



Oensingen-Balsthal-Bahn

Netzzugang für die Strecke der Oensingen-Balsthal-Bahn AG 2025 (Network Statement OeBB 2025)

Netzzugangs- und Netznutzungsbedingungen für die Infrastruktur der Oensingen-Balsthal-Bahn AG für die Fahrplanperiode 2024, gültig vom 15. Dezember 2024 bis 13. Dezember 2025.

Inhaltsverzeichnis

1.	Allgemeine Informationen	2
2.	Infrastruktur	7
3.	Zugangsbedingungen	12
4.	Kapazitätszuweisung [TVS]	24
5.	Leistungen und Preise	42
6.	Operative Bestimmungen	45
7.	Serviceeinrichtungen	48

Version	Netzzugang Strecke Oensingen-Balsthal	Networkstatement OeBB 2025	1 / 51
2.0			



1. Allgemeine Informationen

1.1. Einleitung

Das vorliegende Network Statement (NWS) wird durch die Oensingen-Balsthal-Bahn AG (OeBB) veröffentlicht.

Das Schienennetz der OeBB besteht aus der Strecke:

Oensingen-Balsthal (im Bahnhof Oensingen sind die Gleise 45 und 5 in der Betriebsverantwortung der OeBB).

Die Vergabe von Kapazitäten (Grund- und Zusatzleistungen) auf den interoperablen normalspurigen Schienennetzen erfolgt durch die unabhängige schweizerische Trassenvergabestelle (TVS). Sie stellt zudem die diskriminierungsfreie Fahrplankonstruktion sicher. Die Inhalte der mit [TVS] ergänzten Überschriften und untergeordneter Ziffern werden von der Trassenvergabestelle verantwortet.

1.2. Zielsetzung des Network Statements

Das NWS beinhaltet die für das Schienennetz geltenden Zugangs- und Nutzungsbedingungen (im Sinne von Art. 10 Abs. 1 lit. d Netzzugangsverordnung [\[NZV\]](#) und der EU-Richtlinie 2012/34) und ist Bestandteil der Netzzugangsvereinbarung zwischen der ISB und dem EVU.

Es kann aber auch als Hilfsmittel verwendet werden, um den Netzzugang zu beantragen und um den Verkehr auf dem Schienennetz der OeBB abwickeln zu können. In der Folge wird deshalb, falls gleichermassen für EVU und Dritte anwendbar, von Antragstellern gesprochen.

Im Sinne einer Harmonisierung orientieren sich in der Schweiz die OeBB und weitere Infrastrukturbetreiberinnen sowie die TVS bei der Publikation ihrer Netzzugangs- und Nutzungsbedingungen an der Struktur des in der EU etablierten Network Statements gemäss Artikel 27 der Richtlinie 2012/34/EU. Weitere Informationen zur Struktur finden sich in der Ziffer 1.4.

1.3. Rechtliches

Das vorliegende NWS entspricht den aktuellen gesetzlichen Rahmenbedingungen. Bei Rechtsänderungen wird das NWS nachgeführt. Änderungen werden im Änderungsjournal ausgewiesen. Die Schweiz hat sich im Landverkehrsabkommen mit der Europäischen Union verpflichtet, Rechtsvorschriften anzuwenden, welche den im [Anhang 1 des Abkommens](#) aufgeführten Rechtsvorschriften gleichwertig sind. COTIF und CUI sind in der Schweiz anwendbar. Die schweizerischen Gesetze und Verordnungen sind in der systematischen Rechtssammlung (SR) der Schweizerischen Eidgenossenschaft publiziert. Sie sind im Internet unter www.admin.ch abrufbar.

1.3.1. Gesetzliche Rahmenbedingungen

Nachfolgend sind als Auslegungshilfe die wichtigsten internationalen und nationalen Erlasse aufgeführt:

Version	Netzzugang Strecke Oensingen-Balsthal	Networkstatement OeBB 2025	2 / 51
2.0			

Wichtige EU-Rechtsakte (als Auslegungshilfe)

Nummer	Bezeichnung
<u>Richtlinie 2004/49/EG</u>	<i>Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung («Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit»).</i>
<u>Richtlinie 2008/57/EG</u>	<i>Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (Neufassung).</i>
<u>Durchführungsverordnung (EU) 2015/1136</u>	Durchführungsverordnung (EU) 2015/1136 der Kommission vom 13. Juli 2015 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken.
<u>Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177</u>	Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 der Kommission vom 22. November 2017 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen.
<u>Verordnung (EU) 913/2010</u>	Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr.
<u>Richtlinie (EU) 2012/34</u>	Richtlinie (EU) 2012/34 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung).
<u>Richtlinie (EU) 2016/2370</u>	Änderungsrichtlinie (EU) 2016/2370 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur.
<u>Richtlinie (EU) 2016/797</u>	Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union. Ab 16.6.2020 Ersatz für Richtlinie 2008/57/EG.
<u>Richtlinie (EU) 2016/798</u>	Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit. Ab 16.6.2020 Ersatz für Richtlinie 2004/49/EG.

Wichtige nationale und internationale Erlasse mit Gültigkeit in der Schweiz (Auszug)

Nummer	Abkürzung	Bezeichnung
<u>SR 0.742.403.1 – COTIF</u>	-	Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)
<u>SR 0.742.403.12 – Anhang E – CUI</u>	-	Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (CUI)
<u>SR 0.740.72</u>	LVA	Abkommen vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse (mit Anhängen und Schlussakte)
<u>SR 742.101</u>	EBG	Eisenbahngesetz
<u>SR 742.122</u>	NZV	Eisenbahn-Netzzugangsverordnung.
<u>SR 742.122.4</u>	NZV-BAV	Verordnung des BAV zur Eisenbahn-Netzzugangsverordnung
<u>SR 742.101.4</u>	–	Geschäftsreglement der Kommission für den Eisenbahnverkehr
<u>SR 742.141.1</u>	EBV	Eisenbahnverordnung. Anhang 7 EBV nennt die in der Schweiz gültigen Technischen Spezifikationen über die Interoperabilität TSI. Abweichungen des nationalen Regelwerks zu den TSI werden vom BAV mit notifizierten nationalen technischen Vorschriften NNTV festgelegt.
<u>SR 742.141.11</u>	AB-EBV	Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung
<u>SR 742.144</u>	BGLE	Bundesgesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen
<u>SR 742.144.1</u>	VLE	Verordnung über die Lärmsanierung der Eisenbahnen
<u>SR 742.173.001</u>	FDV	Schweizerische Fahrdienstvorschriften (R 300.1–15)

Version	Netzzugang Strecke Oensingen-Balsthal	Networkstatement OeBB 2025	3 / 51
2.0			



<u>SR 742.412</u>	RSD	Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit Eisenbahnen und Seilbahnen
<u>SR 742.41</u>	GüTG	Gütertransportgesetz
<u>SR 742.411</u>	GüTV	Gütertransportverordnung
<u>SR 745.1</u>	PBG	Personenbeförderungsgesetz
<u>SR 745.11</u>	VPB	Verordnung über die Personenbeförderung
<u>SR 745.13</u>	FPV	Fahrplanverordnung
<u>SR 151.3</u>	BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz
<u>SR 151.31</u>	BehiV	Behindertengleichstellungsverordnung

1.3.2. Rechtlicher Status und Haftung

Sämtliche Bedingungen für die Nutzung der Eisenbahninfrastrukturen, die im vorliegenden NWS publiziert werden, gelten vorbehaltlich nachträglicher Rechts- und Vorschriftenänderungen. Soweit mit der Revision schweizerischer Gesetze und Verordnungen nach der Publikation des NWS zusätzliche Anforderungen eingeführt werden, sind diese zwingend einzuhalten. Die OeBB und die TVS haften nicht für die Folgen aus der Nichtbeachtung von nachträglich geänderten Rechtserlassen und Vorschriften.

Die OeBB und die TVS sind darauf bedacht, dass die Informationen im diesem NWS korrekt sind. Sie haftet für keine direkten oder indirekten Schäden, die sich aus offensichtlichen Mängeln in diesem NWS und in anderen Dokumenten ergeben. Ferner wird jede Verantwortung für die Inhalte sämtlicher externen Seiten, auf welche die vorliegende Publikation verlinkt, abgelehnt. Soweit Inhalte verlinkter externer Seiten mit Inhalten des vorliegenden NWS im Widerspruch stehen, geht das NWS vor. Dieser Vorbehalt gilt nicht für Links auf die offiziellen Publikationsseiten schweizerischer Gesetze und Verordnungen.

Das vorliegende NWS wird nur in Deutsch herausgegeben.

1.3.3. Beanstandungen und Beschwerde

Grundsatz

Bei Beanstandungen zu Inhalten des vorliegenden NWS bitten wir Sie, mit der OeBB oder mit der TVS Kontakt aufzunehmen. Die Zuständigkeiten sind in Ziffer 1.1 beschrieben; die Ansprechpartner können dem [Adressenverzeichnis](#) gemäss Ziffer 1.6 entnommen werden.

RailCom

Strittige Fragen über die Gewährung des Netzzugangs sowie dessen Bedingungen unterliegen der Klage an die Kommission für den Eisenbahnverkehr [RailCom](#) (Art. 29 LVA, Art. 40a^{ter} EBG).

Die Entscheidungen der RailCom können gemäss Art. 33 lit. f VGG (Verwaltungsgerichtsgesetz) an das Bundesverwaltungsgericht in St. Gallen weitergezogen werden.

Version	Netzzugang Strecke Oensingen-Balsthal	Networkstatement OeBB 2025	4 / 51
2.0			



1.4. Struktur des Network Statements

Die Struktur dieses NWS entspricht derjenigen, welche durch die Vereinigung der europäischen Infrastrukturbetreiberinnen und Trassenvergabestellen RailNetEurope (RNE) erarbeitet und verabschiedet wurde. Diese sogenannte Common Structure ist abrufbar unter www.rne.eu/network-statements/.

Mit ihr wird beabsichtigt, der Leserin und dem Leser die für den Netzzugang benötigten Angaben europaweit in einheitlicher Struktur zur Verfügung zu stellen.

- Kapitel 1 enthält allgemeine Informationen über das NWS sowie Ansprechstellen.
- Kapitel 2 beschreibt die Eigenschaften des Schienennetzes inkl. Kapazitätseinschränkungen.
- Kapitel 3 definiert die rechtlichen Anforderungen und die Bedingungen für den Zugang zum Netz der ISB.
- Kapitel 4 legt das Verfahren für die Zuweisung von Zugtrassen fest.
- Kapitel 5 beschreibt die beziehbaren Leistungen und die entsprechenden Entgelte.
- Kapitel 6 enthält operative Bestimmungen für Fahrten auf dem Netz der ISB.
- Kapitel 7 gibt einen Überblick über die Serviceeinrichtungen der ISB und Dritten.

Wo sinnvoll, werden weitergehende Informationen in Anhängen zur Verfügung gestellt. Die Nummerierung der Anhänge richtet sich nach der zugehörigen Ziffer.

1.5. Gültigkeitsdauer, Aktualisierung und Publikation

1.5.1. Gültigkeitsdauer

Das vorliegende NWS ist gültig für Bestellungen und die Durchführung von Verkehren im Fahrplanjahr 2025 vom 15. Dezember 2024 bis 13. Dezember 2025.

1.5.2. Aktualisierung

Das NWS wird aktuell gehalten. Die Verständigung über neue und angepasste Fassungen erfolgt gemäss den Bestimmungen der Netzzugangsvereinbarung.

1.5.3. Publikation

Das NWS wird ausschliesslich digital unter www.oebb.ch/unternehmen/infrastruktur/Netzzugang zugänglich gemacht bzw. publiziert.

1.6. Kontakte und Adressenverzeichnis

Bei allgemeinen Fragen zum NWS wenden Sie sich bitte an

Oensingen-Balsthal-Bahn AG
Betriebsleitung, Verwaltung und Netzzugang
Bahnhofplatz 1
CH-4710 Balsthal
info@oebb.ch / www.oebb.ch
Reisezenter: +41 62 391 31 53
Verwaltung: +41 62 391 31 01

Version	Netzzugang Strecke Oensingen-Balsthal	Networkstatement OeBB 2025	5 / 51
2.0			



Bei Fragen zu Ziffern unter der Verantwortung der TVS (vgl. Ziffer 1.1) wenden Sie sich bitte direkt an die

Schweizerische Trassenvergabestelle
Schwarztorstrasse 31
Postfach
3001 Bern
Schweiz
+41 79 928 01 63
info@trasse.ch / info@tvs.ch
www.trasse.ch / www.tvs.ch

1.7. Zusammenarbeit europäischer ISB und Trassenvergabestellen

1.7.1. Güterverkehrskorridore

Nicht relevant für die OeBB

1.7.2. RailNetEurope

Die OeBB ist kein Mitglied der RNE

1.7.3. Weitere internationale Kooperationen

Nicht relevant für die OeBB

Version	Netzzugang Strecke Oensingen-Balsthal	Networkstatement OeBB 2025	6 / 51
2.0			



2. Infrastruktur

2.1. Einleitung

Das Kapitel 2 des NWS enthält die Beschreibung der Eisenbahninfrastruktur der OeBB.

2.2. Ausdehnung des Streckennetzes

2.2.1. Grenzen

Das Schienennetz der OeBB befindet sich auf dem Staatsgebiet der Schweizerischen Eidgenossenschaft.

2.2.2. Anschliessende Netze

Ausländische Normalspurnetze

Keine

Inländische Normalspurnetze

Das Netz der OeBB grenzt an folgende inländische Normalspurnetze:

- SBB

2.3. Netzbeschreibung

Das Netz der OeBB besteht aus einer Strecke:

- Oensingen-Balsthal

Das Netz der OeBB umfasst die Strecke von Oensingen nach Balsthal. Der Netzübergang zum Netz der SBB ist in Oensingen im Gleis 45 beim SBB km 56.760 respektive OeBB km -0.125.

Die Details der Strecke und der Stationen sind in der Weisung Nr. 22 «Daten Infrastruktur OeBB» aufgeführt und können bei der OeBB unter info@oebb.ch angefordert werden.

2.3.1. Gleistopologie

Güter- und Personenverkehr benutzen dieselben Strecken (Mischverkehrsstrecken).

2.3.2. Spurweite

Die Spurweite beträgt 1435 mm. Die Kurvenradien sind so bemessen, dass sie minimal folgende Längen betragen:

- Zuggleise: $R_{min} = 250$ m
- Rangiergleise: $R_{min} = 180$ m
- Anschlussgleise: $R_{min} = 110$ m

Siehe auch IRS 50502 «Aussergewöhnliche Sendungen – Umrissverfahren». Für Industrie- bzw. private Anschlussgleise bestehen besondere Vorschriften.

Version	Netzzugang Strecke Oensingen-Balsthal	Networkstatement OeBB 2025	7 / 51
2.0			



2.3.3. Bahnhöfe und Knoten

Betriebspunkt	Abkürzung	Bahn km	Bemerkung
Oensingen Nord	OEN	0.04	Gleis 5
Klus	KLUS	2.624	
Thalbrücke	THBU	3.270	
Balsthal	BTH	4.015	

2.3.4. Lichtraumprofile

Freizügig einsetzbare Fahrzeuge

- oberer Bereich: max. EBV2, S2 (schliesst UIC G1 ein)
- unterer Bereich: gemäss IRS 50505-1 (Ersatz für UIC-Merkblatt 505-1)
- mit der Bezugslinie verbundene Berechnungsregeln (Einschränkungsrechnung) gemäss IRS 50505-1 (Ersatz für UIC-Merkblatt 505-1)

Anmerkung

- Die Einschränkungsberechnung gemäss EN 15273-2 (mit A-Abweichung CH) entspricht der Einschränkungsberechnung IRS 50505-1 (Ersatz für UIC-Merkblatt 505-1)

Kombinierter Verkehr

trifft nicht zu

Stromabnehmer (siehe auch Ziffer 3.4.1.4)

- Wippenbreite 1450 mm, Endhörner isoliert, Hüllkurve: gemäss IRS 60608 (Ersatz für UIC-Merkblatt 608 Anlage 4a)
- Profilmachweis für Stromabnehmer gemäss SN EN 15273-2 beziehungsweise IRS 50505-1 (Ersatz für UIC-Merkblatt 505-1)
- UIC-Merkblatt 505-1
- Ausnahme für historische Fahrzeuge: Wippenbreite 1320 mm zulässig
- Weitere Angaben finden sich im I-30111, Kapitel 5.1, Ziffer 3.1.

Der Technische Netzzugang ist im Hinblick auf das Lichtraumprofil in der Regelung I-20030 («Technischer Netzzugang: Fahrzeugumgrenzungslinie – Auswirkung des Lichtraumprofils auf Fahrzeuge und Ladungen») im Detail beschrieben.

2.3.5. Streckenklassen

Die Standard-Streckenklasse ist D4 (22.5t, 8.0t/m).

2.3.6. Streckenneigungen

Maximale Neigung: 13 ‰ (Strecke), 21 ‰ (Anschlussgleis Swiss Quality Paper)

Version	Netzzugang Strecke Oensingen-Balsthal	Networkstatement OeBB 2025	8 / 51
2.0			



2.3.7. Höchstgeschwindigkeiten

Für die OeBB gibt es keine separate RADN Vorschrift. Die Geschwindigkeit ist im Dienstfahrplan der OeBB sowie auf den spezifischen Anordnungen zu finden. Gemäss den AB FDV OeBB wird jeder Zug gemäss der Reihe «A 50» geführt. Die Regelgeschwindigkeit ist 40 km/h ausser auf definierten Abschnitten, auf welchen Reisezüge (ohne Dampftraktion) mit 50 km/h verkehren dürfen. Die Zusammensetzung der Zug- und Bremsreihe nicht dabei nicht relevant, ausser es wird die Mindestbremskraft von 50% nicht erreicht. Betriebliche Geschwindigkeitsabweichungen bleiben vorbehalten.

2.3.8. Maximale Zuglängen

Die maximale Länge einer Komposition beträgt 250 m (200 m bei Kreuzung in Klus). Längere Züge bis 400 m auf Anfrage. Längere Kompositionen haben Betriebseinschränkungen zur Folge und müssen speziell bei info@oebb.ch angefragt werden.

2.3.9. Stromversorgung

Die Strecke ist vollständig elektrifiziert und weist standardmässig eine Spannung und Frequenz von 15 kV/16,7 Hz, mit Toleranzen gemäss EN-Norm 50163, auf. Die Anschlussgleise der Swiss Quality Paper und KENOVA sind teilweise elektrifiziert; die anderen Anschlussgleise sind nicht elektrifiziert.

Der Bahnstrom wird von der SBB bezogen. Die Versorgung des Bahnstrombedarfs erfolgt zu 90% aus erneuerbaren Energien. Bis 2025 soll dieser Anteil gemäss Energiestrategie der SBB auf 100% erhöht werden.

2.3.10. Signalsysteme

Auf dem Streckennetz der OeBB gilt das Signalsystem «L». Es gibt Stellwerke in Oensingen, Klus und Balsthal mit Streckenblock. Die Bedienung erfolgt mittels Tastenkasten und Funksteuerung.

2.3.11. Zugdispositionssysteme

Die OeBB nutzt keine Zugdispositionssysteme.

2.3.12. Kommunikationssysteme

Abdeckung

Die Kommunikation erfolgt über GSM-P (ausserhalb des Bahnhof Oensingen gibt es keine GSM-R Abdeckung). Weiter gibt es einen Betriebsfunk der OeBB.

2.3.13. Zugbeeinflussungssysteme

Die Zugsicherung erfolgt mit P44 und ETCS L1LS.

Version	Netzzugang Strecke Oensingen-Balsthal	Networkstatement OeBB 2025	9 / 51
2.0			



2.4. Verkehrsbeschränkungen

2.4.1. Besondere Infrastrukturen

Bedienung der Anlagen der OeBB

Zug- und Rangierfahrten sind nur mit OeBB kundigem und geprüftem Personal möglich (Bedienung Funk für Ansteuerung Signale und Barrieren). OeBB kundiges Personal bietet die OeBB als Serviceleistung an.

Gemäss den AB FDV OeBB hat jeweils der Lokführer des Personenzuges der OeBB die Funktion des Fahrdienstleiters OeBB.

Bei einer planmässigen Kreuzung in Klus zwischen einem Regel- und Extrazug werden die Weichensteller durch die OeBB gestellt.

Längenbeschränkung

Auf der Strecke der OeBB sind maximal die nachfolgenden Zugslängen (inkl. Triebfahrzeuge) zugelassen.

- 250 m (200 m bei Kreuzung in Klus)
- Längere Züge bis 400 m auf Anfrage
- Züge über 400 m nur ausserhalb der normalen Streckenöffnungszeiten möglich

Verbotene Fahrzeuge

Aufgrund der engen Radien und Gewichtslimiten bei einigen Weichen der OeBB gibt es Einschränkungen für Fahrzeuge mit starren Achsen oder engen Drehgestellen (z.B. Ae 6/6, Ce 6/8, Be 6/8, C 5/6 oder andere grosse Dampflokomotiven). Der Netzzugang für solche Fahrzeuge ist entsprechend bei der OeBB (info@oebb.ch) anzufragen.

Fahrten ohne ausreichende Zugbeeinflussungseinrichtung

Für Fahrten ohne ausreichende Zugbeeinflussungseinrichtung auf der Strecke der OeBB gelten die Bestimmungen der AB FDV OeBB.

2.4.2. Umweltrestriktionen

für kohlegefeuerte Dampftriebfahrzeuge gelten die gesonderten Bestimmungen der Regelung von SBB Infrastruktur I-30111, Kapitel 16.1 sinngemäss.

2.4.3. Gefährliche Güter

Der Transport von gefährlichen Gütern ist auf dem Netz der OeBB nicht erlaubt.

2.4.4. Einschränkungen in Tunneln

Das Netz der OeBB weist keine Tunneln auf.

2.4.5. Einschränkungen auf Brücken

Es bestehen keine Einschränkungen für die Brücken der OeBB.

Version	Netzzugang Strecke Oensingen-Balsthal	Networkstatement OeBB 2025	10 / 51
2.0			



2.5. Verfügbarkeit der Strecken und Bahnhöfe

2.5.1. Streckenöffnungszeiten

Die Strecke der OeBB ist von 05:00 Uhr bis 21:00 Uhr geöffnet.

Ausserhalb dieser Öffnungszeiten sind Fahrten nur nach vorgängiger Zustimmung durch die OeBB möglich. Es wird eine Gebühr für ausserordentliche Öffnung gemäss Leistungskatalog fällig.

2.5.2. Kapazitätseinschränkungen

bleibt frei

2.6. Ausblick Infrastrukturentwicklung

Folgende Ausbauten der Infrastruktur OeBB sind geplant:

- Stellwerkersatz Klus 2026
- Perronverlängerung Thalbrücke auf 100m und Ausbau gem BehiG 2025
- Perronerhöhung Balsthal Gleis 3 (Notperron) gem. Behi-G 2025
- Perronverlängerung Oensingen auf 100m 2028

Version	Netzzugang Strecke Oensingen-Balsthal	Networkstatement OeBB 2025	11 / 51
2.0			



3. Zugangsbedingungen

3.1. Einleitung

Das Kapitel 3 des NWS regelt die Voraussetzungen für den Zugang zum Schienennetz der OeBB im nationalen Verkehr.

3.2. Allgemeine Zugangsbedingungen

Die gesetzlichen Grundlagen für den Netzzugang und Betrieb als EVU befinden sich im Eisenbahngesetz (EBG), in der Verordnung über Bau und Betrieb der Eisenbahnen (Eisenbahnverordnung, EBV), in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV) und in der Verordnung des BAV über den Eisenbahn-Netzzugang (NZV-BAV).

3.2.1. Bedingungen für die Beantragung von Trassen [TVS]

Die Voraussetzungen für die Beantragung einer Trasse sind in Kapitel 4 beschrieben. Auch Unternehmen, welche nicht EVU sind, ist es gemäss Art. 9a Abs 4 EBG gestattet, im Güterverkehr Trassen zu beantragen.

Bestellberechtigung [TVS]

Die Trassen für den Güterverkehr können von jedem Unternehmen beantragt werden, das an der Durchführung des Eisenbahnverkehrs interessiert ist. Netzzugangsbewilligung, Sicherheitsbescheinigung und Netzzugangsvereinbarung müssen zu diesem Zeitpunkt noch nicht vorliegen. Der Antragsteller muss spätestens einen Monat vor Betriebsaufnahme eine Netzzugangsbewilligung vorlegen oder ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mit der Durchführung des Eisenbahnverkehrs beauftragen. Die Sicherheitsbescheinigung muss spätestens bei der Aufnahme des Verkehrs vorliegen (Art. 9a Abs. 4 EBG).

Identifikator Debicode

Für die Bestellung und Abrechnung der Leistungen sowie für die berechtigte Lieferung, Bearbeitung und Ansicht von Daten werden die Unternehmen über Debitorencodes (ugs. Debicode oder DEBIC) identifiziert. Diese Codes werden übergreifend von SBB Infrastruktur koordiniert und vergeben.

Folgende Grundsätze kommen zur Anwendung:

- Eine Trasse/Zugnummer darf für die gesamte schweizerische Strecke nur mit einem einzigen Debitorencode bestellt werden.
- Debitorencodes können an andere Unternehmen freigegeben werden. Das ermächtigte Unternehmen kann anschliessend systemtechnisch im Namen und auf Rechnung des Debitorencode-Inhabers handeln. Bei Interesse wenden Sie sich bitte an die Ansprechstelle für Debitorencodes gemäss Adressenverzeichnis (vgl. Ziffer 1.6).
- Handelt es sich beim Antragsteller um ein Unternehmen ohne EVU-Qualifikation stellt die Trassenvergabe eine temporäre Debitorencode zur Verfügung, welcher abgelöst wird entweder durch einen eigenen Debitorencode bei Erlangen der EVU-Qualifikation oder durch einen Debitorencode des mit der Fahrt beauftragten EVU.

Version	Netzzugang Strecke Oensingen-Balsthal	Networkstatement OeBB 2025	12 / 51
2.0			



Aussergewöhnliche Verwendung der Infrastruktur

Bei aussergewöhnlicher Verwendung der Infrastruktur (z. B. Grossanlass, ausserordentlich hohes Frequenzaufkommen, viele Besucher/Privatpersonen in Gleisnähe, usw.) meldet dies der Antragsteller so früh als möglich bei der ISB an, damit die notwendigen Sicherheitsmassnahmen organisiert werden können.

OeBB Nutzungsänderungsprozess Sicherheit

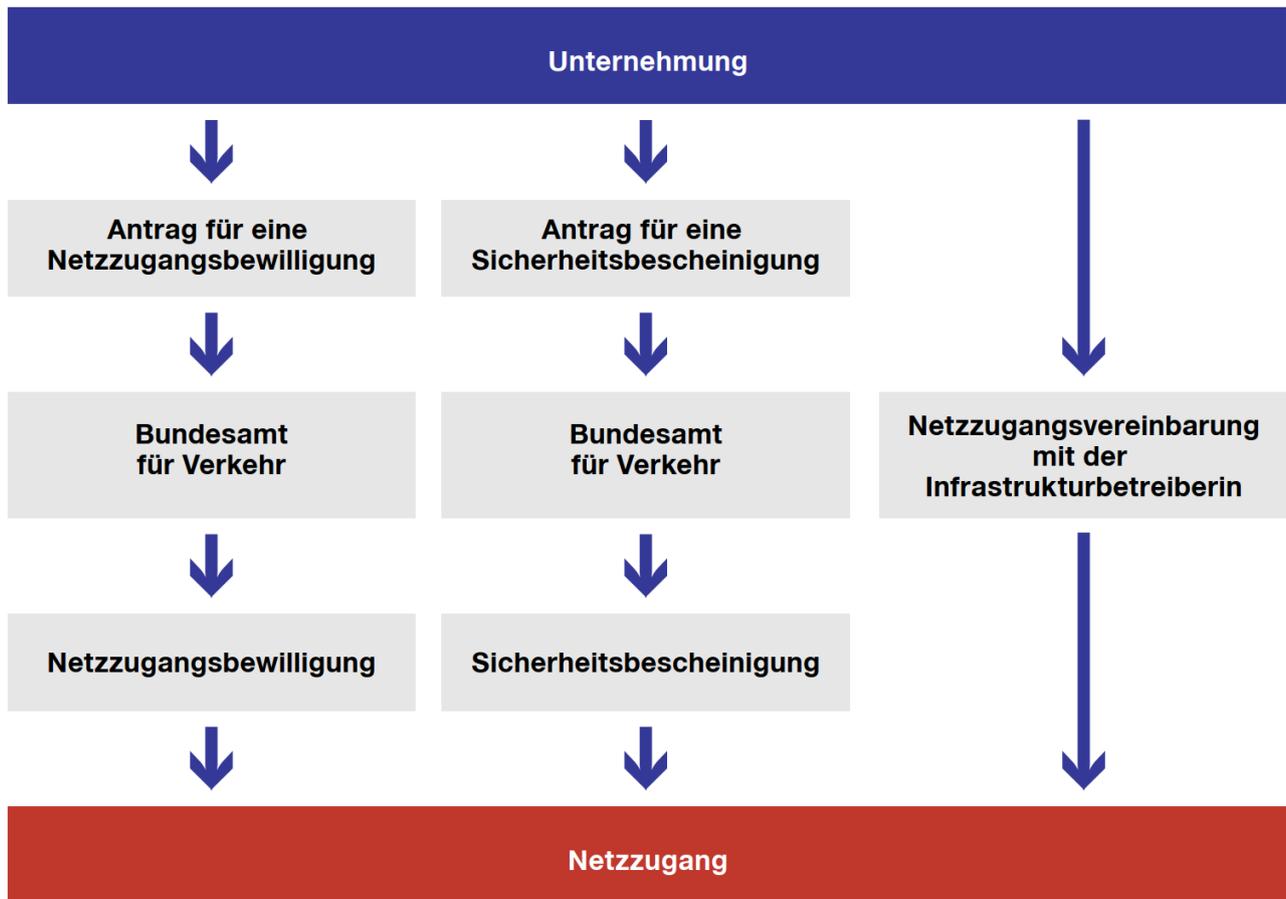
Die OeBB behält sich das Recht vor, einen Nutzungsänderungsprozess Sicherheit (NAeP), also eine Risikoüberprüfung sicherheitsrelevanter Belange, Fragen und Elemente, einzuleiten: Dieser wird aufgrund eines neuen Angebotsbegehrens (Antrag/Bestellung einer neuen Trasse eines EVU/Antragsstellers) oder anderer Anstosskriterien standardmässig durchgeführt, um gegebenenfalls neu entstehende Sicherheitslücken feststellen zu können.

3.2.2. Bedingungen für den Zugang zur Infrastruktur

Unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben sowie der übrigen in diesem Dokument erwähnten Bestimmungen ist jedes Unternehmen, das an der Durchführung des Eisenbahnverkehrs interessiert ist berechtigt, den Netzzugang zu beantragen (Art. 9a Abs 4 EBG).

Um als schweizerisches EVU auf dem Schienennetz der OeBB verkehren zu können, werden auf administrativer Ebene eine Netzzugangsbewilligung (Ziffer 3.2.3), eine Sicherheitsbescheinigung inkl. Abgleich Kompatibilität Fahrzeug/Strecke (Ziffer 3.2.4), sowie eine Netzzugangsvereinbarung (Ziffer 3.3.2) mit der ISB benötigt.

Version	Netzzugang Strecke Oensingen-Balsthal	Networkstatement OeBB 2025	13 / 51
2.0			





3.2.3. Netzzugangsbewilligung / EU-Lizenzen

Die Netzzugangsbewilligung bescheinigt dem EVU unter anderem die erforderlichen Kenntnisse für einen sicheren und zuverlässigen Bahnbetrieb, finanzielle Leistungsfähigkeit, Zuverlässigkeit sowie Einhaltung arbeitsrechtlicher Vorschriften. Die Netzzugangsbewilligung wird vom BAV ausgestellt, ist höchstens zehn Jahre gültig und kann erneuert werden. Die [BAV-Richtlinie](#) zum Erlangen von Netzzugangsbewilligung und Sicherheitsbescheinigung sowie Sicherheitsgenehmigung beschreibt die notwendigen Schritte.

Der Netzzugang für ausländische Unternehmen richtet sich gemäss [Art. 9 NZV](#) nach dem jeweiligen zwischenstaatlichen Abkommen. So können auf den grenznahen Strecken nach Anhang 1 der [BAV-Richtlinie](#) zum Erlangen von Netzzugangsbewilligung und Sicherheitsbescheinigung sowie Sicherheitsgenehmigung vereinfachte Bedingungen zur Anwendung kommen.

3.2.4. Sicherheitsbescheinigung

Die Sicherheitsbescheinigung wird gemäss Art. 8e EBG vom BAV ausgestellt bzw. anerkannt. Die [BAV-Richtlinie](#) zum Erlangen von Netzzugangsbewilligung und Sicherheitsbescheinigung sowie Sicherheitsgenehmigung beschreibt die notwendigen Schritte.

Die Prüfung der technischen Kompatibilität der Fahrzeuge mit den zu befahrenden Strecken liegt in der Verantwortung des EVU.

3.2.5. Versicherung

Art. 5 und 5a NZV regeln die Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit und den Versicherungsschutz. So sind beispielsweise eine Haftpflichtversicherung über 100 Millionen Franken je Schadenereignis oder gleichwertige Sicherheiten vorzuweisen.

3.3. Vertragliche Bestimmungen

3.3.1. Rahmenabkommen [TVS]

Antragsteller und ISB können Rahmenvereinbarungen gemäss Art. 12b NZV abschliessen (siehe auch Ziffer 4.4).

3.3.2. Vereinbarungen mit EVU

Sind die Bestimmungen der Ziffern 3.2.3 und 3.2.4 erfüllt, wird die Geschäftsbeziehung zwischen einem EVU und der ISB mittels der Netzzugangsvereinbarung gemäss Art. 15 bis 17 NZV geregelt. Deren Inhalte bestimmen die Zusammenarbeit zwischen dem EVU und der ISB. Sie wird in einer schweizerischen Amtssprache oder in Englisch schriftlich und im Doppel ausgefertigt und enthält die folgenden integrierenden Vertragsbestandteile:

- die Allgemeinen Geschäftsbedingungen der ISB für die Benützung der Eisenbahninfrastruktur (AGB-ISB)
- den Leistungskatalog der ISB
- das Network Statement der ISB
- die von der TVS zugeteilten Grund- und Zusatzleistungen

Version	Netzzugang Strecke Oensingen-Balsthal	Networkstatement OeBB 2025	15 / 51
2.0			

- Hinweis: Unterscheidet sich das EVU, welches die Rolle des Antragstellers einnimmt (vgl. Ziffer 3.2.1), von jenem das die Infrastruktur nutzt (Rolle SMS-EVU, vgl. Ziffer 3.2.2) handelt es sich bei Letzterem rechtlich um einen Erfüllungsgehilfen (Hilfsperson): Die kommerzielle Verantwortung (Kapazitätsbezogene Entscheide, Formationsdatenlieferung, Begleichung Trassenpreis resp. Stornierungsentgelt, etc.) sowie die Haftung gegenüber der ISB verbleiben gemäss den Bestimmungen der AGB-ISB beim Antragsteller. Die Zusage der Zuständigkeiten während der Durchführung kann der Ziffer 6.3.1 entnommen werden.

3.3.3. Vereinbarungen mit Dritten, welche nicht EVU sind [TVS]

Auch Unternehmen, welche nicht EVU sind, ist es gemäss Art. 9a Abs. 4 EBG gestattet, im Güterverkehr Trassen zu beantragen (vgl. auch Ziffer 3.2.1). Eine Vereinbarung mit der ISB oder der TVS ist dafür nicht Voraussetzung. Der Dritte beauftragt spätestens einen Monat vor Betriebsaufnahme ein EVU, welches über eine Netzzugangsvereinbarung mit der ISB verfügt, mit der Durchführung des Verkehrs. Mit der Beauftragung des EVU gehen sämtliche Rechte und Pflichten des Dritten auf das beauftragte EVU über (siehe auch Ziffer 4.1.3).

3.3.4. Allgemeine Geschäftsbedingungen

Die Allgemeinen Geschäftsbedingungen der ISB für die Benützung der Eisenbahninfrastruktur (AGB-ISB) auf der Website www.oebb.ch abrufbar. Für die Kapazitätszuweisung gelten die Bestimmungen der TVS (vgl. Ziffer 1.1).

3.4. Spezifische Zugangsbedingungen

3.4.1. Fahrzeugzulassungen und technische Anforderungen

Gültigkeitsbereich

Die unter dieser Ziffer aufgeführten technischen Anforderungen gelten grundsätzlich für das ganze OeBB Schienennetz.

Zulassungsstellen

Für die Zulassung des Rollmaterials (Erlangung der Betriebsbewilligung/Typenzulassung) ist das BAV verantwortlich. Die gesetzlichen Grundlagen sind im EBG, in der EBV sowie AB-EBV resp. TSI & NNTV geregelt. Das BAV stellt [Richtlinien](#) für die Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen und für die Zulassung historischer Fahrzeuge der Eisenbahnen zur Verfügung.

Unterstützung

Die Prüfung der technischen Netzzugangsbedingungen gemäss dieser Ziffer durch den Technischen Netzzugang (TNZ) der SBB Infrastruktur ist ein Teil des Zulassungsverfahrens des BAV und eine zwingende Voraussetzung für den Zugang zum Schienennetz der OeBB.

Der Fokus der Abklärungen liegt auf der Sicherstellung der Kompatibilität zwischen den Fahrzeugen und den Anlagen und Systemen der Infrastruktur, um ein sicheres und zuverlässiges Zusammenwirken zu gewährleisten. Der TNZ legt die nachzuweisenden Infrastruktur-Anforderungen in Absprache mit dem Antragsteller (EVU, Fahrzeughersteller, unabhängige Prüfstellen) fest und prüft, ob die

Version	Netzzugang Strecke Oensingen-Balsthal	Networkstatement OeBB 2025	16 / 51
2.0			



Bedingungen erfüllt und die entsprechenden Nachweise erbracht werden (insbesondere bei schweizerischen Besonderheiten, sogenannten nationalen technischen Vorschriften NTV, bzw. notifizierten nationalen technischen Vorschriften NNTV). Als Stellungnahme zu den eingereichten Nachweisen und als Bestätigung für die Einhaltung der Infrastruktur-Anforderungen (Verträglichkeitsnachweis) stellt der TNZ themenbezogene Unbedenklichkeitserklärungen (UE/wie ein Gutachten) aus:

- Provisorische Unbedenklichkeitserklärungen (für Probefahrten)
- Definitive Unbedenklichkeitserklärungen (für kommerzielle Fahrten)

Weiter unterstützt der TNZ die interessierten EVU/Fahrzeughalter und Fahrzeughersteller beim Netzzugang, das heisst von der Pflichtenhefterstellung bis zur Aufnahme des Verkehrs auf dem Schienennetz der SBB/OeBB. Der TNZ ist jederzeit berechtigt, an den Probefahrten, welche EVU auf dem Schienennetz der SBB/OeBB Infrastruktur durchführen, teilzunehmen. Damit leistet er einen wichtigen Beitrag zum sicheren Verkehren von Fahrzeugen auf dem Schienennetz der SBB/OeBB und zur Prävention von betrieblichen Störungen.

Die nachfolgenden, technischen und betrieblichen Anforderungen sind einzuhalten.

Zugbeeinflussungseinrichtung

Gemäss AB-EBV sind der ISB die für die Gesamtsystempflege der Zugbeeinflussungssysteme benötigten Daten zur Verfügung zu stellen. Das EVU stellt der ISB auf Anfrage die Angaben (z. B. Logfiles aus Onboard Units) unentgeltlich und zeitgerecht (innert maximal sieben Tagen) zur Verfügung. Die ISB behandelt die Angaben vertraulich.

Mindestausrüstung bei Aussensignalisierung

Fahrzeuge, welche das Netz der OeBB befahren wollen, müssen mindestens mit ETM-S (SIGNUM-System) oder mit ETM-M (SIGNUM- und ZUB-System) oder mit einer ETCS-Zugbeeinflussung gemäss ETCS Baseline 3 ausgerüstet sein.

Die Systeme für den Betrieb bei Aussensignalisierung müssen mindestens folgende Softwareversionen aufweisen:

- ETM-M: Version 1.00
- ETM-S: Version 1.00
- ZUB 262 ct (DAZ-Variante): Version 15.05 (beachte BAV-Übergangsbestimmung)
- ZUB 262 ct (MVB-Variante): Version 15.05 (beachte BAV-Übergangsbestimmung)
- ZUB 262 (light-Variante): Version 15
- ETCS Baseline 3: BL 3.4.0

Mindestausrüstung bei Führerstandsignalisierung

Nicht relevant für die Strecke der OeBB.

Version	Netzzugang Strecke Oensingen-Balsthal	Networkstatement OeBB 2025	17 / 51
2.0			



Fahrten ohne ausreichende Zugbeeinflussungseinrichtung

Grundsätzlich sind alle zugführenden Fahrzeuge mit dem Zugbeeinflussungssystem auszurüsten, welches auf der jeweils befahrenen Infrastruktur vorliegt. Ist dies nicht möglich (z. B. bei Fahrten mit historischem Rollmaterial oder bei Probefahrten), ist bei der OeBB/BAV eine Ausnahmegenehmigung einzuholen. Die Bearbeitungsdauer bei der OeBB beträgt zehn (10) Arbeitstage.

Interaktion Rad/Schiene

Als Basis für die Beurteilung der Interaktion Rad/Schiene gelten die Randbedingungen und Grenzwerte der AB-EBV. Unter Berücksichtigung der Schweizer Gesetzgebung und Besonderheiten ist die fahrtechnische Prüfung und Beurteilung gemäss der Norm EN 14 363 (Fahrtechnische Prüfung für die fahrtechnische Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen – Fahrsicherheit, Fahrwegbeanspruchung und Fahrverhalten/CEN) durchzuführen. Dabei sind die Fahrzeuge gemäss Norm in ihrer üblichen Position im Zugverband und mit einem dem ordentlichen Betrieb entsprechenden Puffer-schmier- und Kuppelzustand zu prüfen.

Vorgabe und Beurteilungsmaßstab sind:

- Einhaltung der Randbedingungen und Grenzwerte gemäss AB-EBV
- International anerkannte Normen und Merkblätter (z. B. EN 14363, EN 15663, UIC 518, UIC 645)
- Das schweizerische Schienennetz mit den vielen sehr kleinen Bogenradien $250 \text{ m} \leq R < 400 \text{ m}$ (Prüfbereich 4 gemäss EN 14363 und UIC 518)
- Spezifische Strecken mit einer hohen Dichte von Gleisbögen mit extra kleinen Radien $R < 250 \text{ m}$ gemäss I-50127 (Prüfbereich 5, nicht abgedeckt durch EN 14363 und UIC 518)
- Sichere Befahrbarkeit von Weichen mit kleinen Radien unter den Aspekten Fahrsicherheit und Fahrwegbeanspruchung sowie Sicherstellung minimale Pufferüberdeckung gemäss I-50007
- Technisch fahrbarer Mindestradius (Bogenhalbmesser) gemäss I-50007
- Push/Bull-Betrieb gem I-50007
- Streckenklassen (Schnittstelle zwischen Lastgrenze der Fahrzeuge und Infrastruktur) gemäss I-50064

Schnittstelle zwischen Lastgrenzen der Fahrzeuge und Infrastruktur

Gemäss EN 15528 und I-50064 (Technische Spezifikation für die Bewerkstellung der Schnittstelle zwischen Lastgrenzen der Fahrzeuge und Infrastruktur in Anlehnung an die europäische Norm EN 15528) bestimmen die maximale Radsatzlast und die Masse je Längeneinheit die Streckenklasse. Für die Streckenklasse eines kompletten Zuges ist immer das Fahrzeug im Zug mit der höchsten Last, das heisst mit der höchsten Streckenklassenbewertung, massgebend. Kompatibilität ist dann gegeben, wenn die Streckenklasse des Fahrzeugs (resp. die Nutzlastgrenze des Güterwagens) unter Beachtung der zugehörigen maximalen Geschwindigkeit geringer oder gleich wie die Streckenklasse der Strecke ist.

Interaktion Stromabnehmer/Fahrleitung

Die eingesetzten Stromabnehmer benötigen eine Komponentenzulassung des BAV gemäss der [BAV-Richtlinie](#) «Zulassung Eisenbahnfahrzeuge».

Version	Netzzugang Strecke Oensingen-Balsthal	Networkstatement OeBB 2025	18 / 51
2.0			



Vorgabe und Beurteilungsmaßstab sind:

- Einhaltung der Randbedingungen und Grenzwerte gemäss AB-EBV
- Einhaltung der Kräfte nach EN 50367
- Einhaltung der Fahrdrähtanhöhe nach EN 50119
- Einhaltung der Stromabnehmeranforderungen nach EN 50206
- Infrastrukturanforderungen Interaktion Stromabnehmer/Fahrleitung gemäss I-50088
- Profilmachweis für Stromabnehmer (siehe auch Ziffer 2.3.4)
- Optimierte Auflaufhörner

3.4.1.5 Fahrzeugseitige Schienenflankenschmierung und Schienenkopfkonditionierung

3.4.1.5.1 Fahrzeugseitige Spurkranzschmierung (Schienenflankenschmierung)

Auf dem Schienennetz der ISB gilt für Rollmaterial die Anforderung einer fahrzeugseitigen Spurkranzschmierung (Schienenflankenschmierung). Die detaillierten Anforderungen an die Schmiermittel (insb. Umweltverträglichkeit), Menge und Schmierintervall richten sich nach der R RTE 49410 des VöV.

3.4.1.5.2 Fahrzeugseitige Schienenkopfkonditionierung (Konditionierung Kontaktfläche von Radlaufläche und Schienenkopf)

Der Einsatz von fahrzeugseitigen Schienenkopfkonditionierungssystemen im kommerziellen Betrieb ist bis heute in der Schweiz wenig erprobt und nicht ohne weitere Untersuchungen möglich. Dementsprechend ist vorab eine Beurteilung der möglichen Auswirkungen auf das Schienennetz sowie eine Zulassung durch das BAV notwendig (wesentliche Änderung).

3.4.1.6. Elektrische Anforderungen an die Triebfahrzeuge

Um ein sicheres und zuverlässiges Zusammenwirken der Triebfahrzeuge mit den Anlagen und Systemen der Infrastruktur zu gewährleisten, müssen die folgenden Bedingungen erfüllt und die entsprechenden Nachweise bei der Typenzulassung der Triebfahrzeuge erbracht werden.

3.4.1.6.1 Anforderungen an die Eingangsdmittanz

Um zuverlässig zu verhindern, dass die Netzstromrichter von Umrichtertriebfahrzeugen, inklusive der zugehörigen Netzstromrichterregelung, Netzresonanzen anregen und so das Bahnstromversorgungsnetz instabil machen können, muss der Frequenzgang der Eingangsdmittanz oberhalb einer Grenzfrequenz passiv sein. Die entsprechenden Anforderungen an die Eingangsdmittanz von Umrichtertriebfahrzeugen und die Spezifikation für Triebfahrzeug-Frequenzgangmessungen richten sich nach der SBB Regelung I-20005. Die Regelung ist eine verbindliche Betriebsvorschrift im Sinne von Art. 12 Abs. 4 Bst. g EBV.

3.4.1.6.2 Anforderungen an die Leistungsbegrenzung

Um bei speziellen Konfigurationen des Bahnstrom-Versorgungsnetzes Zusammenbrüche wegen Unter- bzw. Überproduktion zu verhindern, müssen die Triebfahrzeuge mit einer frequenz-abhängigen Leistungsbegrenzung gemäss der SBB Regelung I-50068 ausgerüstet sein. Um bei schwachem Netz, z. B. bei langen Stickspeisungen oder bei speziellen Speiseverhältnissen wie z. B. Ausfall eines Unterwerkes, einen Spannungszusammenbruch zu verhindern, müssen die Triebfahrzeuge mit einer spannungsabhängigen Leistungs- oder Strombegrenzung gemäss der SBB Regelung I-

Version	Netzzugang Strecke Oensingen-Balsthal	Networkstatement OeBB 2025	19 / 51
2.0			



50069 ausgerüstet sein. Die Regelungen sind verbindliche Betriebsvorschriften im Sinne von Art. 12 Abs. 4 Bst. g EBV für Fahrzeuge, welche seit dem 1.1.2011 neu zugelassen werden. Für ältere Triebfahrzeuge ist die Realisierung solcher Funktionen im Rahmen von generellen Softwareanpassungen anzustreben.

3.4.1.6.3 Kompatibilität mit Gleisfreimeldeeinrichtungen

Bleibt frei

3.4.1.6.4 Anforderungen an Energiemesssysteme

Keine Anforderungen, siehe Preise im Lesitungskatalog

3.4.1.7 Kommunikationseinrichtungen

Auf dem Netz der OeBB wird mit öffentlicher Mobiltelefonie und mit dem Betriebsfunk der OeBB kommuniziert.

3.4.1.8 Bremsen

Auf dem Schienennetz der OeBB darf die elektrische resp. elektrodynamische Bremse ausdrücklich auch bei Schnellbremsungen eingesetzt werden. Werden elektrische Bremsen verwendet, so ist bei deren Ausfall sicherzustellen, dass die Schnellbremsung automatisch und zuverlässig fortgesetzt wird (z. B. Ausfall der externen Energieversorgung).

Als Grenzwert für den Rad/Schiene-Kraftschluss für Fahrzeuge mit Gleitschutzsystemen gilt gemäss AB-EBV ein maximal zulässiger Haftwert von $\mu = 0.22$. Damit können Hersteller und/oder Betreiber für Fahrzeuge mit Gleitschutzsystem die Grenze des Haftwertes in Abhängigkeit des vorhandenen dynamischen Bremssystems (inkl. thermischer Belastbarkeit) sowie der betrieblichen Anforderungen definieren.

Der Einsatz von Wirbelstrom- oder anderen unabhängig von der Reibung zwischen Rad und Schiene wirkenden Bremssystemen ist auf dem Schienennetz der OeBB für Betriebs- und Notbremsungen nicht zulässig.

Ausnahmen

- Die Magnetschienenbremse darf für Notbremsungen eingesetzt werden. Dazu gehören auch Schnellbremsungen, welche vom Triebfahrzeugführer entweder durch Absenkung des Hauptluftleitungsdruckes gemäss UIC-Merkblatt 541-06 (mit den entsprechenden Geschwindigkeitsschwellen) und/oder durch eine direkte manuelle Bedienung ausgelöst werden.
- Der Einsatz von Wirbelstrombremsen, welche auf die Infrastruktur wirken, ist nur nach weiteren lokalen Untersuchungen, resp. einer Streckenertüchtigung, zulässig. Es muss ein streckenspezifischer Nachweis der Kompatibilität mit den Gleisfreimeldeeinrichtungen erbracht (nicht dafür vorgesehene Achszähler können dauernd beschädigt und zerstört werden) und die Fahrbahn dafür zugelassen werden.

Hemmschuhe

Als Alternative bzw. Ergänzung zur Feststellbremse (als zusätzliche Festhaltebremsmittel) sind auf dem Schienennetz der ISB Hemmschuhe aus Stahl vorgeschrieben. Für Sicherungszwecke von Fahrzeugen auf Streckengleisen ist der universelle Hemmschuh Profil UIC Typ B grün 80 mm

Version	Netzzugang Strecke Oensingen-Balsthal	Networkstatement OeBB 2025	20 / 51
2.0			



einzusetzen, damit unabhängig des eingesetzten Schienenprofils gesichert werden kann. Die notwendige Anzahl an Hemmschuhen, welche auf Triebfahrzeugen mitzuführen ist, ist durch das EVU festzulegen.

3.4.1.9 Sanden (Erhöhung der Adhäsion)

Einrichtungen, die bei Notbremsungen oder bei Schnellbremsungen automatisch sanden, sind nicht gestattet und müssen für den Betrieb in der Schweiz deaktiviert werden.

3.4.1.10 Aerodynamik (Seitenwind)

Für die OeBB nicht relevant

3.4.1.11 Bogenschnelles Fahren

Für OeBB nicht relevant

3.4.1.12 Intervention (Abschleppen/Aufgleisen von Zügen)

Für OeBB nicht relevant

3.4.1.13 Fahrtyp und Fahrzeugpreisbestimmung

Für OeBB nicht relevant

3.4.1.14 Notbremsüberbrückung und Toilettensysteme

Für OeBB nicht relevant

3.4.1.15 Lärm abgestellter Fahrzeuge

Am Bahnhof Balsthal ist darauf zu Achten, dass der Lärm bei abgestellten Fahrzeugen möglichst minimiert wird.

3.4.1.16 Dienstfahrzeuge

Gewisse Eisenbahnfahrzeuge gelten aufgrund ihres Einsatzes auf Arbeitsstellen (Baudienst) als «schienengebundene Bau- und Instandhaltungsmaschinen» (für Bau, Instandhaltung und Inspektion des Oberbaus, des Unterbaus, der Ingenieurbauwerke und der Fahrleitungsanlagen, selbstfahrend oder geschleppt, sowie für Interventionstätigkeiten) gemäss EBV Art. 57 und der BAV-Richtlinie Zulassung Eisenbahnfahrzeuge als Dienstfahrzeuge. Dazu gehören gemäss AB-EBV Art. 57.1 (Definition und Kategorisierung von Dienstfahrzeugen):

- [1] Schienengebundene Fahrzeuge (resp. Maschinen) gemäss EN 14033
- [2] Zweiwege-Fahrzeuge (resp. Maschinen) gemäss EN 15746
- [3] Ausgleisbare Maschinen gemäss EN 15955
- [4] Anhänger gemäss EN 15954

Als Arbeitsmittel (keine Dienstfahrzeuge) gelten:

- [5] Tragbare Maschinen und Rollwagen gemäss EN 13977

Für den Anwendungsbereich «Fahren und Arbeiten auf Eisenbahninfrastrukturen» benötigen auch Dienstfahrzeuge [1]–[4] als Voraussetzung für den Einsatz auf dem Schienennetz der OeBB eine

Version	Netzzugang Strecke Oensingen-Balsthal	Networkstatement OeBB 2025	21 / 51
2.0			



Betriebsbewilligung des BAV. Dabei sind gemäss AB-EBV Art. 57.2 unter bestimmten Voraussetzungen Vereinfachungen gegenüber konventionellen Eisenbahnfahrzeugen möglich.

Ergänzend zur Betriebsbewilligung des BAV benötigen Zweiwege-Fahrzeuge [2], ausgleisbare Maschinen [3] und Anhänger [4] eine Arbeitsgenehmigung gemäss Regelung I-40036 (Arbeitsgenehmigungen für Dienstfahrzeuge) der SBB Infrastruktur. Der Einsatz von ungebremsten Dienstfahrzeugen ist unabhängig vom Gefälle verboten. Das gilt insbesondere auch für Anhänger [4], welche nur mit automatischer Bremse eingesetzt werden dürfen. Dienstfahrzeuge, welche die technischen Netzzugangsbedingungen (Infrastruktur-Anforderungen) nicht erfüllen können (z. B. Zweiwege-Fahrzeuge [2]) oder bei welchen die Infrastruktur-Anforderungen nicht vollständig geprüft wurden, gelten gemäss FDV als besondere Fahrzeuge (siehe I-30111, Kapitel 4.2 als Ergänzung zu FDV R 300.4, Ziffer 2.2.4) und unterliegen spezifischen Einsatzbedingungen. Sollen Dienstfahrzeuge für kommerziellen Rangier- und Zugbetrieb in zentralisierten Bereichen eingesetzt werden, sind die gleichen Infrastruktur-Anforderungen zu erfüllen wie für konventionelle Eisenbahnfahrzeuge. Bei Fragen oder Unklarheiten steht Ihnen der Technische Netzzugang von SBB Infrastruktur zur Verfügung (siehe auch Ziffer 3.4.1).

3.4.2. Personalzulassung

Für die Zulassung des Personals ist das BAV verantwortlich. Sämtliche Gesuchsunterlagen sind an das BAV zu richten.

3.4.3. Aussergewöhnliche Sendungen

Die Bestimmungen über aussergewöhnliche Sendungen (aS) sind in den nachfolgenden Dokumenten ersichtlich:

- IRS 50502
- Ausführungsbestimmung FDV Infrastruktur I-30111 und dazugehörige Regelungen

aS werden in zwei Kategorien unterteilt:

- aS ohne betriebliche Massnahmen Infrastruktur
- aS mit betrieblichen Massnahmen Infrastruktur (Sicherung am Stellwerk)

Für Schwerlasttransporte ausserhalb der Bestimmungen des UIC-Merkblattes 700 gilt eine individuelle Bearbeitungszeit. Diese ist je nach Art des Schwerlasttransportes zu vereinbaren, bzw. individuell zu klären.

Wir bitten in jedem Fall um frühzeitige Kontaktaufnahme mit der im [Adressenverzeichnis](#) aufgeführten Ansprechstelle für die Beantragung einer aS-Zustimmungsnummer.

Für aussergewöhnliche Sendungen entsteht ein Planungsaufwand, welcher als Zusatzleistung abgerechnet wird. Die Bestimmungen dazu finden sich im Leistungskatalog, Ziffer 3.13.

Die EVU werden durch das BAV im Rahmen der Verkehrsart «Güterverkehr» über die Sicherheitsbescheinigung zum Transport von aussergewöhnlichen Sendungen autorisiert und haben entsprechende ZIS-Daten einzuliefern. Von diesen Bestimmungen ausgenommen sind Mess- und Probefahrten mit speziellen Zugnummern ohne ZIS.

Version	Netzzugang Strecke Oensingen-Balsthal	Networkstatement OeBB 2025	22 / 51
2.0			



Die ISB und/oder die TVS behalten sich vor, bei Nichteinhalten von Vorgaben mit dem BAV in Kontakt zu treten.

Die Bestimmungen hinsichtlich der Trassenbestellung für aussergewöhnlichen Sendungen finden sich in den Ziffern 4.7.1, 4.5.3.4 und 4.2.7.

3.4.4. Gefährliche Güter

Auf dem Netz der OeBB werden keine gefährlichen Güter befördert.

3.4.5. Mess- und Probefahrten sowie andere Spezialverkehre

3.4.5.1 Messfahrten

Messfahrzeuge, wie zum Beispiel kommerziell verkehrende Fahrzeuge mit einem On-Board-Monitoring (OBM)-System, welche durch EVU auf dem Netz der SBB eingesetzt werden sowie Daten vom Fahrweg messen und aufzeichnen, dürfen nur in Rücksprache mit der OeBB und gegen Unterzeichnung einer Vertraulichkeitsvereinbarung (inkl. Angabe des Verwendungszwecks) verkehren (Kontaktadresse siehe Adressenverzeichnis). Gebrauch und Nutzung der Daten richten sich nach den Bestimmungen der Ziffer 2.3. Andernfalls sind die fahrzeugseitigen Fahrwegmesssysteme auszuschalten.

3.4.5.2 Probefahrten und Spezialverkehre

Ist bei Probefahrten keine ausreichende Zugbeeinflussung vorhanden oder muss diese z.B. bei Fahrten mit Übergeschwindigkeiten ausgeschaltet werden, kommen die Bestimmungen der Ziffer 3.4.1.1.3 zur Anwendung.

Die Bestimmungen hinsichtlich der Trassenbestellung für Mess- und Probefahrten sowie andere Spezialverkehre finden sich in den Ziffern 4.2.7 und 4.5.3.4.

Version	Netzzugang Strecke Oensingen-Balsthal	Networkstatement OeBB 2025	23 / 51
2.0			



4. Kapazitätszuweisung [TVS]

4.1. Einleitung

Dieses Kapitel definiert die Verfahren für die Zuweisung von Kapazitäten.

4.1.1. Rechtsgrundlagen

Die massgebenden rechtlichen Bestimmungen zur Bestellung und Zuweisung von Trassen und Zusatzleistungen finden sich im Eisenbahngesetz (EBG; insbesondere Art. 9a und 9b), in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV; insbesondere im 4. Abschnitt) sowie in der Verordnung des BAV über den Eisenbahn-Netzzugang (NZV-BAV). Diese Aufzählung ist nicht abschliessend. Die Termine für die Bestellung von Trassen und Zusatzleistungen werden vom BAV jeweils für die nächste zweijährige Fahrplanperiode festgelegt und veröffentlicht.

4.1.2. Erfordernis zur Kapazitätsbestellung

Die Benutzung der interoperablen normalspurigen Streckennetze (inkl. Anlageteile auf denen Zusatzleistungen angeboten werden) in der Schweiz ist nur auf der Basis einer Kapazitätsbestellung und -zuteilung zulässig. Dies gilt zwecks Sicherstellung der Koordination mit anderen Verkehren auch für die Infrastrukturbetreiberinnen (ISB), falls sie Eigenverkehre auf ihren Netzen fahren (z. B. Dienstextrazüge) oder Eigenbedarf zur Nutzung von Netzteilen (z. B. Abstellbedarf für Fahrzeuge in Rangierbahnhöfen) haben.

Das Bestellerfordernis ist unabhängig von der Häufigkeit und Regelmässigkeit der beabsichtigten Nutzung. Sowohl Regeltrassen (regelmässig verkehrender Zug) wie auch Extrazugtrassen (einmalig verkehrender Zug) müssen bestellt werden.

4.1.3. Erforderliche Bewilligungen und Dokumente bei der Trassenbeantragung

Netzzugangsbewilligung (siehe Ziffer 3.2.3), Sicherheitsbescheinigung (siehe Ziffer 3.2.4) und Netzzugangsvereinbarung (siehe Ziffer 3.3.2) müssen bei der Trassenbeantragung und -zuteilung noch nicht zwingend vorliegen. Der Antragsteller muss spätestens einen Monat vor Betriebsaufnahme eine Netzzugangsbewilligung vorlegen oder ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mit der Durchführung des Eisenbahnverkehrs beauftragen. Die Sicherheitsbescheinigung muss spätestens bei der Aufnahme des Verkehrs vorliegen (Art. 9a Abs. 4 EBG).

Kann eine bestellte und definitiv zugeteilte Trasse nicht genutzt werden, weil die Netzzugangsbewilligung, die Bezeichnung des beauftragten EVU, die Sicherheitsbescheinigung oder die Netzzugangsvereinbarung nicht rechtzeitig vorliegen, so wird die TVS dem Antragsteller die zugeteilte Trasse entziehen. Der Antragsteller wird nach Massgabe der geltenden Leistungskataloge der ISB entschädigungspflichtig.

4.1.4. Örtlicher Geltungsbereich

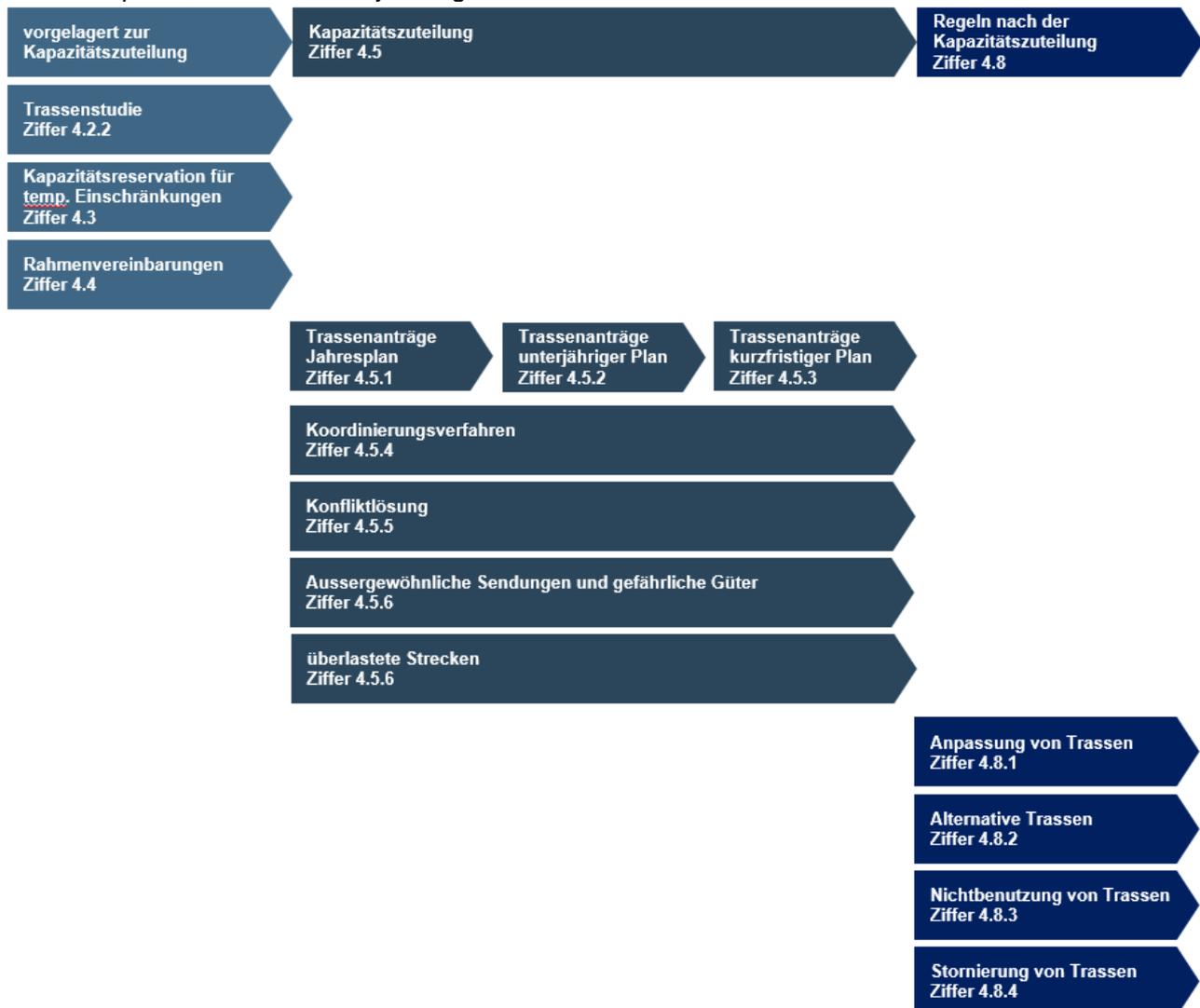
für OeBB nicht relevant

Version	Netzzugang Strecke Oensingen-Balsthal	Networkstatement OeBB 2025	24 / 51
2.0			

4.2. Allgemeine Prozessbeschreibung

4.2.1. Überblick

Trassen können im Jahresplan oder im unterjährigen Plan bestellt werden. Die Abbildung zeigt schematisch vereinfacht die einzelnen Phasen der Trassenbestellung und die entsprechende Ziffer dieses Kapitels, in welcher die jeweilige Phase erläutert wird.



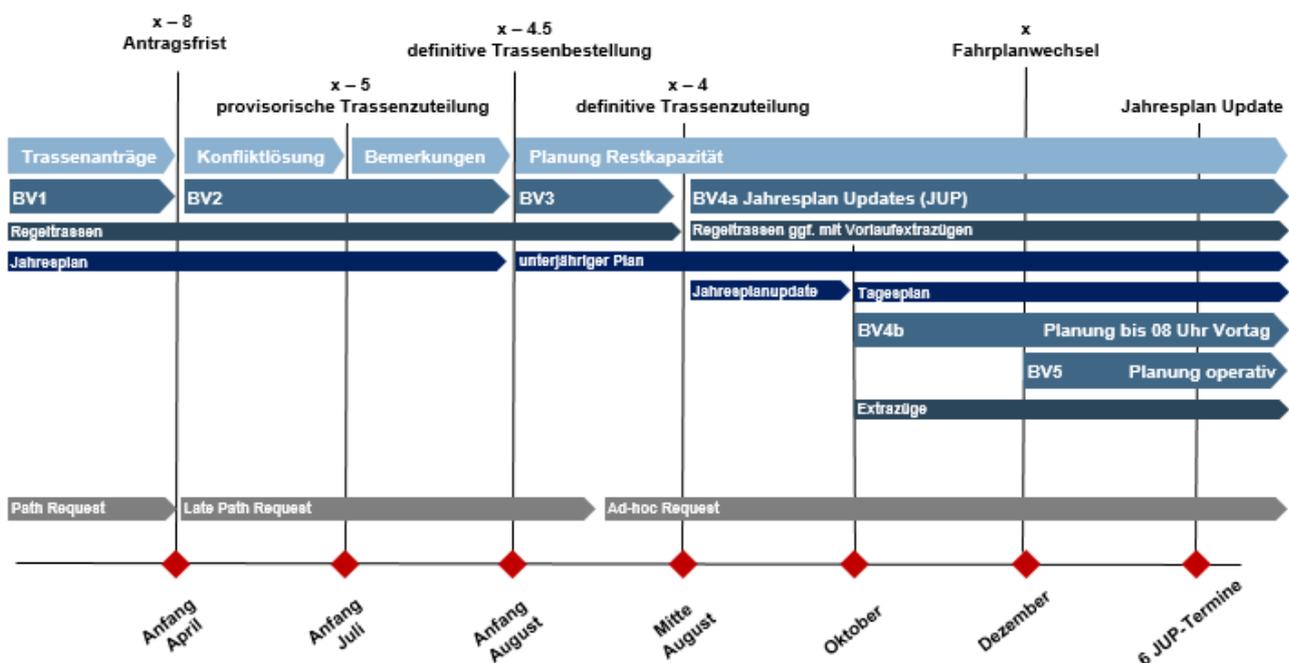
4.2.2. Übersicht über schweizerische Bestellverfahren

Die folgende Tabelle und Abbildung zeigen die schweizerischen Bestellverfahren in Gegenüberstellung zur internationalen Zeitachse. Zudem werden die verwendeten Begriffe veranschaulicht.

BV	Frist	TVS	RNE	Art	Bestelleingang und Zuteilung
BV1	Jahresplan bis Antragsfrist	Jahresplan	Path Request	Regeltrasse	TVS gemäss Prioritätenordnung
BV2	Jahresplan nach Antragsfrist	Jahresplan	Late Path Request	Regeltrasse	TVS first come, first served

Version	Netzzugang Strecke Oensingen-Balsthal	Networkstatement OeBB 2025	25 / 51
2.0			

BV3	Jahresplan nach definitiver Zuteilung	Unterjähriger Plan	Late Path Request Ad-hoc Request	Regeltrasse	TVS first come, first served
BV4a	Jahresplanupdate (JUP)	Unterjähriger Plan	Ad-hoc Request	Regeltrasse ggf. mit Vorlaufextrazug	TVS first come, first served
BV4b	Tagesplan Kurzfristbestellungen Extrazüge	Unterjähriger Plan	Ad-hoc Request	Extrazug	ISB first come, first served
BV5	Tagesplan Operative Bestellungen Extrazüge	Unterjähriger Plan	Ad-hoc Request	Extrazug	ISB first come, first served



4.2.3. Trassenstudien

4.2.3.1 Grundsatz

Mit Trassenstudien (Fahrplanstudien) kann ein Antragsteller neue oder geänderte Angebotsvorstellungen und Produktionskonzepte auf ihre Realisierbarkeit hin prüfen lassen, um sie im Hinblick auf die Trassenbestellung im Jahresplan oder im unterjährigen Plan allenfalls iterativ weiterzuentwickeln.

Anträge für Trassenstudien sind schriftlich beim jeweiligen ISB einzureichen mit Kopie an die TVS.

4.2.3.2 Trassenstudien im Zeithorizont vor BV1-BV3

Trassenstudien sind mit dem «Bestellformular für Trassenstudien» einzureichen (Kontaktadresse siehe Adressenverzeichnis).

Version	Netzzugang Strecke Oensingen-Balsthal	Networkstatement OeBB 2025	26 / 51
2.0			



4.2.3.5 Verbindlichkeit von Trassenstudien

Die Rückmeldungen der Ergebnisse von Trassenstudien stellen keine verbindlichen Zusagen für die Zuteilung von Fahrplantrassen dar und befreien den Antragsteller nicht von der Einreichung von Trassenanträgen.

4.2.3.6 Möglichkeit der Begleitung der Studienbearbeitung durch die TVS

Zur Sicherstellung der Diskriminierungsfreiheit können Antragsteller von Studien eine Begleitung der Studienbearbeitung durch die TVS verlangen. Die Antragsteller von Studien können sich auch nachträglich an die TVS wenden, wenn sie mit der Studienaufführung nicht einverstanden sind.

4.2.4. Bestelltools

Für Trassenanträge im BV1 bis BV4a auf dem Schweizer Normalspur Schienennetz stehen die Bestelltools NeTS-AVIS oder PCS (für grenzüberschreitende Anträge) zur Verfügung. Für kurzfristige Anträge (BV4b und BV5) erfolgt die Trassenbestellung schriftlich an die jeweilige ISB.

Der Umgang mit Meldungen im Format der TSI TAF/TAP (TTT) befindet sich im Aufbau. Die Einführung ist schrittweise geplant. In einer Pilotphase ist es möglich, Anträge für definierte Geschäftsfälle mittels einer TTT-fähigen Schnittstelle mit NeTS-AVIS auszutauschen.

4.2.5. Güterverkehrskorridore

Die ISB sind nicht in die elf durch Europa führenden Güterverkehrskorridore (Rail Freight Corridor RFC) integriert.

4.2.6. Nationale Trassenkataloge

Die ISB sind nicht in den Trassenkatalogen für den Güterverkehr auf den Nord-Süd-Achsen Gotthard und Lötschberg-Simplon integriert.

4.2.7. Erforderliche Angaben für die Trassenanträge und -bestellungen

Die in der nachfolgenden Ziffer beschriebenen erforderlichen Angaben dienen der Trassenbestellung. Diese erfolgt über NeTS-AVIS oder schriftlich beim jeweiligen ISB für BV4b und BV5

4.2.7.1. Grundleistungen, erforderliche Angaben

- Verkehrsart (Personen- oder Güterverkehr [bei mehrheitlich Güterwagen oder aussergewöhnlichen Sendungen. Exkl. Mess- und Probefahrten])
- Fahrplanperiode bzw. Fristigkeit (Jahresplan, Jahresplanupdate, Tagesplan) in Relation zu Ziffer 4.2.2 (Spalte Frist)
- Regel- oder Extrazug in Relation zu Ziffer 4.2.2 (Spalte Art)
- Leistungsart (Regel- oder Extrazug) in Relation zu Ziffer 4.2.2 (Spalte Art)
 - Regelzug:
 - Loktrasse
 - Personentrasse
 - Nahgütertrasse
 - Abbestellung
 - Extrazug
 - Lokextrazug, Reise-Extrazug, Extrazug G
 - Anordnung, Ausfall, ausserordentlicher Halt, ausserordentlicher Durchfahrt
- Unternehmen des Antragstellers
- Zugnummer (falls bekannt)

Version	Netzzugang Strecke Oensingen-Balsthal	Networkstatement OeBB 2025	27 / 51
2.0			



- Debitorencode
- Trassierungspriorität (Abfahrtsorientiert, Ankunftsorientiert, Eckzeiten fix)
- Verkehrsperiode (Betriebs-, Verkehrs- bzw. Anordnungstage, Verkehrszeitraum) in Relation mit Leistungsart
- Angaben zum Zuglauf
 - Abgangsbetriebspunkt des beantragten Zuglaufs inkl. Soll-Abfahrtszeit und Haltecode; auch wenn dieser nicht in der Schweiz liegt
 - Bestimmungsbetriebspunkt des beantragten Zuglaufs inkl. Soll-Ankunftszeit und Haltecode; auch wenn dieser nicht in der Schweiz liegt.
 - Unterwegshalte inkl. Angabe des benötigten Zeitbedarfs und Haltecode (mit Zusatzhinweis z. B. auf Systemwechsel, Wegstellen einer Wagengruppe, Traktionsstärkung/-schwächung, Lokpersonalwechsel usw.)
 - Herkunft (Verladeort, Abstellgleis, ungefähre Aufstellzeit etc.) bzw. von Zug (inkl. Zugsrelation «von/bis» und ggf. Name(n) der Partner-Antragsteller)
 - Bestimmung (Abladeort, Abstellgleis, ungefähre Wegstellzeit etc.) bzw. für Zug (inkl. Zugsrelation «von/bis» und ggf. Name(n) der Partner-Antragsteller)
 - Safety Management System-EVU (SMS-EVU; das in der Schweiz für die Sicherheit des Zuges verantwortliche EVU)
 - Zusatz bei national beantragten Trassen
 - Grenzübergänge (nationale Infrastrukturgrenzen) inkl. beantragter Übergabezeit(en);
 - Zusatz bei Trassen für Lokzüge:
 - Herkunft (Abstellgleis etc.) bzw. von Zug (inkl. Zugsrelation)
 - Bestimmung (Abstellgleis etc.) bzw. für Zug (inkl. Zugsrelation)
- Anschlüsse und Wartefristen (in separatem System zu erfassen)
- Personenverkehr: Liniennummer
- Komposition / Formation
 - Triebfahrzeug(e) und Anhängelast
 - Zug- und Bremsreihen
 - Formationsgruppen im Güterverkehr (gilt als Zusatzleistung in Relation zu Ziffer 4.5.1.4) Geschwindigkeit V_{max}

4.2.7.2. Grundleistungen, Herleitung und Grundlagen

Grundsätzlich müssen die beantragten Zugcharakteristika die Vorgaben der FDV und allfällige weitere massgebliche technische und betriebliche Bestimmungen und die Betriebsvorschriften der EVU einhalten.

4.2.7.3. Grundleistungen mit Spezialitäten

Im Grundsatz fallen darunter alle Züge, die gemäss einer besonders erstellten Fahrordnung nach FDV 300.1 4.1.2 verkehren (müssen).

Diese ergänzenden Züge verkehren als Extrazüge (bzw. mit Beförderungsplan), welche innerhalb der Fristigkeiten von BV4b und BV5 (bzw. den Fristen gemäss den Ausnahmeregelungen in Ziffer 4.5.3.4) zu beantragen sind.

Zusätzliche Angaben für

- Mess- und Probefahrten

Bei Fahrten mit überhöhter Geschwindigkeit (bzw. überhöhtem Gewicht) muss zum Zeitpunkt der Beantragung die entsprechend gültige Bewilligung gemäss FDV und allfälligen weiteren massgeblichen technischen und betrieblichen Bestimmungen vorliegen.

Version	Netzzugang Strecke Oensingen-Balsthal	Networkstatement OeBB 2025	28 / 51
2.0			

- Aussergewöhnliche Sendungen

Die Bestimmungen für aussergewöhnliche Sendungen sind aus Ziffer 3.4.3 zu entnehmen

Die Bestellfristen sind aus Ziffer 4.5.3.4 zu entnehmen.

Die zusätzlichen Bedingungen sind Ziffer 4.7.1 zu entnehmen

- Reiseextrazüge

Werden Reiseextrazüge im Bezug zu einer Reisekette bestellt (z.B. bei Doppelführungen/Entlastungszügen, Massnahmen im Zugverkehr (MiZ), Grossanlässen etc.), müssen bei der Bestellung an den Halteorten die Anschlussgeber und -nehmer sowie die Wartezeiten angegeben werden.

4.2.8. Erforderliche Angaben und zu berücksichtigende Vorgaben für Zusatzleistungen

4.2.8.1 Zusatzleistungen, erforderliche Angaben

- Leistungsart / Art der bestellten Zusatzleistung
- Unternehmen des Antragstellers
- Zugnummer (falls bekannt)
- Debitorencode
- Bedarf für spezielles Gleis (Angabe Gleisnummer bzw. Freiverladegleis inkl. Zeitfenster von...bis...)
- Verkehrsdaten / Verkehrsperiode (Verkehrs- bzw. Anordnungstage, Verkehrszeitraum) in Relation mit
- Angaben zum Betriebspunkt
 - Ankunftszeit bzw. Herkunft im Betriebspunkt oder zeitlicher Beginn der Zusatzleistung
 - Abfahrtszeit bzw. Bestimmung im Betriebspunkt oder zeitliches Ende der Zusatzleistung
- Grobes Rangierkonzept
- Komposition / Formation (Triebfahrzeug[e] thermisch/elektrisch, Anzahl Wagen, Typ, Länge in Metern)
- Zusatz bei Triebfahrzeugabstellungen
 - Angabe Gleisnummer (Gleiswunsch)
 - Angabe Triebfahrzeugtyp
- Komposition / Formation (Triebfahrzeug[e] thermisch/elektrisch, Anzahl Wagen, Typ, Länge in Metern)
- Zusatz bei Triebfahrzeugabstellungen
 - ➔ Bei der Bestellung von Abstellkapazitäten für Rangier- und Triebfahrzeuge in kapazitätskritischen Betriebspunkten (Basel SBB RB, Basel SBB GB, Bellinzona, Bellinzona San Paolo, Brig, Chiasso Vg, Chiasso Sm, Pratteln und Spiez) ist das Wunschgleis und der Fahrzeugtyp anzugeben.
Dies dient der Abbildung der Bestellsituation als Vorbereitung für die potenzielle Konfliktlösung.

4.2.8.2 Zusatzleistungen, zu berücksichtigende Vorgaben

Keine Besonderen Vorgaben.

4.2.9. Rechtsweg bei Streitigkeiten über die Trassenzuteilung

Für Klagen im Zusammenhang mit dem Netzzugang ist die RailCom zuständig. Wenn der Verdacht besteht, dass der Netzzugang behindert oder nicht diskriminierungsfrei gewährt wird, kann die RailCom auch von Amtes wegen Untersuchungen einleiten.

Version	Netzzugang Strecke Oensingen-Balsthal	Networkstatement OeBB 2025	29 / 51
2.0			



4.3. Kapazitätsreservation für temporäre Einschränkungen

4.3.1. Grundprinzip

Die ISB planen die Erhaltungs- und Erweiterungsarbeiten im Rahmen der Netzfahrplanerstellung. Die Basis dazu ist im Netznutzungsplan (NNP) enthalten. Die Antragsteller werden grundsätzlich zum frühestmöglichen Zeitpunkt orientiert. Die Interessen der Antragsteller fliessen in die Planung ein bzw. werden soweit möglich berücksichtigt.

Der Netznutzungsplan (NNP) weist im konzeptionellen Horizont folgende Trassenreduktionen aus (Richtwerte):

- Durchgängige Sperren (Totalsperren oder Sperren von einzelnen Gleisen) von mindestens 30 Tagen
- Wiederholende, identische Einzelsperren von mindestens 30 Tagen
- Teilweise kürzere Intervalle mit grosser Auswirkung auf die Kapazität

Im NNP sind nicht alle befristeten Kapazitätseinschränkungen enthalten. Zum Teil werden diese auch erst nach dem Termin der Trassenbestellung ausgeplant. Art. 11b NZV legt die Fristen fest, innerhalb welcher die ISB befristete Kapazitätseinschränkungen für Bauarbeiten zu veröffentlichen haben. Art. 10 NZV-BAV regelt das Vorgehen, wenn während der Kapazitätseinschränkung die im NNP für die Regelstunde gesicherte Anzahl Trassen je Verkehrsart nicht mehr umgesetzt werden kann.

Bei befristeten Kapazitätseinschränkungen, welche im NNP nicht abschliessend berücksichtigt sind, wird mit den betroffenen Antragstellern eine einvernehmliche Lösung angestrebt.

Kommt keine einvernehmliche Lösung zustande, sind die Trassen soweit möglich anhand des NNP auf die Verkehrsarten aufzuteilen. Dies bedeutet, dass in einem ersten Schritt für die Dauer der Kapazitätseinschränkung diejenigen Trassenanträge nicht berücksichtigt werden, welche in der Zeit ohne Kapazitätseinschränkung über das je Verkehrsart gesicherte Ausmass hinausgehen und Restkapazität beanspruchen.

Reicht die eingeschränkte Kapazität für die Zuteilung der Trassen nach den Vorgaben des NNP weiterhin nicht aus, kann die ISB befristet für die Dauer der Kapazitätseinschränkung die vorgesehene Anzahl Trassen und deren Qualität je Verkehrsart für die betroffene Strecke sowie für die in Betracht gezogenen Umleitungsstrecken anpassen. Die Trassenvergabe erfolgt gemäss den Bestimmungen der Ziffer 4.5.1 ff dieses NWS.

Sind zum Zeitpunkt der Trassenzuteilung im Jahresfahrplanprozess gemäss Ziffer 4.3.1 befristete Kapazitätseinschränkungen kommuniziert, deren konkrete Auswirkungen auf die einzelnen Trassen jedoch noch nicht abschliessend ausgeplant, werden den Antragstellern Trassen unter einem entsprechenden Vorbehalt zugeteilt.

Über Erhaltungs- und Erweiterungsarbeiten, welche bereits zugeteilte Trassen betreffen, werden die Antragsteller schriftlich orientiert.

4.3.2. Fristen und Information der Antragsteller

Es gelten dieselben Bestimmungen wie in Ziffer 4.3.1.

Version	Netzzugang Strecke Oensingen-Balsthal	Networkstatement OeBB 2025	30 / 51
2.0			



4.4. Rahmenvereinbarungen

Die TVS erstellt eine Rahmenkapazitätserklärung. Antragsteller und ISB können Rahmenvereinbarungen gemäss Art. 12b NZV abschliessen.

4.4.1. Rahmenkapazitätserklärung

Streckenabschnitt	Vergebene Kapazitäten in Rahmenvereinbarungen	Freie Kapazitäten für Rahmenvereinbarungen
n/a	leer	leer

4.4.2. Aktuelle Situation

Zurzeit bietet die ISB keine Rahmenvereinbarungen an.

4.5. Kapazitätszuteilung

4.5.1. Trassenanträge / Trassenbestellungen Jahresfahrplan

4.5.1.1 Fristen

Die ordentliche Trassenzuteilung erfolgt auf Basis der vom BAV festgelegten Fristen für die Beantragung von Trassen. Die konkreten Termine des entsprechenden Fahrplanjahr sind im NWS-Anhang 4.5 ersichtlich.

4.5.1.2 Schweizerische Bestellverfahren Jahresfahrplan (BV1)

BV	Frist	TVS	RNE	Art	Bestelleingang und Zuteilung
BV1	Jahresplan bis Antragsfrist	Jahresplan	Path Request	Regeltrasse	TVS gemäss Prioritätenordnung

4.5.1.3 Trassenantrag

Der Antragsteller sorgt dafür, dass seine Trassenanträge form- und fristgerecht sowie mit dem vorgeschriebenen Bestelltool eingereicht werden.

Bei unvollständigen oder nicht plausiblen Anträgen setzt die TVS dem Antragsteller eine Nachfrist von fünf (5) Arbeitstagen, um ungenügende, fehlende oder unzulässige Angaben zu ergänzen bzw. zu korrigieren. Kommt der Antragsteller dieser Aufforderung nicht nach, so tritt die TVS auf den Trassenantrag nicht ein.

Sogenannte Variantenanträge, mit zwei oder mehreren Umsetzungsoptionen, sind unzulässig, weil sie unnötigen Planungsaufwand verursachen und Netzkapazitäten binden. Die TVS tritt bei Variantenanträgen auf keinen der Anträge ein.

Wenn zum Zeitpunkt der Trassenantragsfrist für die ordentliche Trassenzuteilung gewisse Bedürfnisse noch zu wenig genau bekannt sind (z. B. Lok- und Traktorgüterzüge), so wird empfohlen, die diesbezüglichen Trassen nachträglich zu bestellen (BV2). Nachträglich eingereichte Bestellungen erhalten jedoch gegenüber den fristgerecht eingereichten Anträgen eine nachrangige Priorität.

Version	Netzzugang Strecke Oensingen-Balsthal	Networkstatement OeBB 2025	31 / 51
2.0			



Die TVS wird den Antragstellern gemäss den Terminen im NWS-Anhang 4.5 die Trassen für den nationalen und den grenzüberschreitenden Verkehr provisorisch zuteilen. Der Antragsteller erhält dadurch ein provisorisches Trassenangebot und somit die Sicherheit, seine Produktionskonzepte abwickeln zu können. Jede Trassenzuteilung erfolgt vorbehältlich der Machbarkeit der bestellten Zusatzleistungen. Sind Konfliktlösungen noch nicht abgeschlossen, erfolgt die provisorische Zuteilung erst nach Beseitigung der Konflikte, jedoch schnellstmöglich.

4.5.1.4 Beantragung und Zuteilung von Zusatzleistungen

Im Jahresplan bestellte Zusatzleistungen, insbesondere Kapazitäten für das Abstellen von Eisenbahnfahrzeugen sowie die Benutzung von Verladegleisen/-anlagen sind gemäss den Terminen im NWS-Anhang 4.5 mit dem «[Bestellformular Zusatzleistungen](#)» zu bestellen. Die TVS wird diese Zusatzleistungen gemäss den Terminen im NWS-Anhang 4.5 definitiv zuteilen. Sind Konfliktlösungen noch nicht abgeschlossen, erfolgt die Zuteilung erst nach Beseitigung der Konflikte, jedoch schnellstmöglich.

Formationsgruppen in Rangierbahnhöfen haben einen Einfluss auf die Trassierung der dazugehörenden Grundleistung. Aus diesem Grund ist die Nutzung von Formationsgruppen in Rangierbahnhöfen im Jahresplan zusammen mit den Grundleistungen ebenfalls gemäss den Terminen im NWS-Anhang 4.5 mit dem Bestelltool NeTS-AVIS zu beantragen.

Die Antragsteller können bei der Bestellung einen Gleiswunsch angeben (bei Triebfahrzeugabstellungen: Gleisnummer und Triebfahrzeugtyp zwingend). Es besteht jedoch kein Anrecht auf eine spezifische Gleisnutzung.

Eine Übersicht über die Abstellmöglichkeiten (Dauerabstellung) auf ausgewählten Bahnhöfen mit ausgeprägter Wettbewerbssituation ist auf der Internetseite der TVS vorhanden (Stichwort Dokumentation «andere Dokumente»).

Regelungen für die Kapazitätsvergabe in Freiverladeanlagen

Die Freiverladeanlagen stehen prioritär für den Güterumschlag zur Verfügung. Die Kapazitätszuteilung für Dauerabstellungen (zum Beispiel lauffähiges Rollmaterial, welches nicht ganzjährig eingesetzt wird) in Freiverladeanlagen gelten, solange kein weiterer Antragsteller Verladekapazität anmeldet.

Falls mehrere EVU beabsichtigen, die gleichen Freiverladeanlagen zu nutzen, koordinieren sie die Benutzung der entsprechenden Zeitfenster untereinander. Eine Konfliktbereinigung durch die TVS in der Kapazitätsplanung erfolgt nur, wenn in der Summe die bestellten Freiverladegleismeter nicht genügen. Wird unter den EVU keine einvernehmliche Lösung erzielt, entscheidet die TVS über die Benutzungszeitfenster für den Umschlag.

4.5.1.5 Zuteilung auf freigebliebenen Kapazitäten

Nach Abschluss der Konfliktlösung des ordentlichen Fahrplanverfahrens (dies betrifft alle Anträge für den Jahresplan, welche bis zum zweiten Montag im April eingehen) kann die TVS im NNP für eine Verkehrsart gesicherte, jedoch freigebliebene Kapazitäten auch anderen Verkehrsarten zuteilen.

Zuteilungen für regelmässige Angebote des Personenverkehrs, welche freigebliebene Kapazität einer anderen Verkehrsart beanspruchen, bedürfen einer Genehmigung durch das BAV (Art. 12 Abs. 3 NZV). Angebote des Personenverkehrs gelten dann als regelmässig im Sinne dieser

Version	Netzzugang Strecke Oensingen-Balsthal	Networkstatement OeBB 2025	32 / 51
2.0			



Bestimmung, wenn sie in den Fahrplanmedien publiziert sind und an mindestens zehn (10) Tagen im Jahr zwischen zwei Orten zu denselben Zeiten geplant werden.

4.5.1.6 Definitive Trassenbestellung und -zuteilung

Die beantragten Trassen (Grundleistungen) müssen spätestens zu den Terminen gemäss NWS-Anhang 4.5 definitiv bestellt werden. Die TVS teilt zu den Terminen gemäss NWS-Anhang 4.5 die Grundleistungen definitiv zu.

4.5.2. Trassenanträge / Trassenbestellungen Jahresfahrplan (nachgelagert zu BV1 (BV2 und BV3))

4.5.2.1 Fristen

Siehe NWS-Anhang 4.5

4.5.2.2 Schweizerische Bestellverfahren unterjähriger Fahrplan

BV	Frist	Technische Abbildung (NeTS)	RNE/TVS	Art	Bestelleingang und Zuteilung
BV2	Jahresplan nach Antragsfrist	Jahresplan	Late Path Request	Regeltrasse	TVS first come, first served
BV3	Jahresplan nach definitiver Zuteilung	Jahresplan	Late Path Request	Regeltrasse	TVS first come, first served

4.5.2.3 Trassenantrag

Trassen für den Jahresplan können auch nach Ablauf der Antragsfrist für die ordentliche Trassenzuteilung bestellt werden. Die Zuteilung erfolgt in diesem Fall jedoch nachrangig zu den fristgerecht eingereichten Anträgen in der Reihenfolge ihres Eintreffens (Prinzip «first come – first served»).

Auf den interoperablen Normalspurnetzen sind Trassenbestellungen (Grund und Zusatzleistungen) für Regeltrassen im unterjährigen Bereich bei der TVS einzureichen und werden anschliessend in deren Auftrag von der zuständigen ISB bearbeitet. Die Zuteilung erfolgt durch die TVS.

Zuteilungen für regelmässige Angebote des Personenverkehrs, welche freigebliebene Kapazität einer anderen Verkehrsart beanspruchen, bedürfen einer Genehmigung durch das BAV (Art. 12 Abs. 3 NZV). Angebote des Personenverkehrs gelten dann als regelmässig im Sinne dieser Bestimmung, wenn sie in den Fahrplanmedien publiziert sind und an mindestens zehn (10) Tagen im Jahr zwischen zwei Orten zu denselben Zeiten geplant werden.

Steht eine unterjährig bestellte Trasse in Konflikt zu bereits zugeteilten Trassen, so bietet die ISB dem Besteller soweit möglich Alternativen an. Sind keine adäquaten Alternativen vorhanden oder sind diese für die Besteller nicht zumutbar, beurteilt die TVS den Bestellkonflikt. Je nach Art des Konfliktes lädt die TVS den betroffenen Antragsteller zusammen mit der ISB zu einer Konfliktlösungsverhandlung unter ihrer Leitung ein. Die Zuteilung unterjähriger Trassenbestellungen für Regeltrassen erfolgt durch die TVS, ebenso jegliche Ablehnung. Bestellungen mit vorausgehendem

Version	Netzzugang Strecke Oensingen-Balsthal	Networkstatement OeBB 2025	33 / 51
2.0			



Trassenangebot müssen mindestens drei (3) Arbeitstage vor Durchführdatum bei der ISB eintreffen.

Der Antragsteller kann wählen, ob er eine Bestellung „mit Angebot“ aufgibt, oder ob er auf diese Option verzichtet und direkt eine Zuteilung gemäss Bestellung oder der bestmöglichen Alternative wünscht.

Bestellungen mit Angebot sind bis zum Ablauf der Antragsfrist gemäss Anhang 4.5 einzureichen. Die ISB sind während fünf (5) Arbeitstagen nach Übermittlung des Angebotes an ihr Angebot gebunden. Wird das Angebot nicht innerhalb dieser Frist angenommen, so gilt es als vom Antragsteller abgelehnt.

Die Streckenöffnungszeiten gemäss Ziffer 2.5.1. sind bei der Bestellung zu berücksichtigen

4.5.3. Trassenanträge / Trassenbestellungen kurzfristiger Fahrplan

4.5.3.1 Fristen

BV4a: Siehe NWS-Anhang 4.5

Die letzte Frist zur Trassenbeantragung ist gemäss Art. 11 Abs. 3 NZV:

- 17:00 Uhr am Tag vor der Durchführung einzelner, nicht regelmässiger Fahrten von Antragstellern, welche auf einer Strecke innerhalb der gleichen Fahrplanperiode bereits andere Trassen gebucht haben;
- 30 Tage vor der ersten Fahrt in allen anderen Fällen.

4.5.3.2. Schweizerische Bestellverfahren unterjähriger und kurzfristiger Fahrplan (BV4a, BV4b und BV5)

BV	Frist	TVS	RNE	Art	Bestelleingang und Zuteilung
BV4a	Jahresplanupdate	Unterjähriger Plan	Ad-hoc Request	Regeltrasse ggf. mit Vorlaufextrazug	ISB first come, first served
BV4b	Tagesplan Kurzfristbestellungen Extrazüge	Unterjähriger Plan	Ad-hoc Request	Extrazug	ISB first come, first served
BV5	Tagesplan Operative Bestellungen Extrazüge	Unterjähriger Plan	Ad-hoc Request	Extrazug	ISB first come, first served

4.5.3.3 Trassenantrag

Trassenbestellungen (Grund- und Zusatzleistungen) können auch kurzfristig für das laufende Fahrplanjahr bestellt werden. Im laufenden Fahrplan eingereichte Bestellungen sind jedoch gegenüber den im Jahresplan bestellten und zugeteilten Trassen von nachrangiger Priorität und können lediglich Restkapazitäten in Anspruch nehmen. Sie werden unabhängig von der Verkehrsart in der Reihenfolge ihres Eintreffens (Prinzip «first come – first served») zugeteilt.

Die Trassenbestellung erfolgt schriftlich an die betroffene ISB unter Angabe der erforderlichen Informationen.

Die Streckenöffnungszeiten gemäss Ziffer 2.5.1. sind bei der Bestellung zu berücksichtigen.

Version	Netzzugang Strecke Oensingen-Balsthal	Networkstatement OeBB 2025	34 / 51
2.0			



Trassenbestellungen für Extrazüge werden aus terminlichen Gründen direkt durch die operativen Dienste der ISB bearbeitet und zugeteilt resp. abgelehnt. Die ISB orientieren die TVS über durch sie erfolgte Ablehnungen. Die TVS prüft nachträglich, ob die Bestellung korrekt abgewickelt sowie ob der Ablehnungsentscheid diskriminierungsfrei gefällt und begründet wurde.

Der Antragsteller kann wählen, ob er eine Bestellung „mit Angebot“ aufgibt, oder ob er auf diese Option verzichtet und direkt eine Zuteilung gemäss Bestellung oder der bestmöglichen Alternative wünscht.

Bestellungen mit Angebot sind mindestens drei (3) Arbeitstage vor der Durchführung einzureichen. Die ISB sind während fünf (5) Arbeitstagen, respektive bis zur vorgesehenen Durchführung an ihr Angebot gebunden. Wird das Angebot nicht innerhalb dieser Frist angenommen, so gilt es als vom Antragsteller abgelehnt.

4.5.3.4 Ausnahmeregelungen

Mess- und Probefahrten sowie andere Spezialverkehre

Für Mess- und Probefahrten sowie Fahrten mit besonderen Fahrzeugen (z. B. Diplorry) beträgt die Bestellfrist mindestens fünf Arbeitstage.

Aussergewöhnliche Sendungen mit betrieblichen Massnahmen Infrastruktur

- aS mit betrieblichen Massnahmen Infrastruktur: 5 Arbeitstage
- aS mit betrieblichen Massnahmen Infrastruktur und seitliche Lademassüberschreitung (Lü-S): 10 Arbeitstage

Anmeldungen zum Transport (Vollzugsmeldungen) sind nur nach vorgängiger Bestellung der aussergewöhnlichen Sendungen mit betrieblichen Massnahmen Infrastruktur möglich. Letzte mögliche Anmeldung 120 Minuten vor Zugsabfahrt. Kurzfristige Änderungen (z. B. Lastenschieben, fehlender Beförderungsplan) können nur für aS ohne betrieblichen Massnahmen Infrastruktur bearbeitet werden.

4.5.4. Koordinationungsverfahren

4.5.4.1 Grundsätze, Verbot von missbräuchlichen Leerbestellungen

Jeder Antragsteller kann seinen Trassenwunsch grundsätzlich frei und uneingeschränkt bestimmen. Damit soll er rechtzeitig die notwendigen Trassen für die Umsetzung seiner Produktionskonzepte oder erwarteter Kundenaufträge erwerben können, auch wenn er zu diesem Zeitpunkt noch keine Verträge mit seinen Endkunden abgeschlossen hat. Bestellungen, die jedoch einzig in der Absicht eingereicht werden, einen konkurrierenden Antragsteller zu behindern und/oder sich im Trassenzuteilungsverfahren gegenüber konkurrierenden Trassenbestellungen eine bessere Ausgangslage zu verschaffen (insbesondere zur Umgehung der Prioritätenordnung), sind unzulässig. Vermutet die TVS solche rechtsmissbräuchlichen Leerbestellungen ohne zugrundeliegende Geschäftsidee, kann sie vom Antragsteller zusätzliche Informationen und Unterlagen einfordern, welche die tatsächlichen oder geplanten Verkehre glaubhaft machen. Werden diese Unterlagen oder Informationen nicht oder nicht in der geforderten Qualität eingereicht, kann der Trassenantrag ganz oder teilweise abgelehnt werden.

Version	Netzzugang Strecke Oensingen-Balsthal	Networkstatement OeBB 2025	35 / 51
2.0			

4.5.4.2 Mehrfachbestellungen für gleichen Transportauftrag

Werden Mehrfachbestellungen für Verkehre mit gleichem Transportauftrag vermutet (z. B. im Falle von laufenden Ausschreibungen), verlangt die TVS Auskunft über den Bestellhintergrund (Auftraggeber, Geschäftsidee). Die TVS trägt dabei den Bedürfnissen der Antragsteller nach Vertraulichkeit gegenüber Mitbewerbern bestmöglich Rechnung.

Bei Mehrfachbestellungen, die gegenüber den beteiligten Antragstellern transparent kommuniziert sind, wirkt die TVS darauf hin, beide Anträge in identischen Trassen übereinanderzulegen. Gelingt dies, so wird die Trasse demjenigen Antragsteller zugeteilt, der einen Transportnachweis erbringen kann. Kann bis zum Zuteilungstermin keiner der beteiligten Antragsteller einen Transportnachweis erbringen, erhalten alle eine bedingte Zuteilung.

Scheitert der Versuch, die verschiedenen Anträge auf einer einzigen Trasse zusammenzulegen, so verbleiben alle beteiligten Anträge ohne Einschränkung im normalen Prozess.

4.5.4.3 Mitwirkungspflicht im Koordinierungsverfahren

Die TVS ist bestrebt, möglichst alle Trassenanträge zu erfüllen. Liegen Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Trassen vor, führt die TVS gestützt auf die NZV-BAV sowie (sinngemäss) Art. 46 EU-Richtlinie 2012/34 Koordinierungsverfahren durch. Die betroffenen Antragsteller sind verpflichtet, an diesen Verfahren mitzuwirken, indem sie insbesondere an den Konfliktlösungsverhandlungen teilnehmen und die von der TVS verlangten Informationen und Unterlagen vorlegen. Kommt ein Antragsteller seiner Mitwirkungspflicht nicht oder nur teilweise nach und erschwert oder verunmöglicht er dadurch das Koordinierungsverfahren, so sind die negativen Folgen, die daraus entstehen, ihm anzurechnen. Dies kann bis zur Ablehnung seines Trassenantrages gehen.

4.5.4.4 Zusatzleistungen

Es wird unterschieden zwischen Zusatzleistungen, die für das Erbringen einer Grundleistung zwingend erforderlich sind, und Zusatzleistungen ohne direkten Bezug zu einer Grundleistung. Im Falle von nicht einvernehmlich lösbaren Konflikten wird von Antragstellern von Zusatzleistungen ohne Bezug zu einer Grundleistung eine höhere Flexibilität erwartet.

Ein Koordinierungsverfahren wird auch bei Bestellkonflikten von Zusatzleistungen durchgeführt. Kommt im Koordinierungsverfahren keine Einigung zustande, erfolgt die Zuteilung der Zusatzleistungen auf der Basis der nachfolgend beschriebenen Regelungen:

1. Bestellungen für Zusatzleistungen, die für das Erbringen von Grundleistungen zwingende Voraussetzung sind, werden gegenüber Bestellungen von Zusatzleistungen ohne direkten Bezug zu Grundleistungen prioritär berücksichtigt. Bei Bestellungen von Zusatzleistungen mit direktem Bezug zu Grundleistungen erhalten die Zusatzleistungen dieselbe Priorität wie die dazugehörige Grundleistung.
2. Zusatzleistungen ohne direkten Bezug zu einer Grundleistung werden in folgender Reihenfolge zugeteilt:
 - a. Zusatzleistungen für Bedürfnisse, für die aus technischen Gründen keine Alternative angeboten werden kann.
 - b. Zusatzleistungen für Bedürfnisse, die im Ablauf des Fahrplanjahres wiederholt in Anspruch genommen werden, nach Häufigkeit der angemeldeten Bedürfnisse. Die Beurteilung erfolgt analog dem Vorgehen bei Trassenkonflikten im Jahresplan.

4.5.5. Konfliktlösung

Im Rahmen des Koordinierungsverfahrens werden den Antragstellern nach Möglichkeit Alternativtrassen angeboten, die von den ursprünglichen Trassenanträgen abweichen. Die TVS kann im

Version	Netzzugang Strecke Oensingen-Balsthal	Networkstatement OeBB 2025	36 / 51
2.0			



Interesse einer optimalen Nutzung der Infrastrukturkapazität von jedem Antragsteller sowohl im Personen- wie auch im Güterverkehr Flexibilität verlangen, wenn dadurch zusätzliche Trassenanträge umgesetzt werden können. Anschlüsse innerhalb einer abgestimmten Transportkette des öffentlichen Personenverkehrs oder des Güterverkehrs sind nach Möglichkeit zu gewährleisten. Beim vertakteten Personenverkehr betrifft dies Anschlüsse zwischen Zügen mit einer Taktfrequenz von bis zu (einschliesslich) einem Halbstundentakt. Bei Zügen, die den Halbstundentakt verdichten, geht die erwartete Flexibilität über die Anschlussgewährung hinaus.

Kommt im Koordinierungsverfahren keine Einigung zustande, erfolgt die Trassenzuteilung gestützt auf die Bestimmungen des EBG, der NZV und der NZV-BAV gemäss den nachfolgend beschriebenen Regelungen:

4.5.5.1 Konfliktlösung in der Trassenvergabe auf Basis der Netznutzungsplans (NNP)

Die Trassenvergabe erfolgt auf Basis des NNP. Es lassen sich aus dem NNP jedoch keine Rechte und Pflichten für einzelne Verkehrsunternehmen ableiten, da dieser jeweils nur Kapazitäten für bestimmte Verkehrsarten sichert, nicht aber für einzelne Unternehmen.

4.5.5.2 Prioritätenordnung

Können den Antragstellern keine Alternativen im Rahmen der erwarteten Flexibilität angeboten werden oder ist der Bestellkonflikt nicht einvernehmlich lösbar, teilt die TVS entsprechend den rechtlichen Vorgaben vorrangig diejenigen Anträge zu, welche die im NNP gesicherte Anzahl und Qualität der Trassen für die eigene und die der anderen Verkehrsarten nicht einschränken. Werden innerhalb einer Verkehrsart mehr Trassenanträge eingereicht, als dafür im NNP vorgesehen sind, oder bestehen nicht einvernehmlich lösbare Bestellkonflikte zwischen Trassenanträgen, erfolgt die Trassenzuteilung gemäss den Bestimmungen [Art. 12 und 12c NZV](#) sowie [Art. 8 NZV-BAV](#).

Kommt es gemäss diesen Bestimmungen zu keinem Ergebnis und können die Konflikte nicht entschieden werden, führt die TVS ein Bietverfahren durch.

Bei Bestellkonflikten innerhalb der freien Kapazität (durch den NNP nicht gesicherte Restkapazität) hat der vertaktete Personenverkehr Vorrang ([Art. 9b Abs. 4 EBG](#)). Falls der Bestellkonflikt dadurch nicht entschieden werden kann, führt die TVS ein Bietverfahren durch.

4.5.5.3 Bietverfahren

Gegenstand des Bietverfahrens ist die einzelne Trasse, für die mehr als ein Zuteilungsantrag vorliegt.

Die TVS teilt allen beteiligten Antragstellern gleichzeitig mit, dass ein Bietverfahren durchgeführt wird. Sie fordert sie auf, bis zu einem bezeichneten Termin (Datum und Stunde) ein Gebot abzugeben. Die Frist zur Einreichung des Gebots beträgt vier (4) Arbeitstage, sofern sich die am Bietverfahren Beteiligten nicht auf eine andere Frist einigen.

Ist am Bietverfahren ein Antrag für den Personenverkehr beteiligt, so muss das Gebot mindestens so hoch wie der Deckungsbeitrag gemäss Art. 20 NZV sein, welcher für den am Konflikt beteiligten Personenverkehrsantrag gilt.

Das höchste Gebot erhält ohne weitere Verhandlungen den Zuschlag. Dabei legt die TVS den zu bezahlenden Betrag so fest, dass die Differenz zum zweithöchsten Gebot nicht mehr als CHF 1000.– beträgt.

Version	Netzzugang Strecke Oensingen-Balsthal	Networkstatement OeBB 2025	37 / 51
2.0			



Werden zwei oder mehrere Gebote in derselben Höhe eingereicht, wird das Bietverfahren weitergeführt, bis ein Antrag obsiegt.

4.5.5.4 Zusatzleistungen

Kann ein Bestellkonflikt auch aufgrund der unter Ziffer 4.5.4.4 beschriebenen Rangfolge nicht gelöst und somit die Zusatzleistung keinem Antragsteller zugeteilt werden, führt die TVS ein Bietverfahren durch. Die Zusatzleistung wird demjenigen Antragsteller zugeteilt, welcher das höchste Gebot einreicht. Der Gewinner bezahlt dabei maximal CHF 1000.– mehr als das zweithöchste Gebot. Die Rechnungsstellung erfolgt direkt durch die TVS an den obsiegenden Antragsteller. Das Preisgebot ist auch dann geschuldet, wenn die mittels Bietverfahren zugeteilte Zusatzleistung nicht genutzt oder nachträglich darauf verzichtet wird.

Bei komplexen Konfliktkonstellationen mit mehreren Antragstellern und/oder variablen Zuteilungsmöglichkeiten bestimmt die TVS das konkrete Vorgehen und informiert die involvierten Parteien.

Standzeitkonflikte im Güterverkehr

Als Standzeit von Zügen gilt die Zeitspanne von der Ankunft bis zur Weiterfahrt eines Zuges, während welcher er Gleiskapazitäten in den Betriebspunkten beansprucht.

Kann bei Standzeitkonflikten keine einvernehmliche Lösung gefunden werden, gruppiert die TVS die Standzeiten im konfliktbehafteten Zeitfenster in 15-Minuten-Einheiten basierend auf dem Trassenantrag.

Können innerhalb einer Gruppierung nicht alle Konflikte gelöst werden, führt die TVS ein Bietverfahren innerhalb dieser Gruppierung mit den betreffenden Antragstellern durch (Ziffer 4.5.5.3 gilt sinngemäss). Für Anträge, welche im Bietverfahren unterliegen sowie für Anträge in Gruppierungen, für welche innerhalb eines Zeitfensters keine Lösungen gefunden werden konnten, erfolgen keine Zuteilungen.

Antragsteller, denen die beantragte Standzeit nicht zugeteilt werden konnte, haben folgende Wahlmöglichkeiten:

- a. Ablehnung Antrag Grundleistung (Trasse) inklusive Zusatzleistung (Standzeit) durch die TVS ohne Kostenfolge;
- b. Definitive Zuteilung Grundleistung (Trasse) ohne Zusatzleistung (Standzeit) bei gleichzeitiger Verpflichtung des Antragstellers, die Umbestellung der Grundleistung (Trasse) für eine konfliktfreie Umsetzung bis spätestens 30 Tage vor Fahrplanwechsel sicherzustellen.

Wird die entsprechende Trasse bis spätestens 30 Tage vor Fahrplanwechsel nicht angepasst, so muss diese für das gesamte Fahrplanjahr abbestellt werden (Kostenfolge gemäss Leistungskatalog).

Konfliktlösung für Triebfahrzeugabstellungen

Es besteht grundsätzlich kein Anspruch auf ein bestimmtes Abstellgleis. Die TVS teilt die Abstellgleise so zu, dass eine möglichst hohe Auslastung des Anlageteils erzielt werden kann.

Konflikte zwischen Bestellungen von Abstellkapazität für Triebfahrzeuge entstehen, wenn in einem Betriebspunkt mehrere Bestellungen für dasselbe Gleis vorliegen. Konflikte werden in einem ersten Schritt koordiniert. Dabei werden die Triebfahrzeuge in drei sequenziell zu bearbeitende Kategorien unterteilt:

1. Triebfahrzeuge im produktiven Einsatz;

Version	Netzzugang Strecke Oensingen-Balsthal	Networkstatement OeBB 2025	38 / 51
2.0			



2. Reservetriebfahrzeuge;
3. Reparaturtriebfahrzeuge und weitere, nicht direkt mit Grundleistungen zusammenhängende Abstellbedürfnisse.

Die nach der Koordinierung konfliktfreien Abstellgleise werden zugeteilt. Konfliktfrei bedeutet, dass für ein bestimmtes Abstellgleis unbestritten nur von einem Antragsteller eine Bestellung vorliegt. Führt diese Bearbeitungsreihenfolge zu keinem abschliessenden Ergebnis, führt die TVS für die konfliktbehafteten Gleise ein Bietverfahren durch. Ziffer 4.5.5.3 gilt sinngemäss.

4.6. Überlastete Strecken

Kann die TVS Anträge auf Trassenzuteilung wegen ungenügender Kapazität einer Strecke nicht berücksichtigen oder ist verlässlich absehbar, dass dies so sein wird, erklärt sie die entsprechende Strecke für überlastet. Im Rahmen einer Kapazitätsanalyse ermittelt die TVS zusammen mit der/den betroffenen ISB die Gründe für den Engpass, welcher zur Überlastung geführt hat. Je nach Ursache und Nachhaltigkeit des Kapazitätsmangels ordnet sie mögliche kurz- bis mittelfristige Abhilfemassnahmen an. Im Weiteren kann die TVS Trassen entziehen und einem anderen Antragsteller zuweisen, falls die Trasse auf der überlasteten Strecke in geringerem Ausmass benutzt wird, als dies gegebenenfalls die publizierten Netzzugangsbedingungen festlegen (Art.12 Abs. 4 NZV).

Die vorgängigen Ausführungen gelten sowohl für Strecken als auch Knoten sowie für Grund- wie auch für Zusatzleistungen.

Allfällig bestehende Überlasteterklärungen sind ebenso wie die entsprechenden Kapazitätsanalysen auf der Internetseite der TVS (Stichwort «Aktuell/Infothek») publiziert.

4.7. Aussergewöhnliche Sendungen und gefährliche Güter

4.7.1. Aussergewöhnliche Sendungen

Innerhalb der Bestellverfahren BV1 bis BV4a (Jahresfahrplan und Jahresfahrplanupdate JUP) werden nur Trassenanträge für Regelzüge mit aussergewöhnlichen Sendungen ohne betriebliche Massnahmen Infrastruktur bearbeitet, wenn eine entsprechend gültige aS-Zustimmungsnummer gemäss Ziffer 3.4.3 vorliegt.

Aussergewöhnliche Sendungen mit betrieblichen Massnahmen Infrastruktur sind innerhalb des Bestellverfahren BV4b (Kurzfristbestellungen Extrazüge) unter Angabe der gültigen aS-Zustimmungsnummer mittels

- Trassenbestellung für Extrazüge und Beförderungsplan oder
- für bereits angeordnete Züge nur mit Beförderungsplan

im unterjährigen Fahrplan unter Einhaltung der Ziffer 4.2.7 mit dem Bestelltool NeTS-AVIS zu bestellen.

Die Bestellfristen sind in Ziffer 4.5.3.4 geregelt.

4.7.2. Gefährliche Güter

Die Bestimmungen für den Transport gefährlicher Güter sind der Ziffer 2.4.3 zu entnehmen.

Version	Netzzugang Strecke Oensingen-Balsthal	Networkstatement OeBB 2025	39 / 51
2.0			

4.8. Regeln nach der Trassenzuteilung

4.8.1. Regeln für die Änderung von Trassen durch Antragsteller

Die beim Trassenantrag bzw. bei der Trassenbestellung gemachten Angaben (siehe Ziffer 4.2.7 ff) sind verbindlich. Jede nachträgliche Änderung dieser Angaben durch den Antragsteller muss im entsprechenden Bestelltools in Form einer Annullierung und Neubestellung erfolgen. Ausgenommen sind Änderungen, welche keine Auswirkungen auf die Trassierung haben und deshalb keine Annullierung und Neubestellung erfordern.

Trassen dürfen weder verkauft noch auf ein anderes Unternehmen übertragen werden (Art. 9a Abs. 5 EBG). Nicht als Trassenhandel gilt der Auftrag, mit dem ein EVU mit der Durchführung des Eisenbahnverkehrs beauftragt wird.

4.8.2. Regeln für die Änderung von Trassen durch die ISB

Die ISB reduzieren die Notwendigkeit von Trassenänderungen auf ein Minimum. Folgende Gründe können trotzdem eine Trassenänderung durch die ISB erfordern:

- Bekanntwerden der Auswirkung, unerwarteten Verschiebung, Verkürzung oder Verlängerung einer kommunizierten temporären Kapazitätseinschränkung.
- Auftreten von Kapazitätseinschränkungen aufgrund höherer Gewalt.
- Anpassungsbedarf an zugewiesenen Trassen aufgrund nachrangig eingegangener Anträge. Entscheidet sich die ISB, nachrangig eingegangene Anträge in den Fahrplan aufzunehmen, welche bereits zugewiesene Trassen tangieren, ist von den betroffenen Antragstellern das Einverständnis zur Anpassung einzuholen.

Die Antragsteller werden durch die ISB unverzüglich informiert, sobald von einer Trassenänderung ausgegangen werden kann. Die ISB bieten nach Möglichkeit Alternativtrassen an. Sie orientieren sich dabei am ursprünglichen Antrag sowie an den kommerziellen und betrieblichen Bedürfnissen der Antragsteller.

4.8.3. Regeln für Nichtbenutzung von Trassen

Grundsätzlich sind nicht benötigte Trassen mittels Bestelltool abzubestellen bzw. für bereits angeordnete Trassen einen Ausfall zu bestellen. Wird eine Trasse weder abbestellt noch als Ausfall angeordnet, so wird der nicht gefahrene Zug auf Basis der Standardwerte verrechnet, siehe auch Ziffer 5.6.3.

4.8.4. Regeln für die Abbestellung von Trassen

Definitiv zugewiesene Trassen müssen mit dem entsprechenden Bestelltool abbestellt werden. Die genauen Voraussetzungen und Bedingungen für den Verzicht auf die Nutzung definitiv zugewiesener Trassen (Grund- und Zusatzleistungen) sind in der Ziffer 5.6.4 definiert. Für überlastete Strecken gemäss Ziffer 4.6 können abweichende Bestimmungen sowohl für definitiv wie auch für provisorisch zugewiesene Trassen gelten.

Der Verzicht auf die Nutzung grenzüberschreitender Trassen hat abgestimmt mit allfälligen Partnern im Ausland zu erfolgen. Im Bestelltool sind bei der Abbestellung unter «Anweisungen» die Abmachungen mit den Partnern anzugeben (z. B. «Projekt wird nicht realisiert» oder «Trassen auf den ausländischen Strecken werden durch Partner-Antragsteller abbestellt»).

Version	Netzzugang Strecke Oensingen-Balsthal	Networkstatement OeBB 2025	40 / 51
2.0			



Für den Verzicht von zugeteilten Korridor-Katalogtrassen gehen allfällige Bestimmungen des Güterverkehrskorridors Rhine-Alpine bzw. North Sea-Mediterranean den nationalen Bestimmungen vor (www.corridor-rhine-alpine.eu, www.northsea-med.eu).

4.9. TTR for Smart Capacity Management

Railnet Europe (RNE) und Forum Train Europe (FTE) arbeiten mit Unterstützung der European Rail Freight Association (ERFA) an einem Projekt namens TTR zur Harmonisierung und Verbesserung des Fahrplansystems, um die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs zu erhöhen. Ausführliche Informationen zum Projekt TTR finden sich auf der [Website der RNE](#). In diesem Kapitel wird lediglich in Kurzform auf die schweizerischen Spezialitäten eingegangen.

4.9.1. Ziele von TTR

Optimierte Nutzung der bestehenden Infrastrukturkapazität durch die Anpassung des Trassenvergabeprozesses auf internationaler Ebene inklusive deren Rahmenbedingungen.

4.9.2. Prozesskomponenten

Folgende Prozesskomponenten werden TTR zu Grunde gelegt:

- Netznutzungskonzept NNK
- Netznutzungsplan NNP
- Temporäre Kapazitätseinschränkungen (Temporary Capacity Restrictions TCR)
- Jahresplanung
- Rollierende Planung
- Ad-hoc-Planung

4.9.3. Einführung

Basierend auf dem Vorschlag der Regulation der EU-Kommission ist eine Umsetzung in Europa auf den Fahrplan 2030 vorgesehen. Die Schweiz hat sich diesem Vorhaben ebenfalls angeschlossen. Einzelne Lieferobjekt, wie zum Beispiel die Kapazitätsstrategie werden früher ausgerollt.

4.9.3.1 Kapazitätsstrategie

Die Kapazitätsstrategien für den Jahresfahrplan 2025 und 2026 sind auf der Webseite des One-StopShop publiziert.

4.9.3.2 Kapazitätsmodell

Das Kapazitätsmodell basiert auf NNK und NNP.

4.9.3.2.1 Anmeldung von Kapazitätsbedürfnissen

Die Anmeldung von Kapazitätsbedürfnissen erfolgt in der Schweiz nach den Prozessen NNK und NNP.

4.9.3.3 Kapazitätsversorgung

Bleibt derzeit frei.

4.9.3.4 Machbarkeitsstudien

Nach heutigem Kenntnisstand erfolgen diese gemäss Ziffer 4.2.3

4.9.4. TTR-Pilotprojekt oder Einführung einzelner TTR-Prozesskomponenten

Version	Netzzugang Strecke Oensingen-Balsthal	Networkstatement OeBB 2025	41 / 51
2.0			



Bleibt derzeit frei

5. Leistungen und Preise

5.1. Einleitung

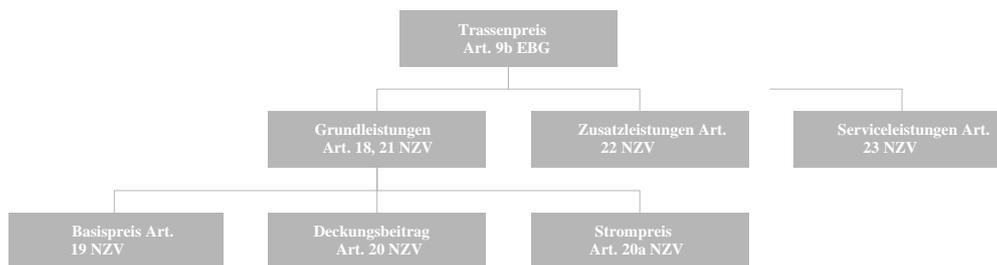
Im Unterschied zu den EU-Mitgliedstaaten, welche Leistungen gemäss Anhang 2 der Richtlinie 2012/34/EU als Mindestzugangspaket, Zusatzleistungen und Nebenleistungen anbieten, kommen in der Schweiz Grund-, Zusatz- und Serviceleistungen gemäss [Eisenbahn-Netz Zugangsverordnung](#) zur Anwendung.

Aus diesem Grund sind die Inhalte dieses Kapitels nicht direkt vergleichbar mit denjenigen ausländischer Network Statements. Weitergehende Informationen finden sich direkt im gemeinsamen [Leistungskatalog](#) der Infrastrukturbetreiberinnen.

5.2. Verrechnungsgrundsätze

Gemäss [Art. 18 NZV](#) wird das Entgelt für die Benützung der Infrastruktur «Trassenpreis» genannt.

Dieser setzt sich zusammen aus Grundleistungen und Zusatzleistungen. Als drittes Preiselement gelten die nicht dem Netzzugang zugeordneten Serviceleistungen.



5.3. Grundleistungen und Preise nach NZV (EU: Mindestzugangspaket gemäss 2012/34/EU)

Die Grundleistungen basieren auf den Bestimmungen von [Art. 21 NZV](#) und sind aufgeteilt in [Basispreis](#), [Deckungsbeitrag](#) und [Strompreis](#).

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

Fehlende oder inkorrekte Daten gemäss Ziffer 4.2.7 können dazu führen, dass bei der Verrechnung des Basispreises Verschleiss und/oder des Stromverbrauchs Standardwerte gemäss Leistungskatalog zur Anwendung kommen.

Version	Netzzugang Strecke Oensingen-Balsthal	Networkstatement OeBB 2025	42 / 51
2.0			



5.3.1. Basispreis

Die gesetzlichen Bestimmungen zu allen preisbeeinflussenden Elementen des Basispreises finden sich in den [Art.19 und 19a f f NZV](#). Der Basispreis muss die Grenzkosten der Infrastruktur decken.

Aufgrund verschiedener Anreiz- und Produktfaktoren (z. B. Verschleiss, Nachfrage nach bzw. Qualität einer Trasse, Haltezuschlag, Umweltbelastung, ETCS, Traktionsmittel, Stornierungsentgelte) können die Preise je nach Zug unterschiedlich ausfallen.

5.3.2. Deckungsbeitrag

Die gesetzlichen Bestimmungen zum Deckungsbeitrag finden sich im [Art. 20 NZV](#).

5.3.3. Strompreis

Die gesetzlichen Bestimmungen zum Strompreis finden sich im [Art. 20a NZV](#).

Weitere, wichtige Bestimmungen über den Einbau, die Registrierung und Nutzung von Energiemesssystemen für die Verrechnung des effektiven Stromverbrauchs finden sich in der Ziffer 3.4.1.6.4 und im dazugehörigen [NWS-Anhang 3.4.1.6.4](#).

5.4. Zusatzleistungen und Preise nach NZV (EU: Zusatzleistungen gemäss 2012/34/EU)

Die gesetzlichen Bestimmungen zu den Zusatzleistungen finden sich im [Art. 22 NZV](#).

Die Preise für Zusatzleistungen richten sich nach den Bestimmungen des Kapitels 3 des Leistungskatalogs.

Im Rahmen der Zusatzleistungsnutzung sind die Verantwortlichkeiten für bewegliche Materialien wie folgt aufgeteilt:

EVU	ISB
Bremsstäbe	Heizanlage
Heizkabel	Wasserzapfstelle
Heiztafel	Auftaegeräte für Gleisapparate
Schläuche	Hemmschuhe (doppelte)
Auftaegeräte für Wagenmaterial	Deckungssignal
Hemmschuhe (einfach)	Weichenkeile
Eisenschwengel	Weichenkurbel
Erdungsstange	Prüfstange
Decken (Wagen)	Laterne mit weissem und rotem Licht
Keile	Rote Signalfolge
Netze	Rote Haltsignalscheibe
Hemmschuhtafel	Abfahrstab
Vorheiztafel	
Zugschlussignal	
Zugschlusscheibe	
Mobillifte	
Handgepäckrolli	

Version	Netzzugang Strecke Oensingen-Balsthal	Networkstatement OeBB 2025	43 / 51
2.0			



5.5. Serviceleistungen und Preise nach NZV (EU: Nebenleistungen gemäss 2012/34/EU)

Die Serviceleistungen können gemäss [Art. 23 NZV](#) von den EVU zu frei aushandelbaren Preisen auch bei anderen Unternehmungen als der ISB zugekauft werden. Sie fallen nicht unter den diskriminierungsfreien Netzzugang und umfassen z.B. Distributionsleistungen, Reisegepäckhandling, Störungsintervention bei nicht betriebsbehindernden Mängeln, Kleinunterhalt, Grossunterhalt, Reinigung der Fahrzeuge sowie Telekommunikations- und Informatikleistungen, die nicht den Zuglauf an sich betreffen.

5.6. Gebühren, Anreize und Rabatte

5.6.1. Gebühr für die Änderung von Trassen durch Antragsteller

Wird eine bestellte Trasse geändert, kommen die Ansätze der Ziffer 3.1 des Leistungskataloges zur Anwendung.

5.6.2. Gebühr für die Änderung von Trassen durch die ISB

Gebühr wird nicht erhoben.

5.6.3. Gebühr für Nichtbenutzung der Trasse

Nicht benutzte Trassen werden gemäss Ziffer 5.3.2 des Leistungskataloges verrechnet.

5.6.4. Gebühr für die Abbestellung einer Trasse

Wird eine Trasse abbestellt, kommen die Ansätze der Ziffer 2.3 des Leistungskataloges zur Anwendung.

5.7. Leistungsabhängige Entgeltregelung

Es kommt kein Bonus-/Malussystem zur Anwendung.

5.8. Änderungen der Preise und Gebühren

Änderungen der gesetzlich festgelegten Leistungen und Preise bleiben vorbehalten. Es gelten die Preise im Leistungskatalog, welcher nötigenfalls den gesetzlichen Rahmenbedingungen angepasst wird.

5.9. Vereinbarungen zur Rechnungsstellung [TVS]

Die Rechnungsstellung für die Grund- und Zusatzleistungen erfolgt durch die TVS

Version	Netzzugang Strecke Oensingen-Balsthal	Networkstatement OeBB 2025	44 / 51
2.0			



6. Operative Bestimmungen

6.1. Einleitung

Dieses Kapitel beinhaltet eine Übersicht über die operativen Bestimmungen, die auf dem Netz der ISB zu beachten sind.

6.2. Vorschriften / Vorgaben

6.2.1. Fahrdienstvorschriften

Das BAV publiziert, gestützt auf Art. 11a EBV, die Fahrdienstvorschriften FDV. Sie gelten für alle EVU, die schweizerische Eisenbahninfrastrukturen benützen. Sie umfassen die sicherheitsrelevanten Regeln für alle Fahrten auf Schienen.

Sie sind unter bav.admin.ch – Rechtliches – [Fahrdienstvorschriften \(FDV\)](#) abrufbar.

6.2.2. Ausführungsbestimmungen

Die Eisenbahnunternehmen (EVU und ISB) erlassen zu den FDV Ausführungsbestimmungen, Betriebsvorschriften und technisch-betriebliche Empfehlungen nach Art. 12 und 12a EBV.

6.2.3. Netzzugangsrelevante Vorschriften

Auf der Infrastruktur der OeBB gelten die Schweizerischen Fahrdienstvorschriften FDV. Zusätzlich gelten die folgenden Ausführungsbestimmungen, Betriebsvorschriften und technisch-betriebliche Empfehlungen:

- AB-FDV OeBB
- Spezifische und betriebliche Weisungen OeBB

Die AB-FDV OeBB sowie sämtliche auf dem Schienennetz der OeBB für den Betrieb notwendigen Vorschriften können via info@oebb.ch angefordert werden.

6.3. Betriebsführung

6.3.1. Grundsätze

Betriebsführung

Die Betriebsführung auf dem Netz der OeBB wird lokal gesteuert. Die Funktion des FahrdienstleiterS hat der Lokführer des Regelzuges Personenverkehr (S22)

Datenlieferungen

Zur Erbringung diverser Infrastrukturleistungen für ein leistungsfähiges Bahnsystem sowie für die verursachergerechte Verrechnung der Trassenpreise (Basispreis Verschleiss und Bahnstromverbrauch), sind von den Antragstellern die nötigen Formationsdaten zu liefern.

Verantwortlichkeiten bei mehreren beteiligten Unternehmen

Unterscheidet sich das EVU, welches Antragsteller ist von jenem, welches die Rolle des SMS-EVU übernimmt, sind die Verantwortlichkeiten gemäss untenstehender Übersicht zugeschieden. Der Einbezug von weiteren Erfüllungsgehilfen im Rahmen der Rollenverantwortung ist möglich.

Version	Netzzugang Strecke Oensingen-Balsthal	Networkstatement OeBB 2025	45 / 51
2.0			

Zuständigkeitsbereich	EVU in der Rolle Antragsteller	EVU in der Rolle SMS-EVU
Formationsdatenlieferung	X	
Sicherheitsverantwortung	(Der Antragsteller verantwortet die Korrektheit der Angabe des SMS-EVU)	X
Sicherheitskontrollen durch das BAV oder die ISB (Adressat von Berichten und Massnahmen)		X
Kommunikation mittels Telefon, E-Mail oder Ereignismanagementanwendung auf Leitstellen-Ebene (z.B. für kapazitätsbezogene Entscheide)	X (trifft nötigenfalls Abklärungen mit der Leitstelle des SMS-EVU)	
Vertragliche Haftung (z.B. Stornierungsentgelt, Trassenpreis, Haftpflicht bei Schäden)	X	(SMS-EVU gilt als Erfüllungsgehilfe des Antragstellers)

Bei einem Lokpersonalwechsel während des Zuglaufs oder der bei der Übernahme von Fahrzeugen nach einer Abstellung bleibt die Kombination aus Antragsteller und SMS-EVU solange in der Verantwortung (vertraglich-kommerziell und sicherheitstechnisch), bis sich das übernehmende Lokpersonal fahrbereit meldet.

6.3.2. Normalbetrieb

Der Normalbetrieb richtet sich nach den Bestimmungen der netzzugangsrelevanten Vorschriften und allfälliger Betriebsvorschriften der EVU.



6.3.3. Störungen

Die ISB haben bei Betriebsstörungen ein Weisungsrecht gegenüber den EVU. Die ISB und die EVU sind zwecks Behebung der Störung und zur Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrs zur gegenseitigen Information und zu gegenseitigen Hilfeleistungen mit Personal und Material verpflichtet.

6.3.3.1 Grundsatz bei nationalen Auswirkungen

Bei Betriebsstörungen kommt Art. 14 NZV zur Anwendung.

Führt die Störung voraussichtlich zu einer mehrtägigen Streckensperrung, so erstellt die ISB nach Rücksprache mit den betroffenen EVU einen Notfahrplan und publiziert diesen.

Dauert die Streckensperrung voraussichtlich länger als drei Tage, so ermittelt die TVS den Verkehrsanteil der EVU am Güterverkehr auf der von der Sperrung betroffenen Strecke und auf der bzw. den Ausweichstrecken.

Sie teilt die Trassen auf der Ausweichstrecke jedem EVU nach Massgabe des Verkehrsanteils auf der von der Sperre betroffenen Strecke und der Ausweichstrecke zu, wobei sie im Personen- und im Güterverkehr bereits zugeteilte Trassen entziehen kann, wenn dies der bestmöglichen Auslastung der Kapazität dient.

Version	Netzzugang Strecke Oensingen-Balsthal	Networkstatement OeBB 2025	47 / 51
2.0			



7. Serviceeinrichtungen

7.1. Einleitung

In der Schweiz muss gemäss Art. 6 GüTV zusätzlich zu den Grund- und Zusatzleistungen der Zugang zu vom Bund mitfinanzierten Umschlagsanlagen des Kombinierten Verkehrs, Hafenanlagen und Anschlussgleisen diskriminierungsfrei gewährt werden.

In den EU-Mitgliedstaaten sind Drittanbieter von Serviceeinrichtungen ihrerseits gemäss EU-Durchführungsverordnung 2017/2177 grundsätzlich ebenfalls verpflichtet, ihre Leistungen diskriminierungsfrei anzubieten.

7.2. Übersicht Serviceeinrichtungen

Für die Publikation steht das [European Rail Facilities Portal](#) zur Verfügung. Alternativ kann die von der RNE entwickelte Dokumentenvorlage verwendet werden. Diese ist abrufbar unter [rne.eu/network-statements/](#) Stichwort: Common Template for Service Facilities.

Sowohl das European Rail Facilities Portal, als auch das Common Template for Service Facilities sind in sechs Abschnitte gegliedert:

1. Allgemeine Informationen
2. Angebotene Dienstleistungen
3. Detailbeschreibung der Einrichtung
4. Entgelte
5. Zugangsbedingungen
6. Kapazitätszuweisung

Standorte sowie Zugangs- und Nutzungsbedingungen von Serviceeinrichtungen von Infrastrukturbetreiberinnen und Dritten können im [European Rail Facilities Portal](#) abgerufen werden. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Network Statements sind noch nicht alle Serviceeinrichtungen von SBB Infrastruktur und weiteren ISBs darin abgebildet.

7.3. Serviceeinrichtungen von OeBB

7.3.1. Übergreifende Bestimmungen

Bleibt frei.

7.3.2. Personenbahnhöfe

Die OeBB verfügt über vier Haltestellen bzw. Bahnhöfe mit folgenden Perronbaulängen und -höhen.

Haltepunkt	Gleis	Nutzlänge	Höhe	Bemerkung
Oensingen	5	68 m	55 cm	auf 24 m (Erhöhung Niederflurmittelwagen)
			20 cm	auf 44m
Oensingen	45	20 m	20 cm	Nur als Notperron

Version	Netzzugang Strecke Oensingen-Balsthal	Networkstatement OeBB 2025	48 / 51
2.0			



Klus	2	60 m	25 cm	Erhöhung auf P55 und Verlängerung auf 100 m im 2025 geplant
Thalbrücke		70 m	35 cm	In Kurve, Radius 250m Erhöhung auf P55 und Verlängerung auf 100 m im 2025 geplant
Balsthal	2	75 m	55 cm	
Balsthal	3	130 m	25 cm	35 cm auf 97 m 25 cm auf 33 m (Nur als Notperron)

7.3.3. Güterumschlagsanlagen

7.3.3.1 Allgemeine Informationen

Zu Güterumschlagsanlagen zählen gemäss Auslegung von RailNetEurope:

- Terminals des Kombinierten Verkehrs
- Multifunktionale Bahnterminals (z.B. Güterbahnhöfe)
- Öffentliche Ladegleise (z.B. Freiverladeanlagen)
- Privatgleisanschlüsse (Anschlussgleise)

In Balsthal stehen 2 Freiverladegleise zur Verfügung. Für den Verlad von ACTS-Containern mit - Gleis mit 104 m Länge gelten besondere Bestimmungen (Längenbeschränkung). Der Verlad von Rundholz (lange Güter) ist seit September 2023 wieder möglich. Nutzlänge dieses Gleises ist 70m. Die beiden Freiverladegleise sind nicht elektrifiziert.

Am Streckennetz der OeBB befinden sich fünf Anschlussgleise:

- Anschlussgleis «Maiacker», km 1.838 (Marti Tunnel AG)
- Anschlussgleis «Marti Tunnel», km 1.976 (Marti Tunnel AG)
- Anschlussgleis KENOVA AG, km 2.074 (KENOVA AG)
- Anschlussgleis Klus Industrie, km 2.504 (Miteigentümergeinschaft Industriezone Klus)
- Anschlussgleis SQP, km 4.100 (Swiss Quality Paper AG)

Im Anschlussgleis SQP, sind 150m Fahrleitung vorhanden, das Anschlussgleis KENOVA ist teilweise (bis vor die Halle) elektrifiziert, die anderen Anschlussgleise sind nicht elektrifiziert.

Zustellungen zu den Anschlussgleisen werden von den OeBB als Serviceleistungen angeboten.

7.3.3.2 Leistungen

Auskunft erteilt info@oebb.ch.

7.3.3.3 Beschreibung

Auskunft erteilt info@oebb.ch.

7.3.3.4 Preise

Auskunft erteilt info@oebb.ch.

Version	Netzzugang Strecke Oensingen-Balsthal	Networkstatement OeBB 2025	49 / 51
2.0			



7.3.3.5 Zugangsbedingungen

Auskunft erteilt info@oebb.ch.

7.3.3.6 Kapazitätszuweisung

Auskunft erteilt info@oebb.ch.

7.3.4. Rangier- und Zugbildungsbahnhöfe

Für OeBB nicht relevant

7.3.5. Abstellanlagen

7.3.5.1 Allgemeine Informationen

Auskunft erteilt info@oebb.ch.

7.3.5.2 Leistungen

Auskunft erteilt info@oebb.ch.

7.3.5.3 Beschreibung

Auskunft erteilt info@oebb.ch.

7.3.5.4 Preise

Auskunft erteilt info@oebb.ch.

7.3.5.5 Zugangsbedingungen

Auskunft erteilt info@oebb.ch.

7.3.5.6 Kapazitätszuweisung

Auskunft erteilt info@oebb.ch.

7.3.6. Wartungs- und Reparaturanlagen

7.3.6.1 Allgemeine Informationen

Die OeBB verfügt über eine einfache Depot- und Werkstattanlage, welche sich begrenzt für Instandhaltungsarbeiten eignet. Auskunft erteilt info@oebb.ch.

7.3.6.2 Leistungen

Auskunft erteilt info@oebb.ch.

7.3.6.3 Beschreibung

Auskunft erteilt info@oebb.ch.

7.3.6.4 Preise

Auskunft erteilt info@oebb.ch.

Version	Netzzugang Strecke Oensingen-Balsthal	Networkstatement OeBB 2025	50 / 51
2.0			



7.3.6.5 Zugangsbedingungen

Auskunft erteilt info@oebb.ch.

7.3.6.6 Kapazitätszuweisung

Auskunft erteilt info@oebb.ch.

7.3.7. Sonstige technische Einrichtungen

bleibt frei

7.3.8. Hafenanlagen in maritimen und Binnenhäfen

Ist für die OeBB nicht relevant

7.3.9. Hilfseinrichtungen, Bahnanlagen für Notfalldienste

7.3.9.1 Allgemeine Informationen

SBB Infrastruktur verfügt an 16 Standorten (siehe I-30111, Kapitel 1.4, Ziffer 2.4) über Lösch- und Rettungszüge sowie Hilfswagen. Auskunft erteilen ALSI@sbb.ch bzw. die Regelung I-50042. Für die Strecke der OeBB ist der Stützpunkt Olten der SBB zuständig.

7.3.9.2 Leistungen

Bleibt frei, siehe allgemeine Informationen.

7.3.9.3 Beschreibung

Bleibt frei, siehe allgemeine Informationen.

7.3.9.4 Preise

Bleibt frei, siehe allgemeine Informationen.

7.3.9.5 Zugangsbedingungen

Bleibt frei, siehe allgemeine Informationen.

7.3.9.6 Kapazitätszuweisung

Bleibt frei, siehe allgemeine Informationen.

7.3.10. Tankanlagen

Die OeBB betreiben keine Tankanlage

Ende des Dokumentes

Version	Netzzugang Strecke Oensingen-Balsthal	Networkstatement OeBB 2025	51 / 51
2.0			