

# Leistungskatalog Infrastruktur 2017

Gültig vom 1. Januar 2017 bis 9. Dezember 2017



21u



HAFENBAHN  
SCHWEIZ AG





# Inhaltsverzeichnis

<b>1 Einleitung</b>	<b>5</b>
<b>1 Grundleistungen</b>	<b>6</b>
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	14
1.2 Zuschläge und Rabatte	15
1.2.1 Zuschlag für Züge mit thermischer Traktion	15
1.2.2 Gefahrgutzuschlag im Güterverkehr	15
1.2.3 Lärmbonus im Güterverkehr	16
1.2.4 Rabatt für Zugsicherungssystem ETCS	16
1.2.5 Rabatt für alpenquerende Güterzüge	17
1.3 Stornierungsentgelt	18
1.4 Deckungsbeitrag	19
1.4.1 Konzessionierter Personenverkehr	19
1.4.2 Nicht konzessionierter Personenverkehr	20
1.5 Bezug Energie ab Fahrdraht (Strompreis)	21
1.5.1 Bezug Energie ab Fahrdraht – Strompreis	21
1.5.2 Netzlastfaktor Energie	21
<b>2 Zusatzleistungen</b>	<b>25</b>
2.1 Trassenbearbeitung	25
2.2 Einstellen von Rangierungen (ausgenommen Züge im Verarbeitungsprozess in Rangierbahnhöfen der ISB SBB)	27
2.3 Rangieren in Rangierbahnhöfen	28
2.3.1 Wagengrundgebühr im Rangierbahnhof	28
2.3.2 Formationsgruppen	30
2.3.3 Zuschlag für Wagen mit Beförderungsbeschränkungen	31
2.3.4 Zuschlag Sonderrangierungen	31
2.4 Abstellen von Eisenbahnfahrzeugen	33
2.5 Wasser	35
2.6 Energie	35
2.7 Nutzung der Strecke ausserhalb der Strecken-/ Bahnhofsöffnungszeiten	36
2.8 Benutzung von Gleis- oder Strassenwaagen	37
2.9 Kranbenutzung	37
2.10 Benutzung von Vorbremsanlagen	38

2.11	Trassenoptionen	39
2.12	Anzeigegeräte für die Kundeninformation (über dem Grundstandard)	40
2.13	Videoüberwachung der Perronkanten (Zugabfertigung)	42
2.14	Planungs- und Sonderaufgaben	43
2.15	Bezug der geltenden Vorschriften für die Benutzung der Infrastruktur	44
2.16	Trassenstudien	45
2.17	Kurzfristige Bearbeitungen von Gesuchen für Sicherheits- bescheinigungen oder Fahrten ohne ausreichende Zugsicherung.	45
2.18	Mahngebühren	46
<b>3</b>	<b>Serviceleistungen</b>	<b>48</b>
<b>4</b>	<b>Verrechnungsgrundsätze</b>	<b>50</b>
4.1	Verbindlichkeit/Haftung	50
4.2	Rechnungsstellung	50
4.3	Ermittlung der Bruttotonnen/Fehlende Datenlieferung	51
4.3.1	Durchschnittliches Gewicht pro angebotenen Sitzplatz	51
4.3.2	Fehlende Datenlieferung betreffend Zugdaten	51
4.3.3	Verrechnung von historischen Fahrzeugen	52
4.4	Verrechnung im Störfall	52
4.5	Preisberechnungsbeispiele	52
<b>5</b>	<b>Glossar</b>	<b>54</b>
<b>6</b>	<b>Anhänge</b>	<b>56</b>
	Anhang 1 – Änderungsverzeichnis	56
	Anhang 2 – Bahnhofliste für ZL Abstellen von Eisenbahnfahrzeugen	57
	Anhang 3 – Umwandlungstabelle NeTS-Kategorie in Zuggattung I-Prix	63

# 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, Turbo, 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 im Fahrplan vom 1. Januar 2017 bis 9. Dezember 2017.

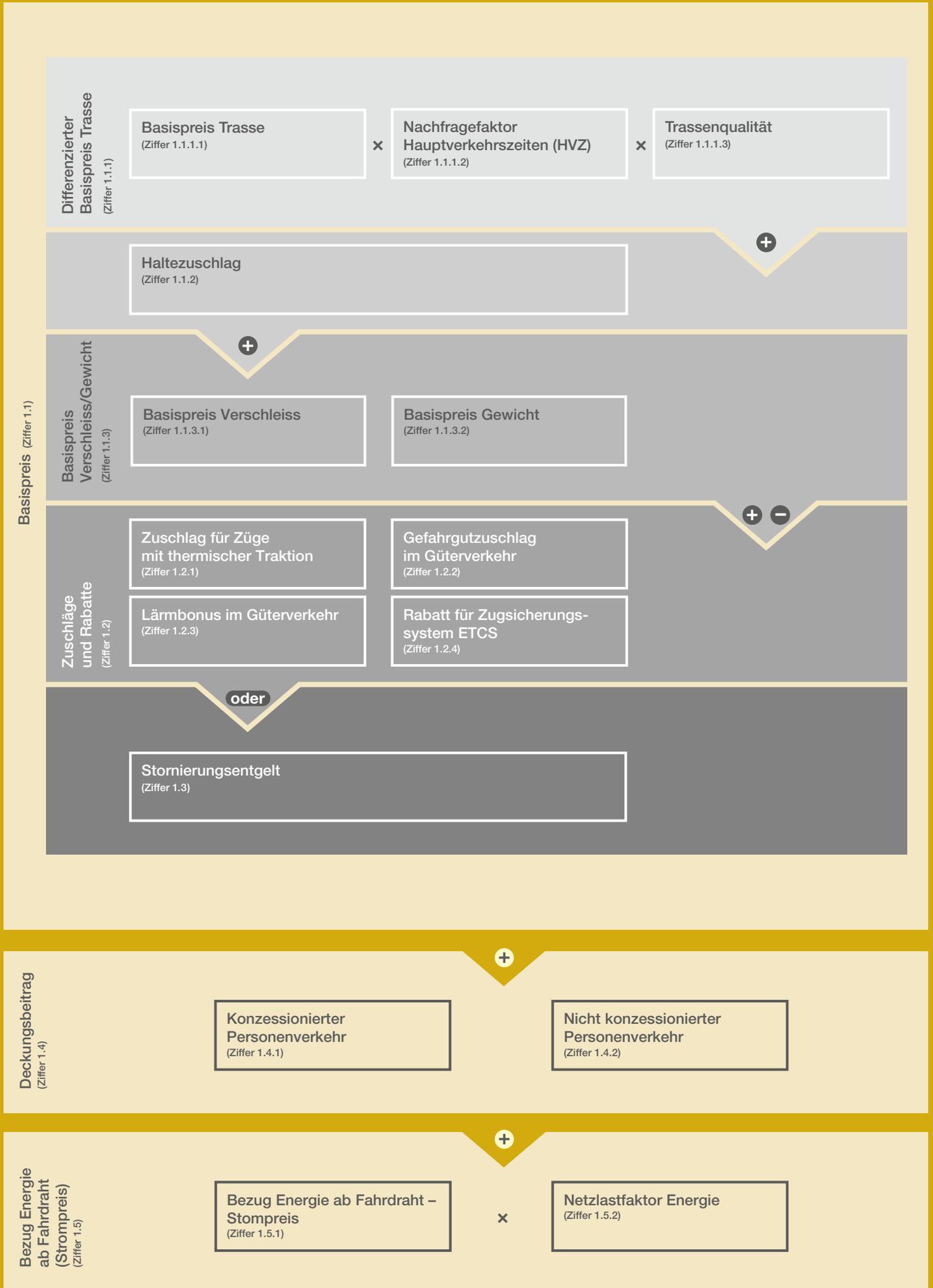
Der Leistungskatalog wird in Deutsch, Französisch, Italienisch und Englisch erstellt. Bei Differenzen zwischen den Sprachfassungen ist Deutsch die rechtsverbindliche Fassung.

# 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 zur-Verfügung-Stellen 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 Streckenkategorien 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	3.50/Trkm
Streckenkategorie B	1.50/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 Netz-Kategorien A und B ist durch die Anlagen für Betrieb, Unterhalt, Alarm und Rettung begründet (Bei den Strecken nach Kat. A handelt es sich um Tunnelstrecken mit eigener Betriebszentrale). Netz-Kategorie C beschränkt sich auf Einspurstrecken mit tiefem Anlagenstandard. Es sind Strecken mit langen Kreuzungsabständen (>5 km) und einfachen Publikumsanlagen (keine schienenfreien Zugänge).

#### Berechnung

Trassenkilometer × Preisansatz Basispreis Trasse

Art. 19a NZV  
Anhang 1 NZV-BAV

### 1.1.1.2 Nachfragefaktor Hauptverkehrszeiten (HVZ)

Nachfragefaktoren	Faktor
Strecken ohne Nachfragefaktor	1
Strecken mit Nachfragefaktor	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 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	0.7
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)	0.6

Bei Fahrten auf den Lötschberg- und Gotthard-Basisstrecken wird für Kategorie C und D der Faktor der jeweils nächst höheren Kategorie angewendet.

Gemäss Bundesratsbeschluss vom 4.12.2015 zur Ziffer 6.3.2.3 des Berichts über die Verkehrsverlagerung wird auf diese Erhöhung auf der Gotthard-Basisstrecke bis zum 31.12.2021 verzichtet.

#### 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  
 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.

Für Rangierbahnhöfe wird der Haltezuschlag nicht erhoben.

**Berechnung**

Anzahl Halte je Zug × Preisansatz

**Berechnungsbeispiel 1**

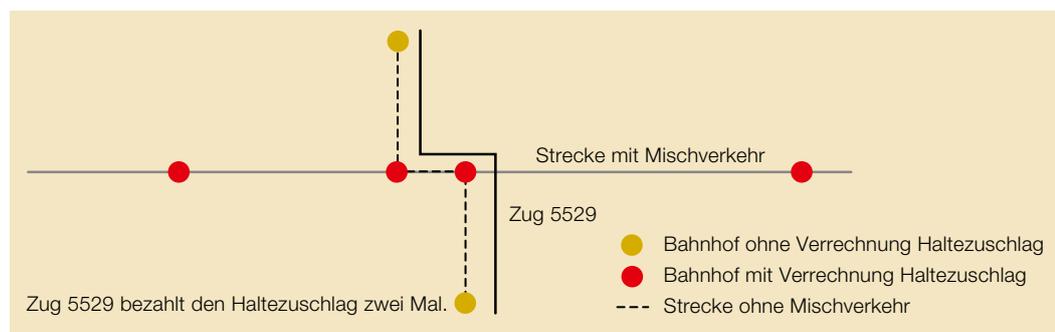
S-Bahn verkehrt auf einer Mischstrecke von A nach B (Zug 6025) und nach dem Wenden wieder von B nach A (Zug 6026):

- Zug 6025 bezahlt den Haltezuschlag von CHF 2.– bei der Abfahrt in A und bei der Ankunft in B.
- Zug 6026 bezahlt den Haltezuschlag von CHF 2.– 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 1 NZV-BAV  
 Anhang 2 NZV-BAV

### 1.1.3 Basispreis Verschleiss/Gewicht

Grundsätzlich gilt ab dem 1.1.2017 auf dem Normalspurnetz der Schweiz, anstelle des Basispreis Gewicht, der Basispreis Verschleiss als Grundlage für die Berechnung der Unterhaltskosten Fahrbahn.

Ausnahmen:

#### Grenzbetriebsstrecken und historische Fahrzeuge

Das BAV kann für Fahrten auf Grenzbetriebsstrecken gemäss Anhang 2 NZV oder mit historischen Fahrzeugen eine Vereinfachung oder Pauschalierung vorsehen. Einzelheiten werden in der NZV-BAV geregelt.

#### Übergangsregelung für den regionalen Personenverkehr

Anstelle des Basispreis Verschleiss, wird für die Züge des abgeltungsberechtigten regionalen Personenverkehrs der Basispreis Gewicht gemäss Ziffer 1.1.3.2 verrechnet. Diese Übergangsregelung ist gültig bis zum Fahrplanwechsel am 9.12.2017. Siehe Art. 8a NZV-BAV.

#### 1.1.3.1 Basispreis Verschleiss

Preisansatz	Preis in CHF
Basispreis Verschleiss	<a href="#">Homepage OSS</a>

#### 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 Defaultwerte verwendet.

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

- Topologie-Daten mit Radien- und Geschwindigkeitsbändern

In der NZV-BAV (Anhänge 1b bis 1d) sind folgende Informationen zu finden:

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

Berechnung Geschwindigkeitsbänder (Radien > 1200 m)

Beispiel:

Fahrtyp	Preis in CHF/Einheit					
	1 bis 80 km/h	81 bis 100 km/h	101–120 km/h	121–140 km/h	141–160 km/h	größer 160 km/h
Re 465	0.2768713	0.3036878	0.3475443	0.4016931	0.4672625	0
RABe 500_8/28	0.7242716	0.7667534	0.8348092	0.9173086	1.0157816	1.3419136

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 V/max. 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.

Fahrtyp × Trassenkilometer (Geschwindigkeitsbänder) × Preis pro Geschwindigkeitsband

Berechnung Radienbänder (Radien ≤ 1200 m)

Beispiel:

Fahrtyp	Preis in CHF/Einheit			
	kleiner 300 m	301 bis 400 m	401 bis 600 m	601 bis 1200 m
Re 465	1.5087781	0.5327671	0.395242	0.3526808
RABe 500_8/28	4.150662	1.5317504	1.0647933	0.8492867

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

Fahrtyp × Trassenkilometer (Radienbänder) × Preis pro Radienband

Berechnung TPV (TractionPowerValue)

Beispiel:

Fahrtyp	Preis in CHF/Einheit
Re 465	-0.0659686
RABe 500_8/28	-0.0414087

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.

Fahrtyp × Trassenkilometer × Preis TPV

Berechnung Basispreis Verschleiss aus den einzelnen Bändern:

Fahrtyp × Trassenkilometer (Geschwindigkeitsbänder) × Preis pro Geschwindigkeitsband
+ Fahrtyp × Trassenkilometer (Radienbänder) × Preis pro Radienband
- Fahrtyp × Trassenkilometer × Preis TPV (nur bei geschleppten Triebfahrzeugen)
<b>= Basispreis Verschleiss</b>

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 % gegenüber dem Preishöchstwert der Gruppe belastet. Die einzelnen Gruppen werden nach Fahrzeugtyp (Lok, Wagen, Triebzug), Zugreihe und V/max des Fahrzeuges gebildet. Für jede Gruppe werden entsprechend der Höchstwerte der Geschwindigkeits- und Radienbänder Preise berechnet, die auf der [Homepage OSS](#) einsehbar sind.

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 ([Homepage OSS](#)).

Berechnungsbeispiel Normalfall:

Ausgangslage:

- Schnellzug (SZ, I-Prix-Zuggattung 2), Konzession Fernverkehr
- Bremsreihe: R150
- Strecke: Konolfingen (KF) nach Langnau (LN) – 16,95 km
- Formation: RABe511\_8/16 (16 Achsen), keine geschleppten Fahrzeuge

Geschwindigkeitsband (V):

No	Bremsreihe	Strecke	Total km alle V-Bänder	Km Band ≤ 80 km/h	Km Band 81–100 km/h	Km Band 101–120 km/h	Km Band 121–140 km/h	Km Band 141–160 km/h	Km Band > 160 km/h
1	R150	KF-ZAE	3.62201	0.18942	0.16282	0.08793	3.18184	–	–
2	R150	ZAE-BOW	1.29337	–	0.35964	0.93373	–	–	–
3	R150	BOW-SCHG	0.94607	–	0.21015	–	0.73592	–	–
4	R150	SCHG-SIGN	1.59919	–	–	0.12127	1.47792	–	–
5	R150	SIGN-SCUB	1.33656	–	–	1.33656	–	–	–
6	R150	SCUB-EMM	1.33119	0.00490	0.38645	0.93984	–	–	–
7	R150	EMM-OM	0.15173	0.14013	0.01160	–	–	–	–
8	R150	OM-LN	1.60736	0.01939	1.58797	–	–	–	–
	Total Km		11.88748	0.35384	2.71863	3.41933	5.39568	–	–
	Preise in CHF	RABe511_8/16		0.4820398	0.5168575	0.5731243	0.6418845	0.7244979	–
	<b>Total Preis</b>	<b>V-Band</b>		<b>0.170565</b>	<b>1.4051443</b>	<b>1.9597011</b>	<b>3.4634034</b>	–	–

Radienband (R):

No	Strecke	Total km alle R-Bänder	Radien-Band < 300 m	Radien-Band 301–400 m	Radien-Band 401–600 m	Radien-Band 601–1200 m
1	KF-ZAE	0.19998	–	–	0.14499	0.05499
2	ZAE-BOW	1.64263	0.43016	0.20512	0.50217	0.50518
3	BOW-SCHG	0.42693	–	–	0.16495	0.26198
4	SCHG-SIGN	0.12281	–	–	–	0.12281
5	SIGN-SCUB	0.29744	–	–	0.21539	0.08205
6	SCUB-EMM	0.75880	–	–	0.59823	0.16057
7	EMM-OM	0.49125	0.34020	0.10603	0.02501	0.02001
8	OM-LN	1.12463	0.16994	0.18498	0.47982	0.28989
	Total Km	5.06447	0.94030	0.49613	2.13056	1.49748
	Preise in CHF	RABe511_8/16	3.3852040	1.3338859	0.9426557	0.7107293
	<b>Total Preis</b>	<b>R-Band</b>	<b>3.1831073</b>	<b>0.6617808</b>	<b>2.0083845</b>	<b>1.0643029</b>

**Berechnung**

Fahrzeug × Trassenkm × Preis Geschwindigkeitsband	= CHF	6.9988138
+ Fahrzeug × Trassenkm × Preis Radienband	= CHF	6.9175755
- Fahrzeug × Trassenkm × Preis TPV (nur bei geschleppten Triebfahrzeugen)	= CHF	0.0000000
<b>= Basispreis Verschleiss (gerundet)</b>	<b>= CHF</b>	<b>13.92</b>

**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 Ziff. 4.3.1.).

**Berechnung**

Trassenkilometer × Bruttotonnen × Preisansatz Basispreis Gewicht

## 1.2 Zuschläge und Rabatte



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

Trassenkilometer × Bruttotonnen × 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 8-achsigen Wagentypen Saadmks (4984) und Saadmms (4986) werden nur 4 statt 8 Achsen in die Achskilometerermittlung einbezogen.

#### Berechnung

Trassenkilometer × Achsen × Gefahrgutzuschlag

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

Preisansätze	Preis in CHF/Einheit
Typ 1: Fahrzeuge, die mit Scheibenbremsen ausgerüstet sind und deren Raddurchmesser 50 cm oder mehr beträgt	Bonus: 0.03/Achskm
Typ 2: Fahrzeuge, die mit Verbundstoffbremsklötzen oder Trommelbremsen ausgerüstet sind und deren Raddurchmesser 50 cm oder mehr beträgt	Bonus: 0.02/Achskm
Typ 3: Fahrzeuge, die mit den oben genannten Bremssystemen ausgestattet sind und deren Raddurchmesser weniger als 50 cm beträgt	Bonus: 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.

**Berechnung**

Trassenkilometer × Achsen × Preisansatz je Typ

Art. 19c NZV  
Art. 4 NZV-BAV

**1.2.4 Rabatt für Zugsicherungssystem ETCS**

Preisansatz	Preis 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 alpenquerende Güterzüge**

Preisansatz	Preis 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.

Der Bundesrat hat diesen bis 31.12.2021 befristeten Rabatt mit Verabschiedung des Verlagerungsberichts am 4.12.2015 im Bericht über die Verkehrsverlagerung vom November 2015 (Ziff. 6.3.2.3) beschlossen).

**Berechnung**

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

Art. 11 NZV  
Art. 19d NZV

## 1.3 Stornierungsentgelt

Preisansätze	Faktor
Zurückgezogene, provisorisch zugeteilte Trassenanträge auf überlasteten Strecken (gem. Art. 12a, Abs. 3 NZV), wenn die Zuteilung mind. fünf Tage zurückliegt.	0.2
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 17.00 Uhr des Vortags des Verkehrstags	0.8
Abbestellungen nach 17.00 Uhr des Vortages, bis zur fahrplanmässigen Abfahrt des Zuges	1.0
Abbestellungen nach fahrplanmässiger Abfahrt des Zuges (bis max. 10 Stunden nach fahrplanmässiger Abfahrt)	2.0

### Beschreibung

Für die Stornierung von Trassen kommen obenstehende Termine und Faktoren pro abbestellte 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 ist der Kalendertag und die Zeit der Abbestellung.

Muss einem EVU die Trasse wegen Konflikten storniert werden, fällt kein Stornierungsentgelt an. Ausnahme siehe Art. 19d, Abs. 3, lit. b.

Bestellt ein EVU die Trasse erst nach der fahrplanmässigen Abfahrt eines Zuges ab (bis maximal zehn Stunden nach fahrplanmässiger Abfahrt), wird ein Koeffizient von 2 erhoben. Im Störfall kann die ISB auf den Zuschlag verzichten.

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

Wird eine Trasse vom EVU nicht oder zu spät abbestellt, wird der Zug mit den Standardwerten gemäss Ziff. 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.

Die Verrechnung im Störfall ist in Ziff. 4.4 beschrieben.

### Berechnung

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

Art. 20 NZV

## 1.4 Deckungsbeitrag

Konzessionierter  
Personenverkehr  
(Ziffer 1.4.1)

oder

Nicht konzessionierter  
Personenverkehr  
(Ziffer 1.4.2)

### 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

Massgebend für die Ansätze ist die entsprechende Konzession.

### Beschreibung

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

- Basis für den Deckungsbeitrag bildet der effektiv verbuchte Verkehrsertrag. Darin sind die Erträge aus sämtlichen Fahrausweisarten, Reservationen, Zuschlägen und Reisegepäckbeförderungen enthalten.
- Erträge aus Nebengeschäften ohne Bezug zu Transportleistungen (z. B. Schliessfächer, 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 Verkehrs-

erlös 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**

Trassenkilometer × angebotene Sitzplätze × Preisansatz nicht konzessionierter Personenverkehr



Art. 20a NZV  
Art. 3 NZV-BAV

## 1.5 Bezug Energie ab Fahrdraht (Strompreis)

### Formel

$$\text{Bezug Energie ab Fahrdraht – Strompreis} \times \text{Netzlastfaktor Energie}$$

#### 1.5.1 Bezug Energie ab Fahrdraht – Strompreis

Das BAV legt den Strompreis nach den Angaben der ISB so fest, dass insgesamt keine ungedeckten Kosten entstehen. Die Kosten der Fahrleitungsverluste gehen zu Lasten der Energiebezügler und sind im Preis berücksichtigt.

Preisansätze	Preis in CHF/kWh
Strompreis	0.12
Vergütung für zurückgespeiste Energie (Rekuperation)	0.12

#### 1.5.2 Netzlastfaktor Energie

Der Energiebezug ab Fahrdraht wird mit dem Netzlastfaktor multipliziert. Der Netzlastfaktor trägt der unterschiedlichen Nachfrage und der damit resultierenden Produktionskosten über den Tagesverlauf Rechnung. Dieser wird in der HVZ um 20 % erhöht und in der Nacht um 40 % gesenkt.

Netzlastfaktoren	Faktor
Normaltarif (zwischen 9.00 und 15.59 Uhr sowie zwischen 19.00 und 21.59 Uhr)	1.0
HVZ (Mo–Fr zwischen 6.00 und 08.59 Uhr sowie zwischen 16.00 und 18.59 Uhr)	1.2
Nachtarif (zwischen 22.00 und 05.59 Uhr)	0.6
Samstag und Sonntag gibt es keine HVZ, der Normaltarif gilt zwischen 6.00 und 21.59 Uhr.	

Allgemeine Feiertage gelten als Sonntage. Allgemeine Feiertage sind: 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 Fahrdraht (Messung auf der Lok): Als Messpunkt gilt der Timestamp der Messdaten des Stromzählers.
2. Energiebezug ab Fahrdraht (Relative Verbrauchswerte): Als Messpunkt gilt der Zeitpunkt (effektiv gefahrene IST-Zeiten) zu welchem ein Zug den Betriebspunkt des Abschnittes verlassen hat. Der Netzlastfaktor kommt auf allen Netzen zur Anwendung.

**Energiebezug ab Fahrdrabt (Messung auf der Lok)**

Das EVU muss die Menge des von der ISB bezogenen resp. des an die ISB zurückgespeisten Bahnstroms mithilfe von Energiemesssystemen messen.

Die Grundlagen/Bestimmungen für die Messung auf der Lok sind im Network Statement der jeweiligen ISB aufgeführt.

Bei fehlenden oder fehlerhaften Daten erfolgt automatisch eine Abrechnung gemäss relativer Verbrauchswerte.

**Energiebezug ab Fahrdrabt (Relative Verbrauchswerte)**

Verzichtet das EVU auf die Installation und Eichung von Energiemesssystemen für die Messung von Strombezug bzw. Rückspeisung auf den Fahrzeugen oder stehen keine gültigen Messwerte zur Verfügung, erfolgt die Abrechnung für die betroffenen Zugfahrten anhand von relativen Verbrauchswerten je Zuggattung.

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).

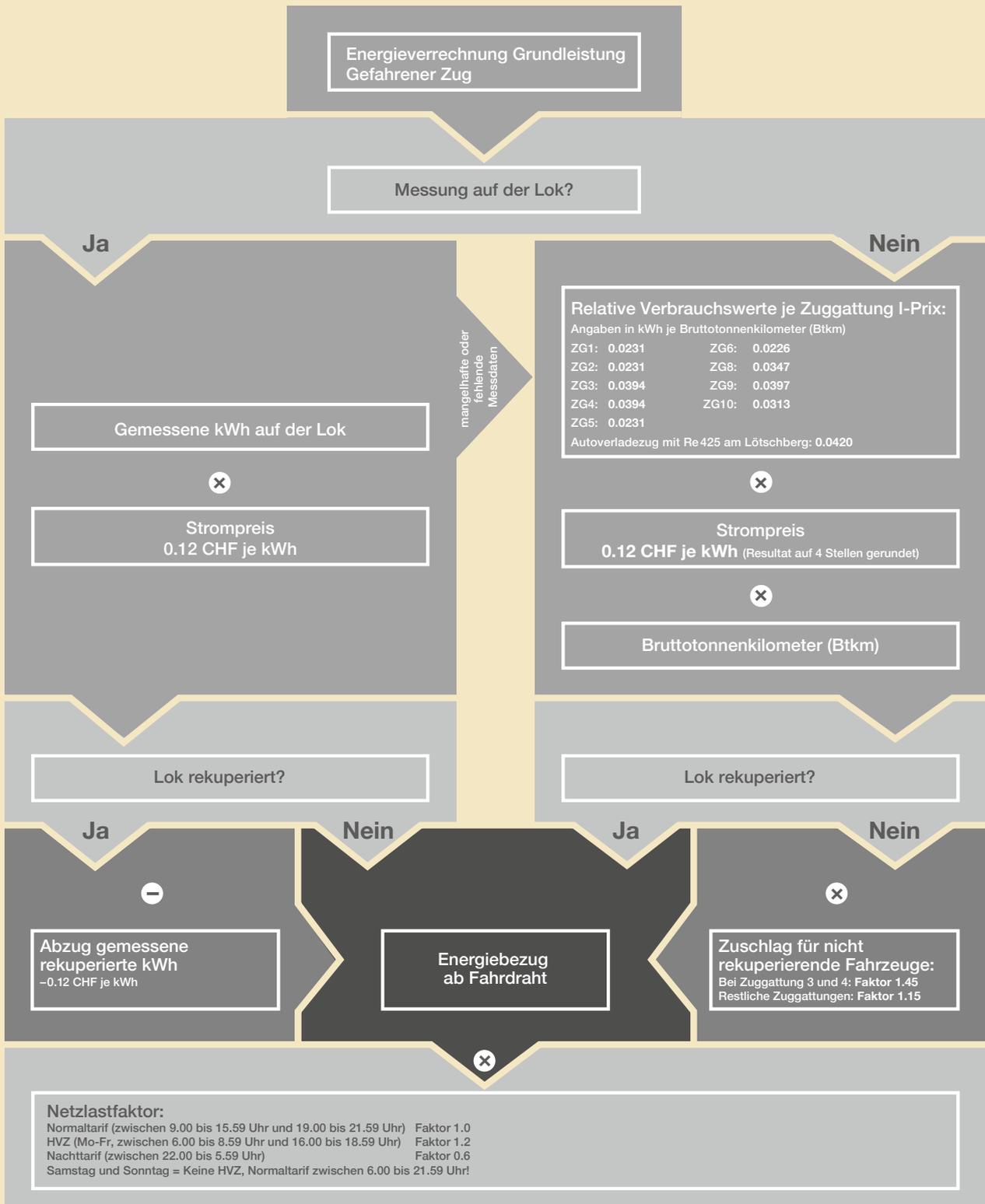
**Relative Verbrauchswerte je Zuggattung**

Zuggattung I-Prix	Relative Verbrauchswerte (kWh pro Btkm)	
	Fahrzeuge mit Rekuperationsbremsen	Fahrzeuge ohne Rekuperationsbremsen
1 InterCity/EuroCity	0.0231	0.0266
2 Schnellzug/InterRegio	0.0231	0.0266
3 Regionalzug	0.0394	0.0571
4 S-Bahn	0.0394	0.0571
5 RegioExpress	0.0231	0.0266
6 Ferngüterzug	0.0226	0.0260
8 Traktorgüterzug	0.0347	0.0399
9 Lokzug	0.0397	0.0457
10 Leermaterialzüge des Personenverkehrs	0.0313	0.0359

Für Autoverladezüge mit Re 425 am Lötschberg sowie von und nach Iselle gilt generell ein relativer Verbrauchswert von 0.0420kWh pro Btkm.

**Abweichungen vom Ist-Verbrauch**

Aufgrund von Effizienzsteigerungen sowie unterschiedlichen klimatischen Bedingungen kann der effektive Energiebezug ab Fahrdrabt von dem mittels relativer Verbrauchswerte berechneten Verbrauch abweichen. Beträgt die Kostenüberdeckung mehr als 1 %, wird der darüber hinausgehende Betrag Ende Jahr den Netzbenutzerinnen proportional zu den mittels relativer Verbrauchswerte verrechneten Bahnstromkosten zurückvergütet. Eine Kostenunterdeckung geht zu Lasten der ISB.





# 2

# Zusatzleistungen

Art. 22 NZV Bei den Zusatzleistungen (ZL) handelt es sich um vereinbarte Planleistungen (Vorhaltung) sowie um kurzfristig benötigte Leistungen, die unter dem Vorbehalt von vorhandenen Ressourcen (Personal und Fahrzeuge) und Kapazitäten (Anlagen) erbracht werden. Auf kurzfristig bestellte Einzelleistungen innerhalb der Fahrplanperiode kann kein Anspruch erhoben werden. Diesen wird nach dem Prinzip first in = first served entsprochen.

Die Energieverrechnung im Bereich der Zusatzleistungen erfolgt ausschliesslich auf Basis bestellter/vereinbarter Planleistungen.

Art. 11 NZV  
Art. 22 NZV

## 2.1 Trassenbearbeitung

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

### Beschreibung

Die Trassenbearbeitungsgebühr kommt in folgenden Fällen zum Tragen:

- Bei Trassen-Neubestellungen nach 17.00 Uhr des Vortages der Durchführung des bestellten Verkehrs. Massgebend ist der Zeitpunkt des Bestelleinganges bei der ISB. Ausnahme: Für Bestellungen der I-Prix-Zuggattung 8 (gemäss Anhang 3) werden keine Gebühren erhoben.
- Bei Trassenänderungen, bei denen die zugeteilte Trasse mindestens über die ganze ursprünglich bestellte Distanz gleich bleibt. Die Anzahl Verkehrstage müssen gleich bleiben. Es ist nicht relevant, ob sich die Verkehrszeiten oder die Zugart ändert.
- Bei Trassenänderungen infolge ausserordentlichem Halt oder Durchfahrt auf Bahnhöfen oder Haltestellen, sowie bei Halten auf der Strecke.
- Im Bereich einer Wahlstrecke gem. R I-30111 wird die Änderungsgebühr angewendet, wenn die Trasse distanzmässig kürzer wird.
- Wenn zwei Trassen in eine einzelne geändert werden. Voraussetzung: Die Gesamtdistanz darf sich nicht verringern.

Die Gebühr wird pro Trasse und Änderungsauftrag in Rechnung gestellt, ungeachtet ob dieser eine oder mehrere Änderungen für eine einzelne Trasse beinhaltet oder für einen einzelnen Verkehrstag oder einen ganzen Jahresfahrplan gilt.

Ob eine bereits zugeteilte Trasse geändert werden kann, richtet sich nach den Voraussetzungen im Network Statement (Kap. 4). Sind die Voraussetzungen nicht erfüllt, so muss die Trasse ab- und neu bestellt werden. Ungeachtet der Form (Trassenänderung oder Ab-/Neubestellung) kommt obenstehende Gebühr für die Änderung von zugeteilten Trassen zur Anwendung. 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 werden keine Trassenänderungen mehr angenommen. Sofern die ISB dennoch freiwillig Trassenänderungen bearbeitet, so kommen die Kostensätze des Stornierungsentgelts (gemäss Ziffer 1.3.) zur Anwendung. Ausnahme sind die ausserordentlichen Halte und Durchfahrten.

Die Verrechnung im Störfall ist in Ziff. 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 bestehenden 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 Nicht-EVU (Drittbesteller gemäss EBG, Art. 9a, Abs. 4) fällt die Trassenbearbeitungsgebühr (gem. Ziffer 2.1) zum Zeitpunkt der Abtretung an und wird dem Nicht-EVU 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 (noch offen).
- Eine Änderung des Nutzungsberechtigten ist nur einmal pro Fahrplanjahr möglich.

#### **Berechnung**

Je Trasse und Änderungsauftrag × Preis Trassenbearbeitung

Art. 22 Abs. 1 lit. d NZV

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

Preisansätze	Preis in CHF/Einheit
Rangieren mit elektrischen Fahrzeugen	6.96/Rangierung
Rangieren mit thermischen Fahrzeugen	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 sowie gegebenenfalls den Energiebezug ab Fahrdraht.

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 × entsprechender 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

### 2.3.1 Wagengrundgebühr im Rangierbahnhof

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

### Beschreibung

Die Wagengrundgebühr 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 Ziff. 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 Wagengrundgebühr nur einmal pro Wagen erhoben.

### Ausführende Bestimmungen

Bei Transitzügen wird die Wagengrundgebühr nur für die im Rangierbahnhof zu- bzw. abgeführten Wagen verrechnet. Transitzüge (mit oder ohne Lokwechsel) ohne Veränderung der Komposition sind von der Wagengrundgebühr 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 ist in der Wagengrundgebühr 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 Wagengrundgebühr 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 Ziff. 2.3.1 enthalten. Für Lokwechsel bei Zügen, die nicht im Verarbeitungsprozess eines RB sind, werden die Gebühren gemäss Ziff. 2.2 in Rechnung gestellt.

Die Bedingungen zum Abstellen von Fahrzeugen richten sich nach Ziff. 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 der Wagen
- Überführen der Wagen ins Abfahrtsgleis
- Stellwerkbedienung

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

#### Wageneingang

- Lok abhängen
- Schlusssignal 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 Ankunfts zug) und Wagenausgang (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 Wagenrundgebühr enthalten. Für jede weitere geplante Formationsgruppe wird die Leistung pro bestelltem 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 Ziff. 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 Wagengrundgebühr gemäss Ziff. 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 Bremseinrichtungen 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 Ziff. 2.3.4 verrechnet.

#### Berechnung

Anzahl Wagen × Preisansatz

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

### 2.3.4 Zuschlag Sonderrangierungen

Preisansatz	Preis in CHF/Einheit
Zuschlag Sonderrangierungen	70.00/Rangierung

#### Beschreibung

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

Als Sonderrangierungen von Wagen oder Wagenruppen gelten insbesondere:

- Zustellung bzw. Abholung innerhalb des Rangierbahnhofes in ein Freiverladegleis, Zollgleis, zur Reparatur, usw.
- Behandlung von Wagen ohne Disposition.
- Aussetzen im Ankunfts- oder Abgangszug inklusive Überstellen ins Zielgleis.
- Einsetzen von Wagen in Zügen.
- Umstellen innerhalb der Anlagen des Rangierbahnhofes wie z. B. Umstellen in Abstellgleise, Ablasten bei Überlast.

- Sonderübergänge (Zwangsanschlüsse) nach besonderen Beförderungsplänen, welche ausserhalb des üblichen Verarbeitungsprozesses abgewickelt werden.
- Rangierungen von Streckenlokomotiven mit Rangierlok.
- usw.

Als Rangierung gelten alle Fahrten zur Erfüllung eines einzelnen Rangierauftrags, ohne bestellte Unterbrechung. 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.

Rangierungen 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 Wagenrundgebühr 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 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 Wagenrundgebühr gemäss Ziff. 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 × 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	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

Diese Preisansätze sind auf der ISB HBSAG nicht gültig.

### Beschreibung

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 Zugkomposition) stehen bleiben. Die Abstellungen sind je Zugsnummer/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 % in den Gleismetern oder einer Stunde in der Zeitdauer überschreitet, wird ein Preiszuschlag von 100 % 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 (Ziff. 15.5 AGB-ISB).

RID-Gefahrgüter dürfen aufgrund gesetzlicher Bestimmungen auf den Infrastrukturen SBB, BLS Netz AG und SOB und der durch sie betriebenen Infrastrukturen (Strecken und Bahnhöfen) nicht abgestellt werden.

Für Züge und Wagen, die sich im Verarbeitungsprozess eines RB befinden, werden die Gebühren für die Wagengrundgebühr gemäss der Ziff. 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. acht Geschäftsstunden keine Abstellgebühren verrechnet. Betrieblich besteht kein generelles Anrecht auf die Nutzung der vollen acht Stunden. Das Nutzungsrecht bezieht sich auf die zuvor vereinbarten Abstellmeter, Verkehrstage und die Zeitdauer. Als Geschäftsstunden für den Be- und Entlad in den Freiverladegleisen gelten von Montag bis Freitag die Stunden zwischen 7.00 und 17.00 Uhr. Werden die acht freien Geschäftsstunden überschritten, fallen die normalen Abstellgebühren an, wobei die üblichen zwei Gratisstunden nicht noch einmal abgezogen werden können. Wird das Freiverladegleis ausserhalb der Geschäftszeiten, an Samstagen, Sonntagen, allgemeinen Feiertagen oder als Abstellgleis ohne Ein- und Auslad benutzt, fallen die normalen Abstellgebühren an.

Diese Beschreibung ist nicht gültig für die ISB HBSAG. 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 Ziff. 4.4 beschrieben.

**Berechnung**

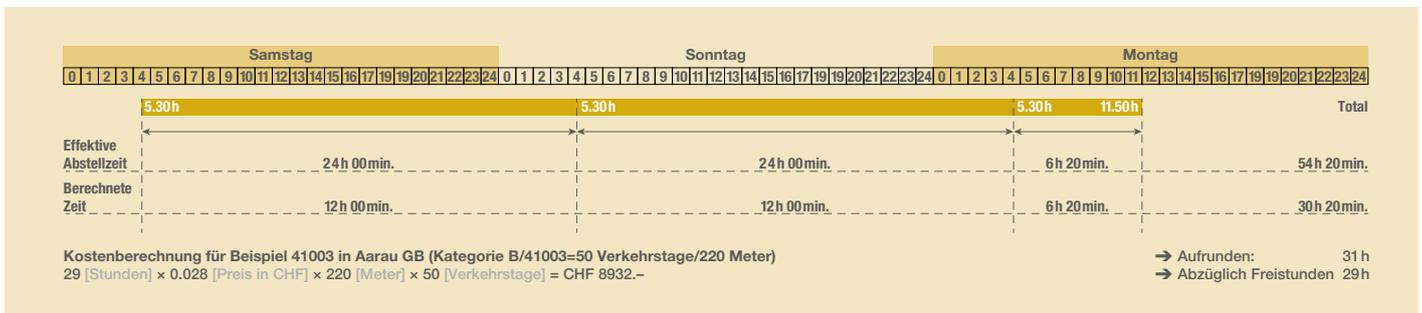
Meter × Stunden × bahnhofspezifischer Preisansatz

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**



Art. 22 Abs. 1 lit. e NZV

## 2.5 Wasser

Preisansätze	Preis in CHF/Einheit
Bezug von Wasser	5.55/m <sup>3</sup>
Bezug von Wasser	2.15/Fahrzeug

### Beschreibung

Befüllung der Fahrzeuge mit Wasser ab Wasserzapfstelle. Der Ansatz pro Fahrzeug kommt nur zur Anwendung, wenn die bezogene Menge in m<sup>3</sup> 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 m<sup>3</sup> oder Anzahl Fahrzeuge × entsprechender Preisansatz

Art. 22 Abs. 1 lit. e NZV

## 2.6 Energie

Preisansätze	Preis in CHF/Einheit
Bezug von elektrischer Energie	0.0985/kWh
Bezug von elektrischer Energie	2.35/Fahrzeug und ½ Stunde

### Beschreibung

Versorgung von Fahrzeugen mit Strom ab Heizanlage oder Fahrleitung für die Vorheizung und Klimatisierung.

Die Preise kommen bei einem Energiebezug ab Fahrdraht oder ab Steckdosen mit einer Spannung von 1000V (elektrische Zugvorheizanlage) zur Anwendung.

Wenn der Energiebezug direkt durch einen für die ISB nachvollziehbaren und plausiblen Verbrauchsnachweis der EVU für die gesamte Fahrzeugflotte berechnet werden kann, kommt der Ansatz pro kWh zur Anwendung. Fehlt dieser Verbrauchsnachweis, kommt der Ansatz je Fahrzeug zu tragen.

Die Preise setzen sich aus einem Strom- und einem Unterhaltsteil zusammen und verstehen sich ohne Mitwirkung von Personal der ISB.

### Berechnung

Menge in kWh oder Anzahl Fahrzeuge × entsprechender Preisansatz

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 ZSW 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	80.00/angebrochene 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 Stunden × Preisansatz

Art. 22 Abs. 1 lit. e NZV

## 2.10 Benutzung von Vorbremsanlagen

Preisansätze	Preis in CHF/Einheit
Benutzung der Vorbremsanlagen auf ISB SBB	0.15/Wagen
Benutzung der Vorbremsanlagen auf 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 Benutzung 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 einer anderen EVU vorliegt und die Optionsnehmerin die Option nicht in eine Bestellung umwandelt. Falls die Option innerhalb der zurück liegenden 60 Kalendertage (frühestens ab dem ersten geplanten Verkehrstag nach Fahrplanwechsel) nicht mindestens zu 50 % 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
Gleisanzeiger normal	7400.00/Gerät und Jahr auf ISB SBB
Gleisanzeiger gross	9600.00/Gerät und Jahr auf ISB SBB
Monitor für Ankünfte oder Abfahrten	7160.00/Gerät und Jahr auf ISB SBB
Gleiszugangsanzeiger	8570.00/Gerät und Jahr auf 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

Details zu den Informationsinhalten und den Layouts der Displays sind dem Dokument I-32130 «Dynamische Kundeninformation am Bahnhof» sowie dem Dokument I-50010 «Ausrüstungsstandards und Bestellwesen Ausgabegeräte Kundeninformation am Bahnhof» zu entnehmen.

Durchschnittliche Lebensdauer der Geräte	Jahre
Gleisanzeiger normal	15
Gleisanzeiger gross	15
Monitor für Ankünfte oder Abfahrten	8
Gleiszugangsanzeiger	15

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 diesen Zusatzleistungen und dem Grundstandard Kundeninformation sowie für Bestellungen schreiben Sie bitte an [kistandard@sbb.ch](mailto:kistandard@sbb.ch).

#### **Berechnung**

Anzahl Geräte x 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 2775.00/Kamera

### Beschreibung

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

Die Investition für die Videoüberwachung wird durch die ISB getragen. Die EVU beziehen einen Video-Service. Die jährlich wiederkehrenden Kosten pro Kamera beinhalten folgende Leistungen:

- Installationskosten (Engineering, Planung, Bau, Verkabelung)
- Betriebskosten (Kameras, Speicher, Datentransport, Datensicherung)
- Wartungs- und Unterhaltskosten (Software Up-Date, Wartung, Fehlerbehebung, usw.)
- Technischer Support
- Datenauslagerung

### Berechnung

Anzahl Geräte × Preisansatz

## 2.14 Planungs- und Sonderaufgaben

Preisansätze	Preis in CHF/Einheit
<b>Aussergewöhnliche Sendungen</b> Planungsaufwand für aussergewöhnliche Sendungen	425.00/Beförderungsnummer
<b>Zusätzlicher Aufwand bei Lademassüberschreitungen</b> 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 Transporte 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 IST-Stunden nach Stundenansätzen verrechnet.

## 2.15 Bezug der geltenden Vorschriften für die Benutzung der Infrastruktur

Vorschriften	Richtpreis in CHF/Einheit
FDV Fahrdienstvorschriften (Inhalt, Ordner, Register) – R300.1-15	59.00/Dokument d, f, i
Ausführungsbestimmungen zu den FDV – R I-30111	23.00/Dokument d, f, i
Lokale Bestimmungen zu den Zugfahrten und Rangierbewegungen – R I-30121	29.00/Dokument d, f, i
Streckentabellen RADN – R I-30131	52.00/Dokument d, f, i
Sicherheit bei Arbeiten im Bereich von Bahnstromanlagen – R RTE 20600	40.00/Dokument d, f, i
Updates für oben genannte Vorschriften	90.00/Jahr und Set

Stand: August 2015. Preisänderungen für Einzelausgaben bleiben vorbehalten.

Auskunft über die notwendigen Vorschriften und Empfehlungen erhalten Sie bei nachfolgenden Stellen:

### **SBB CFF FFS**

SBB AG  
 Infrastruktur – Fahrplan und Netzdesign  
 Verträge und Trassenverkauf  
 Hilfikerstrasse 3  
 3000 Bern 65  
 Telefon: +41 (0)79 894 90 15  
 E-Mail: info.nzvp@sbb.ch

### **bls**

BLS Netz AG  
 Betrieb – Planung  
 Bahnhofstrasse 12  
 3700 Spiez  
 Telefon: +41 (0)58 327 35 78  
 E-Mail: vorschriften.betrieb@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

## 2.16 Trassenstudien

Preisansatz	Preis in CHF/Einheit
Trassenstudien ab der 2. Ergänzung	50.00/¼ Stunde

### Beschreibung

Trassenanfragen beinhalten den Fahrplan und/oder den Preis.

Die Ergänzung umfasst alle Faktoren, welche das Angebot (Fahrplan, Preis) als Antwort auf die Trassenanfrage beeinflussen.

Der Aufwand für Trassenstudien wird unabhängig davon, ob die Anfrage zur Ausführung gelangt, erhoben. Es erfolgt keine Rückerstattung oder Anrechnung.

Bei Zügen, die bei Trasse Schweiz AG definitiv bestellt wurden (im Rahmen des Fahrplanverfahren), gilt diese Bestellung als Trassenanfrage.

### Berechnung

Anzahl ¼ Stunden × Preisansatz. Es wird mindestens eine Stunde verrechnet.

## 2.17 Kurzfristige Bearbeitungen von Gesuchen für Sicherheitsbescheinigungen oder Fahrten ohne ausreichende Zugsicherung

Preisansatz	Preis in CHF
Gebühr für die Bearbeitung eines Gesuchs	300.00

### Beschreibung

Die Richtlinie des BAV zum «Erlangen von Netzzugangsbewilligung und Sicherheitsbescheinigung sowie Sicherheitsgenehmigung» (Stand 1.7.2013) legt die Bearbeitungsfristen der ISB bei der Anhörung zum beantragten Verkehr durch die EVU wie folgt fest:

- Neuerstellung und Erneuerung SiBe Teil B 20 Arbeitstage
- Erweiterung SiBe Teil B 10 Arbeitstage

Die Bearbeitungsfrist der ISB bei Gesuchen der EVU für «Fahrten ohne ausreichende Zugbeeinflussung» beträgt zehn Arbeitstage.

Für die Bearbeitung dieser Gesuchsarten innerhalb der vorgesehenen Fristen, wird von Seite der Infrastrukturbetreiberin keine Gebühr erhoben. Die Gebühr ist dann geschuldet, wenn die Dringlichkeit des Gesuchs zur Unterschreitung der vorgesehenen Minimalfristen bei den ISB führt.

### Berechnung

Anzahl kurzfristige Gesuche × Preisansatz

## 2.18 Mahngebühren

Preisansatz	Preis in CHF
Mahngebühr ab der 2. Mahnung	100.00

### Beschreibung

Ab der zweiten Mahnung, die infolge Zahlungsverzuges erstellt werden muss, werden Mahngebühren in Rechnung gestellt.

### Berechnung

Anzahl Mahnung × Preisansatz



or  
**A**

Gleis  
**15**

# 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, usw.

Die Infrastrukturen der SBB, BLS 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  
Trassenverkauf  
Hilfikerstrasse 3  
3000 Bern 65  
E-Mail: onestopshop@sbb.ch

 **bls**

BLS Netz AG  
Trassenverkauf  
Bahnhofstrasse 12  
3700 Spiez  
Telefon: +41 (0)58 327 33 10  
E-Mail: werner.kunz@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.



0510



M3



ale s

4

4



G7

# 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 vorbehältlich 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 haftet 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, Turbo, 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, Turbo 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 von Seiten 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 Ferngüterzug	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.

### 4.3.3 Verrechnung von historischen Fahrzeugen

Bei fehlenden Angaben von Seiten der EVU werden die nachstehenden «Standardwerte» für die Berechnung des Trassenpreises angewendet:

Fahrzeuge	Standardwerte			
	Nettotonnen	Bruttotonnen	Sitzplätze	Energiecode
Triebfahrzeuge		250		Z
Triebzüge		309	750	Z
Personenwagen		60	80	
Güter- und Dienstwagen	70	150		

- Mit der Anwendung des Energiecodes «Z» wird der differenzierte Energiepreis für Fahrzeuge ohne Rekuperationsbremsen verrechnet.
- Für die Berechnung des Basispreises 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 (Ziff. 1.3), Trassenbearbeitung (Ziff. 2.1) sowie Abstellen von Eisenbahnfahrzeugen (Ziff. 2.4) werden im Störfall bei folgenden Ereignissen verrechnet:

- Alle Ereignisse im Ausland, z. B. Streckenunterbrüche, Streik, Unfall, Weigerung von Zügen, usw.

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](http://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
BLS	BLS Netz AG
Btkm	Bruttotonnenkilometer
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.
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.
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.
HBS AG	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 mittels Eisenbahnen (...) und anderen spurgeführten Transportmitteln (vgl. Art. 1 Abs. 2 Bundesgesetz über die Personenbeförderung [PBG]).
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]).
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

Abkürzung/Begriff	Definition
STB	Sensetalbahn, Strecke Flamatt–Laupen. Durch SBB Infrastruktur betriebene und abgerechnete Strecke.
SOB	Schweizerische Südostbahn AG
SOLL-Fahrplan	Fahrplan der definitiv zugewiesenen Trasse
THURBO	Strecke Wil–Weinfelden–Kreuzlingen. Durch SBB Infrastruktur betriebene und abgerechnete Strecke.
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 eine andere EVU eine mit einer Option belegte 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 zugewiesenen Haltezeit gelten nicht als Wartezeit.
Wh	Wattstunde
ZSW	Zentralstellwerk
Zwischenstationen	Bei den Verkehren mit Zwischenstationen handelt es sich um Zubringerzüge 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 2017 gegenüber dem LK 2016 (Ausgabe Dezember 2014)

Kapitel	Ziffern
1. Grundleistungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ziffer 1.1.1.1 (Basispreis Trasse): Preisanpassungen</li> <li>Ziffer 1.1.3.1 (Basispreis Verschleiss): Aufnahme neues Preiselement</li> <li>Ziffer 1.1.3.2 (Basispreis Gewicht): Preisanpassungen und inhaltliche Änderungen</li> <li>Ziffer 1.2.3 (Lärmbonus): Gutschriften neu je Trasse und Betriebstag</li> <li>Ziffer 1.2.4 (ETCS Rabatt): Änderung bei der Fristigkeit des Gesuches</li> <li>Ziffer 1.3 (Stornierungsentsgelt): Komplette Überarbeitung des Kapitels über Stornierung, Bestellung und Änderung von Trassen.</li> <li>Ziffer 1.4.1 (Deckungsbeitrag, konz. Personenverkehr): Anpassung des Prozentsatzes der Verkehrserlöse beim Fernverkehr.</li> <li>Ziffer 1.5 (Strompreis): Anpassung des Strompreises je kWh beim Bezug von Energie ab Fahrdrabt).</li> </ul> <p>&gt;&gt; Alle unter Ziffer 1 aufgeführten Änderungen entsprechen den Vorgaben der beschlossenen Trassenpreisrevision 17 des Bundes.</p>
2. Zusatzleistungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ziffer 2.1 (Trassenbearbeitung): Aufnahme neues Preiselement. Dieses vereinigt die bisherigen Leistungen «kurzfristige Trassenbestellung», «Änderungsgebühr», «a. o. Halt Bahnhof/Haltestelle», «Halt auf der Strecke». Neuaufnahme Leistung a. o. Durchfahrt.</li> <li>Ziffer 2.2 (Einstellen von Rangierungen): Preisanpassung infolge Strompreissenkung.</li> <li>Ziffer 2.3 (Rangieren in Rangierbahnhöfen): Komplette Überarbeitung des Kapitels. Anpassung Preismodell, inhaltliche Änderungen. Streichung der Rangierbahnhöfe Däniken und Zürich Mülligen.</li> <li>Ziffer 2.4 (Abstellen von Fahrzeugen): Preisanpassungen</li> <li>Ziffer 2.6 (Energie): Preisanpassung infolge Strompreissenkung.</li> <li>Ziffer 2.11 (Optionen): Neue Ziffer (ex. Ziffer 2.1)</li> <li>Ziffer 2.13 (Videoüberwachung): Preisanpassung</li> <li>Ziffer 2.15 (Bezug Vorschriften): Preisanpassungen</li> </ul>
4. Verrechnungsgrundsätze	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ziffer 4.4 (Verrechnung im Störfall): Vereinfachung des Systems</li> </ul>
5. Glossar	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aufnahme neue Begriffe «Fahrtyp» und «Fahrzeugtyp»</li> </ul>
6. Anhänge	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anhang 3 (Umwandlungstabelle NeTS): Neue Kategorie ATP (Autotunnelzug mit Personenbeförderung)</li> </ul>

Änderungen in der Ausgabe März 2016 gegenüber der Ausgabe November 2015

Kapitel	Ziffern
Generell	<ul style="list-style-type: none"> <li>Redaktionelle Änderungen</li> </ul>
1. Grundleistungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ziffer 1.1.1.3: neuer, befristeter Rabatt auf den Trassenqualitäten C und D auf der Gotthard-Basisstrecke</li> <li>Ziffer 1.1.3.1: Veröffentlichung von Daten zum Basispreis Verschleiss in der NZV-BAV statt durch die ISB</li> <li>Ziffer 1.2.5: neuer, befristeter Rabatt für traktionsverstärkte Güterzüge im alpenquerenden Verkehr (Strecken Brig–Iselle oder Altdorf–Bellinzona)</li> </ul>
4. Verrechnungsgrundsätze	<ul style="list-style-type: none"> <li>neue Ziffer 4.3.3: Verrechnung von Historischen Fahrzeugen bei fehlenden Daten von Seiten der EVU</li> </ul>

## Anhang 2

## Bahnhofliste für ZL Abstellen von Eisenbahnfahrzeugen

A			
Aarau	B	Bex	C
Aarau GB	B	Biasca	A
Aarberg	B	Biberbrugg	B
Affoltern am Albis	B	Biberist BLS	B
Aigle	B	Biel Mett	C
Airolo	C	Biel/Bienne	A
Allaman	C	Biel/Bienne RB	A
Altdorf	C	Bilten	B
Altstätten SG	C	Birmensdorf Industrie	B
Ambri	C	Birmensdorf ZH	B
Amsteg-Silenen	C	Bischofszell Nord	B
Arbon	C	Bodio	B
Arch	C	Bonstetten	C
Ardon	C	Brig	A
Arnegg	B	Brig RB	A
Arth-Goldau	B	Brittnau-Wikon	C
Au ZH	B	Brugg AG	A
Avenches	C	Brunnadern-Neckertal	C
		Brunnen	C
		Bubikon	C
		Buchs SG	A
		Buchs SG RB	A
		Buchs-Dällikon	B
		Bülach	B
		Burgdorf	B
		Bürglen	C
		Bussigny	A
		Busswil	B
		Bütschwil	C
B			
Baar	A		
Baden	B		
Baldegg	C		
Basel SBB	A		
Basel SBB GB	A		
Basel SBB RB	A		
Basel St. Johann	A		
Bassersdorf	B		
Bauma	C		
Bazenheid	C		
Beinwil am See	B		
Bellach	C		
Bellinzona	A		
Bern	A		
Bern Bümpliz-Nord	B		
Bern JKLM	A		
Bern Weyeremannshaus	A		
Bern Wylerfeld	A		
Bettwiesen	C		
		C	
		Cadenazzo	C
		Capolago	C
		Castione-Arbedo	C
		Cham	A
		Châteauneuf-Conthey	C
		Châtillens	C
		Chavornay	C
		Chénens	C
		Chiasso	A

Chiasso Smistamento	A
Chur	A
Claro	C
Colombier	C
Cornaux	C
Cossonay	C
Courtemaîche	C
Croy-Romainmôtier	C

<b>D</b>	
Dagmersellen	C
Daillens	C
Däniken	B
Däniken RB	B
Degersheim	C
Delémont	A
Dielsdorf	B
Diessenhofen	C
Dietikon	A
Domdidier	C
Dottikon-Dintikon	C
Dottikon-USA	A
Dübendorf	A
Düdingen	C

<b>E</b>	
Ebikon	C
Ebnat-Kappel	C
Eclépens	C
Effingen	C
Effretikon	B
Egerkingen	B
Eglisau	C
Eichwald	B
Einsiedeln	C
Elgg	C
Embrach	B
Emmenbrücke	B
Emmenmatt	C
Entlebuch	C
Ependes	C
Erlen	C

Ermatingen	C
Erstfeld	A
Eschenz	C
Estavayer-le-Lac	C
Etzwilen	B
Evionnaz	C

<b>F</b>	
Flawil	C
Flüelen	C
Flums	C
Frauenfeld	B
Frenkendorf-Füllinsdorf	C
Fribourg	B
Frick	C
Frutigen	A

<b>G</b>	
Gampel-Steg	C
Genève	A
Genève La Praille	A
Genève-Aéroport	A
Gerlafingen	A
Gisikon-Root	B
Giubiasco	C
Gland	B
Glarus	B
Glattbrugg	A
Glovelier	C
Goldach	B
Goppenstein	B
Göschenen	C
Gossau SG	B
Grandson	C
Granges-Marnand	C
Grellingen	C
Grenchen Süd	C
Grolley	C
Gümligen	B
Gurtellen	C
Güttingen	C

H	
Haag-Gams	C
Hägendorf	C
Hägenschwil-Winden	B
Hasle-Rüegsau	C
Härkingen Paketpost	C
Hauptwil	C
Hedingen	C
Heerbrugg	C
Henggart	C
Herisau	A
Herzogenbuchsee	C
Hindelbank	C
Hinwil	B
Hochdorf	C
Horgen	B
Horn	C
Hornussen	C
Horw	B
Hüntwangen-Wil	B
Hunzenschwil	C
Huttwil	B

I-K	
Immensee	B
Ins	B
Interlaken Ost	A
Interlaken West	B
Kaiseraugst	B
Kandersteg	B
Kempten	C
Kemptthal	B
Kerzers	C
Killwangen-Spreitenbach	B
Kirchberg	C
Kloten	A
Koblentz	B
Konolfingen	C
Kreuzlingen	B
Kreuzlingen Hafen	B
Küssnacht a/R	C

L	
La Chaux-de-Fonds	B
Lachen	B
Landquart	B
Langenthal	A
Langenthal GB	A
Langnau	B
Laufen	C
Laufenburg	C
Laupen	C
Lausanne	A
Lausanne Triage	A
Lausanne-Sébeillon	A
Lausen	C
Lavorgo	C
Le Locle	C
Le Locle Col d. Roche	C
Lenzburg	B
Les Hauts-Geneveys	C
Les Verrières	C
Leuzigen	C
Lichtensteig	C
Liesberg	C
Linthal	C
Locarno	B
Lucens	C
Lugano Vedeggio	B
Lupfig	C
Lüsslingen	C
Luterbach-Attisholz	C
Lütisburg	C
Luzern	A
Lyss	B

M	
Magadino-Vira	C
Mägenwil	B
Malters	C
Maroggia-Melano	C
Märstetten	C
Marthalen	C

Martigny	B
Meggen	C
Meilen	B
Melide	C
Mellingen	C
Mels	C
Mendrisio	B
Menznau	A
Mogelsberg	C
Möhliln	B
Monthey	B
Morges	B
Moudon	C
Moutier	C
Mühlehorn	C
Münchenstein	B
Muolen	C
Murgenthal	C
Muri AG	C
Murten/Morat	A
Muttenz	B

**N**

Näfels-Mollis	B
Nebikon	C
Nesslau-Neu St. Johann	C
Netstal	B
Neuchâtel	B
Neuchâtel-Triage	B
Neukirch-Egnach	C
Nieder- und Oberurnen	B
Niederbipp	C
Niederglatt	A
Niederweningen	C
Nyon	B

**O**

Oberaach	C
Oberbuchsitzen	C
Oberriet	C
Oberrüti	C
Oberwinterthur	A

Oberwinterthur UA	A
Oensingen	C
Olten	A
Olten Hammer	A
Olten RB	A
Osogna-Cresciano	C
Ostermundigen	B
Otelfingen	B
Othmarsingen	C

**P-Q**

Palézieux	C
Payerne	B
Pfäffikon SZ	A
Pfäffikon ZH	B
Porrentruy	B
Pratteln	B
Puidoux-Chexbres	B

**R**

Rangierbahnhof Limmattal RBL	A
Rapperswil	A
Rebstein-Marbach	C
Regensdorf-Watt	A
Reichenburg	C
Rekingen AG	B
Renens VD	A
Reuchenette-Péry	C
Rheineck	C
Rheinfelden	B
Richterswil	B
Rivera-B.	C
Roche VD	C
Rodi-Fiesso	C
Roggwil	C
Romanshorn	A
Romanshorn GB	A
Romont	B
Rorschach	A
Rosé	C
Rothenburg	B
Rothrist	B

Rothrist GB (ex Hungerzelg)	B
Rotkreuz	A
Rümlang	B
Rupperswil	C
Rüti ZH	B

**S**

S. Paolo	A
Safenwil	C
Salez-Sennwald	C
Samstagern	B
Sargans	B
Sattel-Aegeri	C
Schachen LU	C
Schaffhausen	B
Schaffhausen GB	B
Schindellegi-Feusisberg	B
Schlieren	A
Schönbühl SBB	B
Schüpfheim	C
Schwanden	C
Schwarzenbach SG	B
Schwerzenbach ZH	A
Schwyz	B
Selzach	C
Sempach-Neuenkirch	C
Siebnen-Wangen	C
Sierre/Siders	C
Siggenthal-Würenlingen	C
Sins	C
Sion	B
Sissach	B
Sisseln	C
Solothurn	B
Spiez	A
St. Gallen	A
St. Gallen GB	A
St. Gallen Haggen	A
St. Gallen St. Fiden	A
St. Gallen Winkeln	A
St. Margrethen	B
Staad	C

Stabio	C
Stäfa	B
Steckborn	C
Stein am Rhein	C
Steinhausen	A
Steinmaur	C
Stein-Säckingen	C
St-Maurice	B
St-Prex	C
St-Triphon	B
Suberg-Grossaffoltern	C
Suhr	C
Sulgen	B
Sumiswald-Grünen	C
Sursee	B

**T**

Tankanlage Rümlang	A
Tavannes	C
Taverne-Toricella	C
Tecknau	C
Tenero	C
Thalheim	C
Thalwil	B
Thörishaus Station	B
Thun	B
Thun GB	B
Turgi	B
Turtmann	C

**U-V**

Uetikon	B
Uster	B
Uznach	C
Uzwil	B
Vallorbe	B
Vernier-Meyrin Cargo	A
Vevey	B
Villeneuve	B
Visp	C
Vufflens-la-Ville	C

W-Y	
Wädenswil	B
Walchwil	A
Waldibrücke	B
Wallisellen	A
Wangen bei Olten	B
Wattwil	B
Weesen	B
Weinfelden	B
Wettingen	B
Wetzikon	B
Wichtrach	C
Wiggen	C
Wil	B
Wildeggen	C
Winterthur	A
Winterthur GB	A
Winterthur Grüze	A
Winterthur Töss	A
Wittenbach	B
Wohlen	C
Wolhusen	C
Wollerau	C
Worb SBB	C
Yverdon-les-Bains	B
Yvonand	C

Z	
Ziegelbrücke	B
Zofingen	B
Zollikofen	B
Zug	A
Zürich Altstetten	A
Zürich Hardbrücke	A
Zürich Herdern Abstellgruppe	A
Zürich Mülligen	A
Zürich Oerlikon	A
Zürich PB	A
Zürich Seebach	A
Zürich Tiefenbrunnen	A
Zürich Vorbahnhof	A
Zürich Wiedikon	A
Zürich Wollishofen	A
Zweidlen	C
Zweisimmen	A
Zwingen	C

Infrastruktur BLS: Nicht aufgeführte Bahnhöfe der ISB BLS sind der Kategorie C zugeteilt.

## Anhang 3

## Umwandlungstabelle NeTS-Kategorie in Zuggattung I-Prix

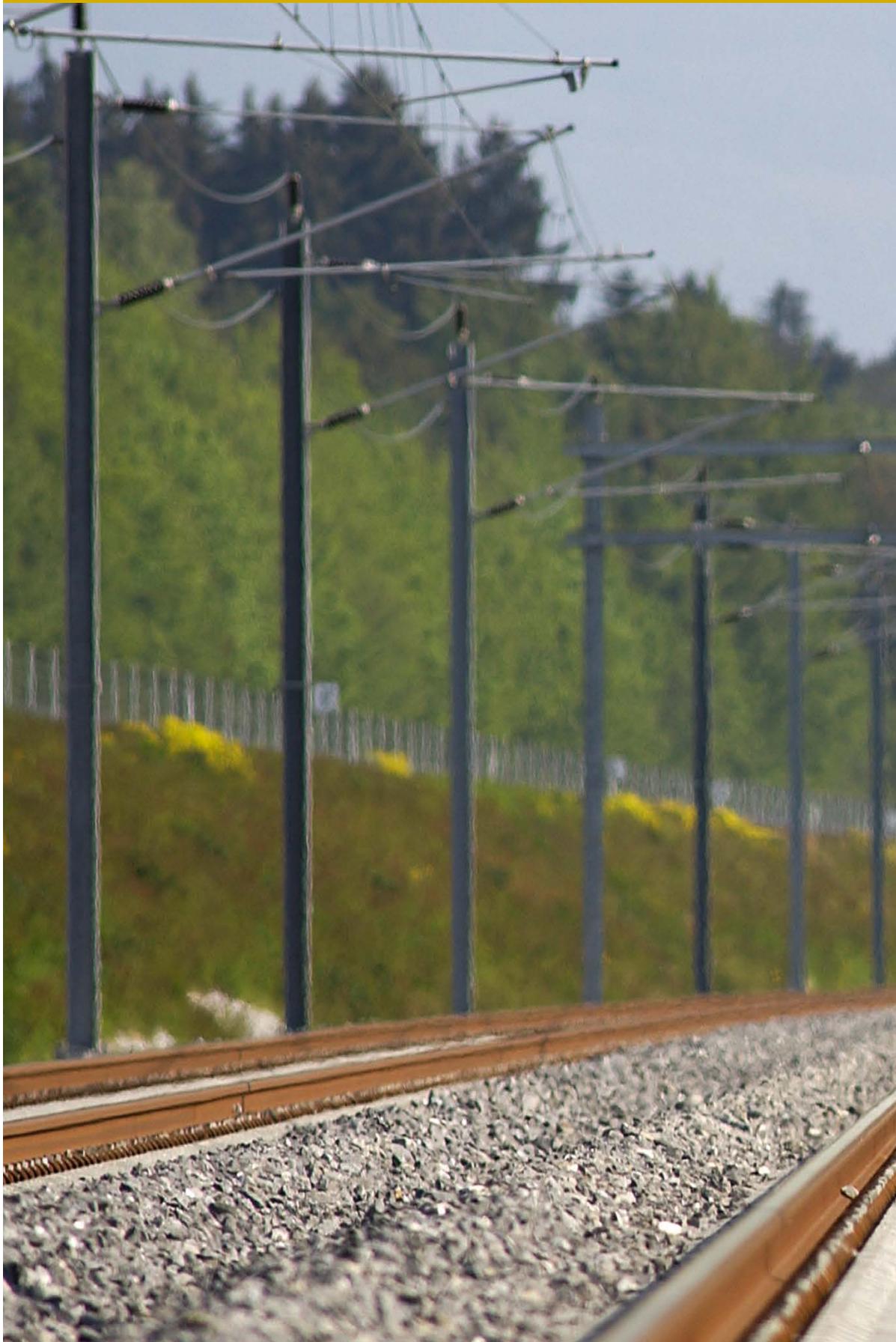
Planung		Abrechnung		Zuteilung Trassen- qualität
NeTS ID	NeTS Kategorie	Zuggattung I-Prix	Code I-Prix	Kategorie
RJ	Railjet	InterCity/EuroCity	1	A/B <sup>1</sup>
EC	EuroCity			A/B <sup>1</sup>
ICE	InterCityExpress			A/B <sup>1</sup>
TGV	Train à grande vitesse			A/B <sup>1</sup>
CI	Neigezug International ≤ 200 km/h			A/B <sup>1</sup>
CIS	Neigezug International > 200 km/h			A/B <sup>1</sup>
EN	Euro Night			C
CNL	City Night Line			C
TGO	Talgo Hotelzug			C
NZ	Nachtzug			C
ICN	InterCity Neigezug national			A/B <sup>1</sup>
IC	InterCity	A/B <sup>1</sup>		
IR	InterRegio	Schnellzug/ InterRegio	2	A/B <sup>1</sup>
SZ	Schnellzug			A/B <sup>1</sup>
EZ	Eilzug			A/B <sup>1</sup>
VAE	Voralpenexpress			A/B <sup>1</sup>
AG	ReiseExtrazug Non-Public			C
AGP	ReiseExtrazug Public			C
ARZ	Autoreisezug			C
JAT	Jail Train			C
RSP	Rangierzug auf die Strecke mit Personenbeförderung			C
R	Regio	Regionalzug	3	A/B <sup>1</sup>
MP	Leermaterialzug mit Personenbeförderung			C
AT	Autotunnelzug inkl. Autoverlad Kandersteg–Goppenstein			A/B <sup>1</sup>
ATP	Autotunnelzug mit Personenbeförderung			A/B <sup>1</sup>
SN	S-Bahn Nachtzug	S-Bahn	4	A/B <sup>1</sup>
S	S-Bahnzug			A/B <sup>1</sup>
RE	RegioExpress	RegioExpress	5	A/B <sup>1</sup>
GI	Güterzug WLV International	Ferngüterzug/ Nahgüterzug	6	D <sup>2</sup>
UKV	Güterzug des unbegleiteten kombinierten Verkehrs (UKV)			D <sup>2</sup>
BKV	Güterzug des begleiteten kombinierten Verkehrs, Rollende Landstrasse (RLS)			D <sup>2</sup>
GM	Leerwagenzug (Güterzug)			D <sup>2</sup>
SIM	Güterzug kombinierter Verkehr (SIM Lötschberg–Simplon)			D <sup>2</sup>
FG	Ferngüterzug			D <sup>2</sup>
GZ	Ganzzug			D <sup>2</sup>
CEX/PZ	Cargo Expresszug/Postzug			D <sup>2</sup>
NG	Nahgüterzug EWL			D
PRG	Versuchs- und Messzug (Güterverkehr)			D <sup>2</sup>

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

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

Planung		Abrechnung		Zuteilung Trassen- qualität
NeTS ID	NeTS Kategorie	Zuggattung I-Prix	Code I-Prix	Kategorie
NGU	Güterzug ohne Bremsrechnung	<b>Traktorgüterzug</b>	<b>8</b>	D
TG	Traktorgüterzug			D
RSL/RSI	Rangierzug auf die Strecke mit Last/Fahrten ohne Signalbedienung			D
TGU	Traktorgüterzug ohne Bremsrechnung			D
GP	Güterzug mit Personenbeförderung			D
LRZ	Lösch- und Rettungszug, Hilfswagen			D
DZU	Dienstzug ohne Bremsrechnung			D
T	Traktorlok (EVU)	<b>Lokzug</b>	<b>9</b>	D
RS	Rangierzug auf Strecke, ohne Last			D
TL	Traktorlok (Infrastruktur)			D
L/LE	Lokzug/Lokextrazug			D
BML	Baumaschinenzug ≤ 80 km/h (nur selbstfahrend)			D
BMV	Baumaschinenzug > 80 km/h (nur selbstfahrend)			D
DZ	Übrige Dienstzüge (Infrastruktur)			D
MAT	Leermaterialzug (Reisezugwagen)	<b>Leermaterialzug des Personenver- kehrs</b>	<b>10</b>	C
MU	Leermaterialzug (Reisezugwagen) ohne Bremsrechnung			C
PRP	Versuchs- und Messzug (Personenzug)			C
RSM	Rangierzug auf die Strecke Leermaterial P			C





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

[www.onestopshop.ch](http://www.onestopshop.ch)  
März 2016