



## ST Network Statement 2024

Netzzugangs- und Netznutzungsbedingungen für die Infrastrukturen der ST während dem Fahrplanjahr 2024.

### Inhaltsverzeichnis

1.	<b>Allgemeine Informationen</b>	<b>1</b>
2.	<b>Infrastruktur</b>	<b>6</b>
3.	<b>Zugangsbedingungen</b>	<b>10</b>
4.	<b>Kapazitätszuweisung [TVS]</b>	<b>19</b>
5.	<b>Leistungen und Preise</b>	<b>36</b>
6.	<b>Operative Bestimmungen</b>	<b>39</b>
7.	<b>Serviceeinrichtungen</b>	<b>41</b>

### 1. Allgemeine Informationen

#### 1.1. Einleitung

Das vorliegende Network Statement wird durch die Sursee-Triengen-Bahn ST AG – nachfolgend auch als ISB (Infrastrukturbetreiberin) bezeichnet – veröffentlicht. Es beinhaltet Nutzungsbedingungen auf dem Infrastrukturnetz der ST im Sinne von Art. 10 Abs. 1 lit. d der Netzzugangsverordnung (NZV) und Art. 27 der EU-Richtlinie 2012/34. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Dritte ersehen aus ihm die erforderlichen Informationen zur Abwicklung des Verkehrs auf dem ST-Infrastrukturnetz abwickeln zu können.

Die ST vergibt die Trassen (Grund- und Zusatzleistungen) auf ihrem eigenen Infrastrukturnetz, wobei sie die diskriminierungsfreie Fahrplankonstruktion sicherstellt.

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 des Network Statements

Das Network Statement beinhaltet die für das Schienennetz geltenden Zugangs- und Nutzungsbedingungen (im Sinne von Art. 10 Abs. 1 lit. d Netzzugangsverordnung [NZV] und der EU-Richtlinie

2012/34) und ist Bestandteil der Netzzugangsvereinbarung zwischen der ISB und dem EVU. Es ist zum Zeitpunkt der Publikation auf dem neusten Stand und enthält sowohl Angaben zum Fahrweg, der den Antragstellern zur Verfügung steht, als auch Informationen zu den Zugangsbedingungen für den betreffenden Fahrweg.

### 1.3. Rechtliches

Das vorliegende NWS entspricht den aktuellen gesetzlichen Rahmenbedingungen der Bahnreform 2.2. Bei Rechtsänderungen wird das NWS nachgeführt. Änderungen werden im Änderungsjournal ausgewiesen. Die Schweiz hat sich im Landverkehrsabkommen mit der Europäischen Union verpflichtet, Rechtsvorschriften anzuwenden, welche den im [Anhang 1 des Abkommens](#) aufgeführten Rechtsvorschriften gleichwertig sind. COTIF und CUI sind in der Schweiz anwendbar. Die schweizerischen Gesetze und Verordnungen sind in der systematischen Rechtssammlung (SR) der Schweizerischen Eidgenossenschaft publiziert. Sie sind im Internet unter [www.admin.ch](http://www.admin.ch) abrufbar.

#### 1.3.1. Gesetzliche Rahmenbedingungen

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

##### 1.3.1.1. Wichtige EU-Rechtsakte (als Auslegungshilfe)

Nummer	Bezeichnung
Richtlinie (EU) 2016/798	Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit. Ab 16.6.2020 Ersatz für Richtlinie 2004/49/EG.
Richtlinie (EU) 2016/797	Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union. Ab 16.6.2020 Ersatz für Richtlinie 2008/57/EG.
Durchführungsverordnung (EU) 2015/1136	Durchführungsverordnung (EU) 2015/1136 der Kommission vom 13. Juli 2015 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken.
Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177	Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 der Kommission vom 22. November 2017 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen.
Verordnung (EU) Nr. 913/2010	Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr.
Richtlinie (EU) 2012/34	Richtlinie (EU) 2012/34 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung).
Änderungsrichtlinie (EU) 2016/2370	Änderungsrichtlinie (EU) 2016/2370 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur.

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

Nummer	Abkürzung	Bezeichnung
SR 0.742.403.1 – COTIF	-	Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)
SR 0.742.403.12 – Anhang E – CUI	-	Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (CUI)
SR 0.740.72	LVA	Abkommen vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse (mit Anhängen und Schlussakte)
SR 742.101	EBG	Eisenbahngesetz
SR 742.122	NZV	Eisenbahn-Netzzugangsverordnung.

SR 742.122.4	NZV-BAV	Verordnung des BAV zur Eisenbahn-Netzzugangsverordnung
SR 742.101.4	–	Geschäftsreglement der Kommission für den Eisenbahnverkehr
SR 742.141.1	EBV	Eisenbahnverordnung. Anhang 7 EBV nennt die in der Schweiz gültigen Technischen Spezifikationen über die Interoperabilität TSI. Abweichungen des nationalen Regelwerks zu den TSI werden vom BAV mit notifizierten nationalen technischen Vorschriften NNTV festgelegt.
SR 742.141.11	AB-EBV	Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung
SR 742.144	BGLE	Bundesgesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen
SR 742.144.1	VLE	Verordnung über die Lärmsanierung der Eisenbahnen
SR 742.173.001	FDV	Schweizerische Fahrdienstvorschriften (R 300.1–15)
SR 742.412	RSD	Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit Eisenbahnen und Seilbahnen
SR 742.41	GüTG	Gütertransportgesetz
SR 742.411	GüTV	Gütertransportverordnung
SR 745.1	PBG	Personenbeförderungsgesetz
SR 745.11	VPB	Verordnung über die Personenbeförderung
SR 745.13	FPV	Fahrplanverordnung
SR 151.3	BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz
SR 151.31	BehiV	Behindertengleichstellungsverordnung

### 1.3.2. Rechtlicher Status und Haftung

Sämtliche Bedingungen für die Nutzung der Eisenbahninfrastrukturen, die im vorliegenden NWS publiziert werden, gelten vorbehaltlich nachträglicher Rechts- und Vorschriftenänderungen.

Soweit mit der Revision schweizerischer Gesetze und Verordnungen nach der Publikation des NWS zusätzliche Anforderungen eingeführt werden, sind diese zwingend einzuhalten. Die ISB und TVS haften nicht für die Folgen aus der Nichtbeachtung von nachträglich geänderten Rechtserlassen und Vorschriften.

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

Das vorliegende NWS wird in Deutsch herausgegeben.

### 1.3.3. Beanstandungen und Beschwerde

#### 1.3.3.1. Grundsatz

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

#### 1.3.3.2. RailCom

Strittige Fragen über die Gewährung des Netzzugangs sowie dessen Bedingungen unterliegen der Klage an die Kommission für den Eisenbahnverkehr RailCom (Art. 29 LVA, Art. 40a<sup>ter</sup> EBG).

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

#### **1.4. Struktur des Network Statements**

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

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

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

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

##### **1.4.1. Gültigkeitsdauer**

Das vorliegende Network Statement ist gültig für Bestellungen und die Durchführung von Verkehren im Fahrplanjahr 2024 ab dem 10.12.2023 bis zum 14.12.2024.

##### **1.4.2. Aktualisierung**

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

##### **1.4.3. Publikation**

Das NWS wird ausschliesslich digital unter [www.st-bahn.ch](http://www.st-bahn.ch) ->Infrastruktur ->Netzzugang publiziert.

#### **1.5. Kontakte und Adressenverzeichnis**

Bei allgemeinen Fragen zum NWS wenden Sie sich bitte an  
ST Infrastruktur  
Bahnhofstrasse 9  
6234 Triengen

Schweiz  
info@st-bahn.ch

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

Schweizerische Trassenvergabestelle

Schwarztorstrasse 31

Postfach

3001 Bern

Schweiz

+41 79 928 01 63

[info@trasse.ch](mailto:info@trasse.ch) / [info@tvs.ch](mailto:info@tvs.ch)

[www.trasse.ch](http://www.trasse.ch) / [www.tvs.ch](http://www.tvs.ch)

## **1.6. Zusammenarbeit europäischer ISB und Trassenvergabestellen**

### **1.6.1. Güterverkehrskorridore**

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

### **1.6.2. RailNetEurope**

Die ST ist kein Mitglied der RNE

### **1.6.3. Weitere internationale Kooperationen**

nicht relevant für die ST

## 2. Infrastruktur

### 2.1. Einleitung

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

### 2.2. Ausdehnung des Streckennetzes

#### 2.2.1. Grenzen

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

#### 2.2.2. Anschliessende Netze

##### 2.2.2.1. Ausländische Normalspurnetze

trifft nicht zu

##### 2.2.2.2. Inländische Normalspurnetze

Das Netz von ST Infrastruktur grenzt an folgende inländische Normalspurnetze:

- SBB

### 2.3. Netzbeschreibung

Das Netz der ST besteht aus zwei Strecken:

- Sursee (exkl.) - Triengen (Netzteil LU)
- Hinwil (exkl.) – Bäretswil - Bauma (exkl.) (Netzteil ZH)

#### 2.3.1. Gleistopologie

Güter- und Personenverkehr benutzen dieselben Strecken (Mischverkehrsstrecken). Detaillierte Angaben über die Strecken sind in Betriebsvorschriften Infrastruktur der ST ersichtlich.

#### 2.3.2. Spurweite

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

- Zuggleise:  $R_{\min} = 150$  m
- Rangiergleise:  $R_{\min} = 135$  m
- Anschlussgleise:  $R_{\min} = 80$  m, resp. 35 m

Der Mindestradius, welcher gemäss TSI von interoperablen Fahrzeugen bewältigt werden muss, ist  $R_{\min} = 150$  m. Dies reicht jedoch für den freizügigen Einsatz auf dem Schienennetz der ST Infrastruktur nicht aus. Sollen Eisenbahnfahrzeuge auch Rangiergleise und ältere Bahnanlagen ohne Einschränkungen befahren können, sind die Anforderungen an den Bogenhalbmesser gemäss I-50007 zu erfüllen.

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

### 2.3.3. Bahnhöfe und Knoten

siehe [www.st-bahn.ch](http://www.st-bahn.ch)

### 2.3.4. Lichtraumprofile

#### 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

#### Anmerkung

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

#### Kombinierter Verkehr

trifft nicht zu

#### Stromabnehmer (siehe auch Ziffer 3.3.1.4)

- Wippenbreite 1450 mm, Endhörner isoliert, Hüllkurve: gemäss UIC-Merkblatt 608
- Profilmachweis für Stromabnehmer gemäss EN 15273-2 beziehungsweise UIC-Merkblatt 505-1
- Ausnahme für historische Fahrzeuge: Wippenbreite 1320 mm zulässig (ausgeschlossen sind allfällige Strecken mit spezifischen Netzzugangsbedingungen)
- Weitere Angaben finden sich in den Betriebsvorschriften Infrastruktur ST zu R 300.11

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

### 2.3.5. Streckenklassen

Die Standard-Streckenklasse im Netzteil LU ist D4. Die Einschränkungen des Netzteils ZH können den Betriebsvorschriften Infrastruktur entnommen werden.

### 2.3.6. Streckenneigungen

Die Betriebsvorschriften Infrastruktur (Streckentabellen) nennen in den Neigungsspalten die massgebenden Gefälle und Steigungen je Streckenabschnitt.

### 2.3.7. Höchstgeschwindigkeiten

Die Höchstgeschwindigkeit ist vom Streckenabschnitt, der Zusammensetzung sowie der Zug- und Bremsreihe des Zuges abhängig. Für die Fahrt erforderliche streckenbezogene Angaben können den Betriebsvorschriften Infrastruktur (Streckentabellen) entnommen werden. Betriebliche Geschwindigkeitsabweichungen, bleiben vorbehalten.

### 2.3.8. Maximale Zuglängen

Die maximale Länge einer Komposition beträgt 150 m. Längere Kompositionen haben Betriebseinschränkungen zur Folge und müssen speziell bei [betrieb@st-bahn.ch](mailto:betrieb@st-bahn.ch) angefragt werden.

### **2.3.9. Stromversorgung**

Der Netzteil ZH ist vollständig elektrifiziert und weist standardmässig eine Spannung und Frequenz von 15 kV/16,7 Hz, mit Toleranzen gemäss EN-Norm 50163, auf.

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

Der Netzteil LU ist nicht elektrifiziert.

### **2.3.10. Signalsysteme**

Auf dem Streckennetz der ST gibt es keine Sicherungsanlagen. Einzig die durch die SBB bedienten Bahnhöfe Sursee, Hinwil und Bauma weisen Sicherungsanlagen mit Aussensignalisierung auf.

### **2.3.11. Zugdispositionssysteme**

Die ST nutzt keine Zugdispositionssysteme.

### **2.3.12. Kommunikationssysteme**

#### **2.3.12.1. Abdeckung**

Die Kommunikation erfolgt über GSM-P

### **2.3.13. Zugbeeinflussungssysteme**

Auf der ST ist keine Zugbeeinflussung verbaut

## **2.4. Verkehrsbeschränkungen**

### **2.4.1. Besondere Infrastrukturen**

bleibt frei

### **2.4.2. Umweltrestriktionen**

bleibt frei

### **2.4.3. Gefährliche Güter**

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

### **2.4.4. Einschränkungen in Tunneln**

Das Netz der ST weist keine Tunneln auf.

### **2.4.5. Einschränkungen auf Brücken**

Besondere Einschränkungen bestehen für die Strecke Bäretswil – Bauma und sind in den AB FDV ST Infrastruktur beschrieben.



## **2.5. Verfügbarkeit der Strecken und Bahnhöfe**

### **2.5.1. Streckenöffnungszeiten**

Die Strecken der ST sind während 24 Stunden geöffnet.

### **2.5.2. Kapazitätseinschränkungen**

bleibt frei

## **2.6. Ausblick Infrastrukturentwicklung**

bleibt frei

### **3. Zugangsbedingungen**

#### **3.1. Einleitung**

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

#### **3.2. Allgemeine Zugangsbedingungen**

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

##### **3.2.1. Bedingungen für die Beantragung von Trassen [TVS]**

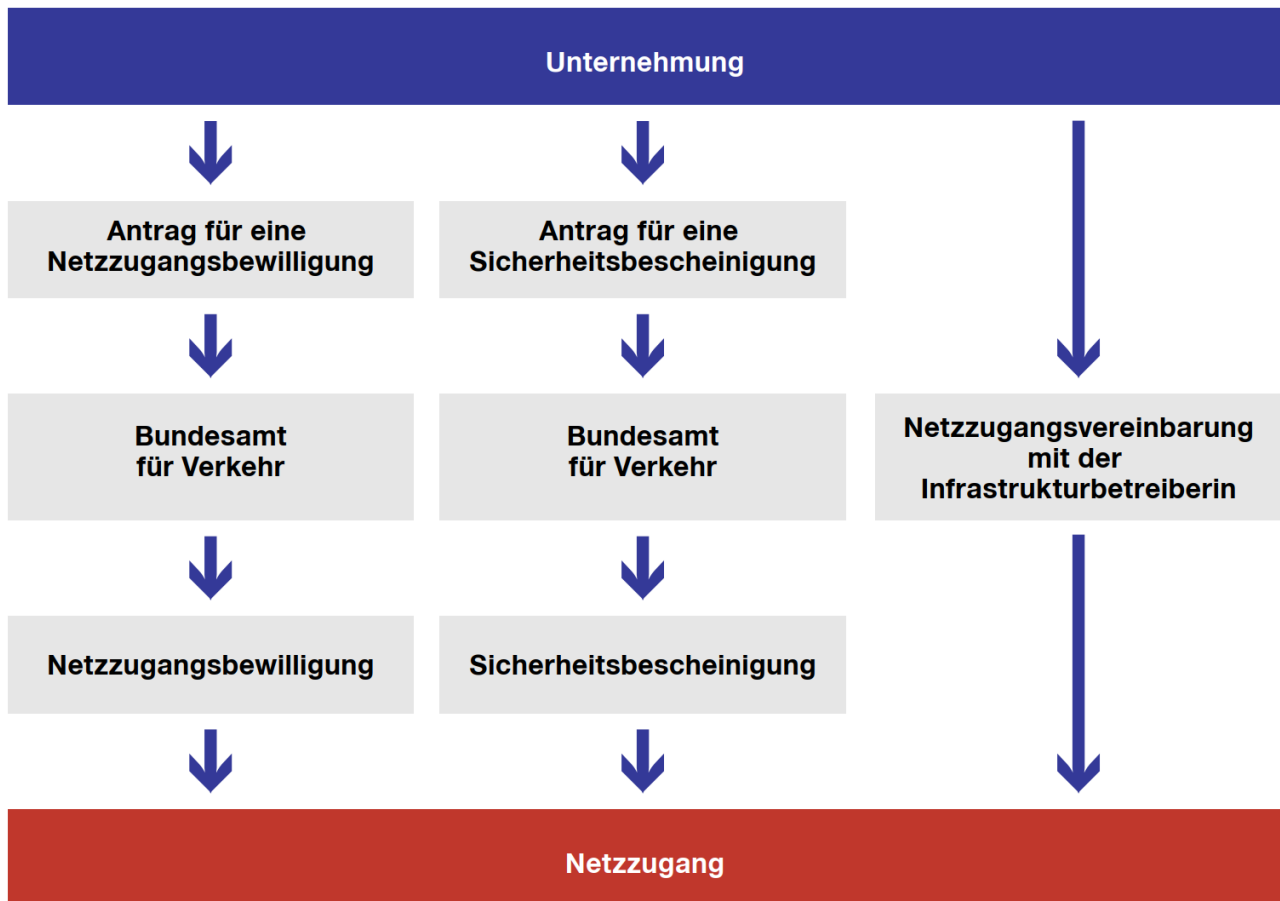
Die Voraussetzungen für die Beantragung einer Trasse sind in Kapitel 4 beschrieben. Auch Unternehmen, welche nicht EVU sind, ist es gemäss Art. 9a Abs 4 EBG gestattet, im Güterverkehr Trassen zu beantragen.

##### **3.2.2. Bedingungen für den Zugang zur Infrastruktur**

###### **3.2.2.1. Grundsatz**

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

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



### 3.2.2.2. ST Nutzungsänderungsprozess Sicherheit

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

### 3.2.2.3. Aussergewöhnliche Verwendung der Infrastruktur

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

### **3.2.3. Netzzugangsbewilligung / EU-Lizenzen**

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

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

### **3.2.4. Sicherheitsbescheinigung**

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

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

### **3.2.5. Versicherung**

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

## **3.3. Vertragliche Bestimmungen**

### **3.3.1. Rahmenabkommen [TVS]**

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

### **3.3.2. Vereinbarungen mit EVU**

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

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

### 3.3.2.1. Debitorencode

Für die Bestellung und Abrechnung der Leistungen werden die EVU über Debitorencodes identifiziert. Diese Codes werden dem EVU von der ISB zugeteilt.

Die folgenden Grundsätze zur Verwendung des Debitorencodes durch das EVU sind einzuhalten:

- Bei jeder Trassenbestellung muss der zugeteilte Debitorencode verwendet werden.
- Eine Trasse (Zugnummer) darf für die ganze CH-Strecke nur mit einem Debitorencode bestellt werden.
- Zur Bestimmung der Sicherheitsverantwortung ist im NeTS-AVIS-Bestelltool das Feld «SMS-EVU» zwingend auszufüllen

### 3.3.2.2. Verantwortlichkeit beim Wechsel zwischen zwei EVU

Diese Bestimmung präzisiert die Anforderungen aus dem Anhang 1 «Grenznahe Strecken» zur BAV-Richtlinie zum Erlangen von Netzzugangsbewilligung und Sicherheitsbescheinigung sowie Sicherheitsgenehmigung.

#### **Grundsatz**

Das ankommende EVU bleibt Vertragspartner und damit Ansprechpartner gegenüber der ISB bis der abgehende Lokführer den Zug fahrbereit meldet. Danach wird das abgehende EVU Vertragspartner.

#### **Abweichende Bestimmungen für Rangierbahnhöfe**

Für Fahrzeuge im Verarbeitungsprozess «Wagendurchlauf Rangierbahnhof» (Zerlegen, Sortieren, Formieren von Güterzügen über den Ablaufberg) wechselt die Vertragsbeziehung nach Beendigung der Zerlegung, d. h. sobald die Fahrzeuge im Richtungsgleis angehalten haben. Die Verantwortung über die Disposition der Fahrzeuge ist von dieser Regelung nicht betroffen. Sie liegt immer beim abgehenden EVU.

Diese Bestimmungen bleiben auch bei Rangierungen durch Dritte im Übergabebahnhof bestehen. Im Übrigen gelten die AGB-ISB. Eine allfällige Haftung des Dritten bestimmt sich aus den einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen.

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

Art. 9a Abs. 4 EBG lautet:

*Der Netzzugang auf einem örtlich und zeitlich bestimmten Fahrweg (Trasse) kann von jedem Unternehmen beantragt werden, das an der Durchführung des Eisenbahnverkehrs interessiert ist. Das Unternehmen muss spätestens einen Monat vor Betriebsaufnahme eine Netzzugangsbewilligung vorlegen oder ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der Durchführung des Eisenbahnverkehrs beauftragen. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen, das den Verkehr durchführt, muss die Sicherheitsbescheinigung spätestens bei der Aufnahme des Verkehrs vorlegen.*

Eine Vereinbarung wird nicht vorausgesetzt, um in der Schweiz Trassen bestellen zu dürfen. Die von der TVS erlassenen Bestimmungen für die Beantragung und Zuteilung von Trassen gelten unabhängig vom Abschluss einer vorherigen Vereinbarung.

### **3.3.4. Allgemeine Geschäftsbedingungen**

Die Allgemeinen Geschäftsbedingungen der ISB für die Benützung der Eisenbahninfrastruktur (AGB-ISB) auf der Website [www.st-bahn.ch](http://www.st-bahn.ch) abrufbar. Für die Kapazitätszuweisung gelten die Bestimmungen der TVS (vgl. Ziffer 1.1).

## **3.4. Spezifische Zugangsbedingungen**

### **3.4.1. Fahrzeugzulassungen und technische Anforderungen**

#### **Gültigkeitsbereich**

Die unter dieser Ziffer aufgeführten technischen Anforderungen gelten grundsätzlich für das ganze ST Schienennetz. Darüberhinausgehende Anforderungen besonderer Infrastrukturanlagen (z. B. Brandschutzanforderungen in besonderen Tunneln) sind in den Anhängen der Ziffer 2.4.1 geregelt.

#### **Zulassungsstellen**

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

#### **Unterstützung**

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

Der Fokus der Abklärungen liegt auf der Sicherstellung der Kompatibilität zwischen den Fahrzeugen und den Anlagen und Systemen der Infrastruktur, um ein sicheres und zuverlässiges Zusammenwirken zu gewährleisten. Der TNZ legt die nachzuweisenden Infrastruktur-Anforderungen in Absprache mit dem Antragsteller (EVU, Fahrzeughersteller, unabhängige Prüfstellen) fest und prüft, ob die Bedingungen erfüllt und die entsprechenden Nachweise erbracht werden (insbesondere bei schweizerischen Besonderheiten, sogenannten nationalen technischen Vorschriften NTV, bzw. notifizierten nationalen technischen Vorschriften NNTV). Als Stellungnahme zu den eingereichten Nachweisen und als Bestätigung für die Einhaltung der Infrastruktur-Anforderungen (Verträglichkeitsnachweis) stellt der TNZ themenbezogene Unbedenklichkeitserklärungen (UE/wie ein Gutachten) aus:

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

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

Die nachfolgenden, technischen und betrieblichen Anforderungen sind einzuhalten.

#### 3.4.1.1. Zugbeeinflussungseinrichtung

Auf dem Netz ST sind keine Zugbeeinflussungseinrichtungen erforderlich. Das Netz wird ausschliesslich im Rahmen von Rangierbewegungen befahren.

#### 3.4.1.2. Interaktion Rad/Schiene

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

Vorgabe und Beurteilungsmassstab sind:

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

#### 3.4.1.3. Schnittstelle zwischen Lastgrenzen der Fahrzeuge und Infrastruktur

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

#### 3.4.1.4. Interaktion Stromabnehmer/Fahrleitung

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

Vorgabe und Beurteilungsmassstab sind:

- Einhaltung der Randbedingungen und Grenzwerte gemäss AB-EBV
- Einhaltung der Kräfte nach EN 50367
- Einhaltung der Fahrdrahtanhöhe nach EN 50119

- Einhaltung der Stromabnehmeranforderungen nach EN 50206
- Infrastrukturanforderungen Interaktion Stromabnehmer/Fahrleitung gemäss I-50088
- Profilmachweis für Stromabnehmer (siehe auch Ziffer 2.3.4)
- Optimierte Auflaufhörner
- Die vielen verschiedenen Fahrleitungssysteme der ST Infrastruktur (der Nachweis wird je nach geplantem Einsatz auf mehreren Referenzstrecken erbracht)

#### 3.4.1.5. Schienenflankenschmierung (Spurkranzschmierung)

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

#### 3.4.1.6. Elektrische Anforderungen an die Triebfahrzeuge

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

##### 3.4.1.6.1. Anforderungen an die Eingangsadmittanz

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 Eingangsadmittanz 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 I-20005. Die Regelung ist eine verbindliche Betriebsvorschrift im Sinne von Art. 12 Abs. 4 Bst. g EBV.

##### 3.4.1.6.2. Anforderungen an die Leistungsbegrenzung

Um bei speziellen Konfigurationen des Bahnstrom-Versorgungsnetzes Zusammenbrüche wegen Unter- bzw. Überproduktion zu verhindern, müssen die Triebfahrzeuge mit einer frequenz-abhängigen Leistungsbegrenzung gemäss der SBB Regelung I-50068 ausgerüstet sein. Um bei schwachem Netz, z. B. bei langen Stichspeisungen oder bei speziellen Speiseverhältnissen wie z. B. Ausfall eines Unterwerkes, einen Spannungszusammenbruch zu verhindern, müssen die Triebfahrzeuge mit einer spannungsabhängigen Leistungs- oder Strombegrenzung gemäss der SBB Regelung I-50069 ausgerüstet sein. Die Regelungen sind verbindliche Betriebsvorschriften im Sinne von Art. 12 Abs. 4 Bst. g EBV für Fahrzeuge, welche seit dem 1.1.2011 neu zugelassen werden. Für ältere Triebfahrzeuge ist die Realisierung solcher Funktionen im Rahmen von generellen Softwareanpassungen anzustreben.

##### 3.4.1.7. Kommunikationseinrichtungen

Auf dem Netz ST wird mit öffentlicher Mobiltelefonie kommuniziert.

##### 3.4.1.8. Bremsen

Auf dem Schienennetz von ST Infrastruktur darf die elektrische resp. elektrodynamische Bremse ausdrücklich auch bei Schnellbremsungen eingesetzt werden. Werden elektrische Bremsen



verwendet, so ist bei deren Ausfall sicherzustellen, dass die Schnellbremsung automatisch und zuverlässig fortgesetzt wird (z. B. Ausfall der externen Energieversorgung).

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

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

### **Ausnahmen**

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

#### **3.4.1.9. Dienstfahrzeuge**

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

[1] Schienegebundene Fahrzeuge (resp. Maschinen) gemäss EN 14033

[2] Zweiwege-Fahrzeuge (resp. Maschinen) gemäss EN 15746

[3] Ausgleisbare Maschinen gemäss EN 15955

[4] Anhänger gemäss EN 15954

Als Arbeitsmittel (keine Dienstfahrzeuge) gelten:

[5] Tragbare Maschinen und Rollwagen gemäss EN 13977

Für den Anwendungsbereich «Fahren und Arbeiten auf Eisenbahninfrastrukturen» benötigen auch Dienstfahrzeuge [1]–[4] als Voraussetzung für den Einsatz auf dem Schienennetz der ST Infrastruktur eine Betriebsbewilligung des BAV. Dabei sind gemäss AB-EBV Art. 57.2 unter bestimmten Voraussetzungen Vereinfachungen gegenüber konventionellen Eisenbahnfahrzeugen möglich.

Der Einsatz von ungebremsten Dienstfahrzeugen ist unabhängig vom Gefälle verboten. Das gilt insbesondere auch für Anhänger [4], welche nur mit automatischer Bremse eingesetzt werden

dürfen. Sollen Dienstfahrzeuge für kommerziellen Rangier- und Zugbetrieb in zentralisierten Bereichen eingesetzt werden, sind die gleichen Infrastruktur-Anforderungen zu erfüllen wie für konventionelle Eisenbahnfahrzeuge.

### **3.4.2. Personalzulassung**

Für die Zulassung des Personals ist das BAV verantwortlich.

### **3.4.3. Aussergewöhnliche Sendungen**

Aussergewöhnliche Sendungen (aS) sind mit frühzeitiger Kontaktaufnahme mit der im Adressenverzeichnis aufgeführten Ansprechstelle zu beantragen.

Für aussergewöhnliche Sendungen entsteht ein Planungsaufwand, welcher als Zusatzleistung abgerechnet wird.

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

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

### **3.4.4. Gefährliche Güter**

Auf dem Netz ST werden keine gefährlichen Güter befördert.

### **3.4.5. Mess- und Probefahrten sowie andere Spezialverkehre**

#### **3.4.5.1. Messfahrten**

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

#### **3.4.5.2. Probefahrten und Spezialverkehre**

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

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

## **4. Kapazitätszuweisung [TVS]**

### **4.1. Einleitung**

Dieses Kapitel definiert die Verfahren für die Zuweisung von Kapazitäten.

#### **4.1.1. Rechtsgrundlagen**

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

#### **4.1.2. Erfordernis zur Trassenbestellung**

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

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

#### **4.1.3. Erforderliche Bewilligungen und Dokumente bei der Trassenbeantragung**

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

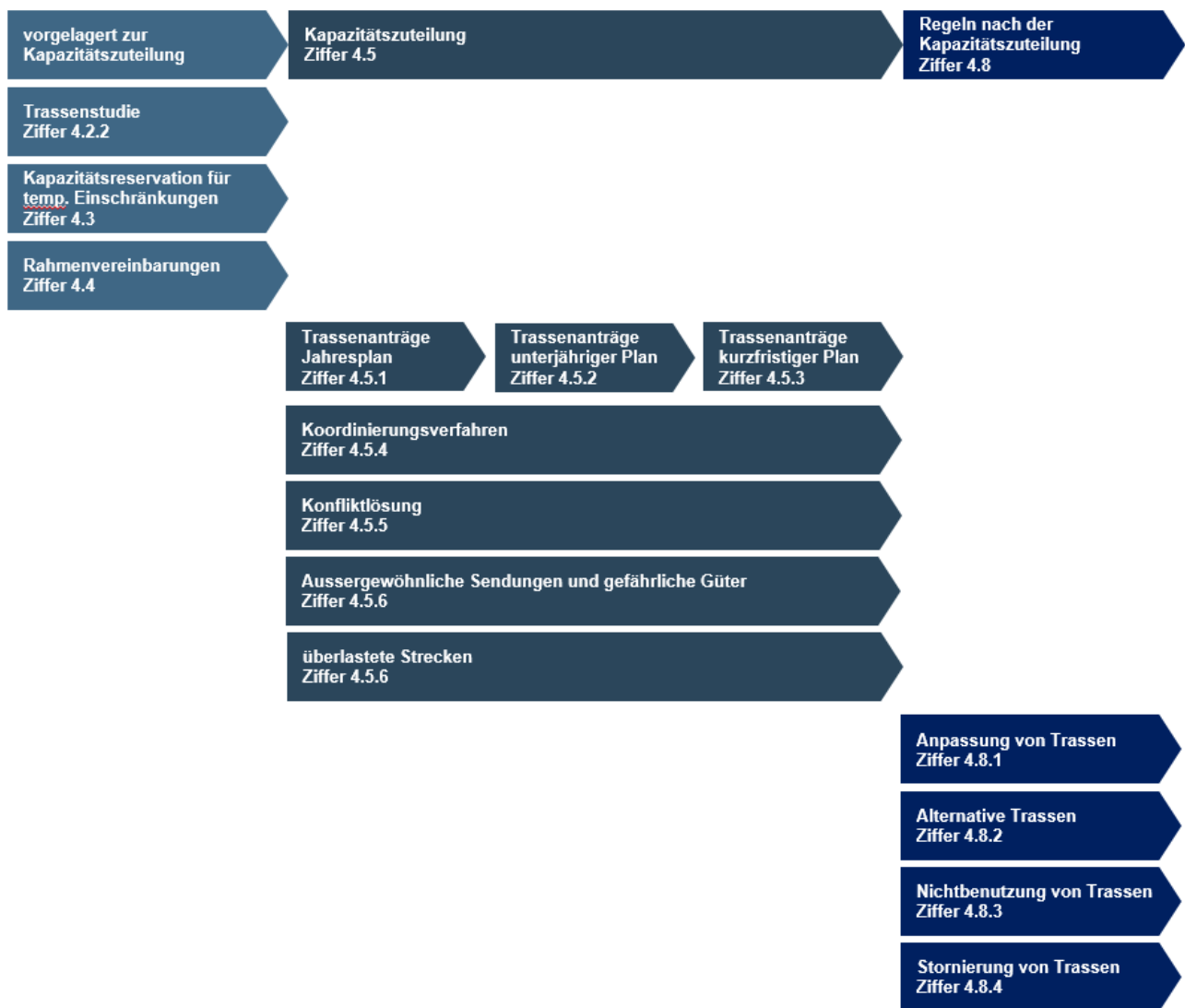
Kann eine bestellte und definitiv zugeteilte Trasse nicht genutzt werden, weil die Netzzugangsbewilligung, die Bezeichnung des beauftragten EVU, die Sicherheitsbescheinigung oder die Netzzugangsvereinbarung nicht rechtzeitig vorliegen, so wird die TVS dem Antragsteller die zugeteilte Trasse entziehen.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

#### **4.1.4. Örtlicher Geltungsbereich**

Die vorliegenden Bestimmungen finden zu den in Ziffer 1.1 genannten

#### **4.1.5. Überblick**

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

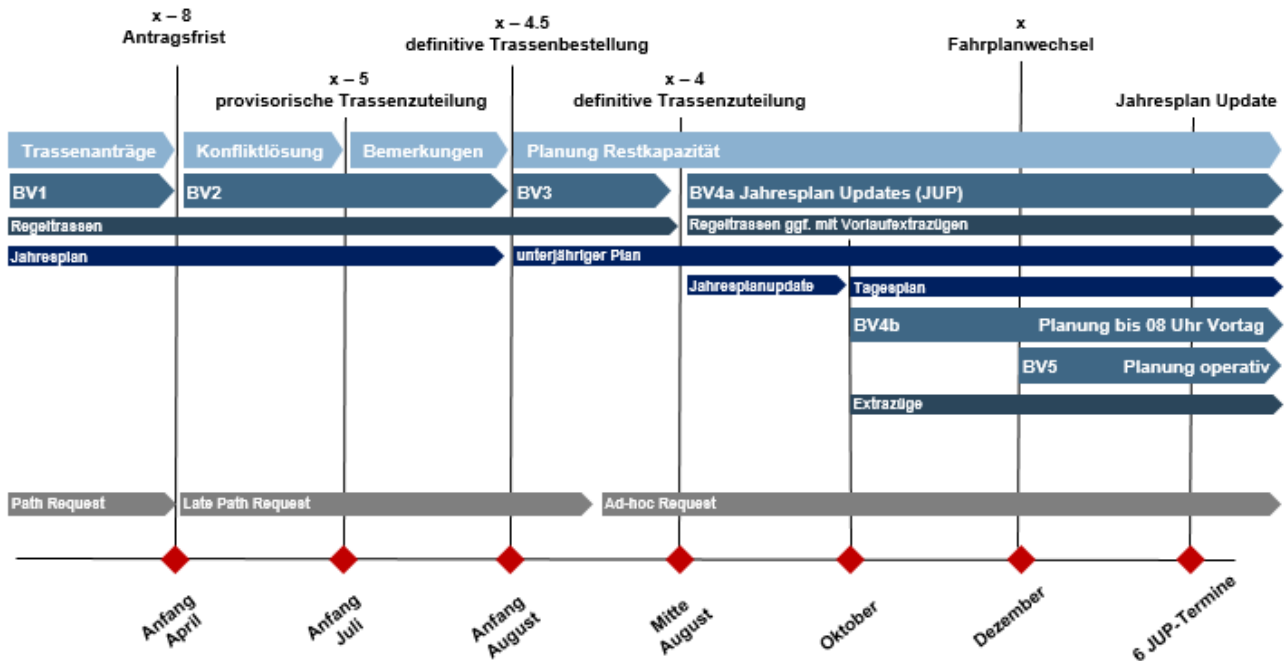


#### 4.1.6. Übersicht über schweizerische Bestellverfahren

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

BV	Frist	TVS	RNE	Art	Bestelleingang und Zuteilung
BV1	Jahresplan bis Antragsfrist	Jahresplan	Path Request	Regeltrasse	TVS gemäss Prioritätenordnung
BV2	Jahresplan nach Antragsfrist	Jahresplan	Late Path Request	Regeltrasse	TVS first come, first served
BV3	Jahresplan nach definitiver Zuteilung	Unterjähriger Plan	Late Path Request Ad-hoc Request	Regeltrasse	TVS first come, first served
BV4a	Jahresplanupdate (JUP)	Unterjähriger Plan	Ad-hoc Request	Regeltrasse ggf. mit Vorlaufextrazug	TVS first come, first served
BV4b	Tagesplan Kurzfristbestellungen Extrazüge	Unterjähriger Plan	Ad-hoc Request	Extrazug	ISB first come, first served

BV5	Tagesplan Operative Bestel- lungen Extrazüge	Unterjähriger Plan	Ad-hoc Request	Extrazug	ISB first come, first served
-----	----------------------------------------------------	--------------------	----------------	----------	---------------------------------



#### 4.1.7. Trassenstudien

##### 4.1.7.1. Grundsatz

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

Für die Art der Einreichung von Trassenstudien ist der Bestellhorizont bzw. das schweizerische Bestellverfahren gemäss Ziffer 4.2.2 massgebend.

##### 4.1.7.2. Trassenstudien im Zeithorizont vor BV1

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

##### 4.1.7.3. Trassenstudien im Zeithorizont BV1 bis BV4a

Trassenstudien sind mittels schriftlich einzureichen.

##### 4.1.7.4. Trassenstudien im Zeithorizont BV4b und BV5

In den Zeithorizonten der Bestellverfahren 4b und 5 sind keine Trassenstudien vorgesehen.

##### 4.1.7.5. Verbindlichkeit von Trassenstudien

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

#### 4.1.7.6. Möglichkeit der Begleitung der Studienbearbeitung durch die TVS

Zur Sicherstellung der Diskriminierungsfreiheit können Studienbesteller eine Begleitung der Studienbearbeitung durch die TVS verlangen. Die Studienbesteller können sich auch nachträglich an die TVS wenden, wenn sie mit der Studienaufführung nicht einverstanden sind (Kontaktadresse siehe Adressenverzeichnis).

#### 4.1.8. **Bestelltools, eher (noch) nicht relevant für uns**

bleibt frei

#### 4.1.9. **Güterverkehrskorridore, nicht relevant für uns**

bleibt frei

#### 4.1.10. **Nationale Trassenkataloge**

bleibt frei

#### 4.1.11. **Erforderliche Angaben für die Trassenanträge und -bestellungen**

Für eine Trassenbestellung auf dem Netz ST werden folgende Angaben benötigt:

- Verkehrsart (Personen- oder Güterverkehr [bei mehrheitlich Güterwagen, bei RID oder aussergewöhnlichen Sendungen. Exkl. Mess- und Probefahrten])
  - Fahrplanperiode bzw. Fristigkeit (Jahresplan, Jahresplanupdate, Tagesplan) in Relation zu Ziffer 4.2.2 (Spalte Frist)
  - Regel- oder Extrazug in Relation zu Ziffer 4.2.2 (Spalte Art)
  - Leistungsart (Regel- oder Extrazug) in Relation zu Ziffer 4.2.2 (Spalte Art)
    - Regelzug:
      - Loktrasse
      - Personentrasse
      - Nahgütertrasse
      - nationale Gütertrasse
      - internationale Gütertrasse
      - Abbestellung
    - Extrazug
      - Lokextrazug, Reise-Extrazug, Extrazug G
      - Anordnung, Ausfall, ao Halt, ao Durchfahrt
      - Beförderungsplan
      - Mod-Zug
  - Name des Antragstellers oder des beauftragten EVU
  - Zugnummer (falls bekannt)
  - Debitorencode
  - Trassierungspriorität (Abfahrtsorientiert, Ankunftsorientiert, Eckzeiten fix)
  - Verkehrsperiode (Betriebs-, Verkehrs- bzw. Anordnungstage, Verkehrszeitraum) in Relation mit Leistungsart
  - Angaben zum Zuglauf
    - Safety Management System-EVU (SMS-EVU; das in der Schweiz für die Sicherheit des Zuges verantwortliche EVU)
  - Komposition / Formation
    - Führungsart: direkt geführt / indirekt geführt
    - Betriebsmodus: Triebfahrzeug(e) thermischer oder elektrischer Betrieb
- Reihung (Triebfahrzeug(e) und Anhängelast
- Zug- und Bremsreihen

## **4.1.12. Erforderliche Angaben und zu berücksichtigende Vorgaben für Zusatzleistungen**

### 4.1.12.1. Zusatzleistungen, erforderliche Angaben

- Leistungsart / Art der bestellten Zusatzleistung
- Name des Antragstellers oder des beauftragten EVU
- Zugnummer (falls bekannt)
- Debitorencode
- Bedarf für spezielles Gleis (Angabe Gleisnummer bzw. Freiverladegleis inkl. Zeitfenster von...bis...)
- Verkehrsdaten / Verkehrsperiode (Verkehrs- bzw. Anordnungstage, Verkehrszeitraum) in Relation mit
- Angaben zum Betriebspunkt
  - Ankunftszeit bzw. Herkunft im Betriebspunkt oder zeitlicher Beginn der Zusatzleistung
  - Abfahrtszeit bzw. Bestimmung im Betriebspunkt oder zeitliches Ende der Zusatzleistung
- Zusatz bei Triebfahrzeugabstellungen
  - Angabe Gleisnummer (Gleiswunsch)
  - Angabe Triebfahrzeugtyp
- Komposition / Formation (Triebfahrzeug[e] thermisch/elektrisch, Anzahl Wagen, Typ, Länge in Metern)

### 4.1.12.2. Zusatzleistungen, zu berücksichtigende Vorgaben

Die gemäss «Bestellformular für Zusatzleistungen» geforderten Angaben.

## **4.1.13. Rechtsweg bei Streitigkeiten über die Trassenzuteilung**

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

## **4.2. Kapazitätsreservation für temporäre Einschränkungen**

### **4.2.1. Grundprinzip**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **4.2.2. Fristen und Information der Antragsteller**

Es gelten dieselben Bestimmungen wie in Ziffer 4.3.1.

### **4.3. Rahmenvereinbarungen**

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

#### **4.3.1. Rahmenkapazitätserklärung**

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

#### **4.3.2. Aktuelle Situation**

Zurzeit bietet die ISB keine Rahmenvereinbarungen an.

### **4.4. Kapazitätszuteilung**

#### **4.4.1. Trassenanträge / Trassenbestellungen Jahresfahrplan**

##### **4.4.1.1. Fristen**

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



#### 4.4.1.2. Schweizerische Bestellverfahren Jahresfahrplan

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

#### 4.4.1.3. Trassenantrag

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

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

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

Wenn zum Zeitpunkt der Trassenantragsfrist für die ordentliche Trassenzuteilung gewisse Bedürfnisse noch zu wenig genau bekannt sind (z. B. Lok- und Traktorgüterzüge), so wird empfohlen, die diesbezüglichen Trassen nachträglich zu bestellen (BV2). Nachträglich eingereichte Bestellungen erhalten jedoch gegenüber den fristgerecht eingereichten Anträgen eine nachrangige Priorität. Die TVS wird den Antragstellern gemäss den Terminen im NWS-Anhang 4.5 die Trassen für den nationalen und den grenzüberschreitenden Verkehr provisorisch zuteilen. Der Antragsteller erhält dadurch ein 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.

#### **Trassen für den grenzüberschreitenden Verkehr (gilt nicht für Korridor-Katalogtrassen)**

Trassen im grenzüberschreitenden Verkehr (Ausnahme Korridor-Katalogtrassen) können entweder national bei den jeweiligen Trassenvergabestellen oder beim OSS-Netzwerk der in RailNetEurope (RNE) zusammengeschlossenen ISB und unabhängigen Trassenvergabestellen beantragt werden. Beim OSS-Netzwerk können die Antragsteller ihren harmonisierten Antrag für die gesamte internationale Strecke bei einer einzigen am Netzwerk angeschlossenen Trassenvergabestelle mit dem Bestelltool PCS einreichen. Die Details über die Beantragung und Zuweisung von Trassen im grenzüberschreitenden Verkehr können dem Leitfaden «Verfahren für internationale Trassenanmeldungen» entnommen werden (siehe [www.rne.eu](http://www.rne.eu); Stichwort Timetabling).

Bei Netzübergängen zu ausländischen ISB sind die Bestellungen gemäss den Angaben auf der Internetseite der TVS (Stichwort Dienstleistungen/Trassennutzung «Regelungen in Grenzbahnhöfen») abzusetzen.

#### **Hinweis**

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

#### 4.4.1.4. Beantragung und Zuteilung von Zusatzleistungen

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

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

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

#### 4.4.1.5. Zuteilung auf freigebliebenen Kapazitäten

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

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

#### 4.4.1.6. Definitive Trassenbestellung und -zuteilung

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

### 4.4.2. **Trassenanträge / Trassenbestellungen unterjähriger Fahrplan**

#### 4.4.2.1. Fristen

Siehe NWS-Anhang 4.5

#### 4.4.2.2. Schweizerische Bestellverfahren unterjähriger Fahrplan

BV	Frist	TVS	RNE	Art	Bestelleingang und Zuteilung
BV3	Jahresplan nach definitiver Zuteilung	Unterjähriger Plan	Late Path Request Ad-hoc Request	Regeltrasse	TVS first come, first served
BV4a	Jahresplanupdate (JUP)	Unterjähriger Plan	Ad-hoc Request	Regeltrasse ggf. mit Vorlaufextrazug	TVS first come, first served

#### 4.4.2.3. Trassenantrag

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

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

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

Steht eine unterjährig bestellte Trasse in Konflikt zu bereits zugeteilten Trassen, so bietet die ISB dem Besteller soweit möglich Alternativen an. Sind keine adäquaten Alternativen vorhanden oder sind diese für die Besteller nicht zumutbar, beurteilt die TVS den Bestellkonflikt. Je nach Art des Konfliktes lädt die TVS den betroffenen Antragsteller zusammen mit der ISB zu einer Konfliktlösungsverhandlung unter ihrer Leitung ein. Die Zuteilung unterjähriger Trassenbestellungen für Regeltrassen erfolgt durch die TVS, ebenso jegliche Ablehnung. Bestellungen mit vorausgehendem Trassenangebot müssen mindestens drei (3) Arbeitstage vor Durchführdatum bei der ISB eintreffen.

#### 4.4.3. Trassenanträge / Trassenbestellungen kurzfristiger Fahrplan

##### 4.4.3.1. Fristen

Die letzte Frist zur Trassenbeantragung ist gemäss 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.

##### 4.4.3.2. Schweizerische Bestellverfahren kurzfristiger Fahrplan

BV	Frist	TVS	RNE	Art	Bestelleingang und Zuteilung
BV4b	Tagesplan Kurzfristbestellungen Extrazüge	Unterjähriger Plan	Ad-hoc Request	Extrazug	ISB first come, first served
BV5	Tagesplan Operative Bestellungen Extrazüge	Unterjähriger Plan	Ad-hoc Request	Extrazug	ISB first come, first served

##### 4.4.3.3. Trassenantrag

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

Trassen für das laufende Fahrplanjahr sind mit dem Bestelltool NeTS-AVIS (für internationale Anträge siehe Ziffer 4.2.4) zu beantragen.

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

#### **Bestellverfahren BV4b**

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

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

#### **Bestellverfahren BV5**

Dies betrifft Bestellungen für Extrazüge sowie Trassenbestellungen, welche später als 8.00 Uhr am Vortag der Durchführung eingereicht werden (Wochenende Samstag/Sonntag und Feiertage gemäss Kalender NeTS gelten nicht als Vortage bzw. Arbeitstage). Letzte mögliche Bestellfrist bei den operativen Diensten der ISB ist 90 Minuten vor Zugsabfahrt. Die ISB behalten sich jedoch vor, für Bestellungen, deren Umsetzung zeitaufwändig ist, die dafür benötigte Zeit zu beanspruchen.

#### 4.4.3.4. Ausnahmeregelungen

##### **Mess- und Probefahrten sowie andere Spezialverkehre**

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

##### **Aussergewöhnliche Sendungen mit betrieblichen Massnahmen Infrastruktur**

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

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

#### **4.4.4. Koordinierungsverfahren**

##### 4.4.4.1. Grundsätze, Verbot von missbräuchlichen Leerbestellungen

Jeder Antragsteller kann seinen Trassenwunsch grundsätzlich frei und uneingeschränkt bestimmen. Damit soll er rechtzeitig die notwendigen Trassen für die Umsetzung seiner Produktionskonzepte oder erwarteter Kundenaufträge erwerben können, auch wenn er zu diesem Zeitpunkt noch keine Verträge mit seinen Endkunden abgeschlossen hat. Bestellungen, die jedoch einzig in der

Absicht eingereicht werden, einen konkurrierenden Antragsteller zu behindern und/oder sich im Trassenzuteilungsverfahren gegenüber konkurrierenden Trassenbestellungen eine bessere Ausgangslage zu verschaffen (insbesondere zur Umgehung der Prioritätenordnung), sind unzulässig. Vermutet die TVS solche rechtsmissbräuchlichen Leerbestellungen ohne zugrundeliegende Geschäftsidee, kann sie vom Antragsteller zusätzliche Informationen und Unterlagen einfordern, welche die tatsächlichen oder geplanten Verkehre glaubhaft machen. Werden diese Unterlagen oder Informationen nicht oder nicht in der geforderten Qualität eingereicht, kann der Trassenantrag ganz oder teilweise abgelehnt werden.

#### 4.4.4.2. Mehrfachbestellungen für gleichen Transportauftrag

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

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

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

#### 4.4.4.3. Mitwirkungspflicht im Koordinierungsverfahren

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

#### 4.4.4.4. Zusatzleistungen

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

- a. Zusatzleistungen für Bedürfnisse, für die aus technischen Gründen keine Alternative angeboten werden kann.
- b. Zusatzleistungen für Bedürfnisse, die im Ablauf des Fahrplanjahres wiederholt in Anspruch genommen werden, nach Häufigkeit der angemeldeten Bedürfnisse. Die Beurteilung erfolgt analog dem Vorgehen bei Trassenkonflikten im Jahresplan.

#### 4.4.4.5. Korridor-Katalogtrassen der Güterverkehrskorridore

Für die vom Korridor-OSS zugeteilten Korridor-Katalogtrassen gelten besondere Verfahren und Prioritätsregeln. Diese sind im Korridor-Informationsdokument Book 4 des jeweiligen Korridors beschrieben ([www.corridor-rhine-alpine.eu](http://www.corridor-rhine-alpine.eu), [www.rfc-northsea-med.eu](http://www.rfc-northsea-med.eu)).

#### 4.4.5. **Konfliktlösung**

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

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

##### 4.4.5.1. Konfliktlösung in der Trassenvergabe auf Basis der Netznutzungsplans (NNP)

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

##### 4.4.5.2. Prioritätenordnung

Können den Antragstellern keine Alternativen im Rahmen der erwarteten Flexibilität angeboten werden oder ist der Bestellkonflikt nicht einvernehmlich lösbar, teilt die TVS entsprechend den rechtlichen Vorgaben vorrangig diejenigen Anträge zu, welche die im NNP gesicherte Anzahl und Qualität der Trassen für die eigene und die der anderen Verkehrsarten nicht einschränken. Werden innerhalb einer Verkehrsart mehr Trassenanträge eingereicht, als dafür im NNP vorgesehen sind, oder bestehen nicht einvernehmlich lösbare Bestellkonflikte zwischen Trassenanträgen, gilt die nachstehende Rangfolge:

- a. Bestellkonflikte mit ausschliesslicher Beteiligung des Personenverkehrs
  1. Anträge, die aufgrund einer Rahmenvereinbarung gestellt wurden (Art. 12c Abs. 2 Bst. a NZV).
  2. Anträge des vertakteten Personenverkehrs.
  3. Züge, die einen höheren Deckungsbeitrag pro betroffenen Trassenantrag liefern
- b. Bestellkonflikte, die nicht ausschliesslich Trassen des Personenverkehrs betreffen.
  1. Anträge, die aufgrund einer Rahmenvereinbarung gestellt wurden (Art. 12c Abs. 2 Bst. a NZV).

2. Güterzüge, für die aus technischen Gründen, insbesondere des beanspruchten Lichtraumprofils wegen, keine Alternativen angeboten werden können. Die Beweislast liegt beim antragstellenden Unternehmen.
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.
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 Bst. a oder b zu keinem Ergebnis und können die Konflikte nicht entschieden werden, führt die TVS ein Bietverfahren durch.

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

#### 4.4.5.3. Bietverfahren

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

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

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

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

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

#### 4.4.5.4. Zusatzleistungen

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

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

### **Standzeitkonflikte im Güterverkehr**

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

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

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

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

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

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

### **Konfliktlösung für Triebfahrzeugabstellungen**

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

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

1. Triebfahrzeuge im produktiven Einsatz;
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. Ziffer 4.5.5.3 gilt sinngemäss.

#### **4.4.5.5. Korridor-Katalogtrassen der Güterverkehrskorridore**



Für die vom Korridor-OSS zugeteilten Korridor-Katalogtrassen gelten besondere Verfahren und Prioritätsregeln. Diese sind im Corridor-Information-Document Book 4 des jeweiligen Korridors beschrieben. ([www.corridor-rhine-alpine.eu](http://www.corridor-rhine-alpine.eu), [www.rfc-northsea-med.eu](http://www.rfc-northsea-med.eu)).

#### **4.5. Überlastete Strecken**

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

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

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

#### **4.6. Aussergewöhnliche Sendungen und gefährliche Güter**

##### **4.6.1. Aussergewöhnliche Sendungen**

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

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

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

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

Die Bestellfristen sind in Ziffer 4.5.3.4 geregelt.

##### **4.6.2. Gefährliche Güter**

Gefährliche Güter sind auf der ISB ST nicht zugelassen

#### **4.7. Regeln nach der Trassenzuteilung**

##### **4.7.1. 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 Auswirkungen auf die Trassierung haben und deshalb keine Annullierung und Neubestellung erfordern.

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

#### **4.7.2. Regeln für die Änderung von Trassen durch die ISB**

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

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

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

#### **4.7.3. Regeln für Nichtbenutzung von Trassen**

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

#### **4.7.4. Regeln für die Abbestellung von Trassen**

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

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

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

### **4.8. Timetabling and Capacity Redesign (TTR)**

Die europäische Beschreibung von TTR ist im NWS-Anhang 4.9 zu finden. In diesem Kapitel wird lediglich in Kurzform auf die schweizerischen Spezialitäten eingegangen.

#### **4.8.1. Ziele von TTR**

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

#### **4.8.2. Prozesskomponenten**

Folgende Prozesskomponenten werden TTR zu Grunde gelegt:

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

#### **4.8.3. Einführung**

Die Grundlage zum Kapazitätsmodell wird in der Schweiz mit NNK und NNP gelegt.

##### **4.8.3.1. Anmeldung von Kapazitätsbedürfnissen**

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

##### **4.8.3.2. Kapazitätsmodell**

Das Kapazitätsmodell basiert auf NNK und NNP.

#### **4.8.4. Pilotprojekt TTR**

Die Schweizerischen ISB und die TVS wirken im Pilotprojekt «Mannheim–Basel» mit, welches beabsichtigt, erste Komponenten aus TTR nutzenbringend in den Trassenbestell- und Zuteilungsprozess zu integrieren.

## 5. Leistungen und Preise

### 5.1. Einleitung

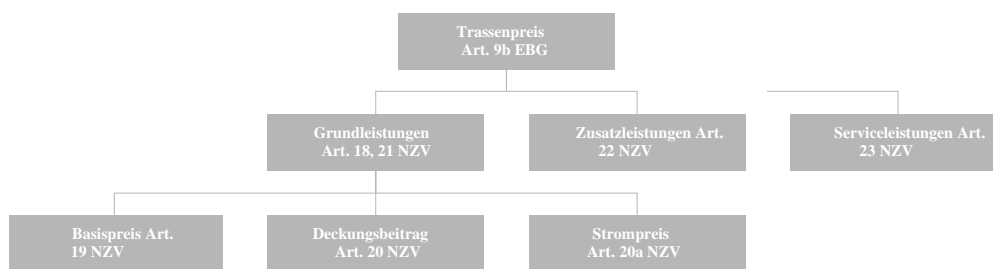
Im Unterschied zu den EU-Mitgliedstaaten, welche Leistungen gemäss Anhang 2 der Richtlinie 2012/34/EU als Mindestzugangspaket, Zusatzleistungen und Nebenleistungen anbieten, kommen in der Schweiz Grund-, Zusatz- und Serviceleistungen gemäss [Eisenbahn-Netzzugangsverordnung](#) zur Anwendung.

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

### 5.2. Verrechnungsgrundsätze

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

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



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

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

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

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

#### 5.3.1. Basispreis

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

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

### 5.3.2. Deckungsbeitrag

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

### 5.3.3. Strompreis

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **5.6. Gebühren, Anreize und Rabatte**

### **5.6.1. Gebühr für die Änderung von Trassen durch Antragsteller**

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

### **5.6.2. Gebühr für die Änderung von Trassen durch die ISB**

Bleibt frei.

### **5.6.3. Gebühr für Nichtbenutzung der Trasse**

Nicht benutzte Trassen werden gemäss Ziffer 5.3.2 des Leistungskatalogs verrechnet.

### **5.6.4. Gebühr für die Abbestellung einer Trasse**

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

## **5.7. Leistungsabhängige Entgeltregelung**

Es kommt kein Bonus-/Malussystem zur Anwendung.

## **5.8. Änderungen der Preise und Gebühren**

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

## **5.9. Vereinbarungen zur Rechnungsstellung [TVS]**

Die Rechnungsstellung erfolgt durch die TVS nach Angaben der ISB.

## **6. Operative Bestimmungen**

### **6.1. Einleitung**

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

### **6.2. Vorschriften / Vorgaben**

#### **6.2.1. Fahrdienstvorschriften**

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

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

#### **6.2.2. Ausführungsbestimmungen**

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

#### **6.2.3. Netzzugangsrelevante Vorschriften**

Die wichtigsten Bestimmungen der ST sind:

- AB FDV ST Infrastruktur
- Streckentabellen

Alle netzzugangsrelevanten Vorschriften können unter [www.st-bahn.ch](http://www.st-bahn.ch) abgerufen werden. Das elektronische Dokumentenverteilsystem LIDI-R stellt die Verständigung der EVU mit Netzzugangsvereinbarung über Änderungen sicher.

## **6.3. Betriebsführung**

### **6.3.1. Normalbetrieb**

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

### **6.3.2. Störungen**

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

#### **6.3.2.1. Grundsatz bei nationalen Auswirkungen**

Bei Betriebsstörungen kommt Art. 14 NZV zur Anwendung.

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

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

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



## **7. Serviceeinrichtungen**

### **7.1. Einleitung**

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

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

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

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

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

### **7.2. Übersicht Serviceeinrichtungen**

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

### **7.3. Serviceeinrichtungen von ST Infrastruktur**

#### **7.3.1. Übergreifende Bestimmungen**

Bleibt frei.

#### **7.3.2. Personenbahnhöfe**

Bleibt frei.

#### **7.3.3. Güterumschlagsanlagen**

##### **7.3.3.1. Allgemeine Informationen**

Zu Güterumschlagsanlagen zählen gemäss Auslegung von RailNetEurope:

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

ST Infrastruktur verfügt über Freiverladeanlagen.

7.3.3.2. Leistungen

Auskunft erteilt betrieb@st-bahn.ch.

7.3.3.3. Beschreibung

Auskunft erteilt betrieb@st-bahn.ch.

7.3.3.4. Preise

Auskunft erteilt betrieb@st-bahn.ch.

7.3.3.5. Zugangsbedingungen

Auskunft erteilt betrieb@st-bahn.ch.

7.3.3.6. Kapazitätszuweisung

Auskunft erteilt betrieb@st-bahn.ch.

**7.3.4. Rangier- und Zugbildungsbahnhöfe**

bleibt frei

**7.3.5. Abstellanlagen**

7.3.5.1. Allgemeine Informationen

Auskunft erteilt betrieb@st-bahn.ch.

7.3.5.2. Leistungen

Auskunft erteilt betrieb@st-bahn.ch.

7.3.5.3. Beschreibung

Auskunft erteilt betrieb@st-bahn.ch.

7.3.5.4. Preise

Auskunft erteilt betrieb@st-bahn.ch.

7.3.5.5. Zugangsbedingungen

Auskunft erteilt betrieb@st-bahn.ch.

7.3.5.6. Kapazitätszuweisung

Auskunft erteilt betrieb@st-bahn.ch.

**7.3.6. Wartungs- und Reparaturanlagen**

bleibt frei

**7.3.7. Sonstige technische Einrichtungen**

bleibt frei

### **7.3.8. Hafenanlagen in maritimen und Binnenhäfen**

bleibt frei

### **7.3.9. Hilfseinrichtungen, Bahnanlagen für Notfalldienste**

#### 7.3.9.1. Allgemeine Informationen

Die ST betreibt keine eigene Intervention. Allfällige Bedarfe sind durch die EVU extern zu beziehen.

#### 7.3.9.2. Leistungen

Bleibt frei, siehe allgemeine Informationen.

#### 7.3.9.3. Beschreibung

Bleibt frei, siehe allgemeine Informationen.

#### 7.3.9.4. Preise

Bleibt frei, siehe allgemeine Informationen.

#### 7.3.9.5. Zugangsbedingungen

Bleibt frei, siehe allgemeine Informationen.

#### 7.3.9.6. Kapazitätszuweisung

Bleibt frei, siehe allgemeine Informationen.

### **7.3.10. Tankanlagen**

bleibt frei