

Leistungskatalog Infrastruktur 2024

gültig vom 1. Januar 2024 bis 31. Dezember 2024

Version 1.4 vom 22. August 2023



Oensingen-Balsthal-Bahn AG

Bahnhofplatz 1

4710 Balsthal

Telefon 062 391 31 01

E-Mail info@oebb.ch



Änderungsverzeichnis

Version	Datum	Neu (Ziffer, Inhalt)	Bemerkungen
0.9	30.12.2020	Erstausgabe	
1.0	12.01.2020	Freigabe durch Geschäftsleitung	
1.1	17.12.2021	Freigabe Version 2022 durch Geschäftsleitung	
1.2	18.05.2022	Freigabe Version 2023 durch Geschäftsleitung	
1.3	15.12.2022	Ziffern 2.3.1, 3.5.1 und 3.6 Laut Anpassung von Art. 3 Abs. 1 NZV-BAV vom 15.12.2022 wird der Strompreis für Übrige Verkehre per 01.01.2023 um 1 Rp./kWh erhöht.	
1.4	22.08.2023	Ziffer 2.3.4. Rangierbewegungen auf die Strecke Ziffern 2.3.1, 3.5.1 und 3.6 Anpassung Strompreis gem. NZV-BAV Freigabe Version 2024 durch Geschäftsleitung	

Abkürzungsverzeichnis

Angkm	Angebotskilometer
Axkm	Achskilometer
BAV	Bundesamt für Verkehr
Btkm	Bruttotonnenkilometer
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmung
HVZ	Hauptverkehrszeit
ISB	Infrastrukturbetreiberin
LK	Leistungskatalog
NZV	Eisenbahn-Netzzugangsverordnung
NZV-BAV	Verordnung des BAV über den Eisenbahn-Netzzugang
OeBB	Oensingen-Balsthal-Bahn AG
Trkm	Trassenkilometer
SWDB	Silent Wagon Database

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
1.1	Generelle Informationen	4
1.2	Standardwerte	4
2	Grundleistungen	4
2.1	Basispreis	5
2.1.1	Preiselemente Basispreis	5
2.1.2	Lärmbonus im Güterverkehr	6
2.1.3	Stornierungsentgelt	6
2.2	Deckungsbeitrag	7
2.2.1	Konzessionierter Personenverkehr	7
2.2.2	Nicht konzessionierter Personenverkehr	8
2.3	Bezug Energie ab Fahrdraht (Strompreis)	8
2.3.1	Strompreis ab Fahrdraht	8
2.3.2	Netzlastfaktor Energie	8
2.3.3	Energieverbrauch	9
2.3.4	Rangierbewegungen auf die Strecke	9
3	Zusatzleistungen	10
3.1	Trassenänderung und kurzfristige Trassenneubestellung	10
3.2	Einstellen von Rangierungen	11
3.3	Abstellen von Fahrzeugen	11
3.4	Bezug von Wasser	12
3.5	Versorgung mit Strom bei Zusatzleistungen	13
3.5.1	Strompreis ab Fahrdraht	13
3.5.2	Netzlastfaktor Energie	13
3.5.3	Energieverbrauch (Klimatisieren, Stand-By-Betrieb und Rangieren)	13
3.6	Strompreis bei Bezug ab Vorheizanlage	14
3.7	Nutzungsgebühr ausserhalb der Streckenöffnungszeiten	15
3.8	Planungs- und Sonderaufgaben	16
4	Serviceleistungen	17
5	Verrechnungsgrundsätze	17
5.1	Verbindlichkeit/Haftung	17
5.2	Rechnungsstellung	17
5.3	Verrechnung im Störfall	18
5.4	Mahngebühr	18

1 Einleitung

1.1 Generelle Informationen

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

Im Leistungskatalog publiziert die Oensingen-Balsthal-Bahn AG (OeBB) die Grund- und Zusatzleistungen gemäss der NZV.

Die aufgeführten Preise sind Nettopreise in Schweizer Franken (CHF), exkl. Mehrwertsteuer. Der Leistungskatalog ist gültig für Trassenbestellungen ab 01.01.2024.

1.2 Standardwerte

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

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

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

2 Grundleistungen

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.

2.1 Basispreis

2.1.1 Preiselemente Basispreis

Preiselement	Faktor oder Preis in CHF/Einheit
Basispreis Trasse , Streckenkategorie B	1.15/Trkm
Nachfragefaktor Hauptverkehrszeiten (HVZ) Strecke ohne Nachfragefaktor HVZ	Faktor 1,0
Faktor Trassenqualität	
Kategorie B (übriger konzessionierter Verkehr)	Faktor 1,0
Kategorie C (Trassen des nicht konzessionierten Personenverkehrs, Leerfahrten des Personenverkehrs sowie Trassen des Güterverkehrs)	Faktor 0,4
Kategorie D (Güterzugstrassen mit einer gesamten Fahrzeit von mind. 15 Minuten längerer Dauer als bei der schnellstmöglichen Trasse gleicher Höchstgeschwindigkeit; Trassen von Lokzügen, Traktor- und Nahgüterzügen im Einzelwagenladungsverkehr)	Faktor 0,3
Haltezuschlag	Kein Haltezuschlag auf der Infrastruktur der OeBB
Basispreis Verschleiss	Die Einführung ist auf einen späteren Zeitpunkt geplant
Basispreis Gewicht	0.0033/Btkm
Zuschlag für Züge mit thermischer Traktion auf elektrifizierten Strecken (Ausgenommen sind Versuchsfahrten, Fahrten mit historischen Fahrzeugen und Dienstzüge der ISB)	0.003/Btkm
Gefahrgutzuschlag im Güterverkehr	Kein Gefahrgut auf der Infrastruktur der OeBB erlaubt
Lärmbonus im Güterverkehr (siehe 2.1.2)	
Typ 1 Fahrzeuge, die mit Scheibenbremsen ausgerüstet sind und deren Raddurchmesser 500 mm oder mehr beträgt	0.03/Achskm
Typ 2 Fahrzeuge, die mit Verbundstoffbremsklötzen oder Trommelbremsen ausgerüstet sind und deren Raddurchmesser 500 mm oder mehr beträgt	0.016/Achskm
Typ 3 Fahrzeuge, die mit den oben genannten Bremssystemen ausgestattet sind und deren Raddurchmesser <u>weniger</u> als 500 mm beträgt	0.01/Achskm

↪ Berechnung

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

= **Differenzierter Basispreis Trasse**

Differenzierter Basispreis Trasse

+ *Haltezugschlag*

+ *Basispreis Gewicht (Trkm × Bruttotonnen × Basispreis Gewicht)*

+ *Zuschlag für Züge mit thermischer Traktion (Trkm × Bruttotonnen × Zuschlag)*

+ *Gefahrgutzuschlag im Güterverkehr (Trkm × Achsen × Gefahrgutzuschlag)*

– *Lärmbonus im Güterverkehr (Trkm × Achsen × Preisansatz pro Typ)*

= **Basispreis**

2.1.2 Lärmbonus im Güterverkehr

Die EVU haben für Fahrten von Fahrzeugen des Güterverkehrs, die über Scheibenbremsen, Trommelbremsen oder Verbundstoffbremsklötze verfügen, Anspruch auf einen Lärmbonus.

Die Gutschrift erfolgt direkt auf der monatlichen Abrechnung je Trasse und Betriebstag.

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

- Die betriebsnotwendigen Daten sind gemäss Network Statement OeBB korrekt und vollständig zu erfassen.
- Die Fahrzeuge müssen in der Silent Wagon Database (SWDB) erfasst sein. Die EVU und die Wagenhalter sind für die korrekte Erfassung der notwendigen Stammdaten (zwölfstellige 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 abgerechnet werden.

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

2.1.3 Stornierungsentsgelt

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

↪ Berechnung

$$(Differenzierter\ Basispreis\ Trasse + Haltezugschlag) \times Faktor\ Stornierungsentsgelt = Stornierungsentsgelt$$

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

Muss einem EVU die Trasse wegen Konflikten storniert werden, fällt kein Stornierungsentsgelt 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 Störungsfall kann die ISB auf den Zuschlag verzichten.

Die Verantwortung für den unternehmerischen Entscheid (abbestellen oder fahren) wird dem EVU überlassen.

Bei Trassenänderungen kommt die Zusatzleistung «Trassenänderung» laut Ziffer 3.1 zur Anwendung.

Die Verrechnung im Störfall ist in Ziffer 5.3 beschrieben.

2.2 Deckungsbeitrag

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

Der Deckungsbeitrag im konzessionierten Personenverkehr wird von der Konzessionsbehörde festgelegt.

2.2.1 Konzessionierter Personenverkehr

Art der Konzession	Prozentsatz
Regionaler Personenverkehr	8 % der Verkehrserlöse

Massgebend für die Ansätze ist die entsprechende Konzession.

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

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

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

↪ Berechnung

Vom EVU gemeldeter Verkehrserlös × Prozentsatz

= Deckungsbeitrag konzessionierter Personenverkehr

2.2.2 Nicht konzessionierter Personenverkehr

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

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

Im Güterverkehr gibt es keinen Deckungsbeitrag.

↪ Berechnung

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

2.3 Bezug Energie ab Fahrdrabt (Strompreis)

2.3.1 Strompreis ab Fahrdrabt

Preisansatz	Preis in CHF/Einheit
Strompreis für Bezug, übrige Verkehre	0.12/kWh
Vergütung für zurückgespeiste Energie (Rekuperation), übrige Verkehre	0.12/kWh

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

2.3.2 Netzlastfaktor Energie

Der Strompreis wird mit dem Netzlastfaktor Energie multipliziert. Der Netzlastfaktor trägt der unterschiedlichen Nachfrage und den daraus resultierenden Produktionskosten über den Tagesverlauf Rechnung. Dieser wird in der HVZ um 20 Prozent erhöht und in der Nacht um 40 Prozent gesenkt.

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

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

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

2.3.3 Energieverbrauch

2.3.3.1 Messung

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

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

2.3.3.2 Pauschale Ansätze

Verzichtet das EVU auf die Installation und Kalibrierung von Energiemesssystemen für die Messung von Strombezug bzw. Rückspeisung auf den Fahrzeugen, erfolgt die Abrechnung nach den im Anhang 5 NZV-BAV festgelegten pauschalen Ansätzen je Zuggattung. Der Zuschlag von 25 % nach Art. 20a Abs. 3 NZV ist in den unten aufgeführten Pauschalansätzen berücksichtigt.

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	kWh/Btkm rekuperierend	kWh/Btkm Nicht rekuperierend
3 Regionalzug	0.0463	0.0671
4 S-Bahn	0.0463	0.0671
6 Güterzug	0.0225	0.0259
8 Traktorgüterzüg	0.0434	0.0499
9 Lokzug	0.0513	0.0589
10 Leermaterialzug des Personenverkehrs	0.0369	0.0424
Fahrten mit historischen Fahrzeugen (Zuggattung irrelevant)	0.0303	0.0348

↳ Berechnung

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

= Energieverrechnung Grundleistung gefahrener Zug

2.3.4 Rangierbewegungen auf die Strecke

Die Grundleistungen für Rangierbewegungen auf die Strecke werden ohne Energie abgerechnet. Die Energieverrechnung erfolgt als Zusatzleistung gemäss Ziffer 3.5 (Versorgung mit Strom bei Zusatzleistungen).

3 Zusatzleistungen

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

3.1 Trassenänderung und kurzfristige Trassenneubestellung

Die Trassenänderungsgebühr wird in folgenden Fällen angewendet:

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

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

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

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

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

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

↪ Berechnung

Preisansatz × je Trasse und Änderungsauftrag
 = **Gebühr kurzfristige Trassenbestellung**

3.2 Einstellen von Rangierungen

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

Als Rangierung gilt:

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

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

Berechnung

Anzahl Rangierungen × *Preisansatz gemäss Traktion*
= **Preis Rangierungen**

3.3 Abstellen von Fahrzeugen

Der Preis umfasst die Planung, Absprache und die Nutzung von Gleisen der OeBB zum Abstellen von Eisenbahnfahrzeugen. Die Gebühr wird bei Abstellungen die länger als 2 Stunden dauernd erhoben.

Aufgrund der Vorhaltekosten ist die Abstellgebühr auch geschuldet, wenn der Zug nicht verkehrt oder für die Abstellung nicht die gesamte bestellte Zeitdauer oder Gleislänge beansprucht wird.

Die Versicherung der abgestellten Fahrzeuge ist Sache der EVU bzw. des Halters. Eine Anerkennung der Haftpflicht für Beschädigungen und Vandalismus an Fahrzeugen besteht nicht.

Es dürfen ausschliesslich Fahrzeuge abgestellt werden, welche schlepptauglich sind. Gefahrgüter (inkl. leere Gefahrgutwagen) dürfen auf der OeBB nicht abgestellt werden.

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

Das Abstellen kommt für alle Fahrzeuge und Züge zur Anwendung, welche nach Zugsankunft oder vor der Zugsabfahrt mehr als zwei Stunden unverändert (Beistellen oder Wegstellen von Triebfahrzeugen gelten nicht als Veränderung der Zugskomposition) stehen bleiben. Die Abstellungen sind je Zugnummer/Debitorencode und Bahnhof zu bestellen (inklusive Freiverlad). Die Abstellzeiten und -meter sind auch zu bestellen, wenn die Dauer weniger als zwei Stunden beträgt. Für das Abstellen von Zügen wird die maximale Zuglänge im Rahmen der zugeteilten Menge der Grundleistung verrechnet, für Fahrzeuge ohne Bezug zu einer Grundleistung die benötigte Gleislänge in Metern. Aufgrund der Vorhaltekosten ist die Abstellgebühr auch geschuldet, wenn der Zug nicht verkehrt oder für die Abstellung nicht die

gesamte bestellte Zeitdauer oder Gleislänge beansprucht. Abbestellungen sind nur kostenlos, wenn sie im Rahmen der unterjährigen Fahrplantermine erfolgen.

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

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

Preisansatz (Kategorie C)	Preis in CHF	Einheit
Abstellgebühr pro Tag	0.168	Meter
Abstellgebühr pro Monat	5.00	Meter

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

↪ Berechnung

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

3.4 Bezug von Wasser

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

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

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

↪ Berechnung

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

3.5 Versorgung mit Strom bei Zusatzleistungen

3.5.1 Strompreis ab Fahrdrabt

Preisansätze	Preis in CHF/Einheit
Strompreis für Bezug, übrige Verkehre	0.12/kWh
Vergütung für zurückgespeiste Energie (Rekuperation), übrige Verkehre	0.12/kWh

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

3.5.2 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.

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

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

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.

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

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

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

Preisansätze	Preis in CHF	Einheit
Verbrauch nicht gemessen auf Triebfahrzeug <u>mit</u> plausiblen Verbrauchsnachweis für Klimatisieren nach Tarifzeiten, übrige Verkehre	0.13	kWh
Verbrauch nicht gemessen auf Triebfahrzeug <u>ohne</u> plausiblen Verbrauchsnachweis für Klimatisieren, übrige Verkehre	2.35	Fahrzeug oder Triebfahrzeugelement und ½ Stunde
Verbrauch nicht gemessen auf Triebfahrzeug für Rangieren (bei Ziffer 3.2 eingerechnet)	1.20	Anzahl Rangierungen pro Zug

↪ Berechnung

Mit plausiblen Verbrauchsnachweis für Klimatisieren:

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

= **Strom Klimatisieren**

Ohne plausiblen Verbrauchsnachweis:

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

= **Strom Klimatisieren**

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

= **Strom Rangieren**

3.6 Strompreis bei Bezug ab Vorheizanlage

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

Preisansätze	Preis in CHF	Einheit
Verbrauch gemäss plausiblen Verbrauchsnachweis, übrige Verkehre	0.13	kWh
Verbrauch <u>ohne</u> plausiblen Verbrauchsnachweis, übrige Verkehre	2.35	Fahrzeug oder Triebfahrzeugelement und ½ Stunde

Die Bestimmungen zum Netzlastfaktor gemäss Ziff. 3.5.2 gelten sinngemäss.

Die Preise verstehen sich ohne Mitwirkung von Personal der OeBB.

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

↪ Berechnung

Mit plausiblen Verbrauchsnachweis:

$$\text{Strompreis} \times \text{Netzlastfaktor} \times \text{kWh} \\ = \text{Strom Vorheizen}$$

Ohne plausiblen Verbrauchsnachweis:

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

3.7 Nutzungsgebühr ausserhalb der Streckenöffnungszeiten

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

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

Preisansatz	Preis in CHF	Einheit
Nutzungsgebühr ausserhalb Streckenöffnungszeiten	112.00	Stunde

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

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

↪ Berechnung

$$\text{Preisansatz} \times \text{Anzahl zu besetzende Stellwerke} \times \text{Bedienzeit in Stunden} \\ = \text{Nutzungsgebühr ausserhalb Streckenöffnungszeiten}$$

3.8 Planungs- und Sonderaufgaben

Preisansätze	Preis in CHF	Einheit
Aussergewöhnliche Sendungen Planungsaufwand für aussergewöhnliche Sendungen	109.00	angebrochene Stunde
Zusätzlicher Aufwand bei Lademassüberschreitungen Aufwand Infrastruktur Betrieb	109.00	angebrochene Stunde
Aufwand Infrastruktur Anlagen	83.00	angebrochene Stunde
Aufwand Infrastruktur für Trassenplanung und Anordnung	109.00	angesprochene Stunde

Planungsaufwand «Aussergewöhnliche Sendung»

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

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

Planungsaufwand «Lademassüberschreitungen»

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

Infrastruktur Betrieb

Aufwand für die Erarbeitung der Beförderungsbestimmungen.

Infrastruktur Anlagen

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

Aufwand für Trassenplanung/Anordnungen

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

↪ **Berechnung**

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

Aussergewöhnliche Sendungen

$\text{Preisansatz} \times \text{Anzahl Beförderungsnummern}$

= **Aufwand aussergewöhnliche Sendung**

Zusätzlicher Aufwand bei Lademassüberschreitung

$\text{Preisansatz} \times \text{Anzahl Ist-Stunden}$

= **Aufwand Lademassüberschreitung**

4 Serviceleistungen

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

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

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

Oensingen-Balsthal-Bahn AG

Betriebsleitung, Verwaltung und Netzzugang

Bahnhofplatz 1

4710 Balsthal

Telefon 062 391 31 01

E-Mail info@oebb.ch

5 Verrechnungsgrundsätze

5.1 Verbindlichkeit/Haftung

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

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

5.2 Rechnungsstellung

Die Rechnungen werden auf ganze Rappen (nach Addition der Preiskomponenten) je Zug gerundet. Die OeBB stellt ihre Leistungen ausschliesslich in CHF in Rechnung.

5.3 Verrechnung im Störfall

Bei jeglichen Ereignissen auf dem Netz einer schweizerischen ISB werden die Leistungen Stornierungsentgelt (Ziff. 2.1.3), Trassenänderung und kurzfristige Trassenneubestellung (Ziff. 3.1) sowie Abstellen von Eisenbahnfahrzeugen (Ziff. 3.3) nicht verrechnet.

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

5.4 Mahngebühr

Bei einem Zahlungsverzug wird pro Mahnung eine Gebühr erhoben.

Preisansatz	Preis in CHF	Einheit
Mahngebühr	50.00	Mahnung

↳ Berechnung

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

= **Mahngebühren**