

# Trassenvergabeprozess Jahresfahrplan 2022: Generelle Anwendungserläuterungen

Stand: 05.02.2021

## INHALTSVERZEICHNIS

1. Zweck.....	2
2. Erforderliche Angaben für die Trassenanträge und -bestellungen (Network Statement Kap. 4.2.7) .....	2
3. Regeln für die Änderungen von Trassen durch Antragsteller nach der Zuteilung (Network Statement Kap. 4.8.1).....	3
4. Koordinierungsverfahren (Network Statement Kap. 4.5.4) .....	4
4.1 Vorgehen bei vermuteten Mehrfachbestellungen für gleichen Transportauftrag (Network Statement Kap. 4.5.4.2) .....	4
4.2 Ablauf der Konfliktlösungsverhandlungen (Network Statement Kap. 4.5.4.3) .....	6
4.3 Übernahme von via Korridor-OneStopShop eingegangenen Anträgen für vorkonstruierte Korridor-Katalogtrassen (betrifft den Güterverkehr) .....	7
4.4 Baustellenbedingte Einschränkungen auf den Transitachsen (betrifft den Güterverkehr) .....	7
4.5 Konflikte ausserhalb der Nord-Süd-Achsen .....	8
5. Rangfolgekriterien bei nicht einvernehmlich lösbaren Konflikten (Network Statement Kap. 4.5.5).....	8
5.1 Konfliktlösung in der Trassenvergabe auf Basis des Netznutzungsplans (NNP) (Network Statement Kap: 4.5.5.1) .....	8
5.2 Prioritätenordnung (Network Statement Kap. 4.5.5.2) .....	9
5.3 Bietverfahren (Network Statement Kap. 4.5.5.3).....	12
6. Bestellkonflikte von Zusatzleistungen (Network Statement Kap. 4.5.4.4).....	13
6.1 Detailregelung Standzeitenkonflikte im Güterverkehr (Network Statement Kap. 4.5.5.4) .....	14
6.2 Detailregelung Konfliktlösung für Triebfahrzeugabstellungen (Network Statement Kap. 4.5.5.4).....	16
7. Überlastete Strecken (Network Statement Kap. 4.6).....	18
8. Beauftragung eines EVU mit der Durchführung des Eisenbahngüterverkehrs (Network Statement Kap. 4.1.3).....	18

## 1. Zweck

Das vorliegende Dokument erläutert die Anwendung der im Kapitel 4 „Kapazitätszuweisung“ der Network Statements von SBB Infrastruktur, BLS Netz sowie SOB Infrastruktur für den Jahresfahrplan 2022 enthaltenen Bestimmungen. Das Kapitel 4 sowie weitere durch die Trassenvergabestelle (TVS) verantwortete Abschnitte werden von dieser verfasst. Die einzelnen Erläuterungen ersetzen nicht die Bestimmungen des Network Statements, sondern vertiefen gewisse Begriffe und Prozessabläufe.

Die Erläuterungen und Beispiele im vorliegenden Dokument behandeln Themen für den nationalen Trassenvergabeprozess. Für die Bestellung und Zuteilung von Korridor-Katalogtrassen im grenzüberschreitenden Güterverkehr gelten die Bestimmungen der Güterverkehrskorridore Rhein - Alpen bzw. Nordsee - Mittelmeer ([www.corridor-rhine-alpine.eu](http://www.corridor-rhine-alpine.eu), [www.rfc-northsea-med.eu](http://www.rfc-northsea-med.eu)).

Im Dokument werden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) erwähnt. Die entsprechenden Erläuterungen gelten aber auch für bestellberechtigte Antragsteller gemäss Art. 9a Abs. 4 EBG. Abweichungen davon werden speziell erwähnt.

Die TVS behält sich vor, die vorliegend beschriebenen Verfahrensweisen anzupassen, wenn die Rahmenbedingungen dies erfordern.

## 2. Erforderliche Angaben für die Trassenanträge und -bestellungen (Network Statement Kap. 4.2.7)

### Auszug aus dem Network Statement

#### **4.2.7.1 Grundleistungen, erforderliche Angaben**

- [...].
- Katalogtrassennummer (für Güterverkehr auf den Nord-Süd Achsen)
- [...].
- Lichtraumprofil (Streckencode: HP- oder SIM-Profil, Profil EBV, etc.)
- [...].
- Angaben zum Zuglauf
  - Herkunft (Verladeort, Abstellgleis etc.) bzw. von Zug ... (inkl. Zugsrelation «von/bis» und ggf. Name(n) der Partner-Antragsteller)
  - Bestimmung (Abladeort, Abstellgleis etc.) bzw. für Zug ... (inkl. Zugsrelation «von/bis» und ggf. Name(n) der Partner-Antragsteller)
  - Zusatz bei Trassen für Lokzüge:
    - Herkunft (Abstellgleis etc.) bzw. von Zug ... (inkl. Zugsrelation)
    - Bestimmung (Abstellgleis etc.) bzw. für Zug ... (inkl. Zugsrelation)
- [...].

### Umsetzung durch die TVS

#### *Katalogtrassennummer (für Güterverkehr auf den Nord-Süd Achsen)*

Die Sicherstellung einer vollständigen und termingerechten Konflikterfassung erfordert für sämtliche Trassenanträge für Güterzüge auf den nachfolgenden Streckenabschnitten die Bekanntgabe einer Katalogtrasse.

Lötschberg-Simplon:

- Anträge für grenzüberschreitende Trassen;
- Anträge für Binnen-Trassen, die den Abschnitt Olten – Löchligut / Wankdorf – Spiez durchfahren oder darin starten und enden.

Gotthard:

- Anträge für grenzüberschreitende Trassen;
- Anträge für Binnen-Trassen, die den Abschnitt Dottikon-Dintikon – Bellinzona/Bellinzona S. Paolo durchfahren oder darin starten und enden.

Für nationale Verkehre werden, sofern möglich, Lösungen ausserhalb der publizierten Katalogtrassen gesucht. Auf beiden Transitachsen werden für Binnenverkehre ergänzende Katalogtrassen mit speziellen Nummerierungen «BK-XXXXX» angeboten. Diese unterstützen die Transparenz auf den Trassenkatalogen und ermöglichen eine frühe Konflikterkennung. Die Trassierung dieser speziellen Katalogtrassen basiert in der Regel auf einer  $V_{\min}$  von 120 km/h. Davon abweichende Trassierungen sind im Trassenkatalog in der Spalte «Bemerkungen» der entsprechenden Trasse aufgeführt.

*Lichttraumprofil (Streckencode: HP- oder SIM-Profil, Profil EBV, etc.)*

Bei Bestellungen von Trassen des kombinierten Güterverkehrs ist zwingend das Profil mit einem konkreten Wert anzugeben; die Eingabe «kein ao Profil» ist unzulässig.

*Angaben zum Zuglauf*

Im Güterverkehr muss das bestellende EVU die Zugnummer der Weiterleitung angeben, respektive einen entsprechenden Vermerk bei Wagenladungsverkehren, welche den normalen Rangierprozess durchlaufen. Mit diesen Angaben kann der betreffende (Grenz)-Bahnhof die zur Verfügung stehende Gleiskapazität optimal planen.

Diese Regelung gelangt in folgenden Fällen zur Anwendung:

- Ankunft Ganzzug – Abgang Ganzzug mit unterschiedlichen Zugnummern.
- Ankunft Güterzug mit Einzelwagen – Abgang Güterzug mit Einzelwagen.
- Ankunft Güterzug mit Last für Ganzzug und Einzelwagen – Abgang Ganzzug und/oder Güterzug mit Einzelwagen.

*Zusatz bei Trassen für Lokzüge aller Antragsteller sowie für Leermaterialzüge aller EVU des Personenverkehrs*

Um die zur Verfügung stehende Kapazität speziell ausserhalb der im NNP gesicherten Trassen optimal zu nutzen, sind bei Lok- und Leermaterialzügen die Vor- und/oder Nachleistung bekannt zu geben.

### **3. Regeln für die Änderungen von Trassen durch Antragsteller nach der Zuteilung (Network Statement Kap. 4.8.1)**

Auszug aus dem Network Statement

#### **4.8.1 Regeln für die Änderung von Trassen durch Antragsteller**

Die beim Trassenantrag bzw. bei der Trassenbestellung gemachten Angaben (siehe Ziffer 4.2.7 ff) sind verbindlich. Jede nachträgliche Änderung dieser Angaben durch den Antragsteller muss mittels des

Bestelltools in Form einer Annullierung und Neubestellung erfolgen. Ausgenommen sind Änderungen, welche keine Auswirkung auf die Trassierung haben und deshalb keine Annullierung und Neubestellung erfordern.

#### *Umsetzung durch die TVS*

Der Satz „Ausgenommen sind Änderungen, welche keine Auswirkungen auf die Trassierung haben und deshalb keine Annullierung und Neubestellung erfordern“ hat verschiedentlich Rückfragen ausgelöst. Damit die Infrastrukturbetreiber grenzüberschreitend harmonisierte Angebote planen können, sind für die Bestellungen auch die Angaben des Zulaufs zur Schweiz bzw. der Weiterführung ab der Schweiz erforderlich. Zwingend mittels Ab- und Neubestellung zu behandeln (auch in der Schweiz) sind deshalb Fälle, in denen Anschlussstrassierung an/ab Grenze Veränderungen erfahren.

Ändert lediglich der Abgangs- oder der Zielort eines Zuglaufs im Ausland, ohne dass die Trassierung des Grenzabschnittes ändert, kann bei ansonsten gleichbleibenden Parametern, auf die Verpflichtung einer Ab- und Neubestellung des unveränderten Schweizer Abschnitts verzichtet werden.

#### **Beispiele:**

- Eine Anpassung der Anhängelast (z.B. 150m statt 200m) bei ansonsten unveränderten Trassierungsparametern kann als zulässige Änderung behandelt werden.
- Eine Anpassung der gewünschten Abfahrtszeit aufgrund eines Endkundenwunsches (14 Uhr statt 18 Uhr) erfolgt als Annullierung und Neubestellung. Das Bestellverfahren wird anhand des Bestelltermins der Neubestellung bestimmt.
- Eine zugeteilte Trasse Basel Bad Bf – Chiasso Est für einen Zug Rotterdam – Melzo kann in der Schweiz ohne Ab- und Neubestellung für einen Zuglauf Ludwigshafen – Mailand genutzt werden, sofern die anderen Parameter (inklusive der Verkehrszeiten Basel Bad Bf – Basel SBB RB, sowie Chiasso – Chiasso Est) unverändert bleiben.
- Ein Zug wird, statt via Deutschland – Basel Bad, via Frankreich – Basel St. Johann nach Basel SBB RB geleitet. Dies erfordert zwingend eine Ab- und Neubestellung.

## **4. Koordinierungsverfahren (Network Statement Kap. 4.5.4)**

### **4.1 Vorgehen bei vermuteten Mehrfachbestellungen für gleichen Transportauftrag (Network Statement Kap. 4.5.4.2)**

#### Auszug aus dem Network Statement

#### **4.5.4.2 Mehrfachbestellungen für gleichen Transportauftrag**

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

Bei Mehrfachbestellungen, die gegenüber den beteiligten Antragstellern transparent kommuniziert sind, wirkt die TVS darauf hin, beide Anträge in identischen Trassen übereinanderzulegen. Gelingt dies, so wird die Trasse demjenigen Antragsteller zugeteilt, der einen Transportnachweis erbringen kann.

Kann bis zum Zuteilungstermin keiner der beteiligten Antragsteller einen Transportnachweis erbringen, erhalten alle eine bedingte Zuteilung.

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

### Umsetzung durch die TVS

Das Erkennen von Mehrfachbestellungen für den gleichen Transportauftrag<sup>1</sup> dient der Effizienz- und Qualitätssteigerung im Konfliktlösungsverfahren, denn real handelt es sich nicht um konfliktbehaftete Trassenbestellungen. Am Schluss wird nur einer der mehrfach eingegangenen Anträge für den besagten Verkehr umgesetzt.

Bei Mehrfachbestellungen unterscheiden sich oft die konkreten Trassenanträge, da die einzelnen Besteller den entsprechenden Transportauftrag mit unterschiedlichen Produktionskonzepten umsetzen möchten. In diesem Fall schränken die verschiedenen Anträge die Möglichkeit unnötig ein, im Rahmen der Konfliktlösung Alternativen für andere Verkehre zu erarbeiten. Mit einem Zusammenlegen der Anträge auf eine Trasse kann die knappe Kapazität effizienter genutzt werden.

Vermutet die TVS auf kapazitätskritischen Strecken Mehrfachbestellungen, so kontaktiert sie zuerst das neu beantragende EVU, um dessen Bestellhintergründe abzuklären. Bestätigt dieses eine Mehrfachbestellung für den gleichen Transportauftrag, fragt die TVS das neu beantragende EVU, ob das aktuell den Auftrag ausführende EVU kontaktiert werden darf.<sup>2</sup> Gibt das neu beantragende EVU aus Wettbewerbsüberlegungen keine Einwilligung, trägt die TVS diesem Bedürfnis bestmöglich Rechnung. Die Anträge verbleiben dann ohne Einschränkung im normalen Konfliktlösungsprozess.<sup>3</sup>

Im Falle einer Einwilligung des neu beantragenden EVU wird die TVS das aktuell beauftragte EVU kontaktieren und darauf hinwirken, die entsprechenden Anträge auf einem Trassenband zu vereinigen. Gelingt dies und liegt der vereinigte Antrag konfliktfrei auf einer Trasse, erhalten beide beteiligten EVU eine bedingte Zuteilung für dieselbe Trasse (provisorische, resp. definitive Zuteilung). Sobald ein EVU einen unterzeichneten Transportvertrag für die Periode der beantragten Trassen vorlegt, ist für dieses EVU die Bedingung erfüllt und das Angebot bzw. die Trassenzuteilung ist bedingungslos gültig; der Antrag des EVU, welches keinen Vertrag vorlegt, entfällt hingegen ohne weiteres. Die TVS wird den beteiligten EVU den definitiven Ausgang des Verfahrens zusätzlich formell bestätigen.

Ist der Versuch, die Anträge auf einem Trassenband zu vereinigen, erfolglos, verbleiben die betreffenden Anträge im Prozess.

Das Vorhandensein erkannter Mehrfachbestellungen für den gleichen Transportauftrag wird zukünftig im Rahmen der Konfliktverhandlung angesprochen, um Lösungsräume für dritte Verkehre zu schaffen. Dabei wird dem Bedürfnis der Antragsteller nach Vertraulichkeit bestmöglich Rechnung getragen.

---

<sup>1</sup> Unter Mehrfachbestellungen für den gleichen Transportauftrag werden Anträge/Bestellungen von mindestens zwei Antragstellern für einen identischen Verkehr verstanden. Nicht als Mehrfachbestellung für den gleichen Verkehr gelten hingegen Trassenbestellungen, die bloss Teilmengen desselben Verkehrs betreffen (Beispiel: Antragsteller A bestellt Trassen für Züge mit gemeinsamer Last für Endkunden 1, 2 und 3; Antragsteller B bestellt Trassen für Züge mit ausschliesslicher Last für Endkunde 1).

<sup>2</sup> Bei Mehrfachbestellungen mit mehr als zwei beteiligten EVU gelten die Ausführungen in diesem Kapitel sinngemäss.

<sup>3</sup> Bei vermuteten Mehrfachbestellungen für neue Verkehre werden alle beteiligten Antragsteller individuell kontaktiert.

## 4.2 Ablauf der Konfliktlösungsverhandlungen (Network Statement Kap. 4.5.4.3)

Auszug aus dem Network Statement

### 4.5.4.3. Mitwirkungspflicht im Koordinierungsverfahren

Die TVS ist bestrebt, möglichst alle Trassenanträge zu erfüllen. Liegen Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Trassen vor, führt die TVS gestützt auf die NZV-BAV sowie (sinngemäss) Art. 46 EU-Richtlinie 2012/34 Koordinierungsverfahren durch. Die betroffenen Antragsteller sind verpflichtet, an diesen Verfahren mitzuwirken, [...].

Umsetzung durch die TVS

### Konflikte auf Nord-Süd-Achsen Lötschberg/Simplon und Gotthard

*Teilnehmerkreis*

Die Koordinierungsverhandlungen betreffend Konflikte für die Nord-Süd-Achsen werden grundsätzlich im Beisein aller beteiligten Antragsteller sowie Vertretern von SBB Infrastruktur und der TVS (Leitung) durchgeführt. Die Antragsteller haben aber das Recht, je Konflikt die Lösungsgespräche auf den Kreis der beteiligten Antragsteller inklusive SBB Infrastruktur und der TVS zu reduzieren. Die von Konflikten betroffenen Antragsteller sind verpflichtet, im Koordinierungsverfahren mitzuwirken.<sup>4</sup>

*Ablauf*

Die TVS führt in einem ersten Schritt mit den an Konflikten beteiligten Antragstellern Einzelgespräche unter Beteiligung von SBB Infrastruktur durch. Ziel dieser Gespräche ist es, den Bestellhintergrund der einzelnen Anträge zu ergründen und Handlungsspielräume auszuloten, die der Konfliktlösung dienen können. Die TVS stellt sicher, dass die in den Einzelgesprächen erhaltenen Informationen vertraulich behandelt werden.

An den nachfolgenden Konfliktverhandlungen werden Alternativen für die konfliktbehafteten Trassen gesucht, sodass möglichst alle Anträge zu akzeptablen Bedingungen erfüllt werden können. Die Lösungen können infrastruktureseitige wie auch EVU-seitige Anpassungen beinhalten und sind fallweise zu betrachten.

Auf der Lötschberg-Simplon-Achse werden zuerst Lösungen für Konflikte zwischen SIM-Anträgen gesucht und erst nachfolgend zwischen Nicht-SIM-Anträgen.

An den Konfliktlösungsverhandlungen stehen alle nicht beantragten Trassen als Alternative für die Lösung von Konflikten offen. Eine einvernehmliche Lösung eines Konfliktes wird umgesetzt, wenn sie keinen neuen Konflikt auslöst.<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> Ausnahmen können durch die TVS bewilligt werden. Wenn z.B. ein Antragsteller gegenüber der TVS vorab sein Einverständnis für mögliche zeitliche Verschiebungen seines Antrags äussert, kann aus Effizienzüberlegungen von einer zwingenden Teilnahme an den Konfliktverhandlungen abgesehen werden. In diesem Fall muss der Antragsteller jedoch das Ergebnis des ohne seine Teilnahme erfolgten Koordinierungsprozesses akzeptieren.

<sup>5</sup> Ausnahme: Nicht-SIM-Anträge auf SIM-Trassen werden ohne Bezug auf eine bestimmte Katalogtrasse "zwischenparkiert", wenn dadurch die Lösung von SIM/SIM-Konflikten ermöglicht wird. Für diese Anträge wird im Rahmen der Konfliktlösung für Nicht-SIM-Züge gemeinsam mit allen anderen konfliktbehafteten Nicht-SIM-Anträgen eine Lösung gesucht, wobei alle noch unbelegten Trassen (SIM und Nicht-SIM) als Alternativen zur Verfügung stehen.

Die Verhandlungen werden auf Basis der belegten Trassenkataloge und richtungsbezogen durchgeführt. Die TVS legt die Bearbeitungsreihenfolge fest. In der Regel wird mit der Bearbeitung desjenigen Zeitfensters<sup>6</sup> begonnen, welches die herausforderndste Konfliktsituation beinhaltet (Verhältnis beantragte Trassen / verfügbare Kapazität ist am grössten). Anschliessend werden die Konflikte der benachbarten vor- und nachgelagerten Zeitfenster bearbeitet. Das Vorgehen wiederholt sich in der entgegengesetzten Richtung.

#### **4.3 Übernahme von via Korridor-OneStopShop eingegangenen Anträgen für vorkonstruierte Korridor-Katalogtrassen (betrifft den Güterverkehr)**

Bestellen mehrere Antragsteller eine vorkonstruierte Korridor-Katalogtrasse (Pre-arranged Path, PaP), so wird der Korridor-OneStopShop (C-OSS) dem unterliegenden Antragsteller in einem ersten Schritt noch freie PaP anbieten, sofern solche in zumutbarer Zeitlage vorhanden sind. Sind keine verfügbar oder erfüllen diese nicht die Bedürfnisse des Antragstellers, leitet der C-OSS den unterlegenen Korridor-Trassenantrag an die nationalen Trassenvergabestellen zur Bearbeitung und Suche von Alternativen im nationalen Prozess weiter.

Da die Antragsteller ursprünglich eine PaP beantragten, müssen sie für den nationalen Konfliktlösungsprozess auf eine Katalogtrasse des nationalen Trassenkatalogs gelegt werden. Die Antragsteller erhalten vom C-OSS deshalb gleichzeitig mit der Mitteilung der Weiterleitung ihres Antrags zur Lösungssuche im nationalen Prozess die Aufforderung, innerhalb der vom C-OSS bekanntgegebenen Frist eine nationale Katalogtrasse auszuwählen, die ihrem Antrag am besten entspricht.<sup>7</sup> Einmalig kann zu diesem Zeitpunkt eine EVU-interne Kaskadierung der via PCS und NeTS-AVIS eingereichten Anträge vorgenommen werden. Diese Kaskadierung soll dazu dienen, dass die EVU ihre eigenen Anträge priorisieren und auf Katalogtrassen referenzieren können, sodass keine EVU-internen Konflikte entstehen. Im nationalen Trassenvergabeprozess sind alle in dieser Phase platzierten Anträge gleichwertig zu einem von Beginn weg allenfalls auf diese nationale Trasse gelegten nationalen Antrag. Ein allfälliger Bestellkonflikt wird wie ein nationaler Konflikt behandelt.

Verzichtet ein Antragsteller auf die Möglichkeit, seinen vom C-OSS nicht zuteilbaren Antrag auf eine nationale Katalogtrasse zu setzen, oder sind die diesbezüglichen Angaben nicht eindeutig bzw. gehen sie nicht fristgerecht ein, wird die TVS den entsprechenden Antrag auf der zeitlich nächstfolgenden Trasse gleicher Qualität platzieren, unabhängig davon, ob für diese ein weiterer Trassenantrag vorliegt oder nicht.

#### **4.4 Baustellenbedingte Einschränkungen auf den Transitachsen (betrifft den Güterverkehr)**

Zum Zeitpunkt der Publikation dieser generellen Anwendungserläuterungen sind keine baustellenbedingten Einschränkungen bekannt, welche das Einreichen von separaten Bestellpositionen für Alternativstrecken erfordern.

---

<sup>6</sup> Länge und Lage dieses Zeitfensters werden je nach Konfliktkonstellation festgelegt.

<sup>7</sup> Für Anträge, die via C-OSS in den nationalen Prozess gelangen, gelten identische Bedingungen wie für national eingereichte Anträge.

## 4.5 Konflikte ausserhalb der Nord-Süd-Achsen

Die Konfliktkonstellationen ausserhalb der Nord-Süd-Achsen sind vielfältig. Das Vorgehen in den einzelnen Konflikten wird deshalb fallweise festgelegt. Werden die an Konflikten beteiligten Parteien zu Koordinierungsverhandlungen eingeladen, wird die TVS die Agenda so gestalten, dass die Konflikte der einzelnen Konfliktparteien zeitlich möglichst konzentriert abgearbeitet werden können. Je nach Konstellation ist dies nicht immer vollumfänglich möglich, so dass Wartezeiten einzelner Konfliktparteien nicht ausgeschlossen werden können.

## 5. Rangfolgekriterien bei nicht einvernehmlich lösbaren Konflikten (Network Statement Kap. 4.5.5)

### 5.1 Konfliktlösung in der Trassenvergabe auf Basis des Netznutzungsplans (NNP) (Network Statement Kap: 4.5.5.1)

*Auszug aus dem Network Statement*

[...]

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

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

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

### *Anwendung im Trassenvergabeprozess*

Im Falle nicht einvernehmlich lösbarer Konflikte und wenn den Antragstellern keine Alternativen im Rahmen der erwarteten Flexibilität angeboten werden können, teilt die TVS die Anträge nach den Vorgaben des NNP zu.

Der NNP besteht aus Netzgrafiken und einem Begleitdokument. Die darin enthaltenen gesicherten Trassen je Verkehrsart inklusive deren Qualität sind in ihrer Gesamtheit fahrplantechnisch geprüft. Sie sind also abgesehen von Konflikten innerhalb einer Verkehrsart umsetzbar, wenn alle Anträge exakt so zugeteilt werden, wie im NNP vorgesehen.<sup>8</sup> Die Antragsteller haben jedoch die Möglichkeit, Trassen frei von Vorgaben nach ihren Bedürfnissen zu beantragen.

Die TVS teilt Trassen nach den Vorgaben des NNP (Anzahl und Qualität je Streckenabschnitt) zu. Dabei ist die zeitliche Lage der beantragten Trasse innerhalb der Verkehrsart Güterverkehr unerheblich.

---

<sup>8</sup> Vorbehältlich von zum Zeitpunkt des Beschlusses des NNP noch nicht berücksichtigten Kapazitätseinschränkungen.



## Anwendungsbeispiele

### Beispiel 1:

- Ein Cargo-EVU beantragt eine Trasse inklusiv einem im NNP nicht gesicherten Betriebshalt für eine Lokpersonal-Pause. Die Umsetzung des Trassierungswunsches im Fahrplan würde bedeuten, dass für diesen einen Güterzug zwei im NNP gesicherte G-Trassen konsumiert würden, respektive für weitere G-Anträge nicht mehr zur Verfügung stünden.
- Die Trasse wird, wie beantragt, zugeteilt, wenn die fraglichen weiteren im NNP gesicherten Trassen nicht nachgefragt werden, also kein Konflikt mit weiteren Anträgen besteht. Besteht ein Konflikt mit anderen Anträgen, erfolgt eine Koordinierung mit dem Ziel, für alle Anträge eine Trasse zuteilen zu können.

### Beispiel 2:

- Auf einer Strecke zwischen A und B sind im NNP zwei Trassen für den Güterverkehr gesichert (Trasse 1 und Trasse 2); für Leermaterialzüge des Personenverkehrs sind im NNP keine Trassen gesichert.
- Es liegen Anträge vor für zwei Güterzüge, beide auf Trasse 1 sowie ein Antrag für einen Leermaterialzug des Personenverkehrs auf Trasse 2.
- In der Koordinierungsphase wird einvernehmlich oder im Rahmen der erwarteten Flexibilität eine Lösung gesucht, welche die Führung aller drei Züge ermöglicht.
- Kommt eine solche Lösung nicht zustande, entscheidet die TVS auf Basis des NNP. Demnach werden vorerst Lösungen für die NNP-konformen Güterzüge gesucht (ein G-Antrag Trasse 1, ein G-Antrag Trasse 2). Der Antrag für den Leermaterialzug unterliegt in diesem Beispiel und wird abgelehnt. Selbstverständlich hat der Antragsteller für den Leermaterialzug die Gelegenheit, eine Trasse für den Leermaterialzug in nachgelagerten Bestellverfahren erneut zu beantragen. Eine Zuteilung erfolgt im Rahmen der Restkapazität nach dem Prinzip „first come – first served“.

In Konfliktkonstellationen mit Beteiligung mindestens eines Antrages der Verkehrsart Güterverkehr erfolgt die Zuteilung nicht einvernehmlich lösbarer Konflikte gemäss den im nachfolgenden Kapitel aufgeführten Rangfolgekriterien.

Bei nicht einvernehmlich lösbaren Konflikten ohne Beteiligung der Verkehrsart Güterverkehr werden in einem ersten Schritt die Verkehrszeiten gemäss NNP in die Konfliktentscheidung einbezogen. In einem weiteren Schritt erfolgt die Zuteilung ebenfalls gemäss den im nachfolgenden Kapitel aufgeführten Rangfolgekriterien.

## 5.2 Prioritätenordnung (Network Statement Kap. 4.5.5.2)

### Auszug aus dem Network Statement

#### 4.5.5.2 Prioritätenordnung

Können den Antragstellern keine Alternativen im Rahmen der erwarteten Flexibilität angeboten werden oder ist der Bestellkonflikt nicht einvernehmlich lösbar, teilt die TVS nach den rechtlichen Vorgaben vorrangig die Anträge zu, welche die im NNP gesicherte Anzahl und Qualität der Trassen für die eigene und der anderen Verkehrsarten nicht einschränken.

Werden innerhalb einer Verkehrsart mehr Trassenanträge eingereicht, als dafür im NNP vorgesehen sind, oder bestehen nicht einvernehmlich lösbare Bestellkonflikte zwischen Trassenanträgen, gilt die nachstehende Rangfolge:

1. Bestellkonflikte mit ausschliesslicher Beteiligung des Personenverkehrs
    - 1.1 Anträge, die aufgrund einer Rahmenvereinbarung gestellt wurden (Art. 12c Abs. 2 Bst. a NZV).
    - 1.2 Anträge des vertakteten Personenverkehrs.
    - 1.3 Züge, die einen höheren Deckungsbeitrag pro betroffenen Trassenantrag liefern.
  2. Bestellkonflikte, die nicht ausschliesslich Trassen des Personenverkehrs betreffen
    - 2.1 Anträge, die aufgrund einer Rahmenvereinbarung gestellt wurden (Art. 12c Abs. 2 Bst. a NZV).
    - 2.2 Güterzüge, für die aus technischen Gründen, insbesondere des beanspruchten Lichtraumprofils wegen, keine Alternativen angeboten werden können. Die Beweislast liegt beim antragstellenden Unternehmen.
    - 2.3 Anträge im Rahmen abgestimmter Transportketten im ganzjährig beantragten Gütertransport, für die keine Alternativen möglich sind. Dies gilt für ganzjährig beantragte Züge, die Bestandteil von Anschluss-Systemen des Binnen-Wagenladungsverkehrs inklusive Express-Netz oder des Brief- und Paketpostverkehrs sind.
    - 2.4 Anträge für Züge, die im Ablauf des Fahrplanjahres wiederholt verkehren, nach der Häufigkeit der erfolgenden Fahrten. Dabei werden die Anträge in folgende drei Kategorien mit abnehmender Priorität eingeteilt:
      - Züge, die im Jahresdurchschnitt an  $\geq 5$  Verkehrstagen pro Woche verkehren,
      - Züge, die im Jahresdurchschnitt an  $\geq 3$  bis  $< 5$  Verkehrstagen pro Woche verkehren,
      - Züge, die im Jahresdurchschnitt an  $\geq 1$  bis  $< 3$  Verkehrstagen pro Woche verkehren.
- Als Messgrösse gelten die Trassentage gemäss Antrag. Innerhalb der einzelnen Kategorien gelten die Anträge als gleichrangig. Erreichen saisonal verkehrende Züge im Jahresdurchschnitt weniger als einen Verkehrstag pro Woche, werden die effektiv bestellten Verkehrstage pro Fahrplanjahr verglichen.
- Führt die Rangfolge gemäss den Ziff. 1 und 2 zu keinem Ergebnis und können die Konflikte nicht entschieden werden, führt die TVS ein Bietverfahren durch.
- Bei Bestellkonflikten innerhalb der freien Kapazität (durch den NNP nicht gesicherte Restkapazität) hat der vertaktete Personenverkehr Vorrang (Art. 9b Abs. 4 EBG). Falls der Bestellkonflikt dadurch nicht entschieden werden kann, führt die TVS ein Bietverfahren durch.

### Anwendung im Trassenvergabeprozess

Die ISB bieten zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der vorliegenden Anwendungserläuterungen keine Rahmenvereinbarungen an.

Als technische Gründe werden das Lichtraumprofil für Züge auf der Simplon-Route (SIM-Trassen) sowie das Zugsgewicht auf der Lötschberg- und Gotthardroute (Routenwahl Basistunnel oder Scheitelstrecke) berücksichtigt.

#### *SIM-Trassen:*

Die SIM-Trassen auf der Strecke Brig – Domodossola sollen in erster Linie grossprofiligen Güterzügen, welche auf dieser Achse nur auf diesen grossprofiligen Trassen verkehren können, zur Verfügung stehen.

Antragsteller können zwar Nicht-SIM-Züge auf SIM-Trassen bestellen, allerdings wird in der Konfliktlösung von diesen Anträgen Flexibilität erwartet. Sollte die so belegte SIM-Trasse für die Lösung eines Konfliktes von SIM-Zügen benötigt werden, wird der Antrag für einen Nicht-SIM-Zug ohne Bezug auf eine bestimmte Katalogtrasse „zwischenparkiert“. Für ihn wird im

Rahmen der Konfliktlösung für Nicht-SIM-Züge gemeinsam mit allen anderen konfliktbehafteten Nicht-SIM-Anträgen eine Lösung gesucht, wobei alle nicht beantragten Trassen (SIM und Nicht-SIM) als Alternativen zur Verfügung stehen.

#### Anwendungsbeispiel

<b>Ausgangssituation; Trassenbestellungen</b>	<b>Schritt 1: Konfliktlösung SIM</b>	<b>Schritt 2: Konfliktlösung ≠SIM</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Trasse 51004 (SIM) belegt durch 43002 (SIM) und 43004 (SIM).</li> <li>▪ Trasse 51006 (≠SIM) belegt durch 42002.</li> <li>▪ Trasse 51008 (SIM) belegt durch 42004 (≠SIM) mit 6 VT/Wo.</li> <li>▪ Trasse 51010 (≠SIM) belegt durch 42006 mit 4 VT/Wo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 43002 (oder 43004) wechselt von 51004 auf 51008.</li> <li>▪ 42004 wird von 51008 verdrängt und muss sich eine noch freie Alternative suchen.</li> <li>▪ Da die Konfliktlösung Nicht-SIM noch ansteht, wird er auf einer fiktiven Trasse „zwischenparikiert“.</li> </ul>	<p>In der Konfliktlösung stehen alle noch nicht mit Anträgen belegten Trassen für die Alternativensuche zur Verfügung.</p>

#### Schwere Züge:

Bei Güterzugsfahrten via Lötschberg bzw. Gotthard besteht grundsätzlich die Möglichkeit einer Führung durch den Basistunnel oder via Scheitelstrecke. Die beiden Strecken unterscheiden sich jeweils aber bezüglich Maximal-Lasten. So kann z.B. ein 2'500 t schwerer Zug auf beiden Achsen ausschliesslich via Basistunnel verkehren.

Die TVS betrachtet eine Führung via Bergstrecke dann im Rahmen der geforderten Flexibilität als zumutbar, wenn der Zug mit denselben Traktionsmitteln oder durch Beistellen einer Schiebelok geführt werden kann. Das Einfügen einer Zwischenlok wird hingegen als nicht zumutbar beurteilt und kommt demnach ausschliesslich im Einvernehmen mit dem betreffenden Antragsteller zum Tragen.

Anträge für Züge, die sowohl schwer sind und SIM-Profil beanspruchen sind gegenüber Anträgen für Züge die nur eines dieser Kriterien erfüllen, gleichrangig; es entsteht keine „doppelte Priorität“.

#### Abgestimmte Transportketten im Güterverkehr:

Im Falle nicht einvernehmlich lösbarer Konflikte, für die aufgrund der vorangehenden Kriterien kein Zuteilungsentscheid getroffen werden kann, erhalten Anträge für ganzjährig verkehrende anschlussvermittelnde Güterzüge des Binnen-Wagenladungsverkehrs inklusive des Expressnetzes sowie in Transportketten eingebundene Züge des Brief- und Paketpostverkehrs Vorrang gegenüber anderen Güterzügen.

Dem Bedürfnis nach abgestimmten Transportketten *im Personenverkehr* ist im Regelwerk Rechnung getragen, indem die Qualität der im NNP gesicherten Trassen die Anschluss-Sicherung des Taktsystems bereits beinhaltet.

#### Verkehrstageregelung:

Kommt dieses Kriterium zum Tragen, wird die TVS die Anzahl der beantragten Verkehrstage im Fahrplanjahr zur Entscheidungsfindung heranziehen.

Bei ganzjährig verkehrenden Zügen werden vereinfachend die Verkehrstage pro Woche verglichen. Dabei werden die Anträge den drei Kategorien zugeteilt. Innerhalb einer Kategorie sind die Anträge gleichrangig.

Bei saisonal verkehrenden Zügen werden die beantragten Verkehrstage pro Jahr verglichen. Werden bei ganzjährig verkehrenden Zügen einzelne Tage nicht beantragt (z.B. Feiertage<sup>9</sup>), erwachsen dem Antragsteller daraus keine Nachteile.

Die Verkehrstage werden kumuliert, wenn es sich um ein und dasselbe Trassenband handelt und die beantragten Züge darauf denselben Zugausgangs- und -zielort haben. Die Zugnummern sind für diese Betrachtung nicht relevant, sie können somit unterschiedlich sein.

**Beispiele:**

- Züge mit 5 Verkehrstagen pro Woche sind gleichrangig zu täglich verkehrenden Zügen.
- Ein Zug mit 2 Verkehrstagen pro Woche unterliegt einem mit 3 Verkehrstagen pro Woche.
- Ein Zug mit 5 Verkehrstagen pro Woche ist gleichrangig mit einem Zug mit 5 Verkehrstagen pro Woche, ohne Feiertage.
- Ein während 26 Wochen an 6 Tagen pro Woche verkehrender Zug ist gleichrangig zu einem ganzjährig (52 Wochen) an 3 Tagen verkehrenden Zug.

### 5.3 Bietverfahren (Network Statement Kap. 4.5.5.3)

#### Auszug aus dem Network Statement

##### **4.5.5.3 Bietverfahren**

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

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

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

Das höchste Gebot erhält ohne weitere Verhandlungen den Zuschlag. Dabei legt die TVS den zu zahlenden Betrag so fest, dass die Differenz zum zweithöchsten Gebot nicht mehr als CHF 1'000.– beträgt.

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

#### Anwendung im Trassenvergabeprozess

Ein Bietverfahren kommt als Ultima Ratio zur Anwendung, wenn das Koordinierungsverfahren keine Lösung bringt und auch die Prioritätenordnung sowie die Rangfolgekriterien nicht zu einer Zuteilungsentscheidung führen. Die TVS wird den an einem derartigen Konflikt beteiligten Antragstellern mitteilen, dass für die Zuteilungsentscheidung ein Bietverfahren durchgeführt wird und kommuniziert die Termine des Bietverfahrens vorgängig.

<sup>9</sup> Als Feiertage gelten Neujahr (1. und 2. Januar), Karfreitag, Ostermontag, Auffahrt, Pfingstmontag, 1. August und Weihnachten (25. und 26. Dezember).

Die Korrespondenz zum Bietverfahren erfolgt per E-Mail. Die Beteiligten und die TVS nennen vorgängig die jeweilige Kontaktperson. Idealerweise ist dies auf beiden Seiten immer dieselbe Person.

Die TVS fordert die Konfliktparteien zur Einreichung eines Gebotes bis zum genannten Endtermin auf. Die Konfliktparteien übermitteln ihr Gebot per E-Mail an die TVS.

Nach Abschluss der Gebotsrunde wird die TVS den Konfliktparteien die gebotenen Beträge mitteilen und die Trasse dem Antragsteller mit dem höchsten Gebot provisorisch zuteilen. Der Antrag der im Bietverfahren unterliegenden Partei wird abgelehnt. Der Bescheid über die Nichtzuteilung erfolgt zusätzlich schriftlich per Brief.

Weitere Anmerkungen zur Durchführung der Bietverfahren:

- Sämtliche Gebote sind in Schweizer Franken und ohne Berücksichtigung der Mehrwertsteuer einzureichen.
- Die Gebote gelten für einen gesamten Konfliktfall. Bsp.: Für den Konflikt auf Trassenband 51008 an den Verkehrstagen 2-5 ist ein Gebot für die vier betroffenen Verkehrstage einzureichen.
- Das höchste Gebot erhält ohne weitere Verhandlungen den Zuschlag. Beträgt die Differenz zum zweithöchsten Gebot mehr als CHF 1000.-, so legt die TVS den zu bezahlenden Betrag so fest, dass er CHF 1000.- (exkl. MwSt.) über dem zweithöchsten Gebot liegt.
- Werden zwei oder mehrere Gebote in gleicher Höhe eingereicht und entsprechen diese Gebote dem Höchstgebot, wird das Bietverfahren weitergeführt, bis ein Gebot obsiegt.
- Mit dem Zuteilungsentscheid gilt das Bietverfahren als abgeschlossen.
- Der durch die TVS ermittelte Betrag ist durch die obsiegende Partei innert 30 Tagen zu begleichen (ab Rechnungsstellung durch die TVS).
- Bei einem späteren Rücktritt der obsiegenden Partei (resp. einem Unterlassen einer definitiven Trassenbestellung) bleibt der Betrag geschuldet, bzw. wird nicht rückerstattet. Die Trasse wird der Restkapazität zugeführt.
- Die Korrespondenz erfolgt grundsätzlich via E-Mail. Bei Bedarf kann die TVS einzelne Dokumente zusätzlich in Papierform (und unterschrieben) einfordern.
- Wird vor Einreichung der Erstgebote eine einvernehmliche Lösung der fraglichen Konflikte erzielt, wird das entsprechende Bietverfahren durch die TVS abgebrochen und es werden keine Zahlungen fällig.

#### **Beispiel zum Ablauf eines Bietverfahrens**

- EVU A reicht ein Gebot in Höhe von CHF 40'000.- ein; das Gebot von EVU B beträgt CHF 2'000.-.
- Die provisorische Zuteilung für die konfliktbehaftete Trasse geht an EVU A. Der Antrag von EVU B wird nicht zugeteilt.
- EVU A erhält eine Rechnung von die TVS über CHF 3'000.- (CHF 1'000.- höher als das zweithöchste Gebot), welche EVU A innert 30 Tagen begleichen muss.

## **6. Bestellkonflikte von Zusatzleistungen (Network Statement Kap. 4.5.4.4)**

### Auszug aus dem Network Statement

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

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

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

#### Anwendung im Trassenvergabeprozess

Bei Konflikten von Bestellungen für Zusatzleistungen geht die TVS gleich vor wie bei Trassenkonflikten. In erster Linie werden einvernehmliche Lösungen gesucht, um alle Kundenbedürfnisse bestmöglich zu befriedigen. Dabei wird von den Beteiligten Flexibilität erwartet, auch von prioritären Zusatzleistungen.

Erst wenn auch unter Berücksichtigung der erwarteten Flexibilität keine einvernehmliche Lösung gefunden werden kann, entscheidet die TVS aufgrund der im Network Statement beschriebenen Regelungen.

#### **Beispiele:**

- Ein Konflikt zwischen einer Nachtabstellung eines täglich verkehrenden Güterzuges, der andernorts weiterfährt, und einem Abstellbedürfnis von Wagenmaterial, welches nur saisonal zum Einsatz kommt, wird zugunsten der Nachtabstellung des täglich verkehrenden Güterzuges entschieden.
- Konflikte zwischen Abstellbedürfnissen für Güterverkehrslokomotiven werden nach den Kriterien gemäss Kap. 4.5.5.4 der Network Statements entschieden. Wird im Koordinierungsverfahren keine einvernehmliche Lösung erzielt und bieten die Rangfolgekriterien kein Unterscheidungsmerkmal, wird die gesamte zur Verfügung stehende Abstellkapazität mittels Bietverfahren zugeteilt.

## **6.1 Detailregelung Standzeitenkonflikte im Güterverkehr (Network Statement Kap. 4.5.5.4)**

### Auszug aus dem Network Statement

[...]

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

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

[...]

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

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

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

### Anwendung im Trassenvergabeprozess

Die ISB erstellt die Gleisbelegung aufgrund der provisorischen Zuteilungen. Im Konfliktfall weist sie die betroffenen Zeitfenster mit allen darin involvierten Zügen aus und zeigt sofern möglich Lösungsansätze auf. Anschliessend übergibt sie die Konflikte an die TVS zur Koordination.

Die TVS informiert die beteiligten Unternehmen über die Konflikte zusammen mit zu bearbeitenden Prüfaufträgen zur Lösungsfindung. Wenn bis zum Zeitpunkt der definitiven Trassenbestellung keine einvernehmliche Lösung gefunden wird, entscheidet die TVS die betreffenden Konflikte.

*Entscheidfindung durch die TVS, wenn Standzeitenkonflikte nicht einvernehmlich lösbar sind:*

1. Gruppierung der Standzeiten im konfliktbehafteten Zeitfenster in 15-Minuten-Einheiten basierend auf dem Trassenantrag vom 12.04.2021.
2. Können innerhalb einer 15-Minuten-Einheit nicht alle Anträge zugeteilt werden, klärt die TVS mittels eines Bietverfahrens, für welche Anträge eine definitive Zuteilung erfolgen kann.
3. Zuteilung der aus den Bietverfahren obsiegenden Anträge; für unterliegende Anträge zum Beispiel aus Bietverfahren oder aus einer 15-Minuten-Einheit ohne umsetzbare Anträge erfolgen keine Zuteilungen.
4. Antragstellern für Anträge, welche keine Zuteilung der Standzeit erhalten, wird folgende Wahlmöglichkeit angeboten:
  - a) Ablehnung der Anträge für Grund- und Zusatzleistung durch die TVS ohne Kostenfolge.
  - b) Definitive Zuteilung der Grundleistung ohne Zusatzleistung bei gleichzeitiger Verpflichtung der EVU, die Umbestellung der Grundleistung für eine konfliktfreie Umsetzung bis spätestens 30 Tage vor Fahrplanwechsel sicherzustellen. Wird die entsprechende Trasse bis spätestens 30 Tage vor Fahrplanwechsel nicht angepasst, so muss diese für das gesamte Fahrplanjahr abbestellt werden; dies mit Kostenfolge gemäss Leistungskatalog der ISB.

**Beispiel:**

- Konfliktbehaftetes Zeitfenster: 14:00 - 15:00 Uhr
- Für diese Zeit bestehen 5 Anträge, Gleiskapazitäten jedoch nur für 3 Züge
- Zum Trassenantragstermin beantragte Standzeiten:
  - Zug 1: 14:30 – 14:37 → 7 Minuten
  - Zug 2: 13:45 – 15:58 → 133 Minuten
  - Zug 3: 13:58 – 14:55 → 57 Minuten
  - Zug 4: 14:10 – 17:00 → 170 Minuten
  - Zug 5: 14:02 – 14:14 → 12 Minuten

	Cluster 1	Cluster 2	Cluster 3	Cluster 4	Cluster 5
	< 15 Min	15 – 30 Min	30 – 45 Min	45 – 60 Min	> 60 Min
<b>Antrag</b>	1 + 5	-		3	2 + 4

Spezifische Situation:

- Anträge für Züge 1 und 5 sind in der gleichen Kapazität möglich
- Antrag für Zug 3 braucht 1 Kapazität
- Somit steht für die Umsetzung der Anträge für Züge 2 und 4 noch 1 Gleiskapazität zur Verfügung.  
Die Folge ist ein Bietverfahren

## 6.2 Detailregelung Konfliktlösung für Triebfahrzeugabstellungen (Network Statement Kap. 4.5.5.4)

### Auszug aus dem Network Statement

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

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

1. Triebfahrzeuge im produktiven Einsatz;
2. Reservetriebfahrzeuge;
3. Reparaturtriebfahrzeuge und weitere, nicht direkt mit Grundleistungen zusammenhängende Abstellbedürfnisse.

Die nach der Koordinierung konfliktfreien Abstellgleise werden zugeteilt. Konfliktfrei bedeutet, dass für ein bestimmtes Abstellgleis unbestritten nur von einem Besteller eine Bestellung vorliegt.

Führt diese Bearbeitungsreihenfolge zu keinem abschliessenden Ergebnis, führt die TVS für die konfliktbehafteten Gleise ein Bietverfahren durch. Kapitel 4.5.5.3 gilt sinngemäss.



### Zusatz bei Bestellungen für Triebfahrzeugabstellungen

Bei der Bestellung von Abstellkapazitäten von Rangier- und Triebfahrzeugen in kapazitätskritischen Betriebspunkten<sup>10</sup> ist zwingend das Wunschgleis und der Fahrzeugtyp anzugeben zwecks Abbildung der Bestellsituation als Vorbereitung für die potenzielle Konfliktlösung.

### Anwendung im Trassenvergabeprozess

Führt auch die Anwendung der Rangfolgekriterien zu keinem Ergebnis, führt die TVS ein Bietverfahren durch. Das Verfahren kommt für den nach Abschluss der Koordinierungsphase sowie der Zuteilung aufgrund der Rangfolgekriterien weiterhin konfliktbehafteten Perimeter pro Betriebsstelle zur Anwendung. Je Rangfolgekategorie werden separate Bietverfahren durchgeführt.

#### **Beispiele:**

- Für den Bahnhof A gehen 8 Bestellungen für elektrische, produktive Triebfahrzeuge, 2 Bestellungen für thermische Rangierfahrzeuge sowie 4 Bestellungen für Reservetriebfahrzeuge ein. Im Bahnhof A besteht die zur Verfügung stehende Kapazität aus 6 Gleisen. Die Bestellungen werden koordiniert und es wird keine einvernehmliche Lösung gefunden. Die TVS entscheidet über die Zuteilung. Gemäss Rangfolgekriterien haben die Reservetriebfahrzeuge eine niedrigere Priorität gegenüber den Triebfahrzeugen im produktiven Einsatz. Werden für Bestellungen der Reservetriebfahrzeuge keine zumutbaren Alternativen gefunden, werden diese abgelehnt. Für die 10 Bestellungen für produktive Fahrzeuge und die 6 zur Verfügung stehenden Abstellgleise führt die TVS ein Bietverfahren für alle 6 Gleise durch. Die höchsten 6 Gebote erhalten ohne weitere Verhandlungen den Zuschlag. Beträgt die Differenz zum höchsten unterliegenden Gebot mehr als CHF 1'000.-, so legt die TVS den zu bezahlenden Betrag so fest, dass er nicht höher als CHF 1'000.- (exkl. MwSt.) über dem höchsten unterliegenden Gebot liegt.
- Für den Bahnhof A gehen 8 Bestellungen für elektrische, produktive Triebfahrzeuge, 2 Bestellungen für thermische Rangierfahrzeuge sowie 4 Bestellungen für Reservetriebfahrzeuge ein. Im Bahnhof A besteht die zur Verfügung stehende Kapazität aus 11 Gleisen, wovon 9 elektrifiziert und 2 thermisch befahrbar. Die Bestellungen werden koordiniert. Für die 8 Bestellungen für produktive Triebfahrzeuge und die 2 Rangierfahrzeuge können Lösungen gefunden werden. Sie erhalten entsprechend eine Zuteilung. Für die 4 verbleibenden, bestellten Abstellkapazitäten für Reservetriebfahrzeuge steht 1 elektrifiziertes Gleis als Abstellkapazität zur Verfügung. Eine Koordinierung dieser vier Bestellungen bleibt ohne Erfolg. Die TVS führt ein Bietverfahren für das einzelne, noch zur Verfügung stehende, elektrifizierte Gleis durch. Das höchste Gebot erhält ohne weitere Verhandlungen den Zuschlag. Beträgt die Differenz zum zweithöchsten Gebot mehr als CHF 1'000.-, so legt die TVS den zu bezahlenden Betrag so fest, dass er nicht höher als CHF 1'000.- (exkl. MwSt.) über dem zweithöchsten Gebot liegt.
- Für den Bahnhof A gehen 28 Bestellungen für produktive Streckenloks ein. Die für Abstellungen zur Verfügung stehende Kapazität umfasst 20 Gleise. Die Bestellungen werden koordiniert. Mit Abschluss der Koordination konnten für 17 Bestellungen einvernehmliche Lösungen gefunden werden. Übrig bleiben 11 Bestellungen und 3 Abstellgleise. Die TVS führt für die drei verbleibenden Abstellgleise ein Bietverfahren durch. Die höchsten 3 Gebote erhalten ohne weitere Verhandlungen den Zuschlag. Beträgt die Differenz zum höchsten unterliegenden Gebot mehr als CHF 1'000.-, so legt die TVS den zu bezahlenden Betrag so fest, dass er nicht höher als CHF 1'000.- (exkl. MwSt.) über dem höchsten unterliegenden Gebot liegt.

<sup>10</sup> Als kapazitätskritisch gelten folgende Betriebspunkte: Basel SBB RB, Basel SBB GB, Bellinzona, Bellinzona San Paolo, Brig, Chiasso Vg, Chiasso Sm, Pratteln und Spiez.

## 7. Überlastete Strecken (Network Statement Kap. 4.6)

### Auszug aus dem Network Statement

Kann die TVS Anträge auf Trassenzuteilung wegen ungenügender Kapazität einer Strecke nicht berücksichtigen oder ist verlässlich absehbar, dass dies so sein wird, erklärt sie die entsprechende Strecke für überlastet. [...]

### Aktuell für überlastet erklärte Strecken

Im Jahresfahrplan 2022 sind bei Redaktionsschluss dieses Dokumentes keine Strecken als überlastet erklärt.

## 8. Beauftragung eines EVU mit der Durchführung des Eisenbahngüterverkehrs (Network Statement Kap. 4.1.3)

### Auszug aus dem Network Statement

[...]. Der Antragsteller muss spätestens einen Monat vor Betriebsaufnahme eine Netzzugangsbewilligung vorlegen oder ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mit der Durchführung des Eisenbahnverkehrs beauftragen. [...]

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

Zur Beantragung von Trassen sind neben EVU auch Dritte, an der Durchführung von Eisenbahngüterverkehr interessierte Unternehmen berechtigt. Diese Unternehmen müssen spätestens einen Monat vor Betriebsaufnahme eine Netzzugangsbewilligung vorlegen oder ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der Durchführung des Eisenbahngüterverkehrs beauftragen.

Unternehmen, welche keinen eigenen EVU-Status anstreben, schliessen mit dem ISB keine Netzzugangsvereinbarung ab. Für diese Unternehmen gelten die gleichen Bedingungen wie für die EVU. Mit der Einreichung von Trassenanträgen anerkennen sie zudem, dass mit der Beauftragung eines EVU zur Durchführung des Eisenbahnverkehrs sämtliche Rechte und Pflichten, welche mit der bestellten und zugeteilten Leistung verbunden sind, unwiderruflich an das beauftragte EVU übertragen werden.

Von Dritten bestellte und an diese zugeteilte Trassen und Zusatzleistungen können ausschliesslich identisch (gleiche Strecke, Fahrzeiten, Verkehrstagerregelung, Betriebswechsel, Zugparameter usw.) an das beauftragte EVU übertragen und von diesem übernommen werden. Die Übertragung wird mit der schriftlichen Einverständniserklärung des beauftragten EVU abgeschlossen. Die Aufwandsentschädigung zur Trassenübertragung wird dem Dritten durch die TVS in Rechnung gestellt. Ist 30 Tage vor Verkehrsaufnahme die Beauftragung eines EVU mit der Durchführung des Eisenbahnverkehrs nicht abgeschlossen, werden die bestellten und zugeteilten Trassen und Zusatzleistungen gemäss den Bedingungen des Leistungskataloges der Infrastrukturbetreiber storniert. Der Antragsteller wird entschädigungspflichtig.