung von Trassen oder Teilen von Trassen kommen oben stehende Termine und Faktoren pro abbestellte Trasse oder Teile einer Trasse und Verkehrstag zur Anwendung. Die Termine im Zusammenhang mit dem definitiven Trassenvergabeprozess werden im Schreiben BAV (Termine und Fristen für das Fahrplan- und Bestellverfahren) geregelt.

Das Stornierungsentgelt wird auf Basis des differenzierten Basispreises Trasse, zuzüglich dem Haltezuschlag berechnet. Je nach Abbestelltermin wird der Preis mit einem entsprechenden Koeffizienten multipliziert. Massgebend für die Anwendung der Fristen sind der Kalendertag und die Zeit der Abbestellung.

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.

Bei Trassenänderungen kommt die Zusatzleistung «Trassenänderung» zur Anwendung. Bestimmungen siehe Ziffer 2.1.

Wird eine Trasse oder Teile einer Trasse vom EVU nicht oder zu spät abbestellt, wird der Zug mit den Standardwerten gemäss Ziffer 4.3.2 berechnet.

Die Verantwortung für den unternehmerischen Entscheid (abbestellen oder fahren) wird dem EVU überlassen. Führt ein vorzeitig oder verspätet verkehrender Zug zu betrieblichen Problemen, kann die ISB bei mehr als vier Stunden vorzeitiger Verkehrszeit bzw. zehn Stunden Verspätung beim EVU eine Abbestellung der zugeteilten Trasse verlangen. Dabei wird dem EVU das Stornierungsentgelt in Rechnung gestellt. Das EVU muss eine neue Trasse bestellen, wenn die tatsächliche Fahrzeit bekannt ist.

Für Fahrplanwechsel und Feiertagsverkehre können spezielle Regelungen getroffen werden. Es gelten die von den ISB für das betreffende Jahr, bis spätestens zum Ende der Trassenantragsfrist, unter www.onestopshop.ch, speziell kommunizierten Termine.

Die Verrechnung im Störfall ist in Ziffer 4.4 beschrieben.

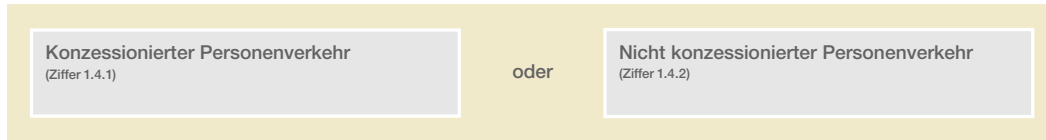
Berechnung

Differenzierter Basispreis Trasse + Haltezuschlag der abbestellten Trasse pro Verkehrstag × Faktor



Art. 20 NZV

1.4 Deckungsbeitrag



Beschreibung

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 Deckungsbeitrag im konzessionierten Personenverkehr wird von der Konzessionsbehörde festgelegt.

Verkehre mit einer eidgenössischen Bewilligung werden beim Deckungsbeitrag dem konzessionierten Verkehr gleichgestellt.

Erfolgt die Trassenzuteilung der zuständigen Stelle (Trasse Schweiz AG) im Rahmen eines Bietverfahrens, so ist zusätzlich zum Preis nach LK, auch der gebotene Deckungsbeitrag geschuldet.

1.4.1 Konzessionierter Personenverkehr

Art der Konzession	Prozentsatz *
Personenfernverkehr	13,5 % der Verkehrserlöse
Regionaler Personenverkehr	8 % der Verkehrserlöse

* vorbehältlich Änderungen in der Konzessionsvergabe.

Massgebend für die Ansätze ist die entsprechende Konzession.

Beschreibung

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 × Prozentualer Ansatz

1.4.2 Nicht konzessionierter Personenverkehr

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

Beschreibung

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

Berechnung

Trkm × angebotene Sitzplätze × Preisansatz nicht konzessionierter Personenverkehr



Art. 20a NZV
 Art. 3 NZV-BAV
 Art. 12a NZV-BAV
 Anh. 5 NZV-BAV

1.5 Bezug Energie ab Fahrdrabt (Strompreis)

Formel

$$\text{Strompreis} \times \text{Netzlastfaktor Energie} \times \text{Energieverbrauch}$$

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

1.5.1 Strompreis ab Fahrdrabt

Preisansätze	Preis in CHF/kWh
Strompreis für Bezug	0.11
Vergütung für zurückgespeiste Energie (Rekuperation)	0.11

1.5.2 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.

Netzlastfaktoren	Faktor
Normaltarif (zwischen 9.00 und 15.59 Uhr sowie zwischen 19.00 und 21.59 Uhr)	1,0
HVZ (Montag bis Freitag zwischen 6.00 und 8.59 Uhr sowie zwischen 16.00 und 18.59 Uhr)	1,2
Nachtarif (zwischen 22.00 und 5.59 Uhr)	0,6
An Samstagen, Sonntagen und allgemeinen Feiertagen * gibt es keine HVZ, der Normaltarif gilt zwischen 6.00 und 21.59 Uhr.	

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

Für die Erhebung des Netzlastfaktors ist entscheidend, zu welchem Zeitpunkt ein Zug eine Tarifgrenze überfährt. Hierzu werden zwei Berechnungsmethoden unterschieden:

1. Energiebezug ab Fahrdrabt (Messung): Als Messpunkt gilt der Zeitstempel der Messdaten des Stromzählers.
2. Energiebezug ab Fahrdrabt (relative Verbrauchswerte oder Ersatzwerte): Als Messpunkt gilt der Zeitpunkt zu welchem ein Zug den Abfahrts-Betriebspunkt des Abschnittes verlassen hat.

Der Netzlastfaktor kommt auf allen Netzen zur Anwendung.

1.5.3 Energieverbrauch

1.5.3.1 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 jeweiligen ISB 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.

1.5.3.2 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.

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.

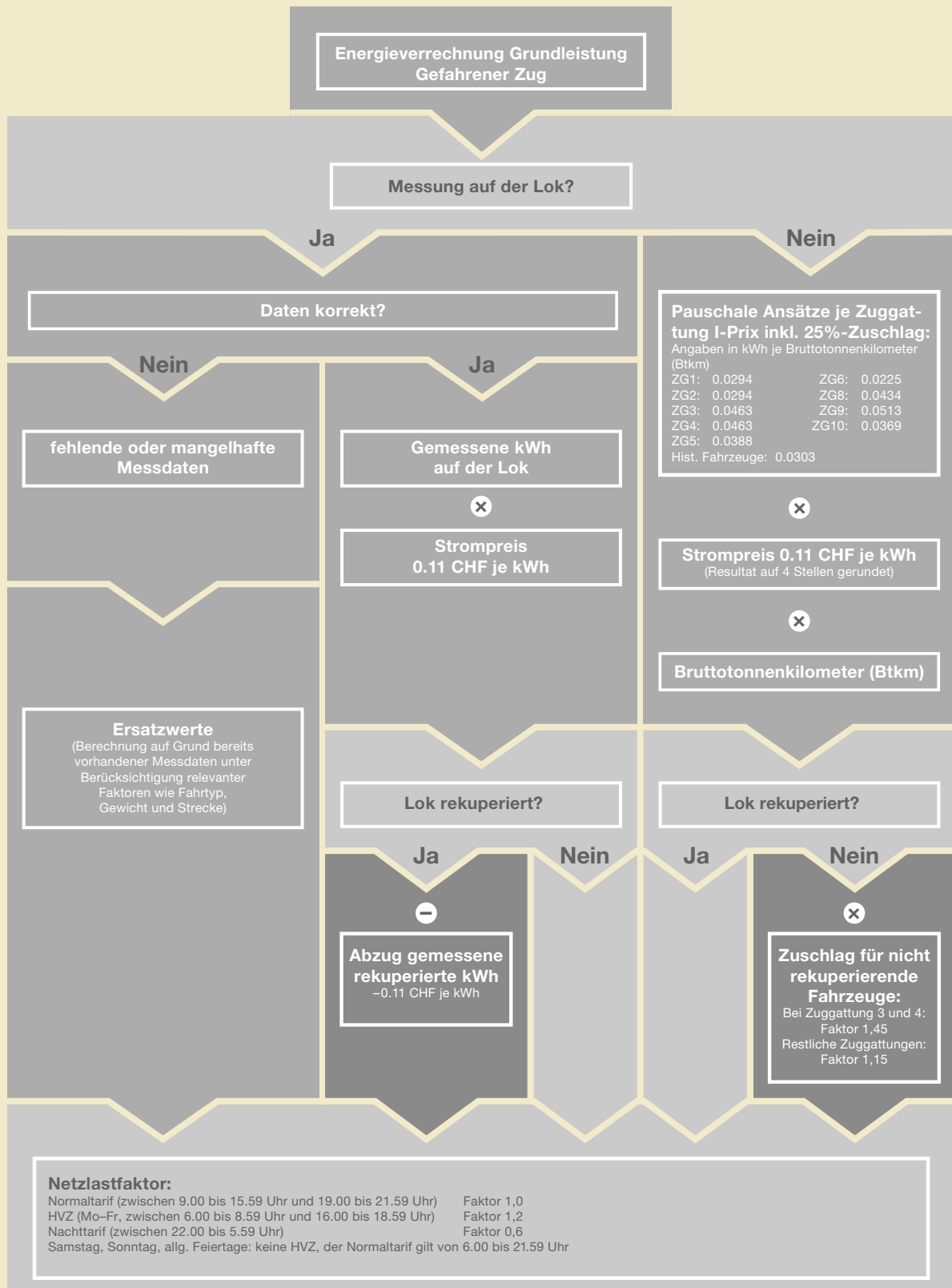
Für Fahrzeuge ohne Rekuperationsbremsen erfolgt eine Differenzierung mit dem Faktor 1,45 für Fahrten des regionalen Personenverkehrs (Zuggattungen 3 und 4) sowie mit dem Faktor 1,15 für die übrigen Fahrten (alle übrigen Zuggattungen).

Zuggattung	Pauschale Ansätze inkl. 25 %-Zuschlag nach Art. 20a Abs. 3 NZV (kWh pro Btkm)	
	Fahrzeuge mit Rekuperationsbremsen	Fahrzeuge ohne Rekuperationsbremsen
1 Intercity/Eurocity	0.0294	0.0339
2 Schnellzug/Interregio	0.0294	0.0339
3 Regionalzug	0.0463	0.0671
4 S-Bahn	0.0463	0.0671
5 RegioExpress	0.0388	0.0445
6 Güterzug	0.0225	0.0259
8 Traktorgüterzug	0.0434	0.0499
9 Lokzug	0.0513	0.0589
10 Leermaterialzüge des Personenverkehrs	0.0369	0.0424
Fahrten mit historischen Fahrzeugen (Zuggattung irrelevant)	0.0303	0.0348

Übergangsregelung für zu ersetzende Fahrzeuge: Triebfahrzeuge ohne Energiemesssystem bezahlen bis 31.12.2022 keinen Zuschlag, insofern deren Ersatz bis spätestens 31.12.2019 bestellt ist und das Gesuch um Erlass des Zuschlages vom BAV bestätigt wurde.

1.5.4 Berechnung

Strompreis × Netzlastfaktor × kWh (nach Messung bzw. Ersatzwert oder pauschaler Ansatz)



Netzlastfaktor:

Normaltarif (zwischen 9.00 bis 15.59 Uhr und 19.00 bis 21.59 Uhr)	Faktor 1,0
HVZ (Mo-Fr, zwischen 6.00 bis 8.59 Uhr und 16.00 bis 18.59 Uhr)	Faktor 1,2
Nachttarif (zwischen 22.00 bis 5.59 Uhr)	Faktor 0,6
Samstag, Sonntag, allg. Feiertage: keine HVZ, der Normaltarif gilt von 6.00 bis 21.59 Uhr	



01 202

2
9600

2

Zusatzleistungen

Art. 22 NZV Bei den Zusatzleistungen (ZL) 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.

Art. 11 NZV
Art. 22 NZV

2.1 Trassenänderung

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

Beschreibung

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 I-Prix-Zuggattung 8 (gemäss Anhang 3) 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 (Ziffer 4.2.6). 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 Verrechnung im Störfall ist in Ziffer 4.4 beschrieben.

Bestimmungen zur Änderung des Nutzungsberechtigten:

- Nach Art. 11a NZV dürfen EVU ihre Rechte an den Trassen nicht auf Dritte übertragen.
- Nicht unter eine Übertragung fällt, wenn die Verantwortung der Trasse nicht abgegeben wird (Bspw.: Der Zug wird durch einen anderen Traktionär gefahren, aber die Gesamtverantwortung gegenüber dem ISB bleibt beim bestellenden EVU).
- Muss eine Trasse auf einen anderen Nutzungsberechtigten übertragen werden, muss der ordentliche Trassenvergabeprozess eingehalten werden. Dem abtretenden EVU wird die Änderungsgebühr in Rechnung gestellt, sofern sich die Trasseneigenschaften inkl. bestellter Zusatzleistungen nicht verändern.
- Bei einer Trassenbestellung durch ein Third-Part-Applicant (Drittbesteller gemäss EBG, Art. 9a, Abs. 4) fällt die Trassenänderungsgebühr zum Zeitpunkt der Abtretung an und wird dem Third-Part-Applicant pro Trasse in Rechnung gestellt, ungeachtet ob diese für einen einzelnen Verkehrstag oder einen ganzen Jahresfahrplan gilt. Das Inkasso erfolgt durch die Trasse Schweiz AG.
- Eine Änderung des Nutzungsberechtigten ist nur einmal pro Fahrplanjahr möglich.

Berechnung

Je Trasse und Änderungsauftrag × Preis Trassenänderung

Art. 22 Abs. 1 lit. d NZV

2.2 Einstellen von Rangierungen (ausgenommen Züge im Verarbeitungsprozess in Rangierbahnhöfen der SBB)

Preisansatz	Preis in CHF/Einheit
Rangieren	5.85/Rangierung

Beschreibung

Der Rangierbetrieb in den Bahnhöfen der ISB wird in der Regel durch das EVU ausgeführt. Der Preis für die Rangierungen umfasst die Absprache über den Ablauf (unabhängig der Kommunikationsart z. B. Telefon, Funk oder Funkgleismelder), die Stellwerkbedienung, die Fahrerlaubnis und die Benutzung der Verkehrsanlagen. Bei Rangierungen mit elektrischen Triebfahrzeugen kommt zusätzlich der Stormpreis gemäss Ziffer 2.6 dazu.

Als Rangierungen gelten:

- Eine Rangierfahrt vom Start bis Ziel auf dem möglichen Fahrweg ohne eine freiwillige zeitliche Unterbrechung (gilt nur innerhalb eines Bahnhofes).
- Umfahren des Zuges mit Lok ohne Lasten/Formationsänderungen des Zuges.
- Wagenzustellung/Wagenabholung 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.

Berechnung

Anzahl Rangierungen × Preisansatz

Art. 22 Abs. 1 lit. g NZV

2.3 Rangieren in Rangierbahnhöfen

Beschreibung

Das Rangieren in Rangierbahnhöfen umfasst:

- Im Verarbeitungsprozess «Wagendurchlauf Rangierbahnhof» das Zerlegen, Sortieren und Formieren von Güterzügen, üblicherweise über den Ablaufberg.
- Sonstige Rangierungen innerhalb der Rangierbahnhöfe.

Die ISB erbringt diese Leistungen in folgenden Rangierbahnhöfen:

- Basel SBB RB (Basel SBB RB I und II)
- Buchs SG
- Chiasso SM
- Lausanne Triage
- Rangierbahnhof Limmattal

Wagen im Sinne dieser Ziffer beinhalten die Anhängelast gemäss Definition in den FDV, sowie durch den RB-Betreiber rangierte Triebfahrzeuge.

2.3.1 Grundgebühr im Rangierbahnhof

Preisansätze	Preis in CHF/Einheit
Wageneingang	5.00/Wagen
Wagenausgang	5.00/Wagen

Beschreibung

Die Grundgebühr wird erhoben für:

- Leistungen im Verarbeitungsprozess «Wagendurchlauf Rangierbahnhof». Dazu gehört auch die Verarbeitung von Wagen mit Beförderungsbeschränkungen.
- Sonderrangierungen von Wagen ausserhalb des üblichen Verarbeitungsprozesses gemäss Ziffer 2.3.4.

Der Wagendurchlauf im Rangierbahnhof beginnt nach Ankunft im Einfahrgleis und endet bei der Bereitstellung im Abfahrgleis. Bis zur Bereitstellung im Abfahrgleis wird die Grundgebühr nur einmal pro Wagen erhoben.

Ausführende Bestimmungen

Bei Transitzügen wird die Grundgebühr nur für die im Rangierbahnhof zu- bzw. abgeführten Wagen verrechnet. Transitzüge (mit oder ohne Lokwechsel) ohne Veränderung der Komposition sind von der Grundgebühr ausgenommen.

Bedienung von privaten Anschlussgleisen ab oder nach dem Rangierbahnhof:

- Die Verarbeitung von Wagen nach bzw. ab einem privaten Anschlussgleis gilt als Wagenausgang bzw. Wageneingang und wird verrechnet.
- Die Überführung in das Anschlussgleis und die Rückführung in den Rangierbahnhof sind in der Grundgebühr nicht inbegriffen. Die Überführung kann als Serviceleistung gemäss Kapitel 3 bei der ISB bestellt werden.

Die Verschiebungen zwischen Basel RB I und Basel RB II (Eckverkehr) gelten nicht als separaten Wagenein- bzw. Wagenausgang. Es wird keine zusätzliche Grundgebühr verrechnet.

Das Einstellen von Rangierungen in unmittelbarem Zusammenhang mit einer Zugbildung/-auflösung von Zügen, deren Lasten in den Rangierbahnhöfen verarbeitet werden, sind in den Preisen der Ziffer 2.3.1 enthalten. Für Lokwechsel bei Zügen, die nicht im Verarbeitungsprozess eines RB sind, werden die Gebühren gemäss Ziffer 2.2 in Rechnung gestellt.

Die Bedingungen zum Abstellen von Fahrzeugen richten sich nach Ziffer 2.4.

Die Grundgebühr enthält folgende Leistungen:

Wageneingang

- Entleeren der Luftbehälter
- Entkuppeln
- Zerlegen des Zuges (inkl. notwendigen Rangierungen)
- Aufbereitung der Wagendaten in den entsprechenden Systemen
- Disposition des Zerlegungsprozesses
- Stellwerkbedienung

Wagenausgang

- Kuppeln
- Überführen der Wagen ins Abfahrgleis
- Stellwerkbedienung

Weitergehende Leistungen sind in der Grundgebühr nicht enthalten und können, wenn sie beansprucht werden, als Serviceleistung gemäss Kapitel 3 bestellt werden. Darunter fallen insbesondere Leistungen wie:

Wageneingang

- Lok abhängen
- Schlussignal abnehmen
- Eingangskontrolle CIS am Zug (EK/TREK)
- Eingangskontrolle ab Disposystem RB

Wagenausgang

- Lok anhängen
- Transport und Anbringen des Schlusssignals
- Bremsprobe
- Datentransfer ins CIS inkl. Abgangskontrolle ab Disposystem RB
- Bremsrechnung erstellen
- Meldung an den Lokführer
- Meldung der Abfahrtsbereitschaft
- Abgangskontrolle CIS (AK/TRAK)

Berechnung

Anzahl Wagen × Preisansatz

Die Preise werden nach Wageneingang (Debitorencode Ankunftszug) und Grundgebühr (Debitorencode Abgangszug) getrennt dem jeweiligen EVU verrechnet.

2.3.2 Formationsgruppen

Preisansatz	Preis in CHF
Formationsgruppe ab 2. Gruppe	100.00

Beschreibung

Formationsgruppen sind bestellte und im Planungssystem (NeTS) geplante Gruppenbildungen für Güterzüge im Rahmen des Verarbeitungsprozesses «Wagendurchlauf Rangierbahnhof».

Die erste Gruppe jedes Zuges ist in der Grundgebühr enthalten. Für jede weitere geplante Formationsgruppe wird die Leistung pro bestellten Verkehrstag verrechnet.

Formationsgruppen lösen Vorhaltekosten bei Personal, Triebfahrzeugen und Gleisanlagen aus. Deshalb basiert die Verrechnung auf den durch das EVU bestellten Planmengen.



Ausführende Bestimmungen

Die Leistung beinhaltet die notwendigen Rangierungen der ISB zum Zusammenstellen der Formationsgruppen zu einem Abgangszug.

Erhält ein Güterzug eine Umleitungszugnummer (z. B. bei Bauarbeiten) werden nur die geplanten Formationsgruppen des Stammzuges verrechnet.

Wagen oder Wagengruppen mit Beförderungsbeschränkungen gemäss Ziffer 2.3.3 gelten nicht als Formationsgruppen.

Berechnung

Anzahl geplante Gruppen je Zug × geplante Verkehrstage × Preisansatz.

Die erste Gruppe je Zug wird nicht verrechnet.

2.3.3 Zuschlag für Wagen mit Beförderungsbeschränkungen

Preisansatz	Preis in CHF
Zuschlag Beförderungsbeschränkungen	9.50/Wagen

Beschreibung

Wagen mit Beförderungsbeschränkungen lösen eine spezielle Behandlung aus. Deshalb wird für diese Wagen zusätzlich zur Grundgebühr gemäss Ziffer 2.3.1 ein Zuschlag erhoben.

Als Beförderungsbeschränkung gelten:

- 7 Abstoss und Ablauf nur mit bedienter Handbremse
- 9 Mit Personen besetzter Wagen (begleitet)
- 15 Ablaufbergverbot
- 16 Abstoss- und Ablaufverbot (drei rote Dreiecke)
- 18 Darf aktive Bremsenrichtungen nicht befahren
- 25 Kesselwagen mit orangem Längsstreifen
- 41 An der Spitze einreihen
- 42 Am Schluss einreihen
- 93 Schlussläufer

Ausführende Bestimmungen

Sind Wagen mit den Codes 15, 16 oder 18 im ankommenden Zug nicht entsprechend den geltenden Vorschriften eingereiht, wird zusätzlich der Zuschlag Sonderrangierung gemäss Ziffer 2.3.4 verrechnet.

Berechnung

Anzahl Wagen × Preisansatz

Die Gebühr wird immer dem EVU des ankommenden Zuges (Debitorencode Ankunftszug) verrechnet.

2.3.4 Zuschlag Sonderrangierungen

Preisansatz	Preis in CHF/Einheit
Zuschlag Sonderrangierungen	70.00/Rangierung

Beschreibung

Bestellt ein EVU die Verarbeitung eines oder mehrerer Wagen ausserhalb des üblichen Verarbeitungsprozesses, wird zusätzlich zur Grundgebühr gemäss Ziffer 2.3.1 der Zuschlag Sonderrangierungen fällig.

Als Sonderrangierungen von Wagen oder Wagengruppen gelten insbesondere:

- Aussetzen von Wagen im Ankunfts- oder Abgangszug inklusive Überstellen ins Zielgleis.
- Behandlung von Wagen ohne Disposition.
- Behandlung von Phasenhüpfer-Wagen.
- Rangierungen von Streckenlokomotiven mit Rangierlok.
- Sonderübergänge (Zwangsanschlüsse) nach besonderen Beförderungsplänen.
- Umstellen innerhalb der Anlagen des Rangierbahnhofs.
- Zustellung bzw. Abholung innerhalb des Rangierbahnhofs.
- usw.

Eine Sonderrangierung beinhaltet alle Rangierfahrten zur Erfüllung eines entsprechenden Rangierauftrages einer EVU, ohne bestellte Unterbrechung. Ein Rangierauftrag beinhaltet eine Rangierung aus einem bestimmten Gleis bzw. für einen bestimmten Zugsteil. Werden aus mehreren Gleisen oder Zügen/Zugteilen Rangierungen bestellt, gelten diese als separate Sonderrangierungen. Die Rangierung gilt als abgeschlossen, wenn die Fahrzeuge wieder dem EVU zur Verfügung stehen. Jede bestellte Sonderrangierung wird unabhängig von der operativen Leistungserbringung als eine einzelne Sonderrangierung verrechnet.

Ausführende Bestimmungen

Das Kuppeln und Entkuppeln der zu rangierenden Wagengruppen ist in der Leistung enthalten.

Sind zu rangierende Fahrzeuge in einem ankommenden Zug nicht gemäss Bestellung eingereicht, wird für das Ausrangieren eine zusätzliche Sonderrangierung verrechnet.

Die Zustellung bzw. Abholung in private Anschlussgleise ab dem Rangierbahnhof können als Serviceleistung gemäss Kapitel 3 bestellt werden.

Die Zustellung bzw. Abholung in die Gleise «magazzini» (Z-Gleise) in Chiasso Smistamento gilt ebenfalls als Sonderrangierung.

Die Behandlung von Wagen ohne Disposition erfolgt nach den folgenden Grundsätzen:

- Das Zerlegen in das Abstellgleis ist in der Grundgebühr enthalten.
- Einsetzen von Wagen aus dem Abstellgleis.
 - Der Zuschlag Sonderrangierung wird pro Einsetzen von Wagen je Abstellgleis verrechnet. Das Ausziehen und die Zerlegung sind in diesem Zuschlag enthalten.
 - Die Abstellgebühren gemäss Ziffer 2.4 sind geschuldet.

Zusätzliche Bestimmungen für das Aussetzen von Wagen:

- Der Zuschlag wird auch für Wagen mit CIS-Codes 15, 16 oder 18 erhoben, die im ankommenden Zug nicht entsprechend den geltenden Vorschriften eingereiht sind.
- Bestellt das EVU nach dem Überstellen ins Zielgleis eine weitere Rangierung (z. B. Zustellung ab Abstellgleis in die Werkstatt) wird der Zuschlag erneut erhoben.
- Kommt diese Leistung bei einem fertig formierten Güterzug nach Abschluss des Verarbeitungsprozesses «Wagendurchlauf Rangierbahnhof» zum Zuge, wird für die betroffenen Wagen die Leistung Grundgebühr gemäss Ziffer 2.3.1 erneut verrechnet.
- Das Wiedervereinen von Zugteilen nach dem Aussetzen von Wagen ist im Rangierauftrag als Leistung inbegriffen.

Sonderrangierungen für Wagen mit Sonderübergängen werden immer demjenigen EVU (Debitorencode Ankunftszug) verrechnet, welches die Wagen in den Rangierbahnhof zuführt.

Bei kurzfristigen Bestellungen besteht kein Anspruch auf eine Sonderrangierung. Bei ausgelasteten Ressourcen oder belegten Anlagen behalten sich die RB-Betreiber vor, die Ausführung abzulehnen oder auf ein anderes Zeitfenster zu verschieben. Es gilt die Reihenfolge des Bestelleingangs.

Berechnung

Anzahl Rangierungen x Preisansatz

Die Sonderrangierungen werden grundsätzlich demjenigen EVU (Debitorencode Ankunftszug) verrechnet, welches den Wagen in den Rangierbahnhof zuführt.

Das Einsetzen von Wagen wird dem abführenden EVU (Debitorencode Abgangszug) verrechnet.

Art. 22 Abs. 1 lit. c NZV

2.4 Abstellen von Eisenbahnfahrzeugen

Preisansätze ISB BLS Netz AG und SOB	Preis in CHF/Einheit
Bahnhöfe der Kategorie A	CHF 0.042/Meter-Stunde
Bahnhöfe der Kategorie B	CHF 0.028/Meter-Stunde
Bahnhöfe der Kategorie C	CHF 0.014/Meter-Stunde

Preisansätze ISB SBB	Preis in CHF/Einheit
Bahnhöfe der Kategorie A	CHF 0.042/Meter-Stunde
Bahnhöfe der Kategorie B	CHF 0.014/Meter-Stunde
Bahnhöfe der Kategorie C	CHF 0.007/Meter-Stunde

Preisansätze ISB HBSAG	Preis in CHF/Einheit
Tagesansatz*	CHF 2.00/Meter-Tag
Monatsansatz**	CHF 20.00/Meter-Monat
Jahresansatz**	CHF 80.00/Meter-Jahr

*Wenn Züge und Fahrzeuge nach Zugsankunft oder vor Zugsabfahrt mehr als zwei Stunden stehen bleiben, wird der ganze Tagesansatz verrechnet.

**Der Monats- und der Jahresansatz kommen nur unter vertraglichen Vereinbarungen zwischen der EVU und der HBSAG zur Anwendung.

Beschreibung (exkl. ISB HBSAG)

Der Preis umfasst die Planung, Absprache und die Nutzung der Abstellanlagen unabhängig des örtlichen Ausbaustandards sowie deren Unterhalt (inklusive Fusswege und Übergänge). Die Preisdifferenzierung erfolgt nach Auslastungsgrad und Landwert der betreffenden Bahnhöfe in drei Kategorien gemäss der Liste im Anhang 2.

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). Je Zug und Verkehrstag werden maximal zwölf Stunden verrechnet. 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. Abstellungen sind nur kostenlos, wenn sie im Rahmen der unterjährigen Fahrplantermine erfolgen. Bezieht ein EVU Leistungen, welche die zugeteilte Menge um einen Toleranzwert von 20 Prozent in den Gleis Metern oder einer Stunde in der Zeitdauer überschreitet, wird ein Preiszuschlag von 100 Prozent auf der ganzen Menge erhoben. Der Zuschlag entfällt, wenn das EVU die Abweichung zur Bestellung spätestens um 17.00 Uhr des Vortages dem OSS per Mail (onestopshop@sbb.ch) meldet.

Die Zuteilung der Abstellkapazitäten erfolgt je Bahnhof nach den Vorgaben der trasse.ch. 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.

Eine Anerkennung der Haftpflicht für Beschädigungen und Vandalismus an Fahrzeugen besteht nicht.

Für Züge und Wagen, die sich im Verarbeitungsprozess eines RB befinden, werden die Gebühren für die Wagengrundgebühr gemäss der Ziffer 2.3.1 erhoben. Der Aufenthalt ist in den Grundgebühren bereits enthalten. Der Verarbeitungsprozess beginnt mit Ankunft des Zuges und dauert bis zur planmässigen Abfahrt des Anschlusszuges ab dem Plangleis. Für Wagen, die nicht planmässig weiter geleitet werden können (z. B. Wagen ohne Disposition) wird die Abstellgebühr verrechnet. Für Züge ohne Verarbeitung (z. B. Lokwechsel) werden auch in einem RB bei einem Aufenthalt von mehr als zwei Stunden Abstellgebühren erhoben.

Für den Be- und Entlad in den Freiverladegleisen werden während max. zehn Stunden keine Abstellgebühren verrechnet. Betrieblich besteht kein generelles Anrecht auf die Nutzung der vollen zehn Stunden. Das Nutzungsrecht bezieht sich auf die zuvor vereinbarten Abstellmeter, Verkehrstage und die Zeitdauer.

Beschreibung ISB HBSAG

Der Preis umfasst das Abstellen aller Fahrzeuge und Züge, 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. Für das Abstellen von Zügen wird die maximale Zuglänge im Rahmen der zugeteilten Menge der Grundleistung verrechnet.

Eine Anerkennung der Haftpflicht für Beschädigungen und Vandalismus an Fahrzeugen besteht nicht.

Für den Be- und Entlad in den Verladegleisen werden durch die HBSAG keine Abstellgebühren verrechnet.

Die Zusatzleistung Abstellen von Eisenbahnfahrzeugen muss mit der ISB HBSAG separat vereinbart werden. RID-Gefahrgüter dürfen bei entsprechender Bewilligung auf der Infrastruktur der HBSAG abgestellt werden.

Verrechnungsgrundsätze

Die Gebühren werden dem ankommenden Zug belastet. Für neu formierte Züge ohne Ankunft werden die Gebühren dem abgehenden Zug belastet.

Die Verrechnung im Störfall ist in Ziffer 4.4 beschrieben.

Berechnung

Meter x Stunden x bahnhofspezifischer Preisansatz (exkl. ISB HBSAG)

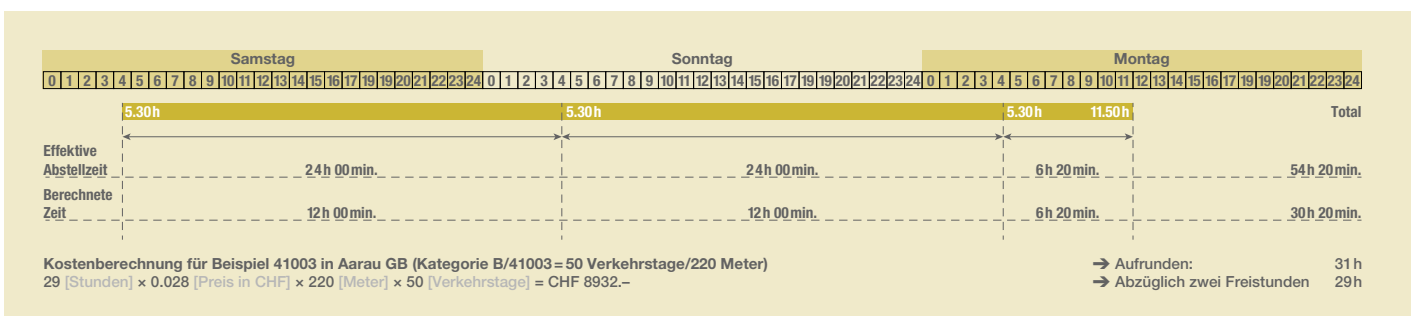
Meter x entsprechender Ansatz je Tag/Monat/Jahr (ISB HBSAG)

Für die Berechnung der Kosten werden die ersten zwei Stunden von der gesamten Abstelldauer abgezogen.

Angebrochene Stunden werden auf die nächste Stunde aufgerundet.

Verrechnet wird die auf ganze Meter aufgerundete Länge über Puffer (aller Fahrzeuge).

Berechnungsbeispiel (exkl. ISB HSBAG)



Art. 22 Abs. 1 lit. e NZV

2.5 Wasser

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

Beschreibung

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

Menge in m³ oder Anzahl Fahrzeuge × entsprechender Preisansatz

Art. 22 Abs. 1 lit. e NZV

2.6 Versorgung mit Strom bei Zusatzleistungen

Formel

$$\text{Strompreis} \times \text{Netzlastfaktor Energie} \times \text{Energieverbrauch}$$

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

2.6.1 Strompreis ab Fahrdraht

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

2.6.2 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.

Netzlastfaktoren	Faktor
Normaltarif (zwischen 9.00 und 15.59 Uhr sowie zwischen 19.00 und 21.59 Uhr)	1,0
HVZ (Montag bis Freitag zwischen 6.00 und 8.59 Uhr sowie zwischen 16.00 und 18.59 Uhr)	1,2
Nachttarif (zwischen 22.00 und 5.59 Uhr)	0,6
An Samstagen, Sonntagen und allgemeinen Feiertagen * gibt es keine HVZ, der Normaltarif gilt zwischen 6.00 und 21.59 Uhr.	

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

Für die Erhebung des Netzlastfaktors ist entscheidend, zu welchem Zeitpunkt der Strom bezogen wird. Bei Energiebezug ab Fahrdrabt (Messung) gilt als Messpunkt der Zeitstempel der Messdaten des Stromzählers.

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

2.6.3.1 Messung

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

Fällt ein Triebfahrzeug aus der Ist-Verrechnung der Grundleistung (siehe Ziffer 1.5), erfolgt die Abrechnung nach den Pauschalwerten gem. Ziffer 2.6.3.2.

Für die Verrechnung des Bahnstroms für Zusatzleistungen können die EVU zwischen den gemessenen Werten nach Ziffer 2.6.3.1 und den Pauschalwerten nach Ziffer 2.6.3.2 wählen. Die EVU verpflichten sich, die gewählte Methode für ein gesamtes Kalenderjahr beizubehalten.

Berechnung

Strompreis \times Netzlastfaktor \times kWh

2.6.3.2 Pauschalwerte

Verzichtet das EVU auf die Installation und Kalibrierung von Energiemesssystemen für die Messung des Stromverbrauchs auf den Fahrzeugen oder auf die Verrechnung nach Ziffer 2.6.3.1 erfolgt die Abrechnung nach Pauschalwerten.

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 mit plausiblen Verbrauchsnachweis für Klimatisieren nach Tarifzeiten	0.11/kWh
Verbrauch nicht gemessen auf Triebfahrzeug ohne plausiblen Verbrauchsnachweis für Klimatisieren	1.98/Fahrzeug oder Triebfahrzeugelement und ½ Stunde
Verbrauch nicht gemessen auf Triebfahrzeug für Rangieren (Ziffer 2.2)	1.02/Anzahl Rangierungen pro Zug

Beschreibung

Versorgung von Fahrzeugen oder Triebfahrzeugelementen mit Strom ab Fahrleitung für alle Leistungen, welche nicht durch die Grundleistungen gem. Ziffer 1.5 abgedeckt sind (z. B. Rangierfahrten, Klimatisieren usw.).

Für die Verrechnung des Bahnstroms für Zusatzleistungen können die EVU zwischen den gemessenen Werten nach Ziffer 2.6.3.1 und den Pauschalwerten nach Ziffer 2.6.3.2 wählen.

Die EVU verpflichten sich, die gewählte Methode für ein gesamtes Kalenderjahr beizubehalten.

Berechnung

Mit plausiblen Verbrauchsnachweis für Klimatisieren:

Strompreis × Netzlastfaktor × kWh

Ohne plausiblen Verbrauchsnachweis:

- Für Klimatisieren:
Preisansatz × Netzlastfaktor × Anzahl Fahrzeuge/Triebfahrzeugelemente und ½ Stunde
- Rangieren:
Preisansatz × Netzlastfaktor × Anzahl Rangierung pro Zug

2.6.4 Strompreis bei Bezug ab Vorheizanlage

Preisansätze	Preis in CHF/Einheit
Verbrauch gemäss plausiblen Verbrauchsnachweis	0.12/kWh
Verbrauch ohne plausiblen Verbrauchsnachweis	2.17/Fahrzeug oder Triebfahrzeugelement und ½ Stunde

Beschreibung

Versorgung von Fahrzeugen oder Triebfahrzeugelementen mit Strom ab Steckdosen mit einer Spannung von 1000 V (elektrische Zugvorheizanlage) für die Klimatisierung.

Die Bestimmungen zum Netzlastfaktor gemäss Ziff. 2.6.2 gelten sinngemäss.

Die Preise verstehen sich ohne Mitwirkung von Personal der ISB.

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:
 Strompreis × Netzlastfaktor × kWh

Ohne plausiblen Verbrauchsnachweis:
 Preisansatz × Netzlastfaktor × Anzahl Fahrzeuge/Triebfahrzeugelemente und ½ Stunde



Art. 22 Abs. 1 lit. h NZV
 Art. 6 NZV-BAV
 Anhang 4 NZV-BAV

2.7 Nutzung der Strecke ausserhalb der Strecken-/ Bahnhofsöffnungszeiten

Preisansatz	Preis in CHF
Je ausserordentlich besetzten Bahnhof/Fernsteuerbereich BZ und je angebrochene Stunde und Mitarbeiter	112.00

Beschreibung

Während den veröffentlichten Streckenöffnungszeiten können die Strecken und/oder Bahnhöfe befahren werden. Jeder Bahnhof in den bezeichneten Strecken kann auch Start- oder Zielbahnhof sein. Für diese Leistungen werden unabhängig der technischen Ausrüstung der Bahnhöfe keine zusätzlichen Kosten berechnet.

Befahren ausserhalb der Öffnungszeiten:

Wenn die Machbarkeit gegeben ist, kann eine Strecke auch ausserhalb der Öffnungszeiten befahren werden. Für das Befahren einer Strecke ausserhalb der veröffentlichten Streckenöffnungszeiten wird neben dem Trassenpreis ein Zuschlag für die ausserordentlichen Bahnhofbesetzungen pro zu besetzendem Bahnhof/Fernsteuerbereich berechnet.

Tätigkeiten in einem Bahnhof ausserhalb der Öffnungszeiten:

Die Streckenöffnungszeiten gem. NZV-BAV gelten in Bahnhöfen für die geplante, fahrplanmässige Start-, Ankunfts- oder Durchfahrtszeit im bzw. beim Ein- und Austritt in den Streckenabschnitt. Werden weitere Anlagen und/oder Leistungen in einem Bahnhof in Anspruch genommen (z. B. Ablaufberg im Rangierbahnhof, Bedienung von Weichen ausserhalb des ferngesteuerten Bereichs, u. a.), werden diese Aufwände zusätzlich gem. Preisansatz in Rechnung gestellt, sofern die nötigen Ressourcen vorhanden sind und die Zusage der ISB vorliegt.

Berechnung

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

Massgebend ist die Start- oder Eintrittszeit in den Streckenabschnitt. Für das EVU wird die günstigere Berechnungsart gewählt.

Pro angefangene Stunde wird der Stundenpreis mit den aus technischen Gründen besetzten Dienststellen multipliziert (mehrere Stellwerke pro Dienststelle = eine Dienststelle).

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

Art. 22 Abs. 1 lit. f NZV

2.8 Benutzung von Gleis- oder Strassenwaagen

Preisansatz	Preis in CHF
Je Abwägung	10.00

Beschreibung

Abwägung von Fahrzeugen und Wagen auf Gleis- und Strassenwaagen.

Die Preise verstehen sich ohne Mitwirkung von Personal der ISB. Personal der ISB kann nur zur Verfügung gestellt werden, wenn dies betrieblich machbar ist. Die Verrechnung erfolgt in diesem Fall als Serviceleistung.

Berechnung

Anzahl Abwägungen × Preisansatz

Art. 22 Abs. 1 lit. f NZV

2.9 Kranbenutzung

Preisansatz	Preis in CHF/Einheit
Kranbenutzung	20.00/angebrochene ¼-Stunde

Beschreibung

Benutzung von Krananlagen (Verladeanlagen).

Die Preise verstehen sich ohne Mitwirkung von Personal der ISB. Personal der ISB kann nur zur Verfügung gestellt werden, wenn dies betrieblich machbar ist. Die Verrechnung erfolgt in diesem Fall als Serviceleistung.

Berechnung

Anzahl ¼ Stunden × Preisansatz

Art. 22 Abs. 1 lit. e NZV

2.10 Benutzung von Vorbremsanlagen

Preisansätze	Preis in CHF/Einheit
Benutzung der Vorbremsanlagen der ISB SBB	0.15/Wagen
Benutzung der Vorbremsanlagen der ISB HBSAG	0.60/Wagen

Beschreibung

Benutzung von Vorbremsanlagen.

Die Preise verstehen sich ohne Mitwirkung von Personal der ISB. Personal der ISB kann nur zur Verfügung gestellt werden, wenn dies betrieblich machbar ist. Die Verrechnung erfolgt in diesem Fall als Serviceleistung.

Für die Benützung der Vorbremsanlagen der ISB HBSAG gelten spezielle Vereinbarungen.

Berechnung

Anzahl Wagen x Preisansatz



Art. 22 Abs. 1 lit. a NZV

2.11 Trassenoptionen

Preisansätze	Preis in CHF/Einheit
Preis pro Verkehrstag und Fahrplanperiode	4000.00
Im grenzüberschreitenden Verkehr in Basel, Buchs SG, Genève, Schaffhausen, St. Margrethen und Vallorbe: Preis pro Verkehrstag und Fahrplanjahr	kostenlos

Beschreibung

Trassenoptionen können für regelmässige und im Fahrplan programmierte Leistungen bestellt werden. Als Grundlage dazu dienen die Verkehrsperioden (VP). Für bestellte Trassenoptionen, welche später als einen Monat nach der definitiven Trassenzuteilung abbestellt werden, sind die Optionsgebühren geschuldet.

Es können auch unterjährig eingeführte Trassen mit Optionen belegt werden, sofern es sich ab dem Zeitpunkt der Einführung ebenfalls um regelmässige, im Fahrplan programmierte Trassen handelt. Die Preise dafür sind dieselben wie für ganzjährige Optionen.

Die Option verfällt um 17.00 Uhr am Vortag der Ausführung, sofern die Trasse vom Kunden nicht definitiv bestellt wurde.

Eine Trassenoption wird entzogen, wenn für den gleichen Zeitraum eine definitive Bestellung eines anderen EVU vorliegt und die Optionsnehmerin die Option nicht in eine Bestellung umwandelt. Falls die Option innerhalb der zurückliegenden 60 Kalendertage (frühestens ab dem ersten geplanten Verkehrstag nach Fahrplanwechsel) nicht mindestens zu 50 Prozent der Verkehrstage genutzt wurde, wird die Optionsgebühr nicht rückerstattet. Andernfalls wird die Optionsgebühr anteilmässig rückerstattet.

Die Sonderregelung im grenzüberschreitenden Verkehr als Anschluss zu Trassenoptionen der Nachbarnetze ist für die folgenden Strecken anwendbar:

- Basel Bad Grenze–Basel SBB RB bzw. PB
- Basel St. Johann Grenze–Basel SBB RB bzw. PB
- Buchs SG Landesgrenze (LGCL)–Buchs SG
- La Plaine Grenze–Genève La Praille bzw. Genève
- Schaffhausen Nord bzw. Süd–Schaffhausen GB
- St. Margrethen Landesgrenze (SMLG)–St. Margrethen
- Vallorbe Grenze–Vallorbe

bzw. umgekehrt.

Berechnungsbeispiele

Verkehrstag(e)	Verkehrsperiode (VP)	Preis in CHF
Montag	11	4 000.00
Montag bis Freitag	15	20 000.00
Mittwoch bis Donnerstag	34	8 000.00

Berechnung

Anzahl Verkehrstage × Preis Trassenoption

Art. 22 Abs. 1 lit. j NZV

2.12 Anzeigegeräte für die Kundeninformation (über dem Grundstandard)

Preisansätze	Preis in CHF/Einheit
Perron- oder Zugangsanzeiger TFT 75"/79"/96"	9550.00/Gerät und Jahr bei der ISB SBB
Ankunfts-, Abfahrts- oder Betriebslagemonitor TFT 43"	7375.00/Gerät und Jahr bei der ISB SBB

Beschreibung

Diese Zusatzleistung kann einzig bei SBB Infrastruktur bestellt werden.

Für die Kundeninformation am Bahnhof besteht ein Grundstandard, welcher vom Bund finanziert wird. Im Grundstandard enthalten sind neben dem Standard an Ausgabegeräten in Bahnhöfen auch die IT-Basisplattform, die Informationsaufbereitung sowie die Ausgabesteuerung.

Es steht den an SBB-Bahnhöfen verkehrenden EVU frei, darüber hinaus zusätzliche Ausgabegeräte zu beziehen. Die Ausgabegeräte bleiben im Eigentum von SBB Infrastruktur und sind gemäss den CI-Vorgaben (Corporate Identity) der SBB gestaltet.

Der jährliche Preis pro Gerät beinhaltet folgende Leistungen:

- Betrieb des Geräts 7 × 24 h
- Gerät und Installation
- Stromkosten
- Anbindung ans Datennetz
- präventive und korrektive Instandhaltung
- Reparaturen
- Funktionskontrollen vor Ort
- Innen- und Aussenreinigung
- Life Cycle Management, Service Management
- Abschreibungen

Details zu den Informationsinhalten und den Layouts der Displays sind dem Dokument I-B 80105 «Dynamische Kundeninformation am Bahnhof» sowie dem Dokument I-50010 «Ausrüstungsstandards und Bestellwesen Ausgabegeräte Kundeninformation am Bahnhof» zu entnehmen.

Durchschnittliche Lebensdauer der Geräte	Jahre
Perron- oder Zugangsanzeiger TFT 75"/79"/96"	10
Ankunfts-, Abfahrts- oder Betriebslagemonitor TFT 43"	10

Erfolgt eine Bestellung für ein zusätzliches Anzeigegerät, verpflichtet sich die Bestellerin, die jährlichen Kosten bis zum Lebensende des Gerätes zu bezahlen. Die Zusatzleistung muss nicht jährlich neu bestellt werden. Es erfolgt eine Meldung an die Bestellerin, sobald das Gerät das Lebensende erreicht hat.

Für Anfragen bezüglich dieser Zusatzleistungen und des Grundstandards Kundeninformation sowie der Bestellungen schreiben Sie bitte an tc@sbb.ch.

Berechnung

Anzahl Geräte × entsprechender Preisansatz

Art. 22 Abs. 1 lit. k NZV

2.13 Videoüberwachung der Perronkanten (Zugabfertigung)

Preisansatz	Preis in CHF
Videoanlage zur Überwachung der Perronkanten	CHF 2370.00/Kamera
Workstation zur Anzeige und Bearbeitung von Videodaten	CHF 2142.00/Workstation

Beschreibung

Videoanlage zur Überwachung der Perronkanten:

Die Zugabfertigungsanlagen dienen als Arbeitshilfen für Zugbegleiterinnen und -begleiter des Fernverkehrs zur Verbesserung der Betriebsabwicklung, insbesondere zur Videoüberwachung der Perronkanten.

Workstation für die Anzeige der Videobilder (Option):

Für die Anzeige der Videobilder auf einem Bildschirm wird eine Workstation benötigt. Diese Option wird beim Einsatz der Zugabfertigung benötigt, damit den Zugbegleiterinnen und -begleiter die Livevideobilder auf den Bildschirmen beim Perronanschlusskasten angezeigt werden können.

Ausführende Bestimmungen

Die Investitionen für eine Videoüberwachungsanlage tragen die ISB und die EVU gemeinsam. Die ISB trägt die Kosten für die gesamte Hardware. Dem EVU werden die Projektierungskosten sowie die Baukosten in Rechnung gestellt. Die Baukosten beinhalten das Engineering, die Planung, den Bau, die Verkabelung sowie das Verbrauchsmaterial.

Für den Betrieb der Videoüberwachung und/oder der Workstation für die Anzeige der Videobilder (Option) beziehen die EVU einen Video-Service. Der jährlich wiederkehrenden Servicepreis umfasst folgende Leistungen:

- Betriebskosten (Kameras, Speicher, Datentransport, Datensicherung, Abschreibungen usw.)
- Wartungs-, Inspektions- und Instandsetzungskosten (Software Update, Wartung, Fehlerbehebung usw.)
- Permanente Überwachung der Anlagen und des Netzes
- Technischer Support
- Datenauslagerung

Berechnung

Anzahl Geräte × Preisansatz

2.14 Planungs- und Sonderaufgaben

Preisansätze	Preis in CHF/Einheit
Aussergewöhnliche Sendungen Planungsaufwand für aussergewöhnliche Sendungen	425.00/Beförderungsnummer
Zusätzlicher Aufwand bei Lademassüberschreitungen Aufwand Infrastruktur Betrieb	112.00/angebrochene Stunde
Aufwand Infrastruktur Anlagen und Technologie (Bauplanung)	80.00/angebrochene Stunde
Aufwand Infrastruktur für Trassenplanung und Anordnung	106.00/angebrochene Stunde

Beschreibung

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 angezeigt werden. Diese Kosten fallen unabhängig von einer späteren Zuganordnung 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 Zuganordnung bzw. Ausführung an.

Infrastruktur Betrieb

Aufwand für die Erarbeitung der Beförderungsbestimmungen.

Infrastruktur Anlagen und Technologie

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 Iststunden nach Stundensätzen verrechnet.



FC 3

Gleis
3



47
2

3

Serviceleistungen

Art. 23 NZV Serviceleistungen gehören nicht zum Netzzugang und umfassen z. B. Distributionsleistungen im Personenverkehr, Handling von Reisegepäck, Nachbearbeitung von Störungsinterventionen bei nicht betriebsbehindernden Mängeln, Fahrzeugreinigung, Lok an-/abhängen, entwerten von durch die ISB oder die EVU gekauften Strom-Herkunftsnachweisen, Trassenstudien, Bezug von Vorschriften usw.

Die Infrastrukturen der SBB, BLS Netz AG und SOB bieten im Rahmen der zur Verfügung stehenden Möglichkeiten und vorhandenen Ressourcen verschiedene Serviceleistungen an.

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

SBB CFF FFS

SBB AG
Infrastruktur – Fahrplan und Netzdesign
Trassennutzung
Hilfikerstrasse 3
3000 Bern 65
E-Mail: onestopshop@sbb.ch

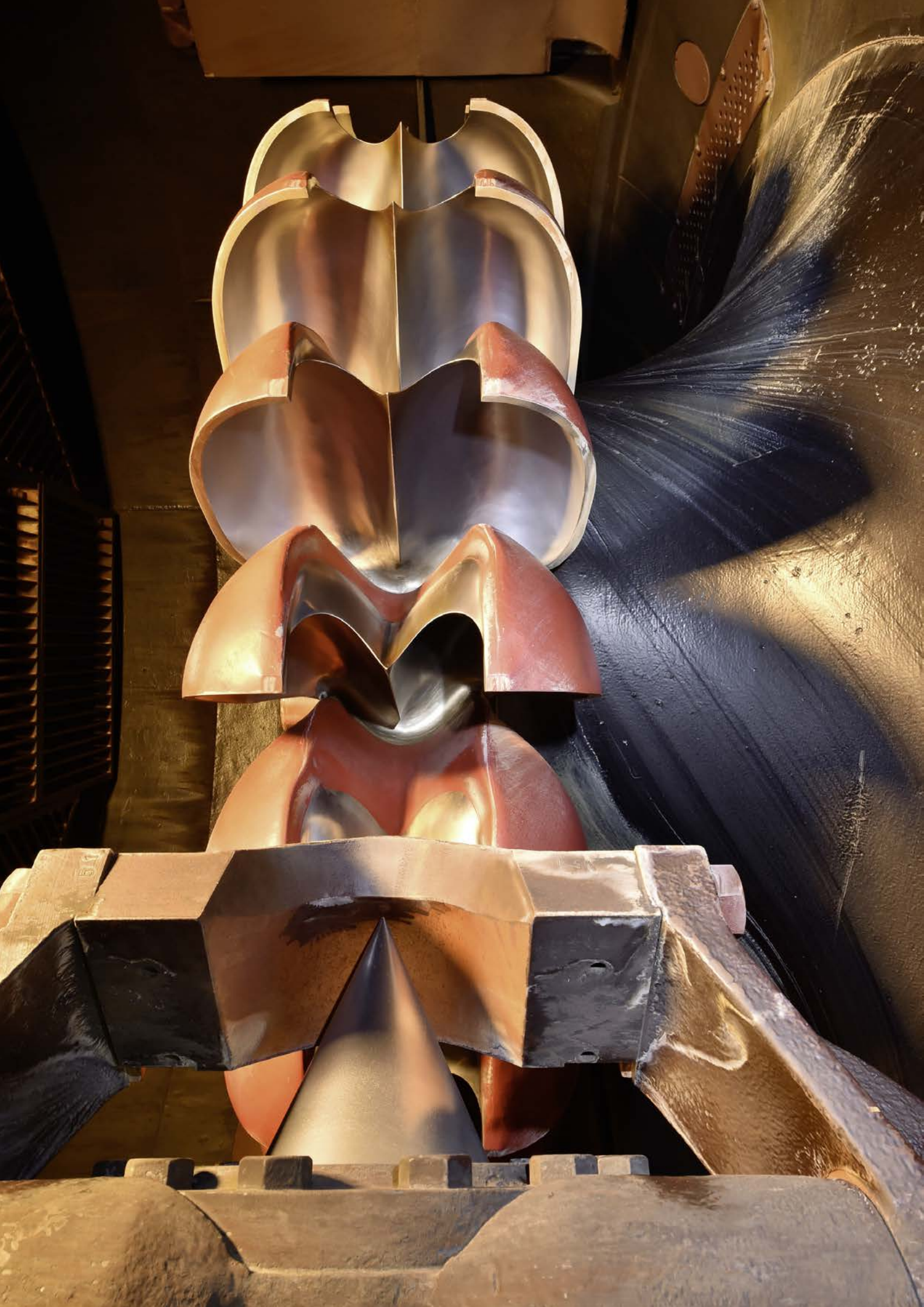
bls

BLS Netz AG
Trassenverkauf
Bahnhofstrasse 12
3700 Spiez
E-Mail: netzzugang@bls.ch

SÜDOSTBAHN

Schweizerische Südostbahn AG
Infrastruktur – Betrieb
Bahnhofplatz 7
CH-9100 Herisau
Telefon: +41 (0)58 580 76 15
E-Mail: planung@sob.ch

Serviceleistungen können vom EVU zu frei aushandelbaren Preisen auch bei anderen Unternehmen als der ISB eingekauft werden.



4

Verrechnungs- grundsätze

4.1 Verbindlichkeit/Haftung

Für EVU, die eine Netzzugangsvereinbarung abgeschlossen haben, ist der LK 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 LK 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 LK.

Bei Abweichungen zwischen den verschiedenen Sprachversionen des LK ist der deutsche Text massgebend.

Wo nichts anderes erwähnt ist, werden für die Infrastrukturen BLS Netz AG, SOB, STB und HBSAG die Preisansätze der Infrastruktur SBB verwendet.

4.2 Rechnungsstellung

Die Rechnungen werden auf ganze Rappen (nach Addition der Preiskomponenten) je Zug gerundet. Ohne spezielle Abmachung werden die Rechnungen in CHF berechnet und ausgestellt. Ein EVU kann mit den ISB SBB und STB vereinbaren, dass die Rechnungsstellung in Euro (EUR) erfolgt. Das EVU verpflichtet sich in diesem Fall, diese Regelung für ein ganzes Kalenderjahr beizubehalten. Das Datum der Rechnungsstellung ist massgebend für den Umrechnungskurs. Die ISB BLS Netz AG, SOB und HBSAG stellen ihre Leistungen ausschliesslich in CHF in Rechnung.

4.3 Ermittlung der Bruttotonnen/ fehlende Datenlieferung

4.3.1 Durchschnittliches Gewicht pro angebotenen Sitzplatz

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

4.3.2 Fehlende Datenlieferung betreffend Zugdaten

Bei fehlenden Angaben vonseiten des EVU werden die nachstehend in der Spalte «Standardwerte» aufgeführten Ansätze für die Berechnung des Trassenpreises angewendet:

Zuggattung I-Prix	Standardwerte			
	Nettotonnen	Bruttotonnen	Sitzplätze	Energiecode
1 InterCity/EuroCity		590	750	Z
2 Schnellzug/InterRegio		490	500	Z
3 Regionalzug		240	350	Z
4 S-Bahn		295	750	Z
5 RegioExpress		490	500	Z
6 Güterzug	500	1050		Z
8 Traktorgüterzug	100	300		Z
9 Lokzug		200		Z
10 Leermaterialzüge des Personenverkehrs		350		Z

- Mit der Anwendung des Energiecodes «Z» wird der differenzierte Energiepreis für Fahrzeuge ohne Rekuperationsbremsen verrechnet.
- Für die Berechnung des Basispreis Verschleiss wird ein fiktiver Fahrtyp mit oben stehenden Angaben erstellt. Die Bepreisung ist in Ziffer 1.1.3.1 beschrieben.

4.4 Verrechnung im Störfall

Die Leistungen Stornierungsentgelt (Ziffer 1.3), Trassenänderung (Ziffer 2.1) sowie Abstellen von Eisenbahnfahrzeugen (Ziffer 2.4) werden im Störfall bei folgenden Ereignissen verrechnet:

- Alle Ereignisse auf dem Netz ausländischer ISB (z. B. Streckenunterbrüche, Streik, Unfall, Weigerung von Zügen, technische Störungen an Eisenbahnfahrzeugen usw).

Bei jeglichen Ereignissen auf dem Netz einer schweizerischen ISB werden die Leistungen Stornierungsentgelt (Ziff. 1.3.), Trassenänderung (Ziff. 2.1.) sowie Abstellen von Eisenbahnfahrzeugen (Ziff. 2.4.) nicht verrechnet.

Mit Eintrag im RCS-Alea durch die betreffende ISB gilt eine Störung als beendet. Die obengenannten Leistungen im Zusammenhang mit einer Störung werden nach Ablauf von sechs Stunden nach diesem Eintrag wieder gemäss den entsprechenden Ziffern im LK verrechnet.

Als Störung gilt jede Beeinträchtigung des Schienenverkehrs, welche nebst dem Disponieren noch zusätzliche Massnahmen auslöst (z. B. Alarmierung, Anordnung/Ausfall, Umleitung usw.). Die Quelle einer Störung ist ein Ereignis (Auslöser, welcher zu einer Störung führt und die Bewältigung [vor Ort] erfordert).

Bei Ereignissen grösseren Ausmasses können die ISB von den Verrechnungsgrundsätzen abweichen. Den EVU wird fallweise das Vorgehen kommuniziert.

4.5 Preisberechnungsbeispiele

Im Internet steht ein kostenloses Preisberechnungstool zur Verfügung.
Sie finden es unter www.onestopshop.ch → Leistungen & Preise → Preisberechnung

Die im Preisberechnungstool generierten Preisangaben sind ohne Gewähr.





Glossar

Abkürzungsverzeichnis und Begriffsdefinitionen

Abkürzung/Begriff	Definition
AGB-ISB	Allgemeine Geschäftsbedingungen der Eisenbahninfrastruktur
Akm	Angebotskilometer. Anzahl angebotene Sitzplätze multipliziert mit den Trkm. Masseinheit für die Berechnung des Deckungsbeitrages im nicht konzessionierten Personenverkehr.
BAV	Bundesamt für Verkehr, 3003 Bern
Btkm	Bruttotonnenkilometer; Masseinheit für die Verkehrsleistung. Ein Bruttotonnenkilometer entspricht der Beförderung einer Bruttotonne (Gesamtgewicht des Zuges inklusive Wagen und Lok) über eine Entfernung von einem Kilometer.
BZ	Betriebszentrale. In der BZ werden alle für die Bahnproduktion notwendigen betrieblichen, technischen und administrativen Bereiche zusammengeführt. Die operative Betriebsführung in der BZ basiert auf der Zusammenlegung von Disposition, Operation und Kundeninformation. Standorte: Lausanne (BZ West), Olten (BZ Mitte), Pollegio (BZ Süd), Zürich Flughafen (BZ Ost), Spiez (BZ BLS), Herisau (BZ SOB)
CHF	Schweizer Franken
Definitive Trassenzuteilung	Die definitive Trassenzuteilung ist gegeben, sobald das EVU eine schriftliche Bestätigung der Zuteilung der bestellten Trasse erhält.
ETCS	European Train Control System. Europäisch interoperables Zugsicherungssystem.
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Fahrttyp	Der Fahrttyp ist ein Gruppierungselement für mehrere Fahrzeugtypen, die sich hinsichtlich ihrer physikalischen Eigenschaften nicht unterscheiden. Fahrttypen werden nur von der Infrastruktur vergeben.
Fahrzeugtyp	Der Fahrzeugtyp beschreibt die Art des Fahrzeuges.
FDV	Fahrdienstvorschriften
Grenzkosten	Kosten der ISB, welche direkt durch die gefahrenen Trassen- und Bruttotonnenkilometer ausgelöst werden.
Hauptgleiskilometer	Umfasst alle Gleisabschnitte, die im Regelbetrieb vom Personen- und Güterverkehr genutzt werden.
HBSAG	Hafenbahn Schweiz AG; Strecken Basel Bad Rbf–Basel KI. Hafen und Basel SBB RB–Birsfelden Hafen. Durch SBB Infrastruktur betriebene und abgerechnete Strecken.
I-Prix	Applikation zur Verrechnung der Infrastrukturbenützung
ISB	Infrastrukturbetreiberin
konzessionierter Personenverkehr	Regelmässige und gewerbsmässige Personenbeförderung auf Eisenbahnen (...) und anderen spurgeführten Transportmitteln (vgl. Art. 1 Abs. 2 Bundesgesetz über die Personenbeförderung [PBG]).
KPFV	Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (SR 742.120)
kWh	Kilowattstunde
LK	Leistungskatalog Infrastruktur
MWST	Mehrwertsteuer
nicht konzessionierter Personenverkehr	Verkehre, die nicht unter das Personenbeförderungsregal fallen wie z. B. Güterverkehr und Ausflugsfahrten/Dampffahrten (vgl. Art. 8 Verordnung über die Personenbeförderung [VPB]).
NNK/NNP	Netznutzungskonzept gemäss Art. 19 ff KPFV Netznutzungsplan gemäss Art. 9a ff NZV

Abkürzung/Begriff	Definition
NZV	Netzzugangsverordnung (SR 742.122)
NZV-BAV	Verordnung des BAV zur Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (SR 745.122.4)
PBG	Bundesgesetz über die Personenbeförderung (SR 745.1)
Regeltrasse	Eine Regeltrasse ist eine im Jahresfahrplan eingeplante Trasse mit einer definierten Verkehrsperiode.
RPV	Regionaler Personenverkehr
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
STB	Sensetalbahn, Strecke Flamatt–Laupen. Durch SBB Infrastruktur betriebene und abgerechnete Strecke.
SOB	Schweizerische Südostbahn AG
SOLL-Fahrplan	Fahrplan der definitiv zugeteilten Trasse
SWDB	Silent Wagon Database – Datenbank des BAV mit lärmsanierten Eisenbahnfahrzeugen die Anspruch auf einen Lärmbonus gemäss Ziffer. 1.2.3 haben.
Trasse	Eine Trasse ist der zur Verfügung stehende örtlich und zeitlich definierte Fahrweg.
Trassenkilometer	Masseinheit. Ein Trassenkilometer entspricht der Benutzung der Schieneninfrastruktur durch einen Zug über eine Entfernung von einem Kilometer.
Trassenoption	Die Trassenoption sichert ein Vorrecht auf eine bestimmte Trasse. Will ein anders EVU eine mit einer Option belegten Trasse definitiv bestellen, muss die Optionsnehmerin die Trasse entweder bestellen oder freigeben.
Trkm	Trassenkilometer
VP	Verkehrsperiode: Festlegung der Tage, an denen der Zug verkehrt.
VPB	Verordnung über die Personenbeförderung (SR 745.11).
Wartezeit	Verwendung bei der Zuteilung der Trassenqualität. Die Wartezeit ergibt sich aus betrieblichen Haltezeiten sowie aus Fahrzeiterhöhungen im SOLL-Fahrplan, zum Beispiel aufgrund Distanz zu vorausfahrenden langsameren Zügen. Allfällige Zeitdifferenzen zwischen einer vom EVU bestellten und der von der ISB zugeordneten Haltezeit gelten nicht als Wartezeit.
Wh	Wattstunde
Zwischenstationen	Bei den Verkehren mit Zwischenstationen handelt es sich um ZubringerW des Güterverkehrs, für die Überführung beladener und leerer Wagen zwischen den sich auf dem schweizerischen Schienennetz befindenden Güterverkehrsstellen und Zugbildungsanlagen in der Fläche oder den Rangierbahnhöfen. Die mitgeführten Wagen müssen zur Sammlung beziehungsweise Verteilung auf mehrere Güterverkehrsstellen vorgesehen sein.



6

Anhänge

Anhang 1 Änderungsverzeichnis

Informationen über geänderte Ziffern im LK 2021 gegenüber dem LK 2020
(Ausgabe V 3.0 vom Juni 2019)

Kapitel	Ziffern
Allgemein	<ul style="list-style-type: none">Diverse kleinere redaktionelle Anpassungen
1. Grundleistungen	<ul style="list-style-type: none">1.1.1.1 (Basispreis Trasse): Preissenkung für die Streckenkategorien A und B1.1.1.3 (Trassenqualität): Senkung Faktor für Kategorien C und D1.1.1.3 (Trassenqualität): Wegfall Sonderregelung GBT und LBT für Kategorien C und D1.2.3 (Lärmbonus Güterverkehr): Präzisierungen und Umsetzung Anpassungen NZV, tieferer Rabatt für Lärmbonustyp 2 (neu CHF 0.016/Achskm statt CHF 0.02/Achskm)1.2.5 (Rabatt traktionsverstärkte Güterzüge): Unbefristete Weiterführung Rabatt1.2.6 (Rabatt für lange Züge): Neuer Rabatt für lange Züge1.3 (Stornierungsentsgelt): Neu auch für Teilstornierungen gültig1.5.3.1 (Messung Grundleistung): Präzisierung Aktualisierungsrythmus Ersatzwerte (halbjährliche Aktualisierung und Anpassung)1.5.3.2 (Pauschale Ansätze Grundleistung): Bis 31.12.2022 befristete Übergangsregelung für Triebfahrzeuge, für welche per 1.1.2020 ein Ersatz bestellt ist (Verzicht auf Verrechnung Zuschlag von 25 %)
2. Zusatzleistungen	<ul style="list-style-type: none">2.1 (Trassenänderung): Überarbeitung und Umbenennung (alt: Trassenbearbeitung)2.15 (Bezug Vorschriften): Neu als Serviceleistung statt Zusatzleistung da in NZV nicht aufgeführt2.16 (Trassenstudien): Neu als Serviceleistung statt Zusatzleistung da in NZV nicht aufgeführt2.17 (Stellungnahmen zu SiBe): Wegfall Leistung, da in NZV nicht aufgeführt2.18 (Mahngebühren): Wegfall Leistung, da in NZV nicht aufgeführt
3. Serviceleistungen	<ul style="list-style-type: none">Aufnahme neuer Leistungen (Bezug Vorschriften und Trassenstudien)
4. Verrechnungsgrundsätze	<ul style="list-style-type: none">4.4 (Verrechnung im Störfall): Definition Störung und Störungsende (sechs Stunden nach Eintrag im RCS-Alea durch die entsprechende ISB)
5. Glossar	<ul style="list-style-type: none">Aufnahme neuer Begriffe (BZ), Löschen von Begriffen (BLS [BLS im ganzen Dokument als BLS Netz AG ausgeschrieben], ZSW)
6. Anhänge	<ul style="list-style-type: none">keine Änderungen

Anhang 2

Bahnhofliste für ZL Abstellen von Eisenbahnfahrzeugen

A			
Aarau	B	Buchs-Dällikon	B
Aarau GB	B	Bülach	B
Aarberg	B	Burgdorf	B
Aarburg-Oftringen	B	Bussigny	A
Affoltern am Albis	B	Busswil	B
Aigle	B	C	
Arnegg	B	Cham	A
Arth-Goldau	B	Chiasso	A
Au ZH	B	Chiasso Smistamento	A
		Chur	A
B		D	
Baden	B	Däniken	B
Basel SBB	A	Däniken RB	B
Basel SBB GB	A	Delémont	A
Basel SBB RB	A	Dielsdorf	B
Basel St. Johann	A	Dietikon	A
Bassersdorf	B	Dottikon-USA	A
Beinwil am See	B	Dübendorf	A
Bellinzona	A	E	
Bellinzona S. Paolo	A	Effretikon	B
Bern	A	Egerkingen	B
Bern Bümpliz-Nord	B	Einsiedeln	B
Bern JKLM	A	Embrach	B
Bern Weyeremannshaus	A	Emmenbrücke	B
Biasca	A	Erstfeld	A
Biberbrugg	B	Etzwilen	B
Biberist BLS	B	F	
Biel/Bienne	A	Frauenfeld	B
Biel/Bienne RB	A	Fribourg/Freiburg	B
Bilten	B	Frutigen	A
Birmensdorf Industrie	B	G	
Bischofszell Nord	B	Genève	A
Bodio	B	Genève La Praille	A
Brig	A	Genève-Aéroport	A
Brig RB	A		
Brugg AG	A		
Buchs SG	A		
Buchs SG RB	A		

Genève Voie-Creuse	A
Gerlafingen	A
Gisikon-Root	B
Gland	B
Glarus	B
Glattbrugg	A
Goldach	B
Goppenstein	B
Gossau SG	B
Gümligen	B

H

Herisau	A
Hinwil	B
Horgen	B
Horw	B
Hüntwangen-Wil	B
Huttwil	B

I-J

Immensee	B
Ins	B
Interlaken Ost	A
Interlaken West	B

K

Kaiseraugst	B
Kandersteg	B
Kempthal	B
Killwangen-Spreitenbach	B
Kloten	A
Koblentz	B
Kreuzlingen	B
Kreuzlingen Hafen	B

L

La Chaux-de-Fonds	B
Lachen	B
Landquart	B
Langenthal	A
Langenthal GB	A
Langnau	B

Lausanne	A
Lausanne Triage	A
Lausanne-Sébeillon	A
Lenzburg	B
Locarno	B
Lugano Vedeggio	B
Luzern	A
Lyss	B

M

Mägenwil	B
Martigny	B
Meilen	B
Mendrisio	B
Möhlin	B
Monthey	B
Morges	B
Münchenstein	B
Murten/Morat	A
Muttenz	B

N

Näfels-Mollis	B
Netstal	B
Neuchâtel	B
Neuchâtel-Triage	B
Nieder- und Oberurnen	B
Niederglatt	A
Nyon	B

O

Oberwinterthur	A
Oberwinterthur UA	A
Olten	A
Olten Hammer	A
Olten RB	A
Ostermundigen	B
Otelfingen	B

P

Payerne	B
Pfäffikon SZ	A

Porrentruy	B
Pratteln	B
Puidoux	B

R

Rangierbahnhof Limmattal RBL	A
Rapperswil	A
Regensdorf-Watt	A
Rekingen AG	B
Renens VD	A
Rheinfelden	B
Richterswil	B
Romanshorn	A
Romanshorn GB	A
Romont	B
Rorschach	A
Rothenburg	B
Rothrist	B
Rothrist GB	B
Rotkreuz	A
Rümlang	B
Rüti ZH	B

S

Samstagern	B
Sargans	B
Schaffhausen	B
Schaffhausen GB	B
Schlieren	A
Schönbühl SBB	B
Schwarzenbach SG	B
Schwerzenbach ZH	A
Schwyz	B
Sion	B
Sissach	B
Solothurn	B
Spiez	A
St. Gallen	A
St. Gallen GB	A
St. Gallen Haggen	A
St. Gallen Winkeln	A
St. Margrethen	B

Stäfa	B
Steinhausen	A
St-Maurice	B
St-Triphon	B
Sulgen	B
Sursee	B

T

Tankanlage Rümlang	A
Thalwil	B
Thörishaus Station	B
Thun	B
Thun GB	B
Turgi	B

U-V

Uetikon	B
Uster	B
Uzwil	B
Vallorbe	B
Vernier-Meyrin Cargo	A
Vevey	B
Villeneuve	B

W-Y

Wädenswil	B
Walchwil	A
Waldibrücke	B
Wallisellen	A
Wangen bei Olten	B
Wattwil	B
Weesen	B
Weinfelden	B
Wettingen	B
Wetzikon	B
Wil	B
Winterthur	A
Winterthur GB	A
Winterthur Grüze	A
Winterthur Töss	A
Wittenbach	B
Yverdon-les-Bains	B

Z	
Ziegelbrücke	B
Zofingen	B
Zollikofen	B
Zug	A
Zürich Altstetten	A
Zürich Herdern Abstellgruppe	A
Zürich Mülligen	A
Zürich Oerlikon	A
Zürich PB	A
Zürich Seebach	A
Zürich Tiefenbrunnen	A
Zürich Vorbahnhof	A
Zürich Wollishofen	A
Zweisimmen	A

Nicht aufgeführte Bahnhöfe mit Abstellkapazitäten sind der Kategorie C zugeteilt.

Anhang 3

Umwandlungstabelle NeTS-Kategorie in Zuggattung I-Prix

Planung		Abrechnung		Zuteilung Trassen- qualität
NeTS ID	NeTS Kategorie	Zuggattung I-Prix	Code I-Prix	Kategorie
CI	Neigezug International ≤200 km/h	InterCity/EuroCity	1	A/B ¹
CIS	Neigezug International > 200 km/h			A/B ¹
CNL	City Night Line			C
EC	EuroCity			A/B ¹
EN	Euro Night			C
IC	InterCity			A/B ¹
ICE	InterCityExpress			A/B ¹
NJ	Nightjet			C
NZ	Nachtzug			C
RJ	Railjet			A/B ¹
RJX	railjet xpress			A/B ¹
TGO	Talgo Hotelzug			C
TGV	Train à grande vitesse			A/B ¹
AG	ReiseExtrazug Non-Public			Schnellzug/ InterRegio
AGP	ReiseExtrazug Public	C		
ARZ	Autoreisezug	C		
EZ	Eilzug	A/B ¹		
IR	InterRegio	A/B ¹		
IRE	Interregio-Express	C		
JAT	Jail Train	C		
RSP	Rangierzug auf die Strecke mit Personenbeförderung	C		
SZ	Schnellzug	A/B ¹		
VAE	Voralpenexpress	A/B ¹		
AT	Autotunnelzug inkl. Autoverlad Kandersteg–Goppenstein	Regionalzug	3	A/B ¹
ATP	Autotunnelzug mit Personenbeförderung			A/B ¹
MP	Leermaterialzug mit Personenbeförderung			C
R	Regio			A/B ¹
RB	Regionalbahn	S-Bahn	4	C
S	S-Bahnzug			A/B ¹
SN	S-Bahn Nachtzug			A/B ¹
TER	Train exp. Régional < 200 km/h			B
RE	RegioExpress	RegioExpress	5	A/B ¹
TE2	Train exp. Régional ≥ 200 km/h			B

Planung		Abrechnung		Zuteilung Trassenqualität
NeTS ID	NeTS Kategorie	Zuggattung I-Prix	Code I-Prix	Kategorie
BKV	Güterzug des begleiteten kombinierten Verkehrs, Rollende Landstrasse (RLS)	Güterzug	6	D ²
CEX/ PZ	Cargo Expresszug/Postzug			D ²
FG	Ferngüterzug			D ²
GI	Güterzug WLV International			D ²
GM	Leerwagenzug (Güterzug)			D ²
GZ	Ganzzug			D ²
NG	Nahgüterzug EWL			D
PRG	Versuchs- und Messzug (Güterverkehr)			D ²
SIM	Güterzug kombinierter Verkehr (SIM Lötschberg-Simplon)			D ²
UKE	Unbegleiteter kombinierter Verkehr Express			D ²
UKV	Güterzug des unbegleiteten kombinierten Verkehrs (UKV)			D ²
GP	Güterzug mit Personenbeförderung	Traktorgüterzug	8	D
LRZ	Lösch- und Rettungszug, Hilfswagen			D
RSL	Rangierzug auf die Strecke mit Last			D
TG	Traktorgüterzug			D
BML	Baumaschinenzug ≤ 80 km/h (nur selbstfahrend)	Lokzug	9	D
BMV	Baumaschinenzug > 80 km/h (nur selbstfahrend)			D
DZ	übrige Dienstzüge (Infrastruktur)			D
IVL	Instruktions- und Versuchslokozug			D
L/LE	Lokzug/Lokextrazug			D
RS	Rangierzug auf Strecke, ohne Last			D
T	Traktorlok (EVU)			D
TL	Traktorlok (Infrastruktur)			D
MAT	Leermaterialzug (Reisezugwagen)	Leermaterialzug des Personenverkehrs	10	C
PRP	Versuchs- und Messzug (Personenzug)			C
RSM	Rangierzug auf die Strecke Leermaterial P			C

¹Bei Zügen mit einer Fernverkehrs-Konzession kommt die Kategorie A zur Anwendung, in allen anderen Fällen die Kategorie B.

²Bei Wartezeiten von weniger als 15 Minuten kommt Qualität/Kategorie C zur Anwendung



SBB AG
Infrastruktur –
Fahrplan und Netzdesign
Hilfikerstrasse 3
3000 Bern 65, Schweiz

www.onestopshop.ch
Ausgabe V 1.0 Oktober 2019