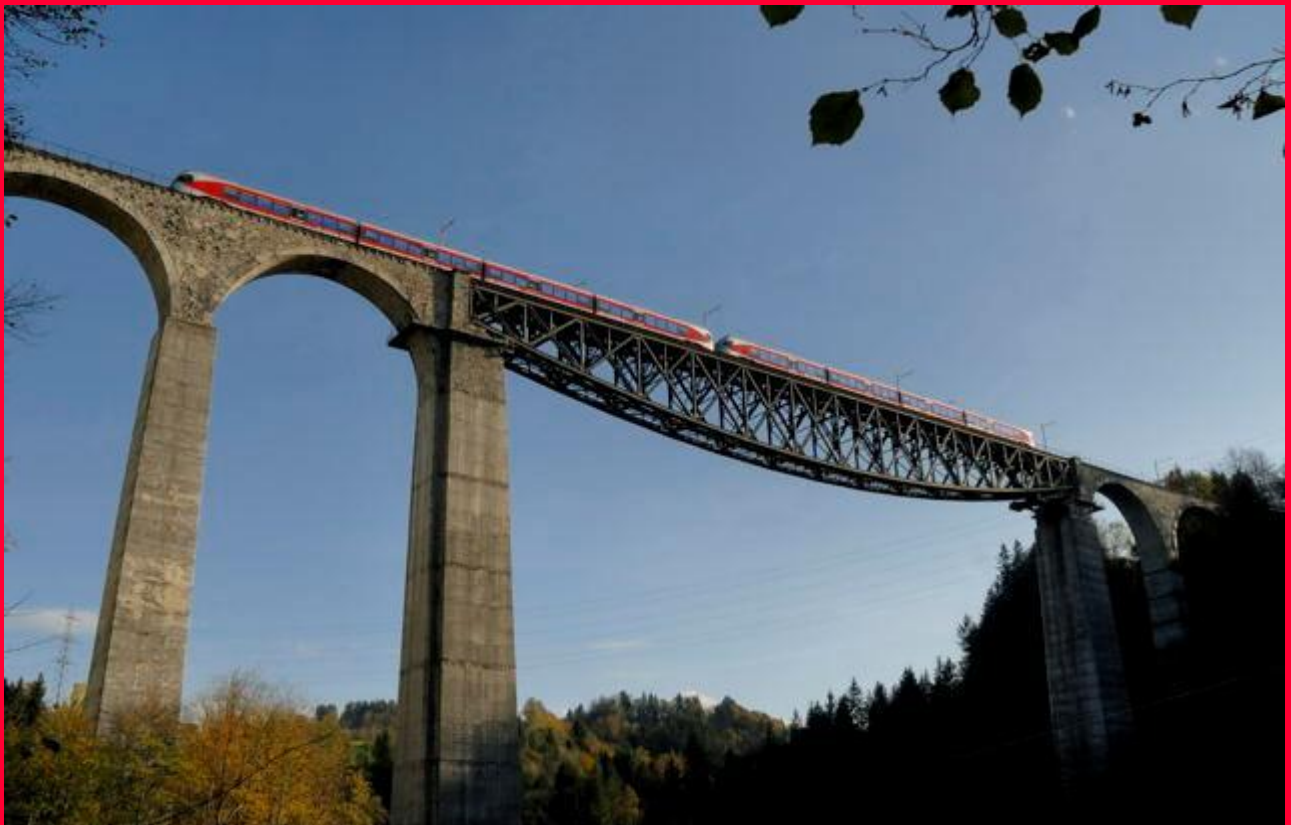


Network Statement 2013



Für Bestellungen und Durchführung von Verkehren im Fahrplan vom 9. Dezember 2012 bis 14. Dezember 2013

Herausgeber:

Schweizerische Südostbahn AG
Infrastruktur – Betrieb
Bahnhofplatz 7
CH-9100 Herisau
www.sob.ch

Herausgeber Kapitel 4:

Trasse Schweiz AG
Schwarztorstrasse 31
Postfach 8521
CH-3001 Bern
www.trasse.ch

Änderungsjournal

Geänderte Ziffern im Network Statement 2013 (Version 1.0) gegenüber dem Network Statement 2012

Kapitel	Ziffern
1. Allgemeine Informationen	Komplett neu überarbeitete Ausgabe
2. Netzzugangsbedingungen	Komplett neu überarbeitete Ausgabe
3. Infrastruktur	Komplett neu überarbeitete Ausgabe
4. Kapazitätszuweisung	Komplett neu überarbeitete Ausgabe
5. Leistungen	Komplett neu überarbeitete Ausgabe
6. Preise und Fakturierung	Komplett neu überarbeitete Ausgabe
7. Anhänge	Komplett neu überarbeitete Ausgabe

Änderungsjournal Network Statement 2013

Auflistung der wichtigsten Änderungen bei einem allfälligen Update (Versionenwechsel) innerhalb des Network Statement 2013.

Version	Änderung Nr.	Datum	Neu (Ziffer, Inhalt)	Bemerkungen

Inhaltsverzeichnis

1 ALLGEMEINE INFORMATIONEN 8

1.1 Einleitung 8

1.2 Zielsetzung (warum ein Network Statement?) 8

1.3 Gesetzliche Rahmenbedingungen 8

1.3.1 Internationale Erlasse (Auszug) 8

1.3.2 Nationale Erlasse (Auszug) 9

1.3.3 Bestimmungen / Vorschriften der SOB Infrastruktur (Auszug) 10

1.3.4 Bestimmungen / Vorschriften des Bundesamtes für Verkehr (Auszug) 10

1.4 Rechtlicher Status 10

1.4.1 Allgemeine Bemerkungen 10

1.4.2 Verbindlichkeit / Haftung 11

1.4.3 Beschwerdeverfahren 11

1.4.3.1 SOB-Infrastruktur (ausgenommen Kapitel 4) 11

1.4.3.2 Trasse Schweiz AG (Kapitel 4) 11

1.4.3.3 Schiedskommission 12

1.5 Struktur des Network Statements 12

1.6 Gültigkeitsdauer und Aktualisierung 12

1.6.1 Gültigkeitsdauer 12

1.6.2 Aktualisierungen 12

1.7 Publikation 12

1.8 Kontaktadressen 13

1.8.1 SOB Infrastruktur 13

1.8.1.1 Fragen zu Grund-, Zusatz- und Serviceleistungen 13

1.8.1.2 Fragen zu Trassenstudien, Bauintervallen und NeTS-AVIS 13

1.8.1.3 Fragen zum Netzzugang 14

1.8.1.4 Fragen zum operativen Tagesgeschäft / Notfallnummern 15

1.8.1.5 Fragen zu GSM-R SIM-Karten 16

1.8.2 Trasse Schweiz AG 16

1.8.3 Bundesamt für Verkehr (BAV) 17

1.8.4 Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (SKE) 17

1.8.5 RailNetEurope (RNE) 17

1.9 RailNetEurope – Internationale Zusammenarbeit zwischen Infrastrukturbetreiberinnen 17

1.9.1 One Stop Shop (OSS) 18

1.9.2 RNE-Tools 18

1.10 Glossar 18

1.10.1 Abkürzungen 19

1.10.2 Verwendete Begriffe 20

2 NETZZUGANGSBEDINGUNGEN 22

2.1 Einleitunglog 22

2.2 Allgemeine Zugangsbedingungen 22

2.2.1 Voraussetzungen um eine Trasse zu beantragen 22

2.2.2 Wer ist zugangsberechtigt (Güter- und/oder Reisezüge?), Art. 4 NZV 22

2.2.3	Netzzugangsbewilligung, Art. 9 EBG	23
2.2.4	Sicherheitsbescheinigung, Art. 8 NZV	24
2.2.5	Finanzielle Leistungsfähigkeit (Versicherung), Art. 5 NZV	24
2.3	Allgemeine Geschäftsbedingungen	25
2.3.1	Rahmenvereinbarungen / Framework Agreement (Art. 12b NZV)	25
2.3.2	Netzzugangsvereinbarung (Art. 15 -17 NZV).....	25
2.3.2.1	Debitorencode	25
2.4	Vorschriften und Empfehlungen	25
2.4.1	Netzzugangsbedingungen.....	25
2.4.2	Fahrdienstvorschriften (Art. 11a EBV):	26
2.4.3	Betriebsvorschriften (Art. 12 EBV):	26
2.4.4	Technisch-betriebliche Empfehlungen (Art. 12a EBV).....	27
2.5	Ausserordentliche Transporte / aussergewöhnliche Sendungen	27
2.6	Gefährliche Güter.....	27
2.7	Fahrzeugzulassungen (Art. 7 NZV)	28
2.7.1	Festlegung der fahrzeugseitigen Mindestausrüstung bei der Zugbeeinflussung	28
2.7.1.1	ETCS	29
2.7.2	Vorgaben und Anforderungen der SOB Infrastruktur.....	29
2.7.2.1	Interaktion Rad/Schiene	29
2.7.2.2	Interaktion Stromabnehmer/Fahrleitung	29
2.7.2.3	Schienenflankenschmierung (Spurkranzschmierung).....	29
2.7.2.4	Elektrische Anforderungen an die Triebfahrzeuge	29
2.7.2.4.1	Anforderungen an die Eingangsdmittanz	29
2.7.2.4.2	Anforderungen an die Leistungsbegrenzung	30
2.7.2.4.3	Kompatibilität mit Gleisfreimelde-Einrichtungen.....	30
2.7.2.5	Streckenkommunikation	30
2.7.2.6	Neigezüge.....	31
2.8	Personalzulassung, Art. 6 NZV	31
3	INFRASTRUKTUR	32
3.1	Einleitung.....	32
3.2	Umfang Streckennetz	32
3.2.1	Einschränkungen.....	32
3.2.2	Grenzübergänge/anschliessende Netze	32
3.3	Netzbeschreibung	32
3.3.1	Geographische Beschreibung	32
3.3.1.1	Gleistypologie	32
3.3.1.2	Spurweite und Kurvenradien	33
3.3.1.3	Bahnhöfe	33
3.3.2	Technische Angaben.....	33
3.3.2.1	Begrenzungslinien / Profile	33
3.3.2.2	Streckenklassen	34
3.3.2.3	Gefälle und Steigungen	34
3.3.2.4	Zulässige Höchstgeschwindigkeit.....	34
3.3.2.5	Maximale Zuglängen	34
3.3.2.6	Energieversorgung	34
3.3.3	Zugbeeinflussung und Streckenkommunikation	34
3.3.3.1	Signalsysteme	34
3.3.3.2	Zugbeeinflussungssysteme	34
3.3.3.3	Streckenkommunikation	34
3.4	Verkehrsbeschränkungen.....	34

3.4.1	Besondere Infrastrukturen.....	35
3.4.2	Umweltrestriktionen.....	35
3.4.3	Gefährliche Güter.....	35
3.4.4	Einschränkungen bei Tunneln; Dampflokomotiven/thermische Fahrzeuge.....	35
3.4.5	Einschränkungen bei Brücken.....	35
3.4.6	Notbremsüberbrückung.....	35
3.4.7	Toilettensysteme.....	35
3.5	Verfügbarkeit der Infrastruktur.....	35
3.5.1	Streckenöffnungszeiten (Art. 3 Abs. 3 AB-NZV).....	35
3.5.2	Baufenster.....	35
3.6	Für Reisende geöffnete Bahnhöfe.....	35
3.7	Service-Einrichtung.....	36
3.7.1	Zugsformierungsgleisfelder.....	36
3.7.2	Abstellgleise.....	36
3.7.3	Unterhalts- und Versorgungseinrichtungen.....	36
3.7.4	Tankanlagen.....	37
3.7.5	Technische Einrichtungen (Zugkontrollenrichtungen).....	37
4	KAPAZITÄTSZUWEISUNG.....	38
4.1	Einleitung.....	38
4.1.1	Zweck der Bestimmungen.....	38
4.1.2	Rechtsgrundlagen.....	38
4.1.3	Erfordernis zur Trassenbestellung.....	38
4.1.4	Erforderliche Bewilligungen und Dokumente bei der Trassenbeantragung.....	38
4.2	Prozessbeschreibung.....	39
4.2.1	Überblick.....	39
4.2.2	Trassenanträge / Trassenbestellungen.....	39
4.2.2.1	Trassenstudien.....	39
4.2.2.2	Jahresfahrplan.....	40
4.2.2.3	Unterjähriger Fahrplan.....	41
4.2.3	Trassenkatalog.....	41
4.2.4	Trassen für den grenzüberschreitenden Verkehr.....	41
4.2.5	Erforderliche Angaben für die Trassenanträge und -bestellungen.....	41
4.2.6	Änderungen von Trassenanträgen und -bestellungen.....	42
4.3	Fristen.....	42
4.3.1	Jahresfahrplan.....	42
4.3.2	Unterjähriger Fahrplan.....	43
4.4	Zuteilungsprozess.....	43
4.4.1	Koordinationsprozess.....	43
4.4.1.1	Jahresfahrplan.....	43
4.4.1.2	Unterjähriger Fahrplan.....	44
4.4.2	Rechtsweg bei Streitigkeiten über die Trassenzuteilung.....	44
4.4.3	Überlastete Strecken.....	44
4.4.4	Kapazitätsbestellung mittels Rahmenvereinbarung (Framework Agreements).....	45
4.5	Trassenzuweisung bei Erhaltungsarbeiten.....	45
4.6	Verzicht auf die Nutzung definitiv zugeteilter Trassen.....	45
4.7	Aussergewöhnliche Transporte und gefährliche Güter.....	45
4.7.1	Aussergewöhnliche Transporte.....	45
4.7.2	Gefährliche Güter.....	45
4.8	Spezielle Vorkehrungen bei Störungen.....	46

4.9	Probefahrten	46
5	LEISTUNGEN	47
5.1	Einleitung	47
5.1.1	Grundleistungen (Art. 21 NZV).....	47
5.1.2	Zusatzleistungen (Art. 22 NZV).....	47
5.1.3	Serviceleistungen (Art. 23 NZV).....	47
5.2	Leistungskatalog	48
5.3	Zuständigkeiten für bewegliche Materialien auf den Bahnhöfen	48
6	PREISE UND FAKTURIERUNG	49
6.1	Recht auf Entgelt (Art. 9b EBG)	49
6.1.1	Grundsatz des Trassenpreises (Art. 18 NZV):.....	49
6.1.2	Grundleistungen	50
6.1.2.1	Basispreis (Art. 19 NZV).....	50
6.1.2.2	Deckungsbeitrag (Art. 20 NZV)	50
6.1.2.3	Strompreis (Art. 20a NZV)	50
6.1.2.4	Lärmbonus (Art. 19b NZV)	50
6.1.3	Zusatzleistungen (Art. 22 NZV).....	51
6.1.4	Serviceleistungen	51
6.2	Abrechnung	52
6.2.1	Debitorencode	52
6.2.2	Datenlieferung.....	52
6.2.2.1	Personenverkehr	52
6.2.2.2	Güterverkehr.....	53
6.3	Rechnungsstellung	55
6.3.1	Grundsatz (Ziffer 12.2 AGB-ISB)	55
6.4	Preise	55
6.5	Änderungen der Preise und Gebühren	55
6.6	Vereinbarungen zur Rechnungsstellung	55
7	ANHÄNGE	56
Anhang 1	Netzkarten SOB	56
Anhang 1.1	Übersicht SOB-Netz	56
Anhang 1.2	Verkehren von Doppelstockwagen	57
Anhang 1.3	Stromabnehmer	58
Anhang 1.4	Sendungen mit Lademassüberschreitung I-TZ-900-.....	59
Anhang 1.5	Sendungen mit Lademassüberschreitung I-TZ-949-.....	60
Anhang 1.6	Streckenklassen	61
Anhang 2	Streckendatenbank und Steigungstabellen	62
Anhang 2.1	Streckendatenbank.....	62
Anhang 2.2	Steigungstabellen	64
Anhang 3	Allgemeine Geschäftsbedingungen für die Benützung der Eisenbahninfrastruktur	64
Anhang 4	Mustervertrag Netzzugangsvereinbarung	64

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 – Internationale Erlasse.....	8
Tabelle 2 – Nationale Erlasse	9
Tabelle 3 – Bestimmungen / Vorschriften der SOB Infrastruktur	10
Tabelle 4 - Bestimmungen / Vorschriften des Bundesamtes für Verkehr	10
Tabelle 5 – Kontaktadressen SOB – Fragen zu Grund-, Zusatz- und Serviceleistungen.....	13
Tabelle 6 - Kontaktadressen SOB – Fragen zu Trassenstudien, Bauintervallen und NeTS-AVIS.....	13
Tabelle 7 – Kontaktadressen SOB – Fragen zum Netzzugang.....	14
Tabelle 8 – Kontaktadressen SOB – Fragen zum operativen Tagesgeschäft / Notfallnummern	15
Tabelle 9 – Kontaktadressen SBB/BLS – Fragen zu GSM-R SIM-Karten.....	16
Tabelle 10 – Kontaktadressen – Trasse Schweiz AG.....	16
Tabelle 11 – Kontaktadresse – Bundesamt für Verkehr (BAV)	17
Tabelle 12 – Kontaktadresse – Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (SKE).....	17
Tabelle 13 – Kontaktadresse – RailNetEurope (RNE)	17
Tabelle 14 – RNE-Tools	18
Tabelle 15 – Abkürzungen	19
Tabelle 16 – Verwendete Begriffe	20

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 – Prozess für die Erlangung des Netzzugangs.....	22
Abbildung 2 – Phasen des Trassenbestellprozesses	39
Abbildung 3 – Grundsatz des Trassenpreises	49

1 ALLGEMEINE INFORMATIONEN

1.1 Einleitung

Das vorliegende Network Statement wird durch die Infrastruktur der Schweizerischen Südostbahn AG (nachfolgend SOB genannt) veröffentlicht. Es ist integrierender Vertragsbestandteil und regelt die Nutzungsbedingungen auf dem Streckennetz der SOB. Dadurch sollen die Eisenbahnverkehrsunternehmen (nachfolgend EVU genannt) befähigt werden, die erforderlichen Informationen zu finden, um den Netzzugang zu erhalten und ihren Verkehr auf dem SOB-Streckennetz abwickeln zu können.

Die Vergabe von Trassen (Grund- und Zusatzleistungen) auf den Normalspurnetzen der Schweizerischen Bundesbahnen SBB (inkl. der von der SBB betriebenen Hafenbahn Schweiz AG, Sentalbahn sowie Thurbo), der BLS Netz AG und der Schweizerischen Südostbahn AG (SOB) erfolgt durch die unabhängige Trassenvergabestelle Trasse Schweiz AG (trasse.ch). trasse.ch stellt zudem die diskriminierungsfreie Fahrplankonstruktion sicher. Das Kapitel 4 erläutert die Verfahren für die Bestellung und Zuteilung von Fahrplantrassen (Grund- und Zusatzleistungen) sowie für die mit dem Vergabeprozess in Zusammenhang stehenden vor- bzw. nachgelagerten Prozessschritte und nennt die dabei geltenden verbindlichen Vorgaben.

1.2 Zielsetzung (warum ein Network Statement?)

Das Network Statement enthält eine detaillierte Darlegung der allgemeinen Regeln, Fristen, Verfahren und Kriterien für den Netzzugang sowie die Entgelt- und Kapazitätszuweisung. Es enthält ferner zusätzliche Informationen, die für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität benötigt werden. Es ist zum Zeitpunkt der Publikation auf dem neusten Stand und enthält sowohl Angaben zum Fahrweg, der den EVU zur Verfügung steht, als auch Informationen zu den Zugangsbedingungen für den betreffenden Fahrweg.

1.3 Gesetzliche Rahmenbedingungen

Die Schweiz ist daran, im Rahmen der Bahnreform 2 die Richtlinien des ersten und zweiten Eisenbahnpaketes der Europäischen Union zu übernehmen. Bei Rechtsänderungen wird das Network Statement nachgeführt (vgl. Ziffer 1.4.2). Änderungen werden im Änderungsjournal ausgewiesen. Die in der Schweiz geltenden EU-Richtlinien zum Schienenverkehr sind in [Anhang 1](#) des Landesverkehrsabkommens zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Union aufgeführt. 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.

Die wichtigsten internationalen und nationalen Erlasse sind nachfolgend aufgeführt:

1.3.1 Internationale Erlasse (Auszug)

Nummer	Bezeichnung
Richtlinie 91/440/EWG	Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft.
Richtlinie 95/18/EG	Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen.

Richtlinie 95/19/EG	Richtlinie 95/19/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Berechnung von Wegeentgelten.
Richtlinie 96/48/EG	Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems.
Richtlinie 2001/12/EG	Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft.
Richtlinie 2001/13/EG	Richtlinie 2001/13/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen.
Richtlinie 2001/14/EG	Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung.
Richtlinie 2001/16/EG	Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems.
Richtlinie 2008/57/EG	Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (Neufassung).

Tabelle 1 – Internationale Erlasse

1.3.2 Nationale Erlasse (Auszug)

Nummer	Abk.	Bezeichnung
SR 0.742.403.1	COTIF	Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF).
SR 0.742.403.1 – Anhang E	---	Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (CUI – Anhang E zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr) [COTIF; SR, 0.742.403.1].
SR 0.740.72	---	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).
SR 742.101	EBG	Eisenbahngesetz.
SR 742.122	NZV	Eisenbahn-Netzzugangsverordnung.
SR 742.122.4	AB-NZV	Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Netzzugangsverordnung.
SR 742.122.7	---	Verordnung des UVEK über die Schiedskommission im Eisenbahnverkehr.
SR 742.141.1	EBV	Eisenbahnverordnung.
SR 742.141.11	AB-EBV	Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung.
SR 742.144	---	Bundesgesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen.
SR 742.144.1	VLE	Verordnung über die Lärmsanierung der Eisenbahnen.

SR 742.170	VEFB	Vorschriften des Bundesamtes für Verkehr über den Erlass von Fahrdienst- und Betriebsvorschriften für Eisenbahnen.
SR 742.173.001	FDV	Verordnung über die Schweizerischen Fahrdienstvorschriften (R 300.1-15).
SR 742.401.6	RSD	Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn.
SR 734.42	VEAB	Verordnung über elektrische Anlagen von Bahnen.
SR 734.42	AB-VEAB	Ausführungsbestimmungen zur Verordnung über elektrische Anlagen von Bahnen.
SR 742.411	GüTV	Gütertransportverordnung.
SR 745.11	VPB	Verordnung über die Personenbeförderung.
SR 745.13	FPV	Fahrplanverordnung.
SR 151.3	BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz.
SR 151.31	BehiV	Behindertengleichstellungsverordnung.

Tabelle 2 – Nationale Erlasse

1.3.3 Bestimmungen / Vorschriften der SOB Infrastruktur (Auszug)

Ausführungsbestimmungen Infrastruktur zu den FDV und dazugehörige Regelungen (AB FDV), R 30111
Lokale Bestimmungen für Zugfahrten und Rangierbewegungen, R 30121
Streckentabellen RADN, R I-30131
Leistungskatalog für die Infrastruktur der Schweizerischen Südostbahn (SOB)

Tabelle 3 – Bestimmungen / Vorschriften der SOB Infrastruktur

1.3.4 Bestimmungen / Vorschriften des Bundesamtes für Verkehr (Auszug)

Bezeichnung
Leitfaden – Netzzugangsbewilligung und Sicherheitsbescheinigung
Richtlinie – Zulassung Eisenbahnfahrzeuge
Richtlinie – Zulassung historischer Fahrzeuge der Eisenbahnen
Brief – Termine und Fristen für das Fahrplan- und Bestellverfahren (⇔ Dokumente)

Tabelle 4 – Bestimmungen / Vorschriften des Bundesamtes für Verkehr

1.4 Rechtlicher Status

1.4.1 Allgemeine Bemerkungen

Das Instrument des Network Statement basiert auf der EU-Richtlinie 2001/14/EG. Es ist von einer baldigen Übernahme der EU-Richtlinie 2001/14/EG in das Schweizerische Landesrecht auszugehen. Die vorliegende Publikation orientiert sich daher am Instrument des Network Statements, wie es sich im Europäischen Raum zum Standard entwickelt hat.

Auch die Schweizerische Netzzugangsverordnung (NZV) verpflichtet die Infrastrukturbetreiber, die Bedingungen des Netzzugangs zu publizieren (Art. 10 Abs. 1 Ziffer d NZV). Gemäss AB-NZV (Art. 4 Abs. 1) gilt für die Netzzugangsbedingungen:

- a. können am Sitz der Unternehmung eingesehen werden;
- b. liegen beim Bundesamt öffentlich auf;
- c. sind den Interessenten auf Verlangen von der Unternehmung zuzustellen oder auf einer Internet-Homepage zur Verfügung zu stellen.

1.4.2 Verbindlichkeit / Haftung

Für jene EVU, die mit SOB Infrastruktur eine Netzzugangsvereinbarung abgeschlossen haben, ist das Network Statement ein integrierender Bestandteil der Vereinbarung.

Sämtliche Vorgaben für die Nutzung der Eisenbahninfrastrukturen, die im vorliegenden Network Statement publiziert werden, gelten vorbehältlich nachträglicher Rechtsänderungen. Soweit mit der Revision Schweizerischer Gesetze und Verordnungen nach der Publikation des Network Statements zusätzliche Anforderungen eingeführt werden, sind diese zwingend einzuhalten. Sofern diese während der Geltungsdauer des vorliegenden Network Statements in Kraft treten, werden sie als redaktionelle Änderung nachgetragen und im Änderungsjournal ausgewiesen. Die SOB haftet nicht für die Folgen nachträglich geänderter Rechtserlasse.

SOB Infrastruktur ist darauf bedacht, dass die Informationen im Network Statement 2013 korrekt sind. Sie haftet für keine direkten oder indirekten Schäden, die sich aus offensichtlichen Mängeln und Druckfehlern im Network Statement 2013 und anderen Dokumenten der SOB ergeben. Ferner lehnt SOB Infrastruktur jede Verantwortung für die Inhalte sämtlicher externer Seiten, auf welche die vorliegende Publikation verweist ab (Links). Soweit Inhalte verlinkter externer Seiten mit Inhalten des vorliegenden Network Statements im Widerspruch stehen, geht das Network Statement vor. Dieser Vorbehalt gilt nicht für Kapitel 4 (trasse.ch) sowie Links auf die offiziellen Publikationsseiten Schweizerischer Gesetze und Verordnungen.

Das vorliegende Network Statement wird in Deutsch herausgegeben. Eine Version in Französisch oder Englisch kann auf Wunsch und gegen Gebühr zugestellt werden. Bei Differenzen zwischen den Sprachfassungen ist Deutsch die rechtsverbindliche Fassung.

1.4.3 Beschwerdeverfahren

1.4.3.1 SOB-Infrastruktur (ausgenommen Kapitel 4)

Bei Beanstandungen zu Inhalten des vorliegenden Network Statements bitten wir Sie mit uns Kontakt aufzunehmen:

SOB Infrastruktur
Betrieb - Trassenmanagement
Bahnhofplatz 7
CH-9100 Herisau
Tel: +41 (0) 71 353 36 15
Mail: planung@sob.ch

1.4.3.2 Trasse Schweiz AG (Kapitel 4)

Bei Beanstandungen zu Inhalten des Kapitels 4 bitten wir Sie mit uns Kontakt aufzunehmen:

Trasse Schweiz AG
Schwarztorstrasse 31
Postfach 8521
CH-3001 Bern
Tel. +41 31 384 20 40
Fax. +41 31 384 20 41
Mail: info@trasse.ch
www.trasse.ch

1.4.3.3 Schiedskommission

Strittige Fragen über die Gewährung des Netzzugangs sowie dessen Bedingungen unterliegen der Klage an die Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (SKE). Die Entscheidungen unterliegen der richterlichen Überprüfung (Art. 29 LVA, Art. 40a EBG, Art. 25 NZV). Kontakt siehe Ziffer 1.8.4. Das Verfahren richtet sich nach der Verordnung des Departementes für Umwelt Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) vom 5. März 2007 über die Schiedskommission im Eisenbahnverkehr, [SR 742.122.7 \(SKE-Verordnung\)](#).

Die Aufgaben der SKE sind gemäss Art. 12 Abs. 1 (SKE-Verordnung):

Die Kommission entscheidet über Streitigkeiten zwischen Infrastrukturbetreiberinnen und Netzbenutzerinnen, welche die Gewährung des Netzzugangs oder die Berechnung des Trassenpreises betreffen. Die Streitigkeiten können das Zustandekommen einer Netzzugangsvereinbarung oder eine bereits abgeschlossene Netzzugangsvereinbarung betreffen.

1.5 Struktur des Network Statements

Die Struktur des vorliegenden Network Statements entspricht mehrheitlich derjenigen, welche durch die Arbeitsgruppe *Network Statement* von RailNetEurope (RNE) am 30. März 2011 in Wien (Österreich) verabschiedet wurde ([RNE-WG Network Statement 2011-03-30](#)).

Mit der einheitlichen Struktur wird beabsichtigt, dem Leser die für den Netzzugang benötigten Angaben europaweit einheitlich zur Verfügung zu stellen.

1.6 Gültigkeitsdauer und Aktualisierung

1.6.1 Gültigkeitsdauer

Das vorliegende Network Statement ist gültig für Bestellungen und Durchführung von Verkehren im Fahrplanjahr vom 9. Dezember 2012 bis 14. Dezember 2013.

1.6.2 Aktualisierungen

Das Network Statement wird bis zum Ablauf des relevanten Fahrplanjahres nicht verändert. Dies gilt nicht für nachträglich geänderte Rechtserlasse sowie für rein redaktionelle Änderungen gemäss Änderungsjournal.

1.7 Publikation

Das vorliegende Network Statement 2013 ist auf der Homepage der SOB gebührenfrei abrufbar. Der Bezug von Vorschriften und weiterführenden Dokumenten der SOB ist kostenpflichtig.

1.8 Kontaktadressen

Nachfolgend sind die Kontaktadressen für weiterführende Informationen aufgeführt:

1.8.1 SOB Infrastruktur

1.8.1.1 Fragen zu Grund-, Zusatz- und Serviceleistungen

Thematik	Ansprechpartner
<p>Preisankünfte und Abrechnungsfragen</p>	<p>One Stop Shop SBB/BLS Mittelstrasse 43 CH-3000 Bern 65 Tel. +41 51 220 33 44 Mail: onestopshop@sbb.ch www.onestopshop.ch</p> <p>Zusatz- und Serviceleistungen: SOB Infrastruktur Betrieb - Trassenmanagement Bahnhofplatz 7 CH-9100 Herisau Tel: +41 (0) 71 353 36 15 Mail: planung@sob.ch</p>
<p>Bezug von Vorschriften</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausschliesslich für Netzbewutzer 	<p>SOB Infrastruktur Betrieb - Trassenmanagement Bahnhofplatz 7 CH-9100 Herisau Tel: +41 (0) 71 353 36 15 Mail: planung@sob.ch</p>
<p>Bezug von Vorschriften bezüglich der Beförderung gefährlicher Güter</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Offizielle Bezugsquelle der Vorschriften der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter 	<p>SBB Infrastruktur Einkauf, Supply Chain und Produktion Wylersstrasse 125 CH-3000 Bern 65</p>

Tabelle 5 – Kontaktadressen SOB – Fragen zu Grund-, Zusatz- und Serviceleistungen

1.8.1.2 Fragen zu Trassenstudien, Bauintervallen und NeTS-AVIS

Thematik	Ansprechpartner
<p>Trassenstudien Jahresfahrplan</p>	<p>SBB Infrastruktur Fahrplan und Netzdesign Fahrplan und Angebot Mittelstrasse 43 CH-3000 Bern 65 Tel. +41 51 220 29 35</p>

Thematik	Ansprechpartner
<p>Wenn gewünscht Begleitung durch:</p> <p>Trassenstudien Extrazüge</p>	<p>Trasse Schweiz AG Hermann Presoli Schwarztorstrasse 31 Postfach 8521 CH-3001 Bern Tel. +41 31 384 20 52 Fax. +41 31 384 20 41 Mail: h.presoli@trasse.ch www.trasse.ch</p> <p>SOB Infrastruktur Betrieb - Trassenmanagement Bahnhofplatz 7 CH-9100 Herisau Tel: +41 (0) 71 353 36 15 Mail: planung@sob.ch</p>
<p>Fragen zu Bauintervallen der Infrastruktur</p>	<p>SOB Infrastruktur Betrieb - Trassenmanagement Bahnhofplatz 7 CH-9100 Herisau Tel: +41 (0) 71 353 36 15 Mail: planung@sob.ch</p>
<p>NeTS-AVIS-Zugriffsrechte Für die Erteilung der Zugriffsrechte wenden Sie sich bitte an:</p> <p>Für das Mutationswesen (Benutzerwechsel) stellt die EVU (der Superuser der EVU) Antrag an den:</p>	<p>SBB Infrastruktur Fahrplan und Netzdesign Fahrplan und Angebot Mittelstrasse 43 CH-3000 Bern 65</p> <p>Für EVU des Personenverkehrs Mail: ernst.winkler@sbb.ch</p> <p>Für EVU des Güterverkehrs Mail: lorenz.stoeckli@sbb.ch</p> <p>Fachbus NeTS Tel: +41 51 220 71 23 Mail: fachbus.nets@sbb.ch</p>

Tabelle 6 - Kontaktadressen SOB – Fragen zu Trassenstudien, Bauintervallen und NeTS-AVIS

1.8.1.3 Fragen zum Netzzugang

Thematik	Ansprechpartner
<p>Grundsätzliche Fragen</p>	<p>SOB Infrastruktur Betrieb - Trassenmanagement Bahnhofplatz 7 CH-9100 Herisau Tel: +41 (0) 71 353 36 15 Mail: planung@sob.ch</p>

Thematik	Ansprechpartner
Fragen zum technischen Netzzugang	Koordination durch: SOB Infrastruktur Betrieb - Trassenmanagement Bahnhofplatz 7 CH-9100 Herisau Tel: +41 (0) 71 353 36 15 Mail: planung@sob.ch
Anlaufstelle für Probefahrten ▪ Ausschliesslich für Netzbewutzer	SOB Infrastruktur Betrieb - Trassenmanagement Bahnhofplatz 7 CH-9100 Herisau Tel: +41 (0) 71 353 36 15 Mail: planung@sob.ch
Fragen zu ausserordentlichen Transporten / ausserordentlichen Sendungen	Koordination durch: SOB Infrastruktur Betrieb - Trassenmanagement Bahnhofplatz 7 CH-9100 Herisau Tel: +41 (0) 71 353 36 15 Mail: planung@sob.ch

Tabelle 7 – Kontaktadressen SOB – Fragen zum Netzzugang

1.8.1.4 Fragen zum operativen Tagesgeschäft / Notfallnummern

Thematik	Ansprechpartner
Anlaufstelle operatives Tagesgeschäft	SOB Infrastruktur Betriebszentrale Bahnhofplatz 7 CH-9100 Herisau Tel. +41 (0) 71 353 36 10 Mail: bf@sob.ch
Pikett-Zentrale, Leitung Intervention	Koordination durch: SOB Infrastruktur Betriebszentrale Bahnhofplatz 7 CH-9100 Herisau Tel. +41 (0) 71 353 36 10 Mail: bf@sob.ch

Tabelle 8 – Kontaktadressen SOB – Fragen zum operativen Tagesgeschäft / Notfallnummern

1.8.1.5 Fragen zu GSM-R SIM-Karten

Thematik	Ansprechpartner
Schweizerische GSM-R SIM-Karten	SBB Infrastruktur Telecom Mittelstrasse 43 CH-3000 Bern 65 Tel. +41 51 220 43 30 Mail: tc@sbb.ch

Tabelle 9 – Kontaktadressen SBB/BLS – Fragen zu GSM-R SIM-Karten

1.8.2 Trasse Schweiz AG

Thematik	Ansprechpartner
Grundsätzliche Fragen	Trasse Schweiz AG Schwarztorstrasse 31 Postfach 8521 CH-3001 Bern Tel. +41 31 384 20 40 Fax. +41 31 384 20 41 Mail: info@trasse.ch Internet: www.trasse.ch
Trassenanträge und -bestellungen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Jahresfahrplan ▪ Für Besteller mit Sitz in der Schweiz 	Trasse Schweiz AG Paul Hell Schwarztorstrasse 31 Postfach 8521 CH-3001 Bern Tel. +41 31 384 20 49 Fax. +41 31 384 20 41 Mail: p.hell@trasse.ch
Trassenanträge und -bestellungen OneStopShop International: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Jahresfahrplan ▪ Für Besteller mit Sitz im Ausland 	Trasse Schweiz AG Christoph Rüegg Schwarztorstrasse 31 Postfach 8521 CH-3001 Bern Tel. +41 31 384 20 50 Fax. +41 31 384 20 41 Mail: c.ruegg@trasse.ch
Trassenbestellungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Unterjähriger Fahrplan 	Trasse Schweiz AG Ulrich Amsler Schwarztorstrasse 31 Postfach 8521 CH-3001 Bern Tel. +41 31 384 20 48 Fax. +41 31 384 20 41 Mail: u.amsler@trasse.ch

Tabelle 10 – Kontaktadressen – Trasse Schweiz AG

1.8.3 Bundesamt für Verkehr (BAV)

Thematik	Ansprechpartner
Grundsätzliche Fragen	Bundesamt für Verkehr BAV CH-3003 Bern Tel. +41 31 322 57 11 Fax +41 31 322 58 11 www.bav.admin.ch

Tabelle 11 – Kontaktadresse – Bundesamt für Verkehr (BAV)

1.8.4 Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (SKE)

Thematik	Ansprechpartner
Grundsätzliche Fragen	Schiedskommission im Eisenbahnverkehr Monbijoustrasse 51A CH-3003 Bern Tel. +41 31 322 55 84 Fax +41 31 322 54 75 www.ske.admin.ch

Tabelle 12 – Kontaktadresse – Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (SKE)

1.8.5 RailNetEurope (RNE)

Thematik	Ansprechpartner
Grundsätzliche Fragen	Joint Office – RailNetEurope Oelzeltgasse 3/8 A-1030 Wien Tel. +43 1 907 62 72 00 Fax: +43 1 907 62 72 90 www.railneteuropa.com

Tabelle 13 – Kontaktadresse – RailNetEurope (RNE)

1.9 RailNetEurope – Internationale Zusammenarbeit zwischen Infrastrukturbetreiberinnen

RailNetEurope (RNE) wurde im Januar 2004 gegründet. Als nicht gewinnorientierte Vereinigung der Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) und der Trassenzuteilungsstellen, widmet sich RNE der Förderung des internationalen Verkehrs auf der europäischen Eisenbahninfrastruktur.

Ziel von RNE ist die Unterstützung der EVU in ihren internationalen Tätigkeiten (Güter- und Personenverkehr) und die Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Schienennetze. Die Mitglieder von RailNetEurope harmonisieren die Konditionen für internationale Bahntransporte und pflegen die Zusammenarbeit, um das europäische Bahngeschäft zugunsten der gesamten Schienenindustrie in Europa zu fördern.

Die Aufgaben von RNE werden von fünf ständigen Arbeitsgruppen und von Ad-hoc-Projektgruppen durchgeführt, die durch das gemeinsame Büro in Wien koordiniert werden.

Zurzeit ist RailNetEurope eine Organisation von 38 ISB und Trassenzuteilungsstellen, die entweder Voll-, Teilm Mitglieder oder Bewerber sind. Das Schienennetz umfasst über 230'000 km. In ihrer täglichen Arbeit setzt sich RailNetEurope für die Vereinfachung und Harmonisierung der internationalen Zusammenarbeit ein: Europaweites Planen, allgemeine Marketing- und Verkaufsstrategien für Trassen (einschliesslich Network Statements), Mitarbeit zwischen ISB im Bereich der Betriebsführung, grenzüberschreitender Zuginformationsaustausch in Echtzeit und diverse Kundendienste (Überwachung, Reporting).

1.9.1 One Stop Shop (OSS)

Die europäischen ISB haben unter dem Namen von RailNetEurope (RNE) ein Abkommen unterzeichnet, welches die Voraussetzungen für eine gemeinsame Verkaufs- und Marketingorganisation schafft. Kernstück ist dabei ein Netz nationaler Kontaktstellen (OSS). Damit erhalten Kunden die Möglichkeit, ihre internationalen Trassenanfragen bei jedem beliebigen OSS zu bestellen. Der gewählte OSS übernimmt die gesamte Koordination der internationalen Anfrage.

Die Bearbeitung erfolgt in enger Zusammenarbeit mit den beteiligten Partnern:

- Kundenunterstützung und Informationen zu Produkten und Services
- Bereitstellen aller relevanter Informationen für den Netzzugang auf dem gesamten Transportweg
- Bearbeiten der internationalen Trassenanfragen
- Kundenorientierte Trassenplanung für alle Zeithorizonte
- Offerten erstellen für den gesamten internationalen Zuglauf

Jeder nationale OSS ist Teil des internationalen Netzwerkes mit dem Ziel, den Netzzugang für Kunden so einfach wie möglich zu gestalten. Die OSS geben auch Auskünfte zu den Trassenpreisen und können Auswertungen zum operativen Betriebsablauf bereitstellen.

Mit diesen definierten nationalen Kontaktstellen sollen alle Kunden für sämtliche Belange des internationalen Güterverkehrs kompetent, effizient und diskriminierungsfrei unterstützt werden. Eine Liste der nationalen Kontaktstellen ist erhältlich unter www.railneteuropa.com.

In der Schweiz sind nationale und internationale Trassenanträge und –bestellungen direkt an trasse.ch zu richten (vgl. Kapitel 4).

1.9.2 RNE-Tools

Hilfsmittel	Link
Path Coordination System (RNE PCS)	http://www.rne.eu/index.php/pcs.html
Charging Information System (RNE CIS)	http://www.rne.eu/index.php/cis.html
Train Information System (RNE TIS)	http://www.rne.eu/index.php/tis.html

Tabelle 14 – RNE-Tools

1.10 Glossar

In den nachfolgenden 2 Tabellen sind die wichtigsten Abkürzungen und verwendeten Begriffe aufgeführt. Ein durch RNE erstelltes und europaweit abgestimmtes Glossary (Englisch) ist unter folgendem Link abrufbar: <http://www.rne.eu/index.php/ns-common-structure.html>

1.10.1 Abkürzungen

Abkürzung	Bedeutung
AB-EBV	Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung
AB-FDV	Ausführungsbestimmungen zu den Fahrdienstvorschriften
AB-NZV	Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnnetzzugangsverordnung
ADFV	Abgeltungsverordnung
AGB-ISB	Allgemeine Geschäftsbedingungen für die Benützung der Eisenbahninfrastruktur
AVIS	Auftragsverwaltungs- und Informationssystem der SBB
BAV	Bundesamt für Verkehr
BLS	BLS AG / BLS Netz AG
BZ	Betriebszentrale
CEN	Europäisches Komitee für Normung
CH	Schweiz (Confoederatio Helvetica)
CIS	Cargo-Informationssystem
CLC	CENELEC - Europäisches Komitee für Elektrotechnische Normung
COTIF	Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires
CUI	Uniform Rules concerning the Contract of Use of Infrastructure in International Rail Traffic
EBG	Eisenbahngesetz
EBV	Eisenbahnverordnung
EDIFACT	Electronic Data Interchange For Administration Commerce and Transport
EG	Europäische Gemeinschaft
EIRENE	European Integrated Railway Radio Enhanced Network
EN	Europäische Norm
ERA	European Railway Agency
ERTMS	European Rail Traffic Management System
ETCS	European Train Control System
ETM	European Transmission Module
EU	Europäische Union
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FAG	Form, Art, Gefahr
FDV	Fahrdienstvorschriften
FPV	Fahrplanverordnung
FTE	Forum Train Europe
GSM-R	Global System for Mobile Communication Railways
ISB	Infrastrukturbetreiberin
LVA	Landverkehrsabkommen
NZV	Eisenbahn-Netzzugangsverordnung
OSS	OneStopShop
PNL	Perronnutzlänge
RADN	Streckentabellen
RID	Internationale Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter. Règlement concernant le transport international ferroviaire de marchandises dangereuses
RL	EU-Richtlinie
RNE	RailNetEurope
RNE CIS	Charging Information System
RNE PCS	Path Coordination System
RNE TIS	Train Information System
Rola / RA	Rollende Landstrasse / Rollende Autobahn
RSD	Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn
RTE	Regelwerk Technik Eisenbahn des VöV
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SiBe	Sicherheitsbescheinigung

Abkürzung	Bedeutung
SKE	Schiedskommission im Eisenbahnverkehr
SOB	Schweizerische Südostbahn AG
STB	Sensetalbahn
trasse.ch	Trasse Schweiz AG
TS	Europäische technische Spezifikation (hat den Status einer Schweizer Norm und gilt als anerkannte Regel der Technik)
TSI	Technical Specifications for Interoperability
TV	Transportverordnung
TZ	Transportziffer
UIC	Internationaler Eisenbahnverband
UVEK	Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VLE	Verordnung über die Lärmsanierung der Eisenbahnen
VLS	Bundesgesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen
VöV	Verband öffentlicher Verkehr
VPK	Verordnung über die Personenverkehrskonzession
VSS	Verband Schweizerischer Strassen- und Verkehrsfachleute
ZKE	Zugkontrolleinrichtung
ZL	Zuglänge

Tabelle 15 – Abkürzungen

1.10.2 Verwendete Begriffe

Begriff	Definition
Bestellkonflikt /Trassenkonflikt	Die Unmöglichkeit, zwei oder mehrere sich gegenseitig behindernde Trassenanträge zuzuteilen.
Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)	Öffentlich-rechtliche oder private Unternehmen, deren Haupttätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Personen und/oder Gütern besteht, wobei diese Unternehmen die Traktion sicherstellen müssen.
EuroSIGNUM	Auf ERTMS/ETCS Sprache Paket 44 (NID_XUSER=2) basierende SIGNUM-Information in Eurobalisen.
EuroZUB	Auf ERTMS/ETCS Paket 44 (NID_XUSER=2) basierende ZUB-Information in Eurobalisen.
Fahrplanverordnung	Die Fahrplanverordnung (FPV) regelt das Verfahren zur Erstellung, Veröffentlichung und Änderung des Fahrplans der Transportunternehmen im öffentlichen Personenverkehr.
Grundleistung	Die Definition der Grundleistung geht aus Art. 21 NZV hervor und ist im Leistungskatalog der Infrastrukturbetreiberinnen näher beschrieben.
Infrastruktur	Alle ortsfesten Anlagen und Einrichtungen wie Gleise, Streckenausrüstungen, Sicherungsanlagen und Bahnhöfe, die für die Erbringung von Bahntransportleistungen erforderlich sind. Die «Sparte Infrastruktur» gemäss EBG umfasst auch den Betrieb dieser Anlagen.
Konfliktlösungsverhandlungen	Verfahren zur Behebung eines Bestellkonflikts. Die Trassenvergabestelle und die betroffene Infrastrukturbetreiberin suchen gemeinsam mit den am Konflikt beteiligten EVU nach zumutbaren alternativen Trassen.
NeTS-AVIS	Bestelltool «Netzweites Trassen System»
NeTS-PLAN	Planungstool «Netzweites Trassen System»

Begriff	Definition
Netzbenutzerin	Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das bei einer fremden Infrastrukturbetreiberin den Netzzugang beansprucht. Voraussetzungen sind die Netzzugangsbewilligung und streckenbezogene Sicherheitsbescheinigungen des BAV sowie der Abschluss einer Netzzugangsvereinbarung mit der Infrastrukturbetreiberin.
Netzzugang	Netzzugang ist die diskriminierungsfreie Öffnung des Schienennetzes für fremde Anbieter. Diese Anbieter werden Netzbenutzerinnen genannt (BAV, Leitfadens Netzzugang V 3.3.1, 2010).
Netzzugangsbewilligung	Die Netzzugangsbewilligung erlaubt es einem Eisenbahnverkehrsunternehmen, fremde Eisenbahninfrastrukturen zu befahren. Sie wird in der Schweiz durch das BAV erteilt, wenn Kriterien der Zuverlässigkeit und der finanziellen Leistungsfähigkeit erfüllt sind.
Netzzugangsvereinbarung	Die Netzzugangsvereinbarung gem. Art. 9b Abs. 2 EBG regelt die allgemeinen Inhalte der Zusammenarbeit zwischen Infrastrukturbetreiberin und Netzbenutzerin.
Path Coordination System	Planungs- und Bestelltool für Güter- und Personenverkehrstrassen im grenzüberschreitenden Verkehr.
Rahmenvereinbarung / Framework Agreement	Vertrag zwischen einer EVU und einer Infrastrukturbetreiberin. Die Infrastrukturbetreiberin sichert der EVU über eine Bestellperiode hinaus Kapazitäten zu, die EVU verspricht die Bestellung dieser Kapazitäten. Kapazitäten sind nicht genau definierte Trassen, sondern die Garantie, innerhalb einer zu vereinbarenden Bandbreite Trassenangebote zu erhalten.
RNE-Formular für internationale Trassenanmeldungen	Von RailNetEurope (RNE) alternativ zur Nutzung des Tools Path Coordination System zur Verfügung gestelltes Formular für die Einreichung von internationalen Machbarkeitsstudien und Trassenanträgen. Dieses Formular wird von allen europäischen Infrastrukturbetreiberinnen akzeptiert und enthält alle Angaben, die zur Erstellung einer Trasse entsprechend den EU-Richtlinien erforderlich sind.
Sicherheitsbescheinigung	Die Sicherheitsbescheinigung wird aufgrund der Vorlage einer Risikoanalyse der Netzbenutzerin vom Bundesamt für Verkehr erteilt. Mit der Sicherheitsbescheinigung wird anerkannt, dass die Netzbenutzerin die einschlägigen Sicherheitsanforderungen, insbesondere an das Personal und das eingesetzte Rollmaterial sowie an die interne Organisation für einen bestimmten Verkehr auf einer definierten Strecke erfüllt.
Trasse	Eine Trasse umfasst die Grundleistung, d.h. der zur Verfügung stehende örtlich und zeitlich definierte Fahrweg auf dem Schienennetz, sowie damit verbundene Zusatzleistungen.
Trassenantrag	Mit «Trassenantrag» werden die jeweils am zweiten Montag im April eingereichten Trassenanmeldungen im Rahmen des Jahresfahrplanprozesses bezeichnet.
Trassenbestellung	Mit «Trassenbestellung» werden die im Rahmen des Jahresfahrplanprozesses bestätigten Trassenangebote der provisorischen Trassenzuteilung sowie die im unterjährigen Fahrplan eingereichten Trassenanmeldungen bezeichnet.
Unterjähriger Fahrplan	Anpassungen des Jahresfahrplanes auf Grund von Trassenbestellungen, welche nach dem Termin der definitiven Trassenbestellung eingereicht werden.
Zusatzleistungen	Zusatzleistungen sind von den Infrastrukturbetreiberinnen angebotene Leistungen, die ein Verkehrsunternehmen zur Nutzung einer Trasse zusätzlich nachfragen kann. Beispiele sind das Abstellen von Zügen, das Rangieren in Rangierbahnhöfen usw.

Tabelle 16 – Verwendete Begriffe

2 NETZZUGANGSBEDINGUNGEN

2.1 Einleitunglog

Die Bewilligung an ein Unternehmen zur Nutzung des Schienennetzes in der Schweiz erteilt das Bundesamt für Verkehr (BAV). Grundlagen der Bewilligung sind die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes (EBG) und die Netzzugangsverordnung (NZV). Der Prozess zum administrativen Netzzugang ist im Leitfaden «Netzzugangsbewilligung und Sicherheitsbescheinigung» des BAV beschrieben. Der Prozess für die Erlangung des Netzzugangs ist nachfolgend abgebildet.

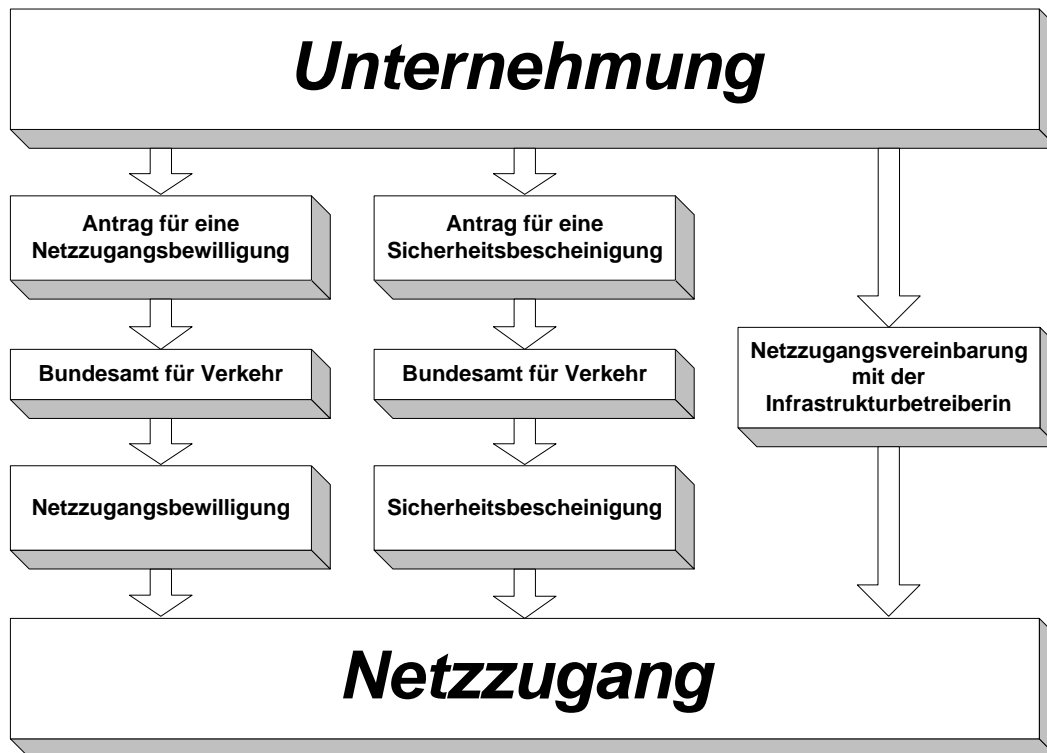


Abbildung 1 – Prozess für die Erlangung des Netzzugangs

2.2 Allgemeine Zugangsbedingungen

Die massgebenden Zugangsbedingungen finden sich:

- im [Leitfaden Netzzugang](#) (Netzzugangsbewilligung und Sicherheitsbescheinigung)
- im [Eisenbahngesetz \(EBG\)](#), Artikel 9, 9a und 9b, sowie
- in der [Netzzugangsverordnung \(NZV\)](#) und deren [Ausführungsbestimmungen \(AB-NZV\)](#).

Ergänzende Zugangsbedingungen für ausländische Unternehmen sind in Ziffer 2.2.3 beschrieben.

2.2.1 Voraussetzungen um eine Trasse zu beantragen

Die Voraussetzungen um eine Trasse zu beantragen sind in Ziffer 4.1.3 beschrieben.

2.2.2 Wer ist zugangsberechtigt (Güter- und/oder Reisezüge?), Art. 4 NZV

Unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben, sowie den übrigen in diesem Dokument erwähnten Bestimmungen, ist jedes Unternehmen berechtigt den Netzzugang zu beantragen. Wichtige Zugangskriterien sind die Sicherheit und die Zuverlässigkeit des Unternehmens, welche in Art. 4 der Netzzugangsverordnung (NZV) folgendermassen beschrieben werden:

¹ Das ersuchende Unternehmen hat mittels einer Beschreibung des Sicherheitsmanagement-Systems ihres Eisenbahnbereichs nachzuweisen, dass es ständig einen sicheren und zuverlässigen Betrieb zu gewährleisten vermag (Art. 9 Abs. 2 Bst. a EBG).

² Das ersuchende Unternehmen und seine geschäftsführenden Personen dürfen in den letzten zehn Jahren nicht verurteilt worden sein wegen:

- a. eines Verbrechens; oder
- b. schweren oder wiederholten Widerhandlungen gegen die für die Berufszweige geltenden Vorschriften über Entlohnung, Sozialversicherung und Arbeitsbedingungen, insbesondere Arbeits- und Ruhezeiten; oder
- c. schweren oder wiederholten Widerhandlungen gegen die Sicherheitsbestimmungen im Eisenbahnverkehr oder gegen die Fahrdienstvorschriften; oder
- d. schweren oder wiederholten Widerhandlungen gegen die Bestimmungen über das Zollwesen.

³ Gegen das ersuchende Unternehmen oder ihre geschäftsführenden Personen dürfen keine offenen Verlustscheinforderungen bestehen.

2.2.3 Netzzugangsbewilligung, Art. 9 EBG

Die Bewilligung zum Netzzugang wird vom Bundesamt für Verkehr (BAV) erteilt. Sämtliche Gesuchsunterlagen sind an die unter Ziffer 1.8.3 genannte Stelle zu richten.

Art. 9 des Eisenbahngesetzes (EBG) beschreibt die Voraussetzungen zur Erteilung der Netzzugangsbewilligung wie folgt:

¹ Wer die Infrastruktur eines anderen Eisenbahnunternehmens benützen will, benötigt eine Bewilligung des BAV.

² Die Bewilligung wird erteilt wenn:

- a. das ersuchende Unternehmen so organisiert ist, dass sie einen sicheren und zuverlässigen Betrieb gewährleistet;
- b. die Beschäftigten die für einen sicheren Betrieb erforderliche Qualifikation besitzen;
- c. das Rollmaterial den Anforderungen eines sicheren Betriebs genügt;
- d. das Unternehmen finanziell leistungsfähig ist und über einen genügenden Versicherungsschutz verfügt;
- e. die arbeitsrechtlichen Vorschriften eingehalten und die Arbeitsbedingungen der Branche gewährleistet werden; und
- f. die Einhaltung der Sicherheitsbescheinigung für die zu benützenden Strecken gewährleistet ist.

³ Die Bewilligung wird für höchstens zehn Jahre erteilt und kann erneuert werden. Sie kann jederzeit ohne Anspruch auf Entschädigung widerrufen werden, wenn die in Absatz 2 genannten Voraussetzungen nicht mehr erfüllt sind oder wenn wiederholt oder in schwerer Weise gegen die Vorschriften des Gesetzes oder der Bewilligung verstossen wurde.

⁴ Der Bundesrat regelt nach Anhören der betroffenen Kantone die Einzelheiten und das Verfahren. Er kann mit anderen Staaten Abkommen abschliessen, welche die Gewährung des Netzzugangs für ausländische Unternehmungen vorsehen.

Dazu führt Art. 3 NZV aus:

¹ Die Bewilligung zum Netzzugang wird vom Bundesamt für Verkehr (BAV) für höchstens zehn Jahre an Unternehmungen erteilt, die:

- a. ihren Sitz in der Schweiz haben und im Schweizerischen Handelsregister eingetragen sind; oder
- b. eine Konzession nach Artikel 5 des EBG besitzen.

² Die Bewilligung kann auf bestimmte Verkehrsarten oder auf Netzteile beschränkt werden.

³ Die Bewilligung muss mindestens drei Monate vor der geplanten Betriebsaufnahme beantragt werden.

Der Netzzugang für ausländische Unternehmungen ist in Art. 9 NZV geregelt:

¹ Der Netzzugang für ausländische Unternehmen richtet sich nach dem jeweiligen zwischenstaatlichen Abkommen.

² Auch wenn im zwischenstaatlichen Abkommen die gegenseitige Anerkennung von Netzzugangsbewilligungen vorgesehen ist, benötigen die ausländischen Unternehmen eine Sicherheitsbescheinigung.

Zwischen der Schweiz und der Europäischen Union (EU) ist das [Landverkehrsabkommen](#) massgebend.

2.2.4 Sicherheitsbescheinigung, Art. 8 NZV

Die Sicherheitsbescheinigung wird vom Bundesamt für Verkehr (BAV) erteilt. Sämtliche Gesuchsunterlagen sind an die unter Ziffer 1.8.3 genannte Stelle zu richten.

Art. 8 der Netzzugangsverordnung (NZV) beschreibt die Voraussetzungen zur Erteilung der Sicherheitsbescheinigung wie folgt:

¹ Die Einhaltung der Bestimmungen über das einzusetzende Personal und die Fahrzeuge, bezogen auf die zu befahrenden Strecken, die Sicherstellung der vorgeschriebenen Haftpflicht sowie die generelle Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen der zu benutzenden Strecken (Art. 9 Abs. 2 Bst. f EBG) sind 30 Tage vor der Betriebsaufnahme und danach mit Ablauf der Gültigkeitsdauer dem BAV mit den notwendigen Nachweisen nach Anhang 2 zu bestätigen.

² Das BAV stellt nach erfolgter Prüfung eine Sicherheitsbescheinigung für die entsprechenden Strecken aus.

³ Die Gültigkeitsdauer wird vom BAV in Abhängigkeit von den betrieblichen Verhältnissen festgelegt. Sie beträgt höchstens drei Jahre.»

2.2.5 Finanzielle Leistungsfähigkeit (Versicherung), Art. 5 NZV

Art. 5 der Netzzugangsverordnung (NZV) beschreibt die Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit wie folgt:

¹ Das ersuchende Unternehmen ist finanziell leistungsfähig (Art. 9 Abs. 2 Bst. d EBG), wenn das Verhältnis zwischen Eigenkapital (einschliesslich des Risiko tragenden Fremdkapitals) und Fremdkapital, die offenen und stillen Reserven, die verfügbaren flüssigen Mittel, die Schulden und die gesicherten Einnahmen erwarten lassen, dass das Unternehmen den finanziellen Verpflichtungen während mindestens einem Jahr nachkommen kann. Die erforderlichen Angaben richten sich nach Anhang 1 der Netzzugangsverordnung (NZV SR 742.122). Ist die Voraussetzung nicht erfüllt, jedoch eine finanzielle Sanierung im Gange, kann eine provisorische Bewilligung für höchstens sechs Monate erteilt werden.

² Übersteigen die finanziellen Verpflichtungen die flüssigen Mittel und Erlöse, welche im Inland verfügbar sind, so kann das BAV eine Bankgarantie oder eine Bürgschaft eines solventen Schweizerischen Unternehmens verlangen.

³ Das ersuchende Unternehmen muss dem BAV nachweisen, dass es gegen die Folgen seiner Haftpflicht bis zu einem Betrag von 100 Millionen Schweizer Franken je Schadenereignis versichert ist oder gleichwertige Sicherheiten vorweisen (Art. 9 Abs. 2 Bst. d EBG). Der Versicherungsvertrag hat folgende Bestimmung zu enthalten: Endigt der Vertrag vor dem im Nachweis über die Sicherstellung angegebenen Zeitpunkt, so verpflichtet sich das Versicherungsunternehmen, gleichwohl Ersatzansprüche bis zum Entzug der Bewilligung nach den Bestimmungen des Vertrages zu decken, längstens aber während 15 Tagen, nachdem das BAV vom Ende des Vertrages benachrichtigt worden ist. Als Zeitpunkt des Entzugs gilt der Tag, an dem die Entzugsverfügung rechtskräftig wird.

2.3 Allgemeine Geschäftsbedingungen

Die «Allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Benützung der Eisenbahninfrastruktur ([AGB-ISB](#))» sind der Bestandteil der Netzzugangsvereinbarung (siehe Anhang 3). Für die Kapazitätszuweisung gelten die Bestimmungen der Trasse Schweiz AG in Kapitel 4.

2.3.1 Rahmenvereinbarungen / Framework Agreement (Art. 12b NZV)

Siehe Ziffer 4.4.4

2.3.2 Netzzugangsvereinbarung (Art. 15 -17 NZV)

Die Bestimmungen über die Netzzugangsvereinbarung werden in den Artikeln 15 – 17 der Netzzugangsverordnung (NZV) geregelt.

Sind alle Voraussetzungen gemäss Ziffer 2.2 erfüllt, so steht dem Abschluss einer Netzzugangsvereinbarung nichts mehr entgegen. Sofern das BAV beantragte Bewilligungen nicht rechtzeitig erteilen kann, wird die Netzzugangsvereinbarung unter der Bedingung abgeschlossen, dass die Bewilligungen nachträglich eingereicht werden. Diese Vereinbarung regelt die allgemeinen Inhalte der Zusammenarbeit zwischen der SBB Infrastruktur und der EVU. Sie wird in einer schweizerischen Amtssprache oder in Englisch schriftlich und im Doppel ausgefertigt und enthält folgende integrierende Vertragsbestandteile:

- die Zuteilung von beantragten Grund- und Zusatzleistungen
- die Allgemeinen Geschäftsbedingungen der ISB für die Benützung der Eisenbahninfrastruktur (AGB-ISB)
- den Leistungskatalog der ISB
- das Network Statement (NS) der ISB
- den Trassenantrag der EVU bzw. die Bestellung von Leistungen

Der Abschluss einer Netzzugangsvereinbarung verpflichtet die EVU nicht zur Trassenbestellung. Der Mustervertrag kann in Anhang 4 eingesehen werden. Die Trassenvergabestelle Trasse Schweiz AG (Kapitel 4) erhält eine Kopie der abgeschlossenen Netzzugangsvereinbarung. Der Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (vgl. Ziffer 1.8.4) gewährt SOB Infrastruktur Einblick in ihre Netzzugangsvereinbarungen.

2.3.2.1 Debitorencode

Für die Bestellung und Abrechnung der Leistungen werden die Netzbenutzerinnen über einen Debitorencode identifiziert (vgl. Allgemeine Geschäftsbedingungen, Anhang 3).

Die folgenden Grundsätze zur Verwendung des Debitorencodes (falls bereits vorhanden) durch die EVU sind einzuhalten:

- bei jeder Trassenbestellung muss der zugeteilte Debitorencode verwendet werden
- eine Trasse (Zugnummer) darf für den ganzen Zuglauf nur mit **einem** Debitorencode bestellt werden

2.4 Vorschriften und Empfehlungen

2.4.1 Netzzugangsbedingungen

Als Netzzugangsbedingungen sind alle entsprechenden schweizerischen Gesetze und Verordnungen zu beachten. Ebenso sind allfällige Auflagen der Bewilligungsbehörden zur Netzzugangsbewilligung, Fahrzeugbewilligung und Sicherheitsbescheinigung ausnahmslos einzuhalten.

Ferner sind die Bedingungen der Netzzugangsvereinbarungen einzuhalten. Dies gilt ebenso für die integrierenden Vertragsbestandteile der Netzzugangsvereinbarung in ihrer jeweils gültigen Fassung, d.h. für

- allfällige Auflagen (der Trasse Schweiz AG) bei der Trassenzuteilung
- die Allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Nutzung der Infrastruktur der SOB
- den Leistungskatalog der ISB
- das vorliegende Network Statement inkl. darin referenzierte Vorgaben

2.4.2 Fahrdienstvorschriften (Art. 11a EBV):

Die Bestimmungen über die Fahrdienstvorschriften sind in Art. 11 der Eisenbahnverordnung (EBV) wie folgt geregelt.

¹ Das BAV erlässt die [Schweizerischen Fahrdienstvorschriften](#) (FDV).

² Es kann zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Verkehrs auf kurzen, grenznahen Strecken die Fahrdienstvorschriften des angrenzenden Staates für anwendbar erklären.

Die FDV sind als Verordnung erlassen worden. Sie sind bei den Schweizerischen Gesetzen unter www.admin.ch oder auf der [Homepage des BAV](#) publiziert.

2.4.3 Betriebsvorschriften (Art. 12 EBV):

Die Bestimmungen über die Betriebsvorschriften sind in Art. 12 der Eisenbahnverordnung (EBV) wie folgt geregelt:

¹ Die Bahnunternehmen erlassen die für die Bedienung und Instandhaltung notwendigen Betriebsvorschriften. Diese sind frühzeitig, in der Regel drei Monate vor der beabsichtigten Inkraftsetzung, dem BAV vorzulegen.

² Die Anweisungen betreffend Funktion, Bedienung und Instandhaltung für eine Anlage oder ein Fahrzeug sollen zusammen eine geeignete Betriebsanleitung ergeben.

³ Für Netzbenutzerinnen sind die Betriebsvorschriften verbindlich, die in Bezug auf die benutzte Strecke Regeln enthalten:

- a. welche öffentlich-rechtliche Auflagen umsetzen;
- b. über das bei einer bestimmten Geschwindigkeit erforderliche Bremsverhältnis (inkl. Feststellbremse) sowie die erlaubten Längs- und Querkräfte;
- c. über das Verwenden thermischer Triebfahrzeuge in Tunnels;
- d. zum einzuhaltenden Lichtraumprofil;
- e. zur zulässigen Radsatzlast und Meterlast;
- f. über das Verkehren von Fahrzeugen mit grossem Achsstand und von Zügen mit Überlänge
- g. über die maximale Stromentnahme aus der Fahrleitung;
- h. über die anzuwendende Dienstsprache;
- i. zur elektromagnetischen Verträglichkeit.

⁴ Das BAV sorgt für möglichst einheitliche Betriebsvorschriften.

⁵ Betriebsvorschriften, die von den Fahrdienstvorschriften abweichen, sind drei Monate vor der beabsichtigten Inkraftsetzung dem BAV zur Genehmigung zu unterbreiten.

Sämtliche durch die SOB Infrastruktur erlassenen Betriebsvorschriften können durch die EVU mit zugewiesenem Debitorencode bei der unter Ziffer 1.8.1.1 genannten Stelle kostenpflichtig bezogen werden. Ergänzende Weisungen zu den Betriebsvorschriften werden den EVU per Mail zugestellt. Mitglieder des Verbandes öffentlicher Verkehr (VöV) wenden sich an den:



Verband öffentlicher Verkehr, VöV
 Dählhölzliweg 12
 CH-3000 Bern
 Tel: +41 31 359 23 16
 Mail: max.hohl@voev.ch
www.voev.ch

Die übrigen Interessenten wenden sich, auch für andere Vorschriften, an den:



VSS Verband Schweizerischer Strassen- und Verkehrsfachleute
 Sihlquai 255
 CH-8008 Zürich
 Tel: +41 44 269 40 20
 Mail: info@vss.ch
www.vss.ch

2.4.4 Technisch-betriebliche Empfehlungen (Art. 12a EBV)

Die Bestimmungen über die technisch-betrieblichen Empfehlungen sind in Art. 12a der Eisenbahnverordnung (EBV) wie folgt geregelt.

Die Infrastrukturbetreiberin erlässt technisch-betriebliche Empfehlungen für die Benützung der Infrastruktur. Die Empfehlungen dienen dazu, Betriebsstörungen zu minimieren und die Netzbenutzerinnen auf mögliche Schadenfälle aufmerksam zu machen. Sie enthalten insbesondere Hinweise:

- a. zur Traktion auf grossen bzw. langen Steigungen;*
- b. zum Verschleiss der Infrastruktur;*
- c. zur optimalen Zugslänge und zu Zughakenlasten, Fahrcharakteristik, Entgleisungssicherheit;*
- d. zum Schutz der Güter gegen Ladungsverschiebung und Beschädigung.*

2.5 Ausserordentliche Transporte / aussergewöhnliche Sendungen

Die Bestimmungen über ausserordentliche Transporte/aussergewöhnliche Sendungen sind in den nachfolgenden Dokumenten ersichtlich:

- UIC-Merkblatt 502, [Anhang 1 \(www.uic.asso.fr\)](#)
- Ausführungsbestimmungen Infrastruktur zu den FDV und dazugehörige Regelungen (AB-FDV), [R I-30111](#)

Auskünfte erteilt die in Ziffer 1.8.1.3 aufgeführte Stelle.

2.6 Gefährliche Güter

Für die Beförderung gefährlicher Güter gelten im nationalen und im internationalen Verkehr die Vorschriften der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID – Anhang C zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr [COTIF; SR 0.742.403.1]).

Die oben genannten Vorschriften können bei den unter Ziffer 1.8.1.1 genannten Stellen bezogen werden.

Vom RID abweichende Vorschriften sind im Anhang zur Verordnung über die [Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn \(RSD\) SR 742.401.6](#) aufgeführt.

2.7 Fahrzeugzulassungen (Art. 7 NZV)

Artikel 7 der Netzzugangsverordnung (NZV) regelt die Zulassung von Rollmaterial wie folgt:

¹ Das ersuchende Unternehmen muss nachweisen, dass die Fahrzeuge den Anforderungen eines sicheren Betriebs genügen (Art. 9 Abs. 2 Bst. c EBG). Insbesondere muss sichergestellt sein, dass nur Fahrzeuge eingesetzt werden, die nach der EBV oder nach mindestens gleichwertigen ausländischen Bestimmungen zugelassen sind und deren periodische Kontrolle sichergestellt ist.

² Aus den Anschriften am Fahrzeug muss hervorgehen, in welchem Land die Zulassung erfolgte und wann die letzte periodische Hauptkontrolle erfolgt ist.

Für die Zulassung des Rollmaterials (Erlangung der Betriebsbewilligung/Typenzulassung) ist das BAV verantwortlich. Sämtliche Gesuchsunterlagen sind an die in Ziffer 1.8.3 genannte Stelle zu richten. Die gesetzlichen Grundlagen zur Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen sind in folgenden Dokumenten geregelt:

- [Eisenbahngesetz \(EBG SR 742.101\)](#)
- [Verordnung über Bau und Betrieb der Eisenbahn \(Eisenbahnverordnung \[EBV\]\) SR 742.141.1](#)
- [Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung \(AB-EBV\), SR 742.141.11](#)
- Richtlinie des Bundesamtes für Verkehr zu [Art. 6a, 7 und 8](#) der Verordnung über Bau und Betrieb der Eisenbahnen (Eisenbahnverordnung [EBV])

Das BAV überprüft in erster Linie sicherheitsrelevante Aspekte. Der Fokus der Abklärungen der SOB Infrastruktur (ISB) liegt auf der Sicherstellung der Kompatibilität zwischen den Fahrzeugen und der Infrastruktur. Der Technische Netzzugang der SOB Infrastruktur überprüft diese Kompatibilität und unterstützt die interessierten EVU und Fahrzeughersteller beim Netzzugang.

2.7.1 Festlegung der fahrzeugseitigen Mindestausrüstung bei der Zugbeeinflussung

Betrifft das Thema «Festlegung der fahrzeugseitigen Mindestausrüstung» (früher Zugsicherung) für Zugfahrten mit Rangier- und Baudienst-, Gleisbau und Gleisunterhalts- sowie mit historischen Fahrzeugen auf dem schweizerischen Normalspurnetz. Das Bundesamt für Verkehr BAV verfügte am 14. September 2007 die folgenden Anforderungen:

Rangier- und Baudienst-, Gleisbau- und Gleisunterhalts- sowie historische Fahrzeuge, welche für Zugfahrten eingesetzt werden, müssen mindestens mit SIGNUM und ETM-S ausgerüstet sein, d.h. sie müssen die Informationen „Halt“ und „Warnung“ sowohl von den SIGNUM-Gleismagneten als auch von den Eurobalisen (EuroSIGNUM Telegrammpaket 44) auswerten können.

Falls die erwähnten Fahrzeuge Züge mit Gefahrgut befördern, müssen sie in jedem Fall mit SIGNUM + ZUB + ETM respektive mit SIGNUM + ZUB 262ct ausgerüstet sein.

Ausnahmen:

Auf die Mindestausrüstung kann nur in begründeten Fällen verzichtet werden¹. Die Eisenbahnverkehrsunternehmung hat zusammen mit dem Gesuch um Ausnahmegenehmigung aufzuzeigen, welche streckenbezogenen Risiken mit dem vorgesehenen Einsatz verbunden sind und welche Massnahmen zu einem akzeptablen Risiko führen.

Die Risikobeurteilung hat in Abstimmung mit der Infrastrukturbetreiberin zu erfolgen und muss mindestens folgende Fragen beantworten:

- welche Strecken sollen befahren werden?
- mit welchen realistischen Gefährdungen muss gerechnet werden?

¹ Siehe auch BAV-Richtlinie «Zulassung historischer Fahrzeuge der Eisenbahnen»

- welches sind die möglichen Ursachen, die zu einer Gefährdung führen können?
- welches Risiko ergibt sich daraus?
- mit welchen Massnahmen kann die fehlende Zugbeeinflussungsausrüstung kompensiert werden?

Falls der technische Einbau des SIGNUM-Permanentmagneten und der SIGNUM-Empfängerspule nicht möglich ist, muss dies glaubhaft und nachvollziehbar aufgezeigt werden. In diesem Fall kann das BAV eine Lösung akzeptieren, welche einzig den Empfang der „Warn-“ und „Haltinformation“ via den Balisenkanal zulässt.

2.7.1.1 ETCS

Auf dem Netz der SOB sind keine Strecken mit ETCS ausgerüstet.

2.7.2 Vorgaben und Anforderungen der SOB Infrastruktur

2.7.2.1 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 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.

Vorgabe und Beurteilungsmassstab sind:

- Das SOB-Streckennetz (Einhaltung der Randbedingungen und Grenzwerte gemäss AB-EBV)
- International anerkannte Normen (EN 14363, EN 15528, ...)

2.7.2.2 Interaktion Stromabnehmer/Fahrleitung

Die eingesetzten Stromabnehmer benötigen eine Komponentenzulassung des BAV gemäss der BAV-Richtlinie «Zulassung Eisenbahnfahrzeuge».

Für die Interaktion Stromabnehmer/Fahrleitung gelten folgende Anforderungen auf dem SOB-Netz:

- Einhaltung der Kräfte nach EN 50367, Grenzwerte gemäss CH-Tabelle (Ausgabe Juli 2006)
- Einhaltung der Fahrdrahtanhübe nach EN 50119
- Einhaltung der Stromabnehmeranforderungen nach EN 50206.
- Profilmachweis für Stromabnehmer gemäss Ziffer 3.3.2.1.

2.7.2.3 Schienenflankenschmierung (Spurkranzschmierung)

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

2.7.2.4 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:

2.7.2.4.1 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 Eingangsadmittanz von Umrichtertriebfahrzeugen und die Spezifikation für Triebfahrzeug-Frequenzgangmessungen richten sich nach der SBB-Regelung R I-20005. Die Regelung ist eine verbindliche Betriebsvorschrift im Sinne von Art. 12 Abs. 3 Bst. g EBV.

2.7.2.4.2 Anforderungen an die Leistungsbegrenzung

Um bei speziellen Konfigurationen des Bahnstrom-Versorgungsnetzes Zusammenbrüche wegen Unter- bzw. Überproduktion zu verhindern sollen die Triebfahrzeuge mit einer frequenzabhängigen Leistungsbegrenzung gemäss der SBB-Regelung «SBB Infrastruktur Energie 47.10.003» ausgerüstet sein. Die Regelung ist eine verbindliche Betriebsvorschrift im Sinne von Art. 12 Abs. 3 Bst. g EBV für Fahrzeuge, welche ab dem 01.01.2011 neu zugelassen werden. Für ältere Triebfahrzeuge ist die Realisierung einer solchen Funktion im Rahmen von generellen Software-Anpassungen anzustreben.

Die geltenden Ausgaben der Dokumente können bei der Kontaktstelle nach Ziffer 1.8.1.1 bezogen werden.

2.7.2.4.3 Kompatibilität mit Gleisfreimelde-Einrichtungen

Die Kompatibilität von Fahrzeugen mit Gleisfreimelde-Einrichtungen wird durch das Einhalten der EN 50238 sichergestellt. Diese Norm unterteilt sich in Prozess (EN 50238-1, früher EN 50238), Störströme (CLC/TS 50238-2) und Magnet-Störfelder (CLC/TS-50238-3).

Der Einsatz von Wirbelstrom-Bremssystemen auf dem SOB-Netz ist als Betriebsbremse nicht zulässig. Ein Einsatz als Notbremse ist nur nach weiteren Untersuchungen zulässig, insbesondere wenn der Nachweis der Kompatibilität mit den Gleisfreimelde-Einrichtungen erbracht und die Fahrbahn dafür zugelassen ist.

Für die Infrastruktur der SOB gelten weiters die folgenden Dokumente der SBB, welche schweizerische Besonderheiten als Ergänzung zur CLC/TS 50238-x enthalten. Das sind:

- SBB-Regelung J78 über Störströme und
- SBB-Regelung J84 über Magnet-Störfelder.

Für alle Fahrzeuge mit elektrischen Einrichtungen an Bord (insb. auch statische Umrichter ab einer Leistung von 500 W) muss der Nachweis erbracht werden, dass die Teile der EN 50238 sowie die J78 und J84 eingehalten sind. Für EN 50238-Teile können auch ausländische Nachweise vorgelegt werden, die unter einem Stromsystem 15kV / 16.7Hz erbracht wurden. Soweit CLC/TS 50238-Teile noch nicht fertig erstellt wurden, sind deren Angaben in J78 und J84 enthalten. Die geltenden Ausgaben dieser Dokumente können bei der Kontaktstelle nach Ziffer 1.8.1.3 bezogen werden.

2.7.2.5 Streckenkommunikation

Auf dem SOB-Netz ist die Kommunikation mit GSM-R auf sämtlichen Strecken eingerichtet und vorgeschrieben:

- Romanshorn – St. Gallen – Wattwil – Rapperswil (870)
- Wattwil – Nesslerau-Neu St. Johann (853)
- Rapperswil – Pfäffikon SZ – Biberbrugg – Arth-Goldau (670)
- Wädenswil – Biberbrugg – Einsiedeln (672)

Auf den mit GSM-R versorgten Strecken können in der Schweiz zugelassene GSM-R fähige Geräte genutzt werden, die mit schweizerischen GSM-R SIM-Karten versehen sind (zu bestellen bei der

Telecom SBB, Kontakt unter Ziffer 1.8.1.5). Zudem können mittels «International GSM-R Roaming» auch Geräte, die mit SIM-Karten folgender Bahninfrastrukturbetreiberinnen versehen sind, auf den oben aufgeführten Strecken genutzt werden (Stand Januar 2011):

- DB Netze (Deutschland)
- RFI (Italien)
- RFF (Frankreich)
- Pro Rail (Holland)
- Infrabel (Belgien)
- ÖBB Infrastruktur (Österreich)

Für die Ausrüstung der Fahrzeuge wird ein GSM-R-fähiges Lokfunkgerät (sog. «Cab Radio») empfohlen. Handfunkgeräte sind auf regelmässigen Zügen gemäss BAV nur unter folgenden Bedingungen zugelassen:

- Handfunkgerät liegt in einer Fahrzeughalterung mit Ladefunktion
- Es ist an eine Aussenantenne angeschlossen
- Die Möglichkeit zum Absetzen und Empfangen eines Notrufs (sog. «Railway Emergency Call») muss bestehen

Auf Zügen mit unregelmässigen Fahrten auf dem SBB Streckennetz fordert die SBB mindestens den Einsatz eines Handfunkgerätes, das über die Möglichkeit zum Absetzen und Empfangen eines Notrufs (sog. «Railway Emergency Call») verfügt.

Die Liste der zugelassenen GSM-R Endgeräte kann unter <http://www.bav.admin.ch/dienstleistungen/bewilligungen>, «Fachbereich Sicherheitstechnik», eingesehen werden.

In der SBB-Regelung I-30131 (RADN) sind die einzusetzenden Kommunikationsmittel sowie die Einwahlnummern pro Strecke aufgeführt.

2.7.2.6 Neigezüge

Für Fahrten nach Reihe N ist nebst der allgemeinen Fahrzeugzulassung (Betriebsbewilligung mit Zulassung nach Reihe R) für jede Strecke eine streckenspezifische Zulassung nach Reihe N erforderlich. Nähere Angaben zu den Zulassungsvoraussetzungen und -verfahren sind bei der unter Ziffer 1.8.1.3 genannten Stelle erhältlich.

2.8 Personalzulassung, Art. 6 NZV

Für die Zulassung des Personals ist das BAV verantwortlich. Sämtliche Gesuchsunterlagen sind an die unter Ziffer 1.8.3 genannte Stelle zu richten.

Die gesetzlichen Grundlagen sind in folgenden Erlassen geregelt:

- [Eisenbahngesetz](#) (EBG SR 742.101)
- [Verordnung über Bau und Betrieb der Eisenbahn](#) (Eisenbahnverordnung [EBV] SR 742.141.1)
- [Netzzugangsverordnung](#) (NZV SR 742.122)

Artikel 6 der Netzzugangsverordnung (NZV) regelt die Personalzulassung wie folgt:

¹ Aus den Angaben des ersuchenden Unternehmens muss hervorgehen, dass die Beschäftigten die für einen sicheren Betrieb nötige Qualifikation insbesondere nach der Eisenbahnverordnung vom 23. November 1983 (EBV) besitzen (Art. 9 Abs. 2 Bst. b EBG).

² Das ersuchende Unternehmen muss nachweisen, dass es die arbeitsrechtlichen Vorschriften einhält und die Arbeitsbedingungen der Branche gewährleistet (Art. 9 Abs. 2 Bst. e EBG).

3 INFRASTRUKTUR

3.1 Einleitung

Die Infrastruktur umfasst gemäss Art. 62 EBG und in Analogie zur Praxis in der EU alle Komponenten (Personal und Anlagen), welche für die Abwicklung des Zugverkehrs funktionsbereit zur Verfügung stehen müssen. Dazu zählen primär Fahrwegkapazität (Trassen) und Anlagen, die den Zugang zum Bahnsystem ermöglichen, wie z.B. Perron inklusive Zugänge. Der Begriff Infrastruktur beinhaltet sowohl das Kapazitätsmanagement als auch die Betriebsführung. Ferner gehören zur Infrastruktur die Stromversorgungsanlagen.

Das Schienennetz der SOB Infrastruktur ist auf der Basis der geltenden Trassierungsvorschriften (AB-EBV zu Art. 17) gestaltet.

Weitere Informationen über die Infrastrukturanlagen befinden sich im Anhang 1 (Netzkarte) und Anhang 2 (Streckendatenbank).

3.2 Umfang Streckennetz

3.2.1 Einschränkungen

Die geographischen Begebenheiten und Einschränkungen sind in der Streckendatenbank Anhang 2 aufgeführt.

3.2.2 Grenzübergänge/anschliessende Netze

Die Infrastruktur der SOB grenzt an keine ausländischen Infrastrukturen. In der Schweiz grenzt die Infrastruktur der SOB an die Infrastruktur der Schweizerischen Bundesbahnen AG.

3.3 Netzbeschreibung

Die SOB unterhält ein Streckennetz von rund 118 km Normalspur. Das Netz erstreckt sich von Romanshorn über St.Gallen – Wattwil nach Nesslau Neu St. Johann und von Rapperswil nach Arth-Goldau bzw. Wädenswil nach Einsiedeln.

Die Südostbahn ist eine der kunstbautenreichsten Bahnen der Schweiz. Rund ein Achtel der Eigentumsstrecke liegt auf Brücken oder in Tunnels. Die direkte Verbindung (Voralpen-Express) zwischen der Ost- und der Zentralschweiz liess sich nur mit zahlreichen Kunstbauten verwirklichen. Die landschaftlich interessante und abwechslungsreiche Strecke zwischen Romanshorn und Luzern erhält dadurch ihren besonderen Reiz. Der 99 Meter hohe und 365 Meter lange Sitter-Viadukt zwischen St.Gallen Haggen und Herisau ist das markanteste Bauwerk der Südostbahn und gleichzeitig die höchste Eisenbahnbrücke der Schweiz. Das Bauwerk ist Zeuge der eindrucklichen Baukunst um die Jahrhundertwende. Die Brücke setzt sich aus einem Mittelträger aus Stahl und angrenzenden Steinviadukten zusammen. Der Mittelträger ist 120 Meter lang und rund 1000 Tonnen schwer. Weitere Informationen über das Streckennetz der SOB sind auf der Homepage ersichtlich.

3.3.1 Geographische Beschreibung

3.3.1.1 Gleistypologie

Das Streckennetz der SOB ist in der Regel einspurig mit Doppelspurabschnitten zwischen Degersheim und Mogelsberg, Wattwil und Lichtensteig bzw. Samstageren und Schindellegi-Feusisberg. Die Strecken Wädenswil – Biberbrugg, Pfäffikon SZ – Altmatt und Goldau – Rothen-thurm weisen ein/e Gefälle/Steigung mit max. 50 ‰ auf, welche spezielle Anforderungen an die Traktion und Bremsausrüstung stellen. Detaillierte Angaben über die Strecken sind auf der SOB Netzkarte (Anhang 1), in der Streckendatenbank (Anhang 2) sowie in den Neigungstabellen in den Ausführungsbestimmungen der Fahrdienstvorschriften (AB FDV) R 30111 ersichtlich.

3.3.1.2 Spurweite und Kurvenradien

Die Spurweite beträgt 1435 mm.

Die Kurvenradien betragen minimal:

Strecke Rapperswil – Biberbrugg – Arth-Goldau bzw. Wädenswil – Biberbrugg - Einsiedeln

- 144 m in Hauptgleisen
- 150 m in Nebengleisen
- 150 m in Kreuzungsweichen

Strecke Romanshorn – Wattwil – Nesslau Neu St. Johann

- 170 m in Hauptgleisen
- 180 m in Nebengleisen
- 185 m in Kreuzungsweichen

Für Industrie- bzw. private Anschlussgleise bestehen besondere Vorschriften.

3.3.1.3 Bahnhöfe

Detaillierte Angaben über die Bahnhöfe der SOB sind auf Anfrage erhältlich. Die Knotenbahnhöfe der SOB werden durch das BAV im Anhang 1 der AB-NZV festgelegt.

3.3.2 Technische Angaben

Die technischen Angaben über das SOB-Streckennetz und die Nutzungsbedingungen sind in den Anhängen und in den Ausführungsbestimmungen der Fahrdienstvorschriften (AB FDV), R I-30111 sowie im R I-30121 (Lokale Bestimmungen für Zugfahrten und Rangierbewegungen) und im R I-30131 (RADN) ersichtlich. Diese Imprimata sind erhältlich beim Verband öffentlicher Verkehr, www.voev.ch oder beim Schweizerischen Verband Strassen- und Verkehrsfachleute (www.vss.ch) und in der Streckendatenbank im Anhang 2 ersichtlich. Eine Übersichtskarte mit den Streckennummern ist im BAV [Leitfaden](#) Netzzugang enthalten.

3.3.2.1 Begrenzungslinien / Profile

Freizügig einsetzbare Fahrzeuge:

- Oberer Bereich: max. EBV O1 (schliesst UIC G1 ein)
- Unterer Bereich: gemäss UIC Merkblatt 505-1
- Mit der Bezugslinie verbundene Berechnungsregeln (Einschränkungsrechnung) gemäss UIC-Merkblatt 505-1

Auf bestimmte Netzteile beschränkte Fahrzeuge (insbesondere Doppelstockwagen):

- Oberer Bereich: max EBV O2
- Unterer Bereich: gemäss UIC Merkblatt 505-1
- Mit der Bezugslinie verbundene Berechnungsregeln (Einschränkungsrechnung): gemäss UIC-Merkblatt 505-1 (für ausschliesslich in der Schweiz verkehrende Fahrzeuge allenfalls gemäss EBV Spezial).
-

Anmerkung: Die Einschränkungsberechnung gemäss EN 15273-2 (mit A-Abweichung CH) entspricht der Einschränkungsberechnung UIC 505-1.

Stromabnehmer:

Wippenbreite 1450 mm, Endhörner isoliert, Hüllkurve: gemäss UIC-Merkblatt 608; Profilmachweis für Stromabnehmer gemäss EN 15273-2, beziehungsweise UIC 505-1.

Ausnahme für historische Fahrzeuge: Wippenbreite 1320 mm zulässig.

Der Technische Netzzugang ist im Hinblick auf das Lichtraumprofil in der Regelung R I-20030 («Technischer Netzzugang: Fahrzeugumgrenzungslinie – Auswirkung des Lichtraumprofils auf Fahrzeuge und Ladungen») im Detail beschrieben. Einschränkungen auf bestimmten Strecken sind in den Übersichtskarten im Anhang 1 aufgeführt.

3.3.2.2 Streckenklassen

Siehe Streckendatenbank (Anhang 2) und AB FDV Kapitel 5.1.

3.3.2.3 Gefälle und Steigungen

Siehe Streckendatenbank (Anhang 2) und Regelung I-30131 (RADN). Starke Gefälle siehe Tabelle R I-30111, Kapitel 5.4 (AB FDV Infrastruktur).

3.3.2.4 Zulässige Höchstgeschwindigkeit

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit richtet sich nach der Beschaffenheit der Streckenabschnitte, des Rollmaterials und des Bremsverhältnisses und ist in der Regelung I-30131 (RADN) enthalten.

3.3.2.5 Maximale Zuglängen

Siehe AB FDV R I-30111, Kapitel 5.2, Ziffern 1.1 und 1.2. Detaillierte Auskünfte zu maximalen Zuglängen erteilt die unter Ziffer 1.8.1.3 genannte Stelle.

3.3.2.6 Energieversorgung

Das Stromsystem ist 15 kV / 16.7 Hz, mit Spannungs- und Frequenztoleranzen gemäss der Norm EN 50163.

3.3.3 Zugbeeinflussung und Streckenkommunikation

3.3.3.1 Signalsysteme

Aus dem Netz der SOB Infrastruktur wird das Signalsystem L verwendet.

3.3.3.2 Zugbeeinflussungssysteme

Auf dem Netz der SOB-Infrastruktur werden hauptsächlich die Zugbeeinflussungssysteme SIGNUM und ZUB eingesetzt. In zunehmendem Masse werden seit Ende 2008 Eurobalisen und EuroLoop mit EuroSIGNUM/EuroZUB Information installiert. Mit der Migration zu ETCS Komponenten werden alle SIGNUM und ZUB GKS/Schleifen durch Eurobalisen und EuroLoop (13.5 MHz) ersetzt. Unter diesen Voraussetzungen müssen die Triebfahrzeuge für regelmässige Fahrten mit den Systemen ZUB 121, Signum und ETM oder ZUB 262ct und SIGNUM resp. SIGNUM/ETM-S ausgerüstet sein.

Es müssen mindestens folgende Software-Versionen auf den Fahrzeugen installiert sein:

ETM oder ETM-S

- Version 01.00

ZUB 262ct:

- Version 11.01 (DAZ-Variante)
- Version 11.03 (MVB-Variante)

Die ISB definiert die Angaben, die für die Gesamtsystempflege der Zugbeeinflussungssysteme benötigt werden. Die EVU stellt der ISB die Angaben unentgeltlich und zeitgerecht zur Verfügung. Die ISB behandelt die Angaben vertraulich.

3.3.3.3 Streckenkommunikation

Siehe R I-30131 (RADN).

3.4 Verkehrsbeschränkungen

Sämtliche Einschränkungen für das Befahren der SOB Infrastruktur in den lokalen Bestimmungen für Zugfahrten und Rangierbewegungen (R I-30121) bleiben vorbehalten. Nachfolgend sind die Wichtigsten kurz zusammengefasst:

3.4.1 Besondere Infrastrukturen

Es ist keine Nutzungsbeschränkung gemäss Art. 24 der EU-Richtlinie 2001/14 ausgesprochen.

3.4.2 Umweltrestriktionen

Die Fahrzeuge müssen den Belangen des Umweltschutzes Rechnung tragen. Eine Kopie **aller** Bestellungen für Fahrten mit Dampftriebfahrzeugen ist durch die EVU an die Mailadresse der Betriebszentrale Herisau zu senden. Die unter Ziffer 1.8.1.4 genannte Adresse ist im AVIS-Dossier für Dampffahrten in den Verteiler aufzunehmen.

Wenn die klimatischen Bedingungen (Trockenheit) zu Unsicherheiten führen, wenden Sie sich an die Betriebszentrale gemäss Ziffer 1.8.1.4.

3.4.3 Gefährliche Güter

Auf dem Netz der Infrastruktur SOB bestehen keine Einschränkungen bezüglich Gefahrgütertransporten.

3.4.4 Einschränkungen bei Tunneln; Dampflokomotiven/thermische Fahrzeuge

Dampflokomotiven und thermische Fahrzeuge haben auf der Strecke Romanshorn – St. Gallen – Lichtensteig eine Minimalgeschwindigkeit von 30 km/h einzuhalten.

3.4.5 Einschränkungen bei Brücken

Einschränkungen für das Befahren von Brücken sind im R I-30121 ersichtlich.

3.4.6 Notbremsüberbrückung

Eine Haltverhinderung bei Notfällen in Tunnels, Galerien und auf Brücken (z.B. Notbremsüberbrückung) ist auf dem Netz von Infrastruktur SOB nicht verlangt.

3.4.7 Toilettensysteme

Geschlossene Toilettensysteme sind auf dem Netz von SOB Infrastruktur nicht verlangt.

3.5 Verfügbarkeit der Infrastruktur

3.5.1 Streckenöffnungszeiten (Art. 3 Abs. 3 AB-NZV)

Die Streckenöffnungszeiten der SOB orientieren sich grundsätzlich an der üblichen Betriebszeit zwischen dem ersten und dem letzten in der offiziellen Fahrplanpublikation verzeichneten Reisezug (Art. 3 Abs. 3 AB-NZV). Die Streckenöffnungszeiten werden aufgrund der gesetzlichen Definition erst nach der Trassenzuteilung für das Fahrplanjahr 2012/2013 ab Ende Oktober 2012 im Internet veröffentlicht.

3.5.2 Baufenster

Genaue Ausführungstermine werden den EVU gemäss dem unter Ziffer 4.5 beschriebenen Prozess angemeldet (regelmässiger Versand der BES-Liste [Bahnersatz]). Für Nutzungseinschränkungen wegen Erneuerung, Unterhalt und Ausbauten der Infrastruktur vgl. Ziffer 4.5. Spezifische Nutzungseinschränkungen aufgrund von Auflagen zu Plangenehmigungsverfügungen der zuständigen Bewilligungsbehörde bleiben vorbehalten.

3.6 Für Reisende geöffnete Bahnhöfe

Die Perronlängen auf Bahnhöfen mit Publikumsverkehr bezüglich Minimal- und Maximalwerten je Streckenabschnitt sind im Anhang 2 (Streckendatenbank) ersichtlich.

Das EVU ist verpflichtet, nur Rollmaterial einzusetzen, das für die Bahnhofsanlage geeignet ist (Perronhöhe) und bei der Formation ihrer Züge die Perronlängen nicht zu überschreiten. Akzeptiert werden auch Fahrzeuge, bei denen die Türen ausserhalb der Perrons von einer zentralen Stelle aus verriegelt werden können.

Setzt das EVU ungeeignete Zugformationen ein, so ist es dafür verantwortlich, dass die dadurch zusätzlich erforderlichen Massnahmen zur Personensicherheit bzw. Komfort der Reisenden auf eigene Kosten getroffen werden. Die Kosten für erforderliche Massnahmen sind auch dann durch das EVU zu tragen, wenn bei der Trassenbestellung bzw. -zuteilung Ausnahmen zu Einschränkungen wegen Perronhöhe oder -länge vereinbart wurden.

Die Infrastruktur haftet nicht für Schäden, wenn die Formationen der Bahnhofsanlage nicht entsprechen. Massgebend ist die Ausstattung der Anlage im Zeitpunkt der Trassenzuteilung.

3.7 Service-Einrichtung

3.7.1 Zugformierungsgleisfelder

Informationen bezüglich Zugformierungsgleisfelder sind auf Anfrage bei folgender Stelle erhältlich:

SOB Infrastruktur
Betrieb - Trassenmanagement
Bahnhofplatz 7
CH-9100 Herisau
Tel: +41 (0) 71 353 36 15
Mail: planung@sob.ch

3.7.2 Abstellgleise

Informationen bezüglich Abstellgleise sind auf Anfrage bei folgender Stelle erhältlich:

SOB Infrastruktur
Betrieb - Trassenmanagement
Bahnhofplatz 7
CH-9100 Herisau
Tel: +41 (0) 71 353 36 15
Mail: planung@sob.ch

3.7.3 Unterhalts- und Versorgungseinrichtungen

Informationen bezüglich Unterhalts- und Versorgungseinrichtungen sind auf Anfrage bei folgender Stelle erhältlich:

SOB Infrastruktur
Betrieb - Trassenmanagement
Bahnhofplatz 7
CH-9100 Herisau
Tel: +41 (0) 71 353 36 15
Mail: planung@sob.ch

3.7.4 Tankanlagen

Informationen bezüglich Tankanlagen sind auf Anfrage bei folgender Stelle erhältlich:

SOB Infrastruktur
Betrieb - Trassenmanagement
Bahnhofplatz 7
CH-9100 Herisau
Tel: +41 (0) 71 353 36 15
Mail: planung@sob.ch

3.7.5 Technische Einrichtungen (Zugkontrolleinrichtungen)

Auf dem Netz der SOB sind keine Zugkontrolleinrichtungen vorhanden.

4 KAPAZITÄTSZUWEISUNG

4.1 Einleitung

4.1.1 Zweck der Bestimmungen

Das vorliegende, von Trasse Schweiz AG (trasse.ch) verfasste Kapitel 4 erläutert die Verfahren und Bestimmungen für die Bestellung und Zuteilung von Fahrplantrassen (Grund- und Zusatzleistungen) sowie für die mit dem Vergabeprozess in Zusammenhang stehenden vor- und nachgelagerten Prozessschritte und nennt die dabei geltenden Vorgaben.

4.1.2 Rechtsgrundlagen

Die massgebenden rechtlichen Regelungen zur Bestellung und Zuweisung von Trassen und Zusatzleistungen finden sich in Art. 9a und 9b des EBG sowie im vierten Abschnitt der NZV (siehe Ziffer 1.3.2).

Der Prozess und die Termine für die Bestellung von Trassen und Zusatzleistungen werden vom BAV jeweils für die nächste zweijährige Fahrplanperiode festgelegt und veröffentlicht (siehe Ziffer 1.3.4).

4.1.3 Erfordernis zur Trassenbestellung

Die Benutzung des SOB-Netzes ist für sämtliche EVU nur auf der Basis einer Trassenbestellung und -zuteilung zulässig. Dies gilt zwecks Sicherstellung der Koordination mit anderen Verkehren auch für SOB Infrastruktur, falls sie Eigenverkehre auf ihrem Netz fährt (z.B. Bauzüge).

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.

4.1.4 Erforderliche Bewilligungen und Dokumente bei der Trassenbeantragung

Jedes EVU benötigt für die Nutzung des SOB-Netzes eine Netzzugangsbewilligung (siehe Ziffer 2.2.3) und eine Sicherheitsbescheinigung (siehe Ziffer 2.2.4), welche vom BAV erteilt werden, sowie eine mit SOB Infrastruktur abzuschliessende Netzzugangsvereinbarung (siehe Ziffer 2.3.2).

Ausländische Unternehmen, welche auf der Grundlage eines zwischenstaatlichen Abkommens den Netzzugang ohne Schweizer Netzzugangsbewilligung beanspruchen, bedürfen in jedem Fall einer schweizerischen Sicherheitsbescheinigung.

Diese Dokumente müssen bei der Trassenbeantragung und -zuteilung noch nicht zwingend vorliegen, spätestens aber bei der Betriebsaufnahme. Kann ein EVU bestellte Trassen nicht nutzen, weil Netzzugangsvereinbarung, Netzzugangsbewilligung oder Sicherheitsbescheinigung bei der Betriebsaufnahme noch nicht vorliegen, so wird es gemäss Art. 12 Abs. 4 NZV und dem [Leistungskatalog](#) SOB Infrastruktur entschädigungspflichtig.

Es ist zu beachten, dass das Gesuch um eine Netzzugangsbewilligung dem BAV spätestens 3 Monate vor der geplanten Betriebsaufnahme einzureichen ist (Art. 3 Abs. 3 NZV).

Keine Netzzugangsbewilligung und Sicherheitsbescheinigung sind erforderlich,

- wenn das Unternehmen ausschliesslich auf dem eigenen Netz fährt und es über eine Infrastrukturkonzession verfügt (Art. 5 Abs. 4 EBG);

- wenn das Unternehmen im Auftrag von SOB Infrastruktur fährt und diese ausdrücklich die Verantwortung für die Fahrten übernimmt;
- wenn das Unternehmen einen Traktionär beauftragt, der im Besitz der notwendigen Bewilligungen ist.

4.2 Prozessbeschreibung

4.2.1 Überblick

Trassen können im Jahresfahrplan oder im unterjährigen Fahrplan bestellt werden. Abbildung 2 zeigt schematisch vereinfacht die einzelnen Phasen der Trassenbestellung und die entsprechende Ziffer dieses Kapitels, in welcher die jeweilige Phase erläutert wird.

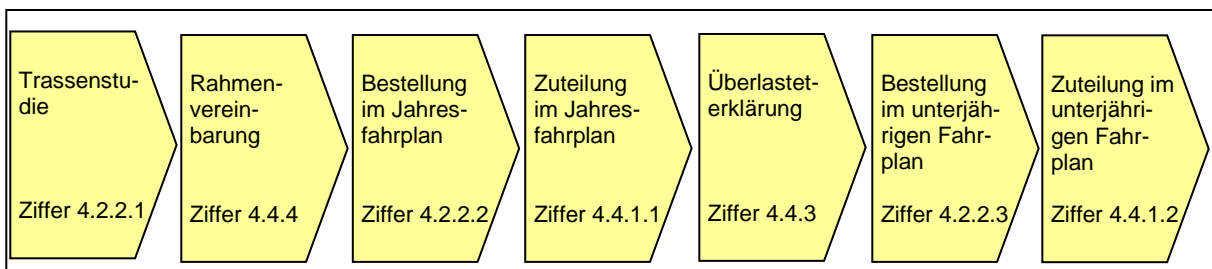


Abbildung 2 – Phasen des Trassenbestellprozesses

4.2.2 Trassenanträge / Trassenbestellungen

4.2.2.1 Trassenstudien

▪ Erläuterungen

Mit Trassenstudien (Fahrplanstudien) kann ein Trassenantragsteller neue oder geänderte Angebotsvorstellungen auf ihre Realisierbarkeit hin prüfen lassen, um sie im Hinblick auf die Trassenbestellung im Jahresfahrplan oder im unterjährigen Fahrplan allenfalls iterativ weiter zu entwickeln.

Anträge für Trassenstudien sind bei SBB Infrastruktur, Fahrplan und Angebot einzureichen, welche im Auftrag von SOB Infrastruktur diese Studien bearbeitet (Kontaktadresse siehe Ziffer 1.8.1.2).

▪ Zweckmässigkeit von Trassenstudien

Eine Trassenstudie wird nachdrücklich empfohlen

- bei neuen Trassenanträgen im Jahresfahrplan
- bei gegenüber dem Vorjahr geänderten Anforderungen (z.B. Triebfahrzeug- und Rollmateriaaleinsatz, Haltepolitik)
- für alle grenzüberschreitenden Verkehre

▪ Verbindlichkeit von Trassenstudien

Die Rückmeldungen auf Trassenstudien stellen keine verbindlichen Zusagen für die Zuteilung von Fahrplantrassen dar und befreien den Trassenantragsteller nicht von der Einreichung von Trassenanträgen im Rahmen des ordentlichen Bestellverfahrens.

- *Möglichkeit der Begleitung der Studienbearbeitung durch trasse.ch*

Zur Sicherstellung der Diskriminierungsfreiheit können Studienbesteller eine Begleitung der Studienbearbeitung durch trasse.ch verlangen. Die Studienbesteller können sich auch nachträglich an trasse.ch wenden, sofern sie mit der Studienaufführung nicht einverstanden sind (Kontaktadresse siehe Ziffer 1.8.1.2).

4.2.2.2 Jahresfahrplan

- *Beantragung von Trassen und provisorische Trassenzuteilung*

Trassen (*Grundleistungen*) im Jahresfahrplan sind bis spätestens am 10. April 2012 mit dem Bestelltool NeTS-AVIS (internationale Trassen siehe Ziffer 4.2.4) bei trasse.ch zu beantragen. Die Plandaten im Bestelltool NeTS-AVIS stehen den EVU ab 1. Februar 2012 zur Verfügung.

Bei unvollständigen oder nicht plausiblen Anträgen setzt trasse.ch dem Antragsteller eine Nachfrist von 5 Arbeitstagen, um ungenügende oder fehlende Angaben zu ergänzen. Kommt der Besteller dieser Aufforderung nicht nach, so tritt trasse.ch auf den Trassenantrag nicht ein. Treffen die Angaben erst nach Ablauf der gesetzten Nachfrist bei trasse.ch ein, so wird der betreffende Antrag nachrangig zu den vollständig und rechtzeitig eingereichten Trassenanträgen behandelt.

Sofern zum Zeitpunkt der Trassenantragsfrist für die ordentliche Trassenzuteilung gewisse Bedürfnisse noch zu wenig genau bekannt sind (z.B. Lok- und Traktorgüterzüge), werden die diesbezüglichen Trassen mit Vorteil nachträglich im unterjährigen Fahrplan bestellt, um der gebührenpflichtigen Ab- und Neubestellung zu entgehen. Unterjährig eingereichte Bestellungen erhalten jedoch gegenüber den fristgerecht eingereichten Anträgen eine nachrangige Priorität.

trasse.ch wird den Bestellern am 25. Mai 2012 die Trassen für den nationalen Verkehr und am 29. Juni 2012 abgestimmte Trassen für den grenzüberschreitenden Verkehr provisorisch zuteilen. Der Besteller erhält dadurch ein verbindliches Trassenangebot und somit die Sicherheit, seine Produktionskonzepte abwickeln zu können. Jede provisorische Zuteilung erfolgt vorbehaltlich der Machbarkeit der bestellten Zusatzleistungen. Sind Konfliktlösungen noch nicht abgeschlossen, erfolgt die provisorische Zuteilung erst nach Beseitigung der Konflikte, jedoch schnellstmöglich.

Zusatzleistungen im Jahresfahrplan sind bis spätestens am 6. Juli 2012 (neuer geänderter Termin im Einvernehmen mit dem BAV festgelegt) mit dem „Bestellformular Zusatzleistungen“ zu bestellen. trasse.ch wird die Zusatzleistungen zusammen mit den bestellten Grundleistungen am 17. August 2012 definitiv zuteilen.

Formationsgruppen in Rangierbahnhöfen haben einen Einfluss auf die Trassierung der dazugehörigen Grundleistung. Von daher ist die Nutzung von Formationsgruppen in Rangierbahnhöfen im Jahresfahrplan zusammen mit den Grundleistungen ebenfalls am 10. April 2012 zu beantragen.

Bei Unklarheiten stehen die Kundenbetreuer von trasse.ch den EVU beratend und unterstützend bei (Kontaktadresse siehe Ziffer 1.8.2).

- *Einreichung von Trassenanträgen nach Ablauf der Antragsfrist für ordentliche Trassenzuteilung*

Trassen für den Jahresfahrplan 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 und in der Reihenfolge ihres Eintreffens.

- *Definitive Trassenbestellung und -zuteilung*

Die beantragten Trassen (*Grundleistungen*) müssen bis spätestens am 10. August 2012 definitiv bestellt werden. trasse.ch teilt am 17. August 2012 die Grund- und Zusatzleistungen definitiv zu.

4.2.2.3 Unterjähriger Fahrplan

- *Bestellung von Trassen*

Trassen und Zusatzleistungen können auch kurzfristig für das laufende Fahrplanjahr bestellt werden. Im laufenden Fahrplan eingereichte Bestellungen sind jedoch gegenüber den im Jahresfahrplan 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.

Trassen für das laufende Fahrplanjahr sind mit dem Bestelltool NeTS-AVIS (für internationale Anträge siehe Ziffer 4.2.4) zu beantragen. Unterbreitet SBB Infrastruktur im Auftrag von SOB Infrastruktur den EVU vor der Trassenzuteilung ein Angebot, so ist dieses innerhalb von 5 Arbeitstagen anzunehmen oder abzulehnen. Nach dieser Frist sind die Angebote nicht mehr verbindlich.

4.2.3 Trassenkatalog

Für das SOB-Netz stehen keine Trassenkataloge zur Verfügung.

4.2.4 Trassen für den grenzüberschreitenden Verkehr

- *Bestellformalitäten*

Trassen im grenzüberschreitenden Verkehr können zwar national bei den jeweiligen nationalen Trassenvergabestellen beantragt werden. Die in RailNetEurope (RNE) zusammengeschlossenen ISB und unabhängigen Trassenvergabestellen bieten aber für internationale Verkehre ein OneStopShop-Netzwerk an. Die Besteller können ihren harmonisierten Antrag für die gesamte internationale Strecke bei einer einzigen Trassenvergabestelle ihrer Wahl mit dem Bestelltool Path Coordination System (Pathfinder) einreichen. Die Details über die Anmeldung und Zuweisung von Trassen im grenzüberschreitenden Verkehr können dem Leitfaden „Verfahren für internationale Trassenanmeldungen“ entnommen werden (siehe www.railneteuropa.com; Stichwort Timetabling).

- *Hinweis*

Die formelle Zuteilung der Trassen erfolgt jeweils nach den national gültigen Bestimmungen.

4.2.5 Erforderliche Angaben für die Trassenanträge und –bestellungen

Jahresfahrplan und unterjähriger Fahrplan

Pflichtangaben gemäss Vorgaben in den Bestelltools respektive Bestellformularen.

- Name des Bestellers
- Güterverkehr: Name des Hauptfrachtführers für den gesamten Zuglauf
- Grenzüberschreitende Verkehre: Name(n) der Partner-EVU im Ausland
- Name des beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmens, falls nicht identisch mit Besteller
- falls bereits vorhanden: Debitorencode (siehe Ziffer 2.3.2.1)
- Zugnummer (falls bekannt) resp. Katalogtrassennummer
- Verkehrsperiode (Verkehrstage, Verkehrszeitraum)
- Verkehrsart/Zuggattung
- Abgangspunkt der Trasse, inkl. Abfahrtszeit
- Bestimmungspunkt der Trasse, inkl. Ankunftszeit
- Grenzübergänge inkl. voraussichtliche Übergabezeit(en)

- Leitungsweg
- Unterwegshalte inkl. Angabe des benötigten Zeitbedarfs (mit Zusatzhinweis auf z.B. Systemwechsel, Wegstellen einer Wagengruppe, Traktionsstärkung/-schwächung, Lokpersonalwechsel, etc.)
- Zugcharakteristik:
 - Formation, Triebfahrzeug(e) thermisch/elektrisch (inkl. Typ), Wagentyp
 - Bruttogewicht
 - Zuglänge inkl. Triebfahrzeuge
 - Lichtraumprofil bei Trassen für den Kombinierten Verkehr
 - Zug- und Bremsreihe (mit Bremsprozenten)
 - Höchstgeschwindigkeit
- Zusatz bei Trassen für Lokzüge: von Zug... resp. für Zug...
- ETCS

Zusatzleistungen (Abstellgleise und Formationsgruppen in Rangierbahnhöfen)

Pflichtangaben gemäss Vorgaben in den Bestelltools respektive Bestellformularen.

- Name des Bestellers
- falls bereits vorhanden: Debitorencode
- Name des beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmens, falls nicht identisch mit Besteller
- Zugnummer (falls bekannt)
- Verkehrsdaten
- Betriebspunkt
- Ankunftszeit im Betriebspunkt
- Abfahrtszeit ab Betriebspunkt
- Komposition (Triebfahrzeug[e] thermisch/elektrisch, Anzahl Wagen, Typ, Länge in Metern)
- Bedarf für spezielles Gleis (Angabe Gleisnummer bzw. Freiverladegleis inkl. Zeitfenster von ... bis ...)

4.2.6 Änderungen von Trassenanträgen und -bestellungen

Die beim Trassenantrag bzw. bei der Trassenbestellung gemachten Angaben (siehe Ziffer 4.2.5) sind verbindlich. Jede nachträgliche Änderung dieser Angaben muss mittels des Bestelltools NeTS-AVIS in Form einer Annullierung und Neubestellung erfolgen. Änderungen von Bestellangaben, welche keine Auswirkungen auf die Trassierung haben, erfordern hingegen keine Annullierung und Neubestellung.

4.3 Fristen

4.3.1 Jahresfahrplan

Die ordentliche Trassenzuteilung erfolgt abgestimmt auf das Fahrplanverfahren im Personenverkehr. Das BAV legt die Fristen für die Beantragung von Trassen und das Zuteilungsverfahren zusammen mit jenen für das Fahrplanverfahren fest. Konkret gelten für den Fahrplan 2013 folgende Termine:

- 10.04.2012 Antragsfrist für ordentliche Trassenzuteilung durch die EVU
- 25.05.2012 Provisorische Trassenzuteilung durch trasse.ch für den nationalen Verkehr
- 29.06.2012 Prov. Trassenzuteilung durch trasse.ch für den grenzüberschreitenden Verkehr
- 06.07.2012 Frist für die Bestellung von Zusatzleistungen durch die EVU
- 10.08.2012 Frist für die definitive Trassenbestellung durch die EVU

- 17.08.2012 Definitive Trassenzuteilung (inkl. Zusatzleistungen) durch trasse.ch
- 09.12.2012 Fahrplanwechsel

4.3.2 Unterjähriger Fahrplan

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

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

Ausnahmeregelungen:

- Für Mess- und Versuchsfahrten beträgt die Bestellfrist mindestens 5 Arbeitstage.
- Für aussergewöhnliche Transporte beträgt die Bestellfrist mindestens 4 Arbeitstage.

4.4 Zuteilungsprozess

4.4.1 Koordinationsprozess

4.4.1.1 Jahresfahrplan

trasse.ch ist bestrebt, möglichst alle Trassenanträge zu erfüllen. Liegen auf dem Netz der SOB Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Trassen vor, wird trasse.ch die beteiligten Antragsteller sowie SOB Infrastruktur und SBB Infrastruktur, welche im Auftrag der SOB auf dem SOB-Netz die Trassenplanung vornimmt, zu einer Koordinierungsverhandlung einladen und auf einvernehmliche Lösungen hinwirken. Hierbei werden nach Möglichkeit Alternativtrassen angeboten, die von den ursprünglichen Trassenanträgen abweichen. trasse.ch kann im Interesse einer optimalen Nutzung der Infrastrukturkapazität bei der Konfliktlösung von jedem Antragsteller eine Flexibilität im Minutenbereich verlangen, wenn dadurch alle Trassenanträge umgesetzt werden können und die Anschlüsse innerhalb einer abgestimmten Transportkette des öffentlichen Verkehrs gemäss Art. 9a Abs. 2 EBG gewährleistet bleiben. Kommt keine Einigung zustande, erfolgt die Trassenzuteilung auf der Basis der nachfolgend beschriebenen Regelungen:

1. *Prioritätenordnung sowie Konflikte zwischen vorrangigen Trassenanträgen*

Beim Netzzugang hat gemäss Art. 9a Abs. 2 EBG der vertaktete Personenverkehr Vorrang. Anschlüsse innerhalb einer abgestimmten Transportkette des öffentlichen Verkehrs dürfen nicht gebrochen werden. Bei gleichrangigen Anträgen wird der Antrag, welcher den höheren Deckungsbeitrag ergibt, berücksichtigt (Art. 12 Abs. 1 NZV).

2. *Konflikte zwischen nachrangigen Trassenanträgen*

Bei nicht einvernehmlich lösbaren Konflikten zwischen nachrangigen Verkehren (zwischen Güterverkehr und Güterverkehr, Güterverkehr und nachrangigem Personenverkehr [vgl. Ziffer 1] oder nachrangigem Personenverkehr und nachrangigem Personenverkehr), aber nur bei identischem Deckungsbeitrag führt trasse.ch ein Bietverfahren zwischen den beteiligten EVU durch. Die Trasse wird demjenigen EVU zugeteilt, welches den höchsten Deckungsbeitrag bietet (Art. 12 Abs. 1 NZV). Ist am Konflikt ein nachrangiger Personenverkehr beteiligt, so muss das Preisgebot mindestens den Betrag erreichen, welcher gemäss Art. 20 Abs. 1 bzw. Art. 20 Abs. 2 NZV als Deckungsbeitrag festgelegt ist.

3. *Trassenkonflikt bei Bestellungen für den gleichen Verkehr*

Werden Mehrfachbestellungen für den gleichen Verkehr vermutet, verlangt trasse.ch von den Bestellern den Nachweis des Transportauftrags. Die Trasse wird aufgrund dieses Nachweises zugeteilt.

Vorbehalten bleiben allfällige Änderungen der Prioritätenordnung durch den Bundesrat gestützt auf Art. 9a Abs. 3 EBG, respektive eine vom BAV gestützt auf Art. 12 Abs. 5 NZV gewährte Vorrangstellung für den Güterverkehr.

4.4.1.2 Unterjähriger Fahrplan

Auf dem SOB-Netz werden Trassenbestellungen (Grund- und Zusatzleistungen) im unterjährigen Bereich vom Trassenmanagement der SOB Infrastruktur bearbeitet. Ist von der Trassenbestellung auch SBB Infrastruktur betroffen, erfolgt die Trassenvergabe in gegenseitiger Absprache. Kann die Bestellung des EVU wunschgemäss erfüllt werden, so teilt SOB Infrastruktur die Trasse direkt zu. Steht eine unterjährig bestellte Trasse in Konflikt zu bereits zugeteilten Trassen, so bietet SOB Infrastruktur dem Antragsteller soweit möglich Alternativen an. Sind keine adäquaten Alternativen vorhanden oder werden diese vom Besteller nicht akzeptiert, so ziehen SOB Infrastruktur und SBB Infrastruktur trasse.ch frühzeitig bei. Je nach Art des Konfliktes lädt trasse.ch das betroffene EVU zusammen mit SOB Infrastruktur und SBB Infrastruktur zu einer Konfliktlösungsverhandlung unter seiner Leitung ein. Die Zuteilung unterjähriger Trassenbestellungen erfolgt im Konfliktfall ausschliesslich durch trasse.ch, ebenso jegliche Ablehnung.

Das SOB-Netz betreffende Trassenbestellungen im operativen Bereich – das heisst Trassenbestellungen, welche weniger als 48 Stunden vor der Durchführung eingereicht werden – werden aus Zeitgründen direkt durch SOB Betrieb bearbeitet und zugeteilt resp. abgelehnt. Diese orientiert trasse.ch über erfolgte Ablehnungen. trasse.ch prüft nachträglich, ob die Bestellung korrekt abgewickelt sowie der Ablehnungsentscheid diskriminierungsfrei gefällt und begründet wurde.

4.4.2 Rechtsweg bei Streitigkeiten über die Trassenzuteilung

Fühlt sich eine Netzbenutzerin bei der Trassenzuteilung benachteiligt, so hat sie die Möglichkeit, bei der SKE eine Klage einzureichen (Kontaktadresse siehe Ziffer 1.8.4). Die SKE kann mit vorsorglichen Massnahmen sicherstellen, dass die Züge trotz der hängigen Verfahren verkehren können.

4.4.3 Überlastete Strecken

Kann trasse.ch Anträge auf Trassenzuteilung wegen ungenügender Kapazität einer Strecke nicht berücksichtigen, so erklärt sie die entsprechende Strecke für überlastet. In diesem Fall ist trasse.ch berechtigt, entsprechend Art. 12a Abs. 3 NZV bereits zugesicherte Trassen für optional verkehrende Züge zu streichen und nicht mehr anzubieten, sofern dadurch die Kapazität der Strecke besser genutzt werden kann.

Ergeben sich aus dem Trassenvergabeprozess nicht einvernehmlich lösbare Konflikte, werden diese in jedem Fall in Bezug auf die Ursachen analysiert. Je nach Ursache und Nachhaltigkeit des Engpasses (Kriterien können auf der Internetseite von www.trasse.ch; Stichwort Optimierung eingesehen werden) zeigt trasse.ch, auf dem SOB-Netz in Zusammenarbeit mit SOB Infrastruktur, im Rahmen einer Kapazitätsanalyse gem. Art. 12 a Abs. 4 NZV, mögliche kurz- bis mittelfristige Abhilfemassnahmen auf.

4.4.4 Kapazitätsbestellung mittels Rahmenvereinbarung (Framework Agreements)

Die ISB haben die Möglichkeit, den Netzbenutzerinnen Rahmenvereinbarungen gemäss Art. 12b NZV anzubieten. Weil die geltenden gesetzlichen Grundlagen zurzeit keine Vorrangstellung von Rahmenvereinbarungen gegenüber anderen Verkehren bei der Gewährung des Netzzugangs erlauben, schliesst SOB Infrastruktur zurzeit jedoch keine solchen Vereinbarungen ab.

4.5 Trassenzuweisung bei Erhaltungsarbeiten

Die Grundsätze für die Kapazitätszuteilung infolge Unterhalt, Erneuerung und Ausbauten sind in den Allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Benützung des SOB-Netzes (AGB) geregelt.

SOB Infrastruktur plant die Erhaltungs- und Erweiterungsarbeiten im Rahmen der Netzfahrplanerstellung. Die EVU werden grundsätzlich zum frühest möglichen Zeitpunkt orientiert. Die Interessen der EVU fliessen in die Planung ein bzw. werden soweit möglich berücksichtigt. Zum Zeitpunkt der Trassenvergabe im Jahresfahrplanprozess gemäss Ziffer 4.2.2.2 werden den EVU im Falle kapazitätseinschränkender Erhaltungsarbeiten

- Trassen dann vollumfänglich zugeteilt, wenn auch für die Phase der Erhaltungsarbeiten für die EVU akzeptable Alternative gefunden wurden;
- Trassen dann unter Vorbehalt zugeteilt, wenn für die Erhaltungsphase die Erarbeitung akzeptabler Lösungen noch aussteht.

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

4.6 Verzicht auf die Nutzung definitiv zugeteilter Trassen

Für das SOB-Netz definitiv zugeteilte Trassen können mit NeTS-AVIS abbestellt werden. Die Abbestellung ist im Jahresfahrplan bis 30 Tage nach der definitiven Trassenzuteilung kostenlos. Danach wird das EVU gegenüber SOB Infrastruktur entschädigungspflichtig.

Die genauen Voraussetzungen und Bedingungen für den Verzicht auf die Nutzung definitiv zugeteilter Trassen (Grund- und Zusatzleistungen) sind den jeweiligen Vereinbarungen mit SOB Infrastruktur (insbesondere Netzzugangsvereinbarung und Allgemeine Geschäftsbedingungen) sowie dem [Leistungskatalog](#) zu entnehmen.

Der Verzicht auf die Nutzung grenzüberschreitender Trassen hat abgestimmt mit den Partner-EVU zu erfolgen. Im NeTS-AVIS sind bei der Abbestellung unter „Anweisungen“ die Abmachungen mit den Partner-EVU anzugeben (z.B. „Projekt wird nicht realisiert“ oder „Trassen auf den ausländischen Strecken werden durch die Partner-EVU abbestellt“).

4.7 Aussergewöhnliche Transporte und gefährliche Güter

4.7.1 Aussergewöhnliche Transporte

Die Bestimmungen für aussergewöhnliche Transporte sind der Ziffer 2.5 zu entnehmen. Die Bestellfrist beträgt mindestens 4 Arbeitstage. Der Besteller liefert zusammen mit der Trassenbestellung die notwendigen Daten. Zudem muss die Bewilligungsnummer der aussergewöhnlichen Sendung (TZ-Nr.) übermittelt werden.

4.7.2 Gefährliche Güter

Die Bestimmungen für den Transport gefährlicher Güter sind der Ziffer 2.6 zu entnehmen. Bei der Bestellung muss zusätzlich die Gefahrenklasse gem. RID bekannt gegeben werden.

4.8 Spezielle Vorkehrungen bei Störungen

SOB Infrastruktur hat im Falle von Betriebsstörungen ein Weisungsrecht gegenüber den EVU. SOB Infrastruktur und EVU sind zur Behebung der Störung und zur Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrs zur gegenseitigen Information und zu gegenseitigen Hilfeleistungen mit Personal und Material verpflichtet.

4.9 Probefahrten

Für Probefahrten in Abweichung zu den bestehenden Vorschriften gelten die speziellen Vorschriften von SOB Infrastruktur und die Ausführungsbestimmungen für Probefahrten nach FDV R 300.6 Ziffer 6.1. Die zentralen Anlaufstellen sind in der Ziffer 1.8.1.3 aufgeführt.

5 LEISTUNGEN

5.1 Einleitung

Die SOB Infrastruktur bietet Grund-, Zusatz- und Serviceleistungen gemäss NZV an:

5.1.1 Grundleistungen (Art. 21 NZV)

Die Grundleistungen umfassen:

- a. Benutzung der Trasse in der festgelegten Qualität, einschliesslich der Fahrdienstleitung;
- b. Bezug von Energie ab Fahrdrabt;
- c. die sichere und zeitgerechte Betriebsabwicklung auf der Strecke, in den durchfahrenen Bahnhöfen und in den Knoten, einschliesslich der für die Betriebsabwicklung erforderlichen Telekommunikations- und Informatikleistungen;
- d. für Reisezüge die Benutzung eines Gleises mit Perronkante in den Ausgangs-, Zwischen- und Endstationen im Rahmen der Anforderungen des Systemverkehrs und der Zugang der Reisenden zu den Publikumsanlagen dieser Stationen;
- e. die Gleisbenützung durch den unveränderten Zug im Güterverkehr zwischen vereinbartem Ausgangs- und Endpunkt.

5.1.2 Zusatzleistungen (Art. 22 NZV)

¹ Die Infrastrukturbetreiberin legt die Preise für folgende Zusatzleistungen, soweit diese mit der vorhandenen Infrastruktur und dem verfügbaren Personal angeboten werden, diskriminierungsfrei fest und publiziert sie (Art. 10):

- a. Freihaltung von Trassen für fakultativ verkehrende Züge;
- b. Gleisbelegung bei einer von der Netzbenutzerin verlangten, durch den Systemverkehr nicht bedingten Wartezeit;
- c. Abstellen von Zugkompositionen;
- d. Rangierfahrstrassen;
- e. stationäre Versorgung von Reisezügen mit Wasser und Strom, Entsorgung von Abfällen, Fäkalien und Gebrauchtwasser;
- f. Benutzung von Verladegleis und Verladeanlagen;
- g. Rangieren in Rangierbahnhöfen;
- h. Offenhaltung einer Strecke ausserhalb der üblichen Betriebszeiten
- i. Rangierdienstleistungen, soweit sie nicht in Rangierbahnhöfen erbracht werden
- j. zusätzliche Leistungen für die Information der Kundschaft;
- k. Arbeitshilfen für Zugbegleiter und –begleiterinnen des Fernverkehrs zur Verbesserung der Betriebsabwicklung, insbesondere Videoüberwachung der Perronkanten.

Zusatzleistungen müssen bestellt werden. Auskunft über die Zusatzleistungen erteilt die unter Ziffer 1.8.1.1 genannte Stelle. Die Preise der Zusatzleistungen sind im aktuellen [Leistungskatalog](#) publiziert.

5.1.3 Serviceleistungen (Art. 23 NZV)

Die Serviceleistungen können von der Netzbenutzerin zu frei aushandelbaren Preisen auch bei anderen Unternehmungen als der Infrastrukturbetreiberin zugekauft werden. Sie gehören nicht zum Netzzugang und umfassen insbesondere:

- a. ...
- b. Distributionsleistungen;

- c. *Reisegepäckhandling;*
- d. *Störungsintervention bei nicht betriebsbehindernden Mängeln, Kleinunterhalt, Grossunterhalt, Reinigung der Fahrzeuge;*
- e. *Telekommunikations- und Informatikleistungen, die nicht den Zuglauf an sich betreffen.*

5.2 Leistungskatalog

Weitere Informationen zu den Grund-, Zusatz- und Serviceleistungen sind im gültigen [Leistungskatalog](#) ersichtlich.

5.3 Zuständigkeiten für bewegliche Materialien auf den Bahnhöfen

Die Zuständigkeiten zwischen EVU und Infrastrukturbetreiberinnen in Bezug auf die betrieblich notwendigen beweglichen Materialien sind in nachstehender Liste geregelt. Die EVU sind verpflichtet, die nachstehend in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden Materialien selber zu beschaffen, zu unterhalten und zu lagern.

Die Infrastrukturbetreiberinnen bieten die in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden beweglichen Materialien im erforderlichen Umfang allen EVU diskriminierungsfrei an.

1	Bremsstäbe	EVU
2	Heizanlage	Infrastruktur
3	Heizkabel	EVU
4	Heiztafel	EVU
5	Wasserzapfstelle	Infrastruktur
6	Schläuche	EVU
7	Auftaegeräte für Wagenmaterial	EVU
8	Auftaegeräte für Gleisapparate	Infrastruktur
9	Hemmschuhe (einfach)	EVU
10	Hemmschuhe (doppelt)	Infrastruktur
11	Eisenschwengel	EVU
12	Erdungsstange	Infrastruktur
13	Decken (Wagen)	EVU
14	Keile	EVU
15	Netze	EVU
16	Hemmschuhtafel	EVU
17	Orangefarbige Flagge (besetzte Bahnpostwagen)	EVU
18	Deckungssignal	Infrastruktur
19	Vorheiztafel	EVU
20	Weichenkeile	Infrastruktur
21	Weichenkurbel	Infrastruktur
22	Prüfstange	Infrastruktur
23	Laterne mit weissem und rotem Licht	Infrastruktur
24	Eine rote Signalfolge	Infrastruktur
25	Eine rote Haltsignalscheibe	Infrastruktur
26	Zugschlussignal	EVU
27	Zugschlusscheibe	EVU
28	Mobilifte	EVU
29	Handgepäckrolli	EVU
30	Abfahrstab	Infrastruktur

6 PREISE UND FAKTURIERUNG

6.1 Recht auf Entgelt (Art. 9b EBG)

¹ Das konzessionierte Eisenbahnunternehmen hat Anspruch auf ein Entgelt für die Benützung seiner Infrastruktur.

² Die beteiligten Unternehmen regeln die Einzelheiten des Zugangsrechts und des Entgelts in einer Vereinbarung. Können sich die Beteiligten nicht einigen, so entscheidet die Schiedskommission (Art. 40a).

³ Das Entgelt ist diskriminierungsfrei festzulegen und muss mindestens die Grenzkosten decken, die auf einer zeitgemäss ausgebauten Strecke normalerweise anfallen; diese Grenzkosten werden vom BAV für jede Streckenkategorie bestimmt. Das Entgelt trägt insbesondere den unterschiedlichen Kosten im Netz, der Umweltbelastung der Fahrzeuge sowie der Nachfrage Rechnung. Beim regelmässigen Personenverkehr entspricht das Entgelt den vom BAV für die Streckenkategorie bestimmten Grenzkosten und dem von der Konzessionsbehörde festgelegten Anteil an den Erträgen aus dem Verkehr.

⁴ Der Bundesrat legt die Grundsätze für die Bemessung fest und regelt die Veröffentlichung. Bei der Festlegung dieser Grundsätze sorgt der Bundesrat dafür, dass auf vergleichbaren Strecken gleich hohe Trassenpreise festgelegt und die Bahnkapazitäten optimal ausgenützt werden.

6.1.1 Grundsatz des Trassenpreises (Art. 18 NZV):

¹ Das Entgelt nach Artikel 9b EBG (Trassenpreis) setzt sich zusammen aus dem Preis für die Grundleistungen und den Preisen für Zusatzleistungen.

² Der Preis für die Grundleistungen setzt sich zusammen aus:

- a. dem Basispreis;
- b. dem Deckungsbeitrag;
- c. dem Strompreis

³ Der Trassenpreis für eine Strecke ist immer nach den gleichen Ansätzen diskriminierungsfrei festzulegen.

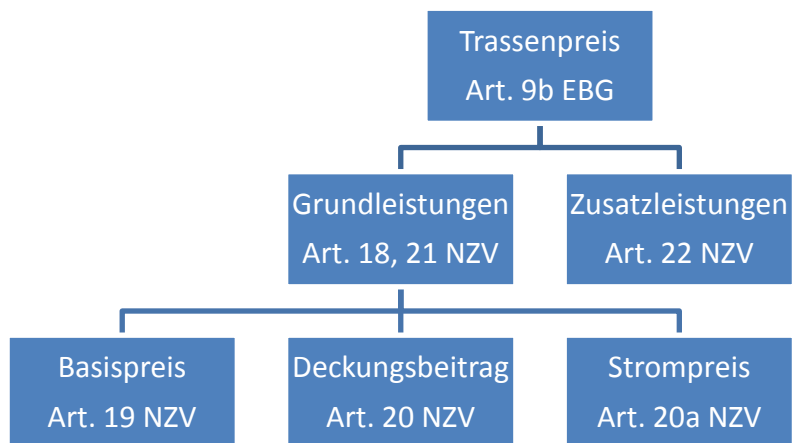


Abbildung 3 – Grundsatz des Trassenpreises

6.1.2 Grundleistungen

6.1.2.1 Basispreis (Art. 19 NZV)

¹ Der Basispreis für alle Verkehrsarten deckt die Normgrenzkosten unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Infrastrukturkosten im Netz, der Nachfrage sowie der Umweltbelastung der Fahrzeuge.

² Das BAV bestimmt den Basispreis pro Streckenkategorie aufgrund der Angaben der Infrastrukturbetreiberinnen und teilt diesen auf nach der Kostenverursachung:

- a. pro Zugskilometer;
- b. pro Bruttotonnenkilometer.

³ Der Basispreis wird differenziert durch:

- a. einen nachfragebezogenen Preisfaktor pro Trasse;
- b. einen qualitätsbezogenen Preisfaktor pro Trasse;
- c. einen nachfragebezogenen Haltezuschlag;
- d. qualitätsbezogene Zuschläge und Rabatte für die Umweltbelastung der Fahrzeuge;
- e. einen Rabatt für Fahrten auf Strecken mit dem Zugsicherungssystem ETCS.

6.1.2.2 Deckungsbeitrag (Art. 20 NZV)

¹ Der Deckungsbeitrag im nicht konzessionierten Personenverkehr beträgt 0,0027 Franken pro Angebotskilometer, ausgenommen bei Leerfahrten.

^{1bis} Der Deckungsbeitrag im konzessionierten Personenverkehr berechnet sich nach dem Verkehrserlös. Dieser umfasst die Erträge aus dem Verkauf von Fahrausweisen, Reservationen, Zuschlägen und der Beförderung von Reisegepäck.

² Der Deckungsbeitrag im konzessionierten Personenverkehr wird von der Konzessionsbehörde wie folgt festgelegt:

- a. für bestellte Verkehre jeweils 18 Monate vor Beginn des Fahrplanjahres nach Anhörung der betroffenen Infrastrukturbetreiberinnen, Netzbenutzerinnen und Besteller;
- b. für die anderen Verkehre bei der Konzessionserteilung aufgrund des Gesuchs und des Antrages der betroffenen Infrastrukturbetreiberinnen; wird die Konzession für mehr als fünf Jahre erteilt, ist eine periodische Überprüfung und Neufestlegung des Deckungsbeitrages vorzusehen“

³ Die Deckungsbeiträge im konzessionierten Personenverkehr sind zu publizieren.

⁴ Im Güterverkehr wird unter Vorbehalt von Absatz 5 kein Deckungsbeitrag erhoben.

⁵ Wird der Deckungsbeitrag im Rahmen eines Bietverfahrens nach Artikel 12 Absatz 1 festgelegt, so ist dieser Beitrag geschuldet.

6.1.2.3 Strompreis (Art. 20a NZV)

¹ Das BAV legt den Strompreis aufgrund der Angaben der Infrastrukturbetreiberinnen so fest, dass insgesamt keine ungedeckten Kosten entstehen.

² Der Strompreis wird in der Hauptverkehrszeit um 20% erhöht und von 22 bis 6 Uhr um 40% gesenkt.

³ Verzichten die Netzbenutzerinnen auf die Installation und Eichung von Messeinrichtungen für den Stromverbrauch auf den Fahrzeugen, so können die Infrastrukturbetreiberinnen anhand von Beispielmessungen Ansätze für jede Zugskategorie festlegen. Dabei müssen sie den Stromverbrauch für Komforteinrichtungen und die Energieeffizienz der Fahrzeuge berücksichtigen.

6.1.2.4 Lärmbonus (Art. 19b NZV)

¹ Die Netzbenutzerin hat für Fahrten von Fahrzeugen des Güterverkehrs, die über Scheibenbremsen, Trommelbremsen oder Verbundstoff-Bremsklötze verfügen, auf Gesuch hin Anspruch auf einen Lärmbonus von:

- a. 1 Rappen pro Achskilometer für Fahrzeuge, deren Raddurchmesser weniger als 50 Zentimeter beträgt;
- b. 2 Rappen pro Achskilometer für Fahrzeuge, die mit Verbundstoff-Bremsklötzen oder Trommelbremsen ausgerüstet sind und deren Raddurchmesser 50 Zentimeter oder mehr beträgt;
- c. 3 Rappen pro Achskilometer für Fahrzeuge, die mit Scheibenbremsen ausgerüstet sind und deren Raddurchmesser 50 Zentimeter oder mehr beträgt.

² Für Fahrzeuge mit anderen oder kombinierten Bremssystemen legt das BAV im Einzelfall die Kategorie fest. Es berücksichtigt dabei den Zulassungswert und die Betriebswerte.

³ Die Gesuche sind jeweils für ein Kalenderjahr zu stellen und spätestens Ende Juni des Folgejahres beim BAV einzureichen. Sie müssen enthalten:

- a. eine Liste der Fahrzeuge, für die der Lärmbonus beantragt wird;
- b. Angaben zur Bremsausrüstung und zum Raddurchmesser dieser Fahrzeuge;
- c. die Laufleistung dieser Fahrzeuge in Achskilometern;
- d. weitere vom BAV verlangte Angaben, die für die Beurteilung des Gesuchs erforderlich sind.

⁴ Die vom BAV bewilligten Gesuche sind den betroffenen Infrastrukturbetreiberinnen vorzulegen.

⁵ Der Lärmbonus ist von den Infrastrukturbetreiberinnen zu erstatten.

6.1.3 Zusatzleistungen (Art. 22 NZV)

¹ Die Infrastrukturbetreiberin legt die Preise für folgende Zusatzleistungen, soweit diese mit der vorhandenen Infrastruktur und dem verfügbaren Personal angeboten werden, diskriminierungsfrei fest und publiziert sie (Art. 10):

- a. Freihaltung von Trassen für fakultativ verkehrende Züge;
- b. Gleisbelegung bei einer von der Netzbenutzerin verlangten, durch den Systemverkehr nicht bedingten Wartezeit;
- c. Abstellen von Zugkompositionen;
- d. Rangierfahrstrassen;
- e. stationäre Versorgung von Reisezügen mit Wasser und Strom, Entsorgung von Abfällen, Fäkalien und Gebrauchtwasser;
- f. Benutzung von Verladegleis und Verladeanlagen;
- g. Rangieren in Rangierbahnhöfen;
- h. Offenhaltung einer Strecke ausserhalb der üblichen Betriebszeiten;
- i.² Rangierdienstleistungen, soweit sie nicht in Rangierbahnhöfen erbracht werden.
- j. zusätzliche Leistungen für die Information der Kundschaft
- k. Arbeitshilfen für Zugbegleiter und –begleiterinnen des Fernverkehrs zur Verbesserung der Betriebsabwicklung, insbesondere Videoüberwachung der Perronkanten.

² Die Preise nach Absatz 1 Buchstaben a–c und f sind als Knappheitspreise in Funktion von Nachfrage und Anlagewert standortabhängig zu bilden. Die übrigen Preise sind sinngemäss nach den Grundsätzen von Artikel 19 festzulegen. Zusätzlich können Kapital- und Abschreibungskosten von Anlagen, die hauptsächlich den Zusatzleistungen dienen, anteilmässig geltend gemacht werden.

³ Leistungen nach Absatz 1 Buchstabe i können von der Netzbenutzerin zu frei aushandelbaren Preisen auch bei anderen Unternehmen als der Infrastrukturbetreiberin zugekauft werden. In diesem Fall gelten sie als Serviceleistungen (Art. 23).⁴

Die Preise für Zusatzleistungen sind im jeweils gültigen [Leistungskatalog](#) ersichtlich.

6.1.4 Serviceleistungen

SOB Infrastruktur bietet im Rahmen der zur Verfügung stehenden Möglichkeiten verschiedene Serviceleistungen an (gem. NZV Art. 23). Weitere Auskünfte über die angebotenen Leistungen und Konditionen erhalten Sie bei der unter Ziffer 1.8.1.1 erwähnten Stelle.

6.2 Abrechnung

Die Abrechnung erfolgt durch den gemeinsamen Trassenverkauf SBB/BLS mit dem System I-Prix. Die Zuordnung der Leistungen erfolgt aufgrund des Debitorencodes.

6.2.1 Debitorencode

Wie bereits unter Ziffer 2.3.2.1 erwähnt, dient der Debitorencode in erster Linie der Identifikation des EVU sowie als Instrument zur Einnahmensicherungen (Verrechnung der Grund-, Zusatz- und Serviceleistungen)

Zusätzlich zu den bereits im Dokument erwähnten Bedingungen bezüglich des Debitorencodes, müssen u.a. die nachfolgenden Vorgehensregeln eingehalten werden:

- bei jeder Trassenbestellung muss ein gültiger Debitorencode gemeldet werden
- eine Trasse (Zugnummer) darf für den ganzen Zuglauf nur mit einem Debitorencode bestellt werden.

6.2.2 Datenlieferung

6.2.2.1 Personenverkehr

Die zwischen EVU und Infrastruktur SOB definierten Zugdaten der Personenzüge sowie aller Lokzüge (Personen- und Güterverkehr) sind der SOB Infrastruktur vor Abfahrt des Zuges zu liefern. Für die Übermittlung der Daten stehen der EVU folgende unentgeltlichen Möglichkeiten offen:

- Datenlieferung über eine elektronische Schnittstelle mittels definierter Meldungen (XML) in Absprache mit der Infrastruktur. Die Aufwände der SOB Infrastruktur oder Dritten für die Entwicklung neuer Schnittstellen gehen zu Lasten der EVU.
- Erfassung der Daten direkt über Internet. Die Kommunikationskosten für die Internetverbindung sind durch die EVU zu tragen.

Die EVU hat die Daten wie folgt an die Infrastruktur zu übermitteln:

1. Lieferung der Jahresdaten spätestens eine Woche nach der provisorischen Trassenzuteilung
2. Nachlieferung der Jahresdaten (Updates oder Varianten) in einem definierten Zeitintervall
3. Gesamte Lieferung von Tagesdaten
4. Updates der gelieferten Tagesdaten sofort und fortlaufend nach jeder geplanten Änderung

Der gesamte Datenumfang wird mit der EVU anlässlich der Schnittstellenrealisierung bzw. für die elektronische Lieferung definiert.

Die Systemverantwortlichen der Infrastruktur Informatik der SBB stehen bei allfälligen Fragen, Problemen und Bestellungen für Zugriffsberechtigungen für die Nutzung der Applikation gerne zur Verfügung.

Infrastruktur SBB
Informatik
Haslerstrasse 30, BN 124
CH- 3000 Bern 65

Tel: +41 (0) 51 222 25 48
Fax: +41 (0) 51 222 24 68
E-Mail: kompoevu@sbb.ch

Umfasst die Leistung der SOB nebst der Trasse auch Zusatz- und Serviceleistungen, sind allenfalls weitere Angaben zu liefern. Allfällige Anpassungen in den betriebsnotwendigen Daten auf-

grund gesetzlicher Vorgaben bleiben vorbehalten. Im Besonderen sind die «Technical Specification for Interoperability - Telematic Applications for Passenger Services» (TSI-TAP) zu beachten.

6.2.2.2 Güterverkehr

Die zwischen EVU und Infrastruktur definierten Zugdaten sind vor Abfahrt oder Grenzeintritt des Zuges in das Cargo-Informationssystem CIS der SBB Infrastruktur zu liefern. Für die Übermittlung der Daten stehen der EVU folgende unentgeltliche Möglichkeiten offen:

- Erfassung der Daten direkt in das CIS-Infrastruktur über Internet/Citrix-Emulation ausschliesslich in die Applikation «Zugkontrolle». Die Kommunikationskosten für die Internetverbindung sind durch die EVU zu tragen.
- Datenlieferung über eine definierte elektronische Meldung.(z.Zt. EDIFACT)

Die weitergehende Nutzung von CIS-Infra über Internet/Citrix-Emulation, insbesondere die integrale Nutzung der CIS-Infra-Applikationen (Wagenlokalisierung, Zugkontrolle, Bremsrechnung, Zuglisten, Transportdatenerfassung etc.), GREM (Grenzmeldungen = internationaler Datenaustausch), ProSurf (Zugverkehrsdaten der Produktion), sowie AHA (CIS-Auswertungen) wird kostenpflichtig angeboten. Sie wird auf Anfrage als Serviceleistung separat vereinbart.

Der Datenaustausch über eine andere Schnittstelle kann auf Wunsch der EVU vereinbart werden. Die Aufwände der SBB Infrastruktur für die Entwicklung neuer Schnittstellen gehen zu Lasten der EVU.

Ist infolge einer Störung bei der EVU oder Internet die elektronische Übermittlung nicht möglich oder stehen die SBB-Systeme nicht zur Verfügung, müssen die betriebsnotwendigen Daten an die bezeichnete Stelle (Betriebszentrale Herisau, Adresse siehe Ziffer 1.8.1.4) per Fax übermittelt werden. Eine entsprechende Musterliste (Vordruck) kann bei den Systemverantwortlichen bezogen werden. Die betriebsnotwendigen Daten müssen nach dem Unterbruch durch die EVU in den oben genannten Systemen nacherfasst, bzw. übermittelt werden.

Die Systemverantwortlichen stehen bei allfälligen Fragen, Problemen und Bestellungen für Zugriffsberechtigungen für die Nutzung der CIS-Infra-Applikation gerne zur Verfügung.

Infrastruktur SBB
UE-IT-PT
Haslerstrasse 30, BN 124
CH 3000 Bern 65

Tel: 41 (0) 51 220 22 77
Fax: 41 (0) 51 220 20 09
E-Mail: xbf039@sbb.ch

Elektronisch zu übermittelnde betriebsnotwendige Daten des Zuges:

- Eisenbahnverkehrsunternehmen (Debitorencode)
- Zugnummer
- Abgangsdatum
- Abgangsbahnhofcode (inkl. UIC-Landcode) des Zuges
- Bestimmungsbahnhofcode (inkl. UIC-Landcode) des Zuges
- ggf. UIC-Grenzeintrittscode und fahrplanmässiges Grenzübertrittsdatum
- ggf: Sonderübernahme- bzw. Sonderübergabebahnhof des Wagens
- Art der Meldung
- Triebfahrzeuge über den ganzen Zuglauf: Code bzw. Nummer, Standort im Zug, Eigen- und Bremsgewichte, Kennung «thermisch» oder «elektrisch», Vmax der Traktion
- Zug- und Bremsreihe
- Höchstgeschwindigkeit des Zuges

- Wagennummer bzw. im kombinierten Verkehr zusätzlich die Nummer der Ladeeinheit
- Sendungsidentifikationsnummer der Sendung(en)
- Debitorencode Sendung bzw. RICS-EVU-Code für die übergebenden bzw. übernehmende Bahn/Beförderer
- Landcode des Versandbahnhofes des Wagens/der Sendung
- Versandbahnhofcode des Wagens/der Sendung
- Ladestelle (wenn Versandbahnhof in der Schweiz)
- Landcode des Bestimmungsbahnhofes des Wagens/der Sendung
- Empfangsbahnhofcode des Wagens/der Sendung
- Entladestelle (wenn Empfangsbahnhof in der Schweiz)
- Richtpunktcode (des Bestimmungsbahnhofes im Ausland)
- Im grenzüberschreitenden Verkehr mindestens den UIC-Grenzeintritts- und/oder Grenzaustrittscode (UIC-Leitwege) der Wagen in/aus der Schweiz
- Reihungsnummer des Wagens im Zug
- Reihungsgruppe im Zug
- Anzahl Achsen des Wagens
- Tara des Wagens
- Länge über Puffer
- Handbremsartcode und Gewicht
- Bremsart, -status und Bremsausrüstung des Wagens
- Brems- und Umstellgewichte
- Allf. Besonderheit der Bremse
- Anzahl Bremsseinheiten des Wagens
- Lastgrenzraster
- Vereinbarungsraster
- Vmax des Wagens (ladungs-, bau- und schadensbedingt)
- Gewicht der Ladung
- Allfällige Mängel auf Zettel und Schäden
- Datum der letzten Revision und Toleranzfrist
- ggf. Datum der letzten Sonderuntersuchung und Untersuchungsfrist
- evtl. Code für Beförderungsbeschränkung der Ladung / Schaden / Bau
- Form, Art, Gefahr (FAG)

Für jeden Wagen mit Gefahrgut sowie im kombinierten Verkehr für jede Ladeeinheit, die Gefahrgut enthält, müssen folgende Zusatzangaben gemeldet werden:

- Gefahrunummer
- Stoffnummer
- RID-Klasse
- Verpackungsgruppe
- Form, Art, Gefahr (FAG)

Für aussergewöhnliche Transporte sind die folgenden Zusatzangaben zu übermitteln:

- Beförderungsbeschränkung der Ladung
- Form, Art, Gefahr (FAG)
- Bewilligungsnummer der aussergewöhnlichen Sendung

Auf demjenigen Bahnhof, ab dem ein Güterzug ohne Last verkehrt, ist zwingend eine Vakatumeldung im CIS-Infra zu erstellen. Unterbleibt die Vakatumeldung, wird der Defaultwert der entsprechenden Zuggattung verrechnet. Die Änderung eines Güterzuges (mit oder ohne Last) in einen Lokzug erfordert eine Ab- und Neubestellung (vgl. Ziffer 4.2.6).

Umfasst die Leistung der SOB nebst der Trasse auch Zusatz- und Serviceleistungen, sind allenfalls weitere Angaben zu liefern.

Allfällige Anpassungen in den betriebsnotwendigen Angaben, oder auch Lieferung für weitere Daten aufgrund gesetzlicher Vorgaben bleiben vorbehalten. Im Besonderen sind die Vorgaben des Zollgesetzes vom 18. März 2005 (ZG; SR 631.0) und die Zollverordnung, Art 125, vom 1. November 2006 (ZV; SR 631.01) sowie die «Technical Specification for Interoperability - Telematic Applications for Freight» (TSI-TAF) zu beachten.

6.3 Rechnungsstellung

6.3.1 Grundsatz (Ziffer 12.2 AGB-ISB)

Die Rechnungsstellung durch die ISB erfolgt monatlich in Schweizerfranken (CHF). Fällige Zahlungen leistet die EVU innert 30 Tagen ab Rechnungsdatum. Beanstandungen der Rechnungen müssen spätestens 45 Tage nach Rechnungsstellung beim Rechnungsabsender eintreffen.

Allfällige Gegenforderungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen gegenüber der SOB dürfen nicht bei der Rechnung in Abzug gebracht werden.

6.4 Preise

Die gültigen Preise sind im [Leistungskatalog](#) der Infrastruktur SOB aufgeführt.

6.5 Änderungen der Preise und Gebühren

Änderungen der gesetzlich festgelegten Leistungen und Preise bleiben vorbehalten. Rechtsänderungen, welche nach der Publikation des vorliegenden Network Statements in Kraft treten und im Widerspruch mit Regelungen des anwendbaren Network Statements stehen, werden als redaktionelle Änderungen nachgeführt.

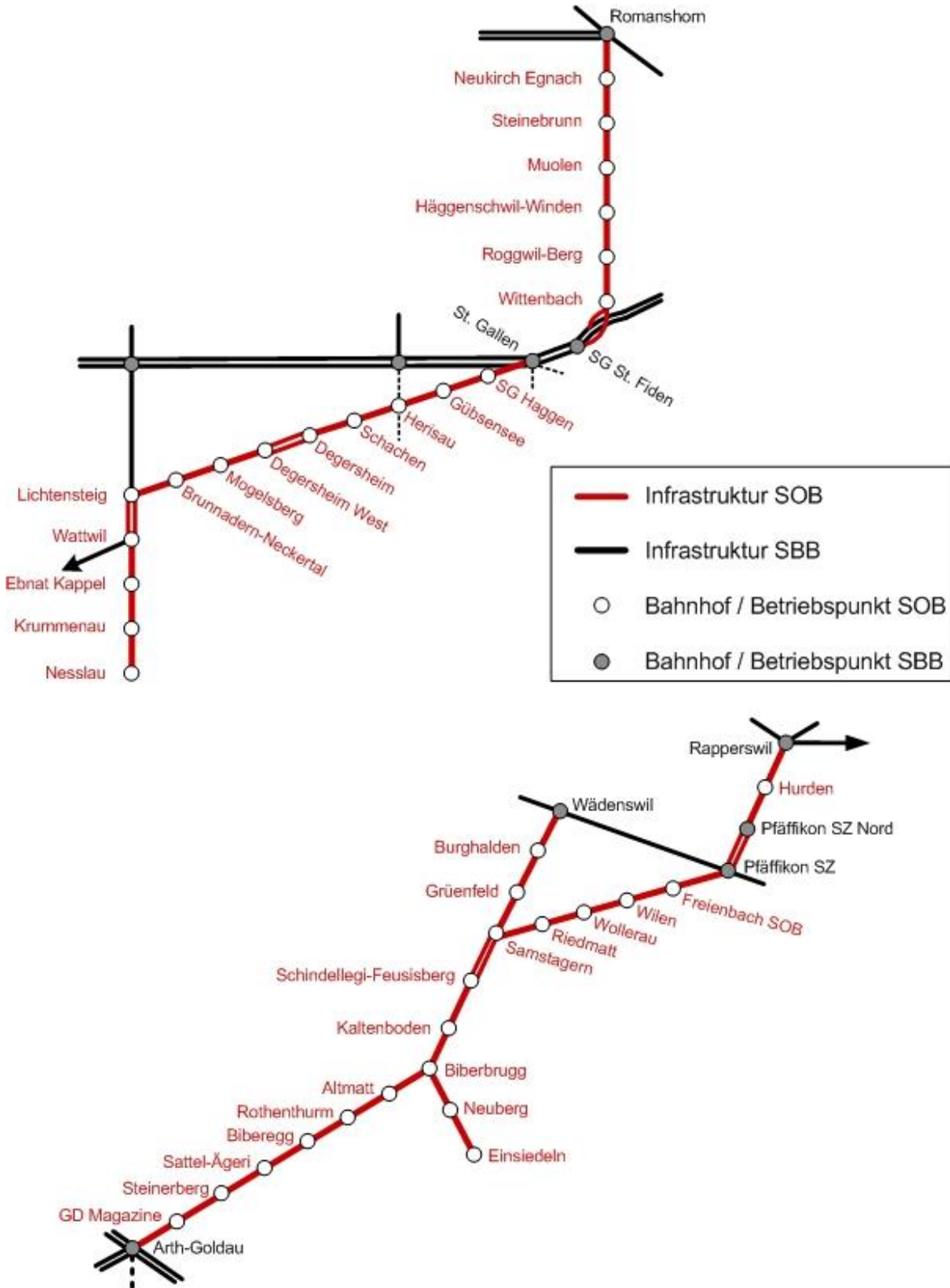
6.6 Vereinbarungen zur Rechnungsstellung

Gemäss Ziffer 12 der AGB-ISB werden Rechnungen in Schweizer Franken (CHF) berechnet und ausgestellt.

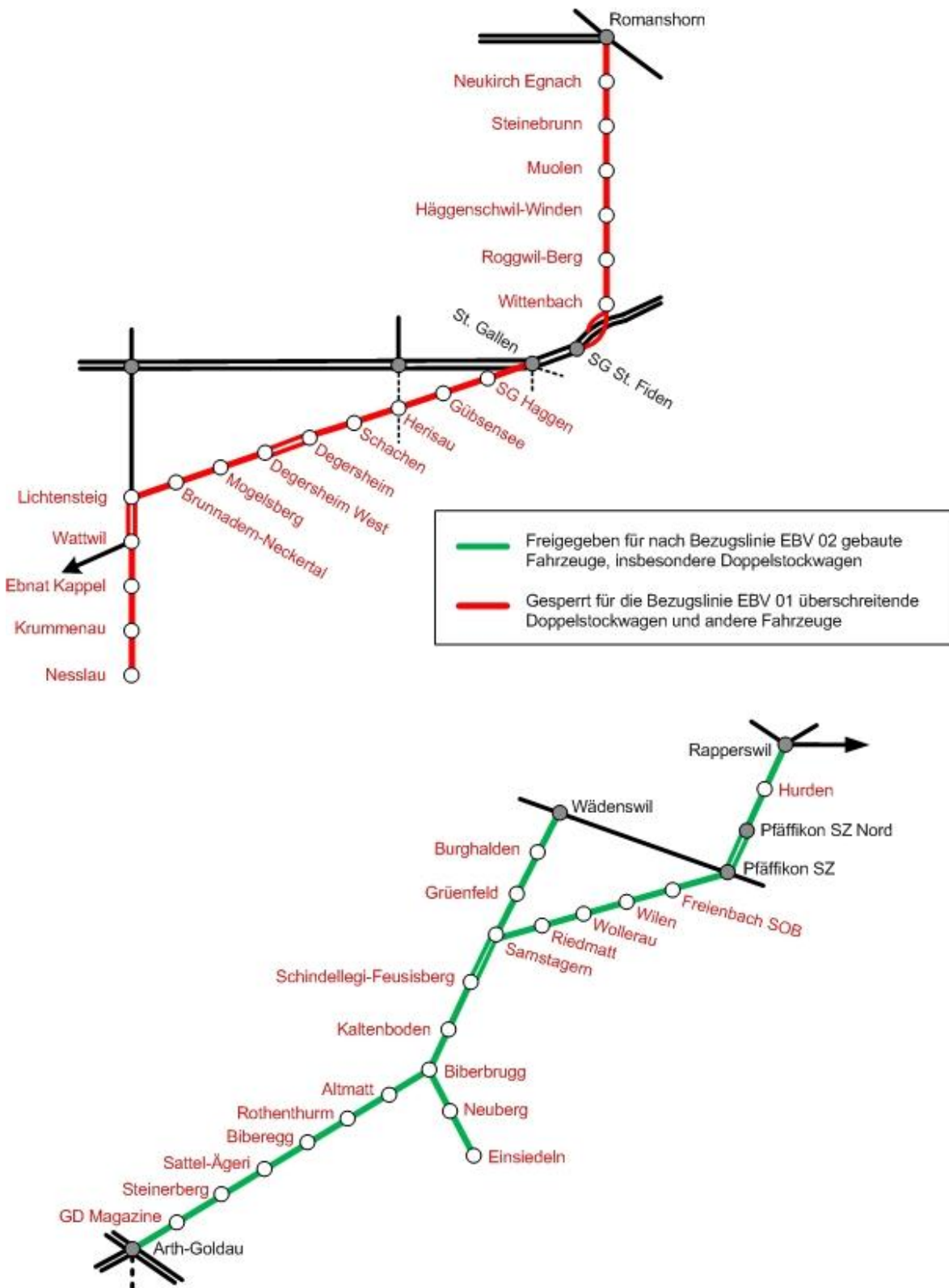
7 ANHÄNGE

Anhang 1 Netzkarten SOB

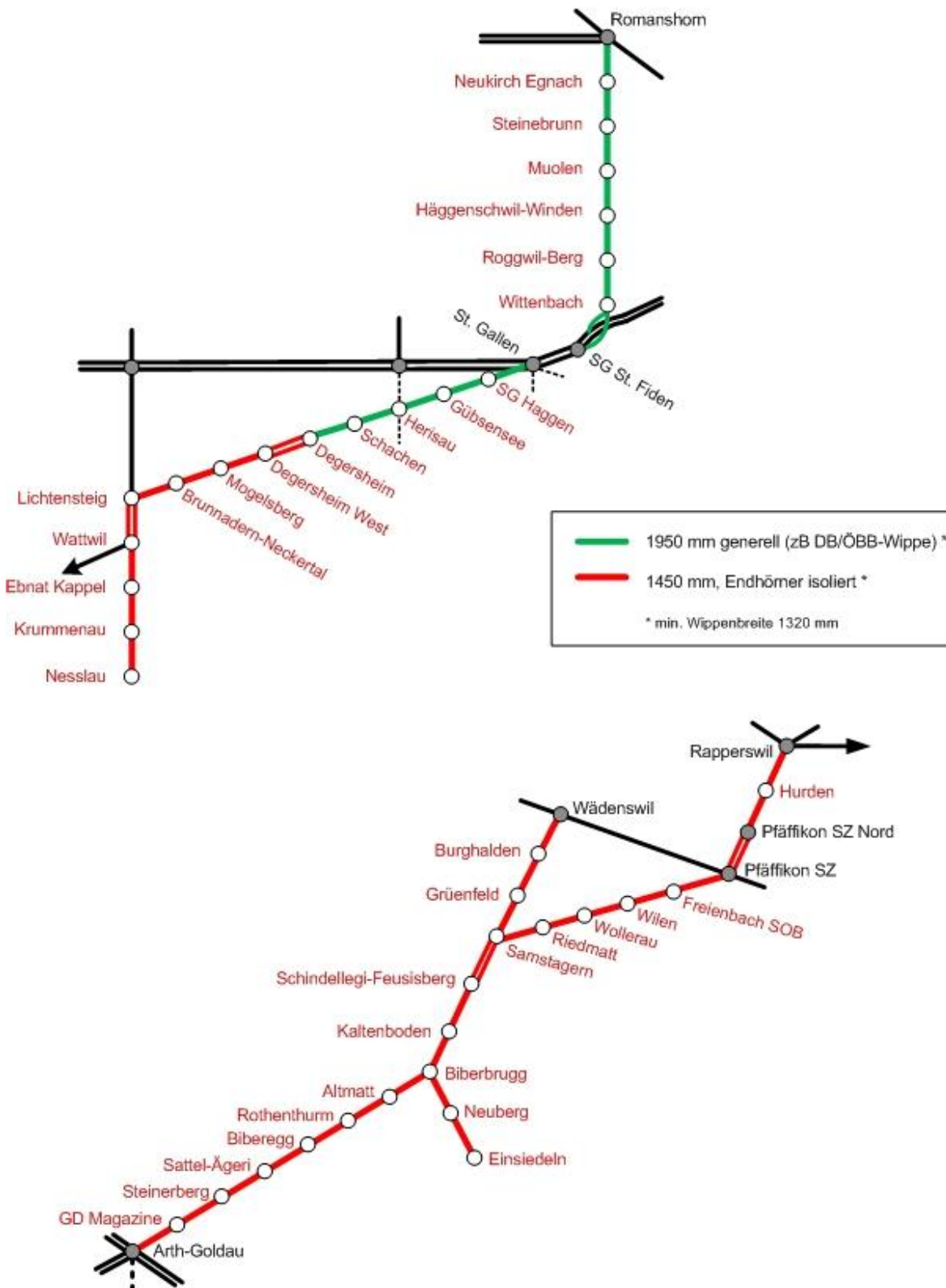
Anhang 1.1 Übersicht SOB-Netz



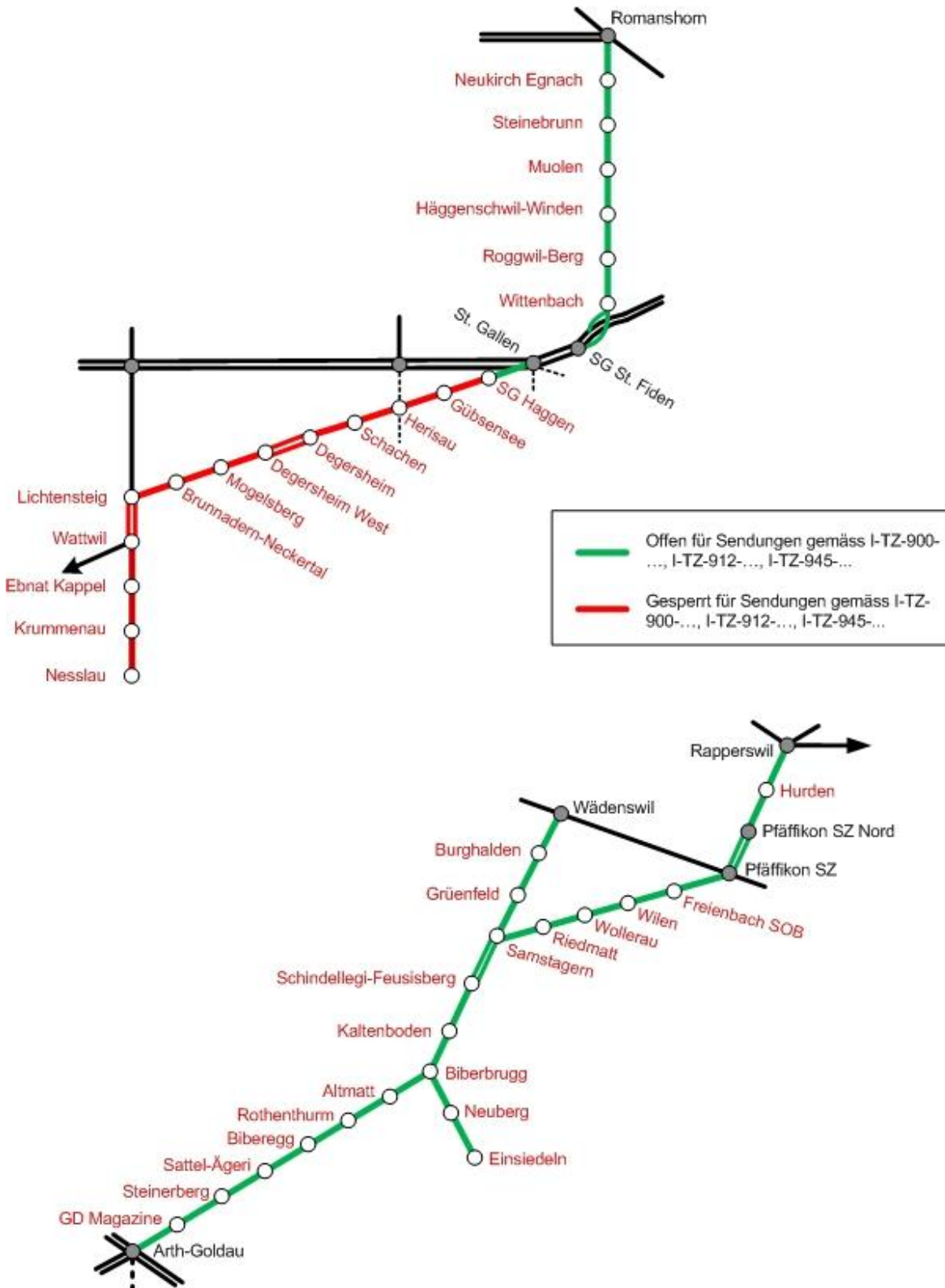
Anhang 1.2 Verkehren von Doppelstockwagen



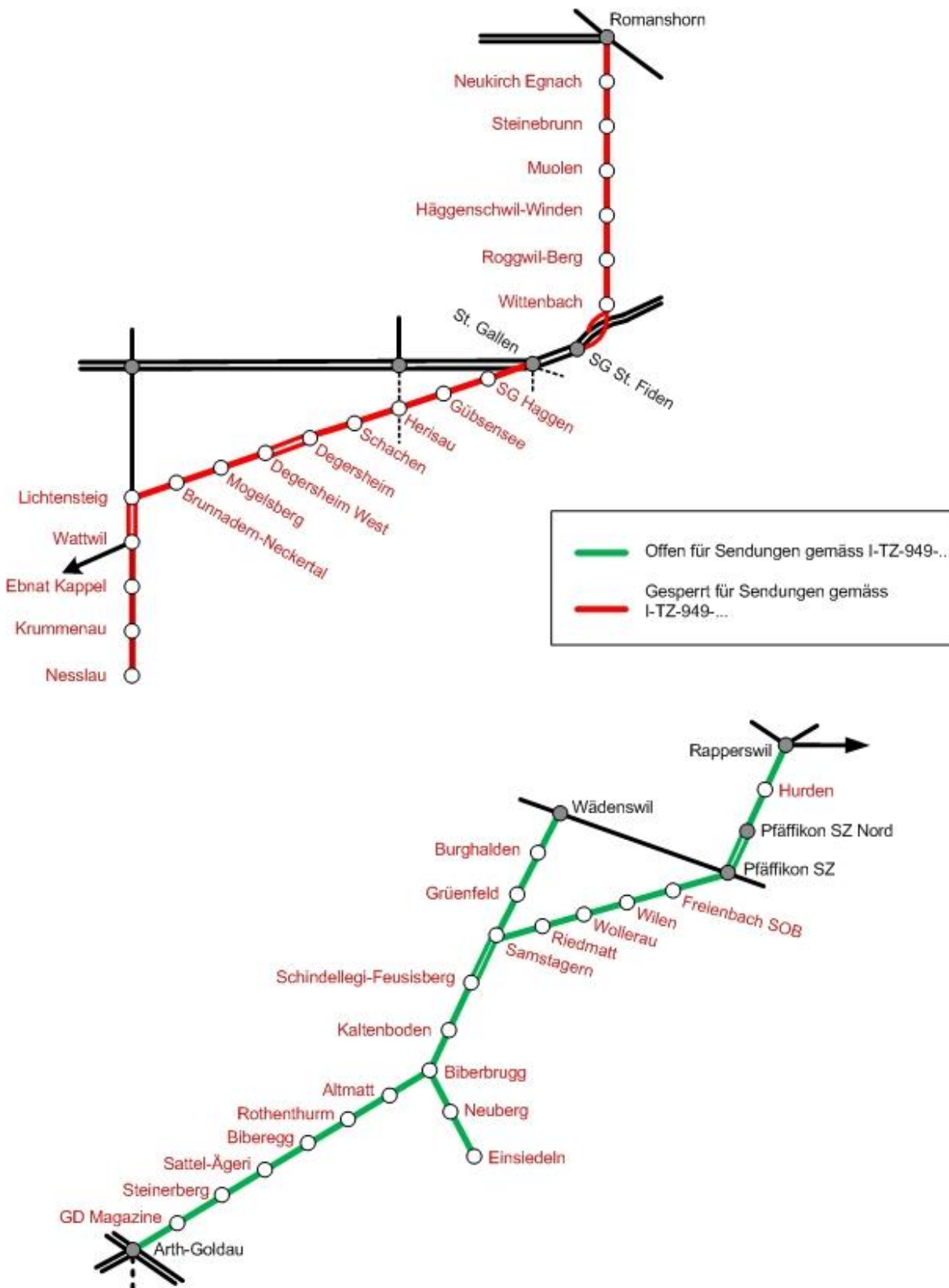
Anhang 1.3 Stromabnehmer



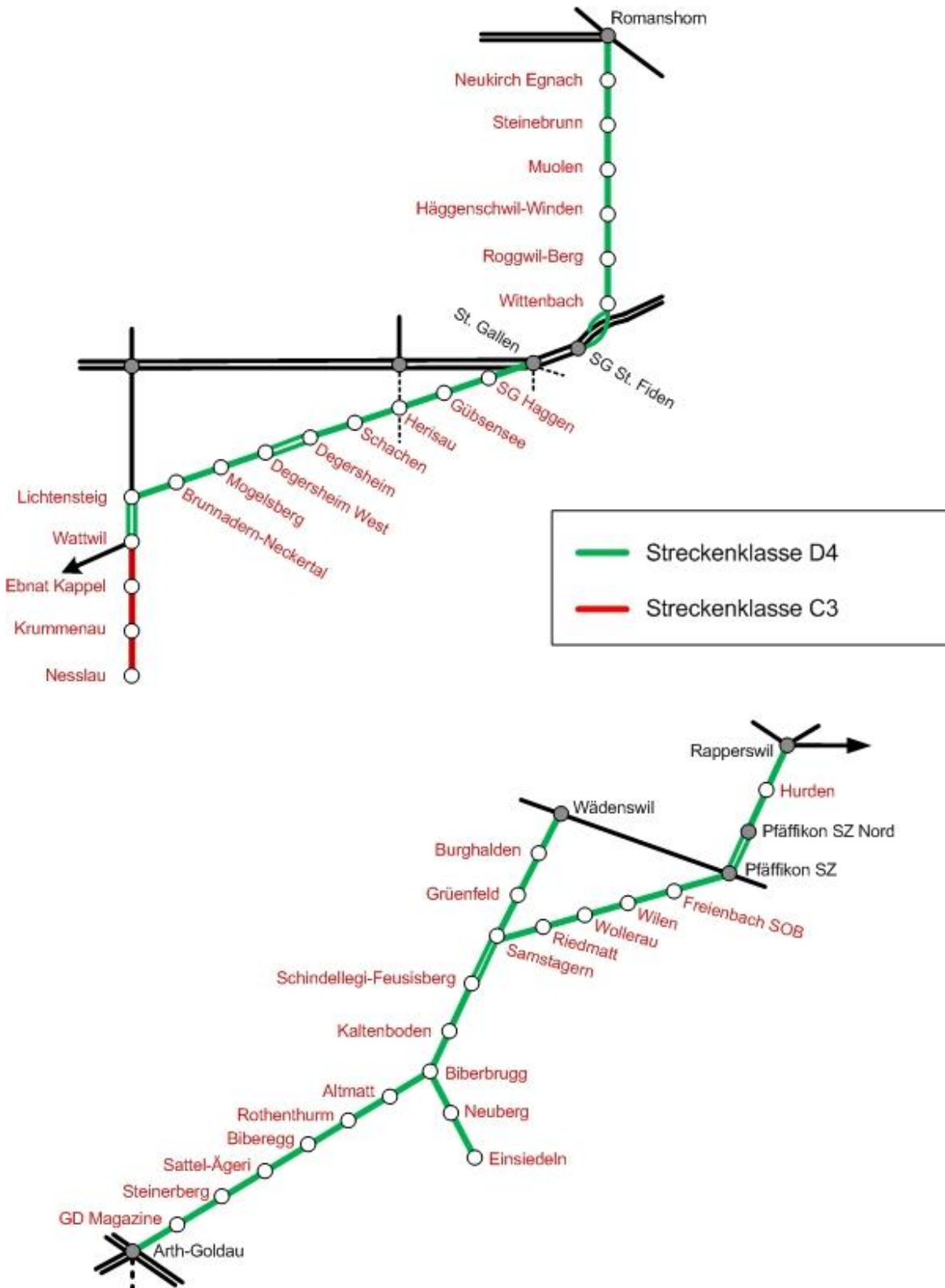
Anhang 1.4 Sendungen mit Lademassüberschreitung I-TZ-900-...



Anhang 1.5 Sendungen mit Lademassüberschreitung I-TZ-949-...



Anhang 1.6 Streckenklassen



Anhang 2 Streckendatenbank und Steigungstabellen

Anhang 2.1 Streckendatenbank

Betriebspunkt	Abkürzung	Bemerkung	Name der ISB	Gleis	Perronlänge [m]	Nutzlänge [m]	Perronhöhe [cm]	Bemerkungen
Neukirch-Egnach	NK		SOB	2	147		20	
				3	176		30	
Steinebrunn	STB	Haltestelle	SOB	1	154		30	
Muolen	MUO		SOB	2	148	242	20	
				3	176	279	30	
Hägenschwil-Winden	HAEW		SOB	2	166	245	55	
				3	166	264	55	
Roggwil-Berg	ROBG		SOB	2	146		20	
				3	168		30	
Wittenbach	WIT		SOB	2	209	300	55	
				3	209	267	55	
St.Gallen Haggen	SGHA		SOB	3	220		30	
				4	220		30	
Gübsensee	GUEB		SOB	1	120		30	
				2	120		30	
Herisau	HE		SOB	1	299	279	55	
				2	245	282	55	
				3	291	359	55	
Schachen (Herisau)	SCH		SOB	2	94		20	
				3	154		30	
Degersheim	DG		SOB	2	221		30	
				3	218		30	
Degersheim West	DGWE	Betriebspunkt	SOB					
Mogelsberg	MOG		SOB	2	100	258	20	
				3	171	290	30	
Brunnadern-Neckertal	BRN		SOB	2	110		20	Hilfstritt Gleis 2
				3	170		30	
Lichtensteig	LSG		SOB	1	170		55	
				2	170	143	55	
				3				
Wattwil	WA		SOB	1	170	170	55	
				2	270	270	55	
				3	270	270	55	
				4	270	270	55	
				5	270	270	55	
Ebnet-Kappel	EK		SOB	2	120		20	
				3	143		23	Hilfstritt Gleis 3
Krummenau	KRU	Haltestelle	SOB	3	185		30	
Nesslau	NL		SOB	1	170		55	
				2	170		55	

Betriebspunkt	Abkürzung	Bemerkung	Name der ISB	Gleis	Perronlänge [m]	Nutzlänge [m]	Perronhöhe [cm]	Bemerkungen
Freienbach SOB	FRBS		SOB	1	129		33	
				2	130		32	
Wilen	WILN	Haltestelle	SOB		110		22	Hilfstritte
Wollerau	WOL		SOB	2	252		36	
				3	247		38	
Riedmatt	RDM	Haltestelle	SOB		121		44	
Samstagern	SAM		SOB	1	125		36	
				2	249		35	
				3	250		32	
				4	113		35	
Schindellegi-Feusisberg	SCHI		SOB	2	201		44	
				3	201		48	
Kaltenboden	KABO	Betriebspunkt	SOB					Anschlussgleis
Biberbrugg	BIB		SOB	2	150		55	70m auf Höhe P35 125m auf Höhe P35 125m auf Höhe P35
				3	275		55	
				4	275		55	
				5	150		55	
Altmatt	AT		SOB	1	96		0	Hilfstritt
				2	127		30	
Rothenthurm	RTT		SOB	2	185		51	
				3	185		50	
Biberegg	BIGG	Haltestelle	SOB		120		37	
Sattel-Aegeri	SAT		SOB	2	75		39	
				3	170		38	
Steinerberg	STBG		SOB	2	90		33	
				3	147		32	
Magazine	MAGZ	Betriebspunkt	SOB					Anschlussgleis
Burghalden	BGH		SOB	1	205		43	
				2	120		46	
Grünfeld	GRF	Haltestelle	SOB		98		55	
Neuberg	NBG	Kreuzungsstation	SOB					
Einsiedeln	EIS		SOB	3	91	91	24	
				4	238	238	48	
				5	238	238	44	
				6	261	261	36	
				7	291	291	39	

Anhang 2.2 Steigungstabellen

Streckenabschnitt Romanshorn – Wattwil – Romanshorn	Steigung in ‰
Romanshorn – Wittenbach	18
Wittenbach – St.Gallen	14
St.Gallen – SG Haggen	6
SG Haggen – Degersheim	18
Degersheim – Wattwil	4
Wattwil – Brunnadern-N.	10
Brunnadern-N. – Degersheim	18
Degersheim – Romanshorn	0

Streckenabschnitt Wattwil – Nesslau – Wattwil	Steigung in ‰
Wattwil – Ebnat-Kappel	6
Ebnat-Kappel – Nesslau	24
Nesslau – Wattwil	0

Streckenabschnitt Wädenswil – Einsiedeln – Wädenswil	Steigung in ‰
Wädenswil – Biberbrugg	50
Biberbrugg – Einsiedeln	12
Einsiedeln – Biberbrugg	0
Biberbrugg – Wädenswil	3

Streckenabschnitt Rapperswil – Arth-Goldau – Rapperswil	Steigung in ‰
Rapperswil – Pfäffikon SZ	10
Pfäffikon SZ – Altmatt	50
Altmatt – Arth-Goldau	16
Arth-Goldau – Eidg. Magazine	40
Eidg. Magazine – Rothenthurm	50
Rothenthurm – Pfäffikon SZ	10
Pfäffikon SZ – Rapperswil	7

Anhang 3 [Allgemeine Geschäftsbedingungen für die Benützung der Eisenbahninfrastruktur](#)

Anhang 4 [Mustervertrag Netzzugangsvereinbarung](#)