

# Trassenvergabeprozess Jahresfahrplan 2019: Generelle Anwendungserläuterungen

## 1. Inhaltsverzeichnis

1.	Inhaltsverzeichnis .....	1
2.	Zweck .....	2
3.	Erforderliche Angaben für die Trassenanträge und -bestellungen (Network Statement Kap. 4.2.5)....	2
4.	Änderung von Trassenanträgen und –bestellungen (Network Statement Kap. 4.2.6) .....	3
5.	Koordinierungsverfahren (Network Statement Kap. 4.4.1) .....	4
5.1	Vorgehen bei vermuteten Mehrfachbestellungen im Güterverkehr für den gleichen Transportauftrag .....	4
5.2	Ablauf der Konfliktlösungsverhandlungen .....	5
5.3	Baustellenbedingte Einschränkungen Transitachsen (betrifft den Güterverkehr) .....	7
5.4	Konflikte ausserhalb der Nord-Süd-Achsen .....	8
6.	Rangfolgekriterien bei nicht einvernehmlich lösbaren Konflikten (Network Statement Kap. 4.4.1.2) ...	8
7.	Bestellkonflikte von Zusatzleistungen (Network Statement Kap. 4.4.1.3).....	13
8.	Überlastete Strecken (Network Statement Kap. 4.4.3) .....	16
9.	Reporting des Bestellverhaltens der Cargo-EVU auf kapazitätskritischen Nord-Süd-Achsen .....	17

## 2. Zweck

Das vorliegende Dokument erläutert die Anwendung der im von trasse.ch verfassten Kapitel 4 „Kapazitätszuweisung“ der Network Statements von SBB Infrastruktur, BLS Netz sowie SOB Infrastruktur für den Jahresfahrplan 2019 enthaltenen Bestimmungen. Die einzelnen Erläuterungen ersetzen nicht die Bestimmungen des Network Statements, sondern vertiefen gewisse Begriffe und Prozessabläufe.

Die Erläuterungen und Beispiele im vorliegenden Dokument behandeln Themen für den nationalen Trassenvergabeprozess. Für die Bestellung und Zuteilung von Korridor-Katalogtrassen gelten die Bestimmungen der Güterverkehrskorridore Rhein - Alpen bzw. Nordsee - Mittelmeer ([www.corridor-rhine-alpine.eu](http://www.corridor-rhine-alpine.eu), [www.rfc2.eu](http://www.rfc2.eu)).

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

trasse.ch behält sich vor, die vorliegend beschriebenen Verfahrensweisen anzupassen, wenn die Rahmenbedingungen dies erfordern.

## 3. Erforderliche Angaben für die Trassenanträge und -bestellungen (Network Statement Kap. 4.2.5)

### Auszug aus dem Network Statement

#### **Jahresfahrplan und unterjähriger Fahrplan**

Pflichtangaben gemäss Vorgaben in den Bestelltools:

- Name des Antragstellers
- [...].
- Zugnummer (falls bekannt) resp. Katalogtrassennummer
- [...].
- Zusatz bei national beantragten Trassen für grenzüberschreitende Zugläufe: von Zug (inkl. Zugsrelation «von/bis») ... resp. für Zug (inkl. Zugsrelation «von/bis») ...
- Zusatz bei Trassen für Lokzüge: von Zug ... (inkl. Zugsrelation) resp. für Zug ... (inkl. Zugsrelation)
- [...].
- [...].

### Umsetzung durch trasse.ch

#### *Anträge für Trassen gemäss Trassenkatalog auf den Transitachsen Nord – Süd / Süd – Nord (Güterverkehr)*

Der Netznutzungsplan (NNP) 2019 berücksichtigt auf den Nord-Süd-Transitachsen Gotthard und Lötschberg-Simplon auf verschiedenen Abschnitten baustellenbedingte temporäre Kapazitätseinschränkungen. Die Folge daraus ist eine Durchmischung der verfügbaren Kapazität zwischen transitierendem und nationalem Güterverkehr. Die bei voller Kapazität mögliche Trennung von Trassen für Transitgüterzüge und solchen für Binnengüterzüge ist auf den entsprechenden Streckenabschnitten stark eingeschränkt.

Zur Sicherstellung einer vollständigen Konflikterfassung bis zum Beginn der Konfliktlösungsverhandlungen sind sämtliche Trassen für Güterzüge auf den nachfolgenden Streckenabschnitten unter Bekanntgabe einer Katalogtrasse zu beantragen.

Lötschberg:

- Anträge für Trassen über die Stammstrecke (Olten – Burgdorf – Zollikofen – Ostermundigen), die den Abschnitt Zollikofen - Brig transitieren oder darin starten und enden;
- Anträge für Trassen über die Neubaustrecke (Olten – Wanzwil – Grauholz – Ostermundigen), die den Abschnitt Ostermundigen – Brig transitieren oder darin starten und enden;
- Anträge für Trassen aus/nach Richtung Lyss, die den Abschnitt Zollikofen – Brig transitieren oder darin starten und enden.

Gotthard:

- Anträge für Trassen, die den Abschnitt Dottikon-Dintikon – Bellinzona transitieren oder darin starten und enden.

Für nationale Verkehre werden, sofern möglich, Lösungen ausserhalb der publizierten Katalogtrassen gesucht. Auf beiden Transitachsen werden für Binnenverkehre ergänzende Katalogtrassen angeboten mit speziellen Nummerierungen 547xx. Diese unterstützen die Transparenz auf den Trassenkatalogen und ermöglichen eine frühe Konflikterkennung. Die Trassierung dieser speziellen Katalogtrassen basiert im Grundsatz auf einer  $V_{\min}$  von 120 km/h, davon abweichend Trassen mit einer  $V_{\min}$  von 140 km/h bzw. 100 km/h. Diese Abweichungen sind im Trassenkatalog im Kapitel «Allgemeine Informationen» unter der Rubrik Binnenverkehre genannt.

#### *Zusatz bei national beantragten Trassen für grenzüberschreitende Verkehre*

Das bestellende EVU muss die Zugnummer der Weiterleitung, respektive einen entsprechenden Vermerk bei Wagenladungsverkehren, welche den normalen Rangierprozess durchlaufen, angeben. Mit diesen Angaben kann der betreffende Grenzbahnhof die zur Verfügung stehende Gleiskapazität optimal verplanen.

Diese Regelung gelangt in folgenden Fällen zur Anwendung:

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

#### *Zusatz bei Trassen für Lokzüge aller EVU / Leermaterialzüge des Personenverkehrs*

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

## **4. Änderung von Trassenanträgen und –bestellungen (Network Statement Kap. 4.2.6)**

### Auszug aus dem Network Statement

#### **Änderung von Trassenanträgen und -bestellungen**

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

#### *Umsetzung durch trasse.ch*

Der Satz „Ausgenommen sind Änderungen, welche keine Auswirkungen auf die Trassierung haben und deshalb keine Annullierung und Neubestellung erfordern“ hat verschiedentlich Rückfragen ausgelöst. Die Regelung der Ab- und Neubestellung zielt darauf ab, den Anreiz zu reinen Kapazitätsbestellungen ohne

konkreten Bestellhintergrund zu minimieren. Für die Frage, ob ein Antrag bzw. eine bestellte oder zugeteilte Trasse annulliert und neu bestellt werden muss, ist deshalb der Zuglauf auf der gesamten Relation massgebend und nicht nur der Streckenabschnitt in der Schweiz. Änderungen im Zulauf zur Schweiz bzw. in der Weiterführung ab der Schweiz erfordern zwecks Ermöglichung abgestimmter Trassenangebote für grenzüberschreitende Verkehre grundsätzlich auch eine Ab- und Neubestellung des Schweizer Abschnitts.

Ändert lediglich der Abgangs- oder der Zielort eines Zuglaufs im Ausland (zum Beispiel durch Nutzung eines alternativen Terminals auf Wunsch des Operators) in einem geringfügigen geografischen Ausmass, kann bei ansonsten gleichbleibenden Parametern, auf die Verpflichtung einer Ab- und Neubestellung des unveränderten Schweizer Abschnitts verzichtet werden.

Zwingend mittels Ab- und Neubestellung zu behandeln (auch in der Schweiz) sind Fälle, in denen die Anschlussstrassierung an/ab Grenze Veränderungen erfahren.

**Beispiele:**

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

## 5. Koordinierungsverfahren (Network Statement Kap. 4.4.1)

### 5.1 Vorgehen bei vermuteten Mehrfachbestellungen im Güterverkehr für den gleichen Transportauftrag

#### Auszug aus dem Network Statement

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

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

Bei Mehrfachbestellungen, die gegenüber den beteiligten Antragstellern transparent kommuniziert sind, wirkt trasse.ch 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.

Bestehen die beteiligten Antragsteller auf Vertraulichkeit gegenüber den Mitbewerbern oder scheitert der Versuch, die verschiedenen Anträge auf einer einzigen Trasse zusammenzulegen, so verbleiben alle beteiligten Anträge ohne Einschränkung im normalen Prozess.

### Umsetzung durch trasse.ch

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

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

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

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

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

Erkannte Mehrfachbestellungen für den gleichen Verkehr werden zukünftig im Rahmen der Konfliktverhandlung angesprochen, sofern damit Lösungen für dritte Verkehre im zeitnahen Raum ermöglicht werden.

## **5.2 Ablauf der Konfliktlösungsverhandlungen**

### Auszug aus dem Network Statement

#### **4.4.1.1 Grundsätze [...]**

##### **Mitwirkungspflicht im Koordinierungsverfahren**

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

- 
- <sup>1</sup> Unter Mehrfachbestellungen für den gleichen Transportauftrag werden Anträge/Bestellungen von mindestens zwei Antragstellern für einen identischen Verkehr verstanden. Nicht als Mehrfachbestellung für den gleichen Verkehr gelten hingegen Trassenbestellungen, die bloss Teilmengen desselben Verkehrs betreffen (Beispiel: Antragsteller A bestellt Trassen für Züge mit gemeinsamer Last für Endkunden 1, 2 und 3; Antragsteller B bestellt Trassen für Züge mit ausschliesslicher Last für Endkunde 1).
- <sup>2</sup> Bei Mehrfachbestellungen mit mehr als zwei beteiligten EVU gelten die Ausführungen in diesem Kapitel sinngemäss.
- <sup>3</sup> Bei vermuteten Mehrfachbestellungen für neue Verkehre werden alle beteiligten Antragsteller individuell kontaktiert.

#### 4.4.1.2 Jahresfahrplan

Im Rahmen des Koordinierungsverfahrens werden den Antragstellern nach Möglichkeit Alternativtrassen angeboten, die von den ursprünglichen Trassenanträgen abweichen. trasse.ch 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 sowie im Güterverkehr müssen jedoch gewährleistet werden. 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. [...]

#### Umsetzung durch trasse.ch

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

#### *Teilnehmerkreis*

Die Koordinierungsverhandlungen betreffend Konflikte für die Nord-Süd-Achsen werden grundsätzlich im Beisein aller beteiligten Antragsteller sowie Vertretern von SBB I-FN und trasse.ch (Leitung) durchgeführt. Die Antragsteller haben aber das Recht, je Konflikt die Lösungsgespräche auf den Kreis der beteiligten Antragsteller (plus SBB Infrastruktur und trasse.ch) zu reduzieren. Das Einverständnis der Beteiligten zur Konfliktlösung im Plenum wurde durch trasse.ch im Januar 2018 per E-Mail eingeholt. Die von Konflikten betroffenen Antragsteller sind verpflichtet, im Koordinierungsverfahren mitzuwirken.<sup>4</sup>

#### *Ablauf*

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

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

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

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

Die Verhandlungen werden auf Basis der belegten Trassenkataloge und richtungsbezogen durchgeführt. trasse.ch legt die Bearbeitungsreihenfolge fest. In der Regel wird mit der Bearbeitung desjenigen Zeitfensters<sup>6</sup>

---

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

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

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

begonnen, welches die herausforderndste Konfliktsituation beinhaltet (Verhältnis Trassenkonflikte / verfügbare Restkapazität ist am grössten). Anschliessend werden die Konflikte der benachbarten vor- und nachgelagerten Zeitfenster bearbeitet. Das Vorgehen wiederholt sich in der entgegengesetzten Richtung.

### **Übernahme von via Korridor-OneStopShop (C-OSS) eingegangenen Anträgen für vorkonstruierte Korridor-Katalogtrassen (Pre-arranged Paths, PaP)**

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

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

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

### **5.3 Baustellenbedingte Einschränkungen Transitachsen (betrifft den Güterverkehr)**

- Scheiteltunnelsanierung Lötschberg:

Die während der Halbsperre Scheiteltunnel nicht verfügbaren Kapazitäten sind im Trassenkatalog entsprechend gekennzeichnet. Für die Phase der Einschränkung werden für diese Trassen keine Angebote unterbreitet.

- Baustellenfenster Liestal:

Die im Trassenkatalog mit "Hauenstein" bezeichneten Kapazitäten stehen während rund 70 Nächten nicht zur Verfügung. Die genauen Daten werden durch SBB Infrastruktur zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt. Eine Zuteilung dieser bezeichneten Trassen erfolgt ausschliesslich für die Nächte, an denen die Trasse uneingeschränkt zur Verfügung steht. Werden die genauen Daten der Einschränkung erst nach dem Vergabetermin bekannt, erfolgt die Trassenzuteilung unter Vorbehalt.

---

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

## 5.4 Konflikte ausserhalb der Nord-Süd-Achsen

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

## 6. Rangfolgekriterien bei nicht einvernehmlich lösbaren Konflikten (Network Statement Kap. 4.4.1.2)

### Netznutzungsplan (NNP)

#### Auszug aus dem Network Statement

[...]

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:

1. Konfliktlösung in der Trassenvergabe auf Basis des Netznutzungsplans (NNP)

[...]

2. Prioritätenordnung

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

#### Anwendung im Trassenvergabeprozess

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

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

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

---

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



## Anwendungsbeispiele

### Beispiel 1:

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

### Beispiel 2:

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

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

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

## Regelung, wenn die Vorgaben des NNP für den Vergabeentscheid nicht ausreichen

### Auszug aus dem Network Statement

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**

##### Auszug aus dem Network Statement

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**

##### Auszug aus dem Network Statement

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 trasse.ch 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 trasse.ch ein Bietverfahren durch.

### Anwendung im Trassenvergabeprozess

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

Als technische Gründe werden das Lichtraumprofil für Züge auf der Simplon-Route (SIM-Trassen), das Zugs-gewicht auf der Lötschberg- und Gotthardroute (Routenwahl Basistunnel oder Scheitelstrecke) sowie im Jah-resfahrplan beantragte aussergewöhnliche Sendungen mit Lademassüberschreitung berücksichtigt.

#### *SIM-Trassen*

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

Antragsteller können zwar Nicht-SIM-Züge auf SIM-Trassen bestellen, allerdings wird in der Konfliktlösung von diesen Anträgen Flexibilität erwartet. Sollte die so belegte SIM-Trasse für die Lösung eines Konfliktes von SIM-Zügen benötigt werden, wird der Antrag für einen Nicht-SIM-Zug ohne Bezug auf eine bestimmte Katalogtrasse „zwischenparkiert“. Für ihn wird im Rahmen der Konfliktlösung für Nicht-SIM-Züge gemein-sam mit allen anderen konfliktbehafteten Nicht-SIM-Anträgen eine Lösung gesucht, wobei alle nicht bean-tragten Trassen (SIM und Nicht-SIM) als Alternativen zur Verfügung stehen.

#### *Anwendungsbeispiel*

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

## Schwere Züge

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

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

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

## Abgestimmte Transportketten im Güterverkehr

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

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

## Verkehrstagerregelung:

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

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

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

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

### **Beispiele:**

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

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

## Bietverfahren

### Auszug aus dem Network Statement

#### **Bietverfahren**

Gegenstand des Bietverfahrens ist die einzelne Trasse, für die mehr als ein Zuteilungsantrag vorliegt. trasse.ch teilt allen beteiligten Antragstellern gleichzeitig mit, dass ein Bietverfahren durchgeführt wird. Sie fordert sie auf, bis zu einem bezeichneten Termin (Datum und Stunde) ein Gebot abzugeben. Die Frist zur Einreichung des Gebots beträgt vier (4) Arbeitstage, sofern sich die am Bietverfahren Beteiligten nicht auf eine andere Frist einigen. Ist am Bietverfahren ein Antrag für den Personenverkehr beteiligt, muss das Gebot mindestens dem Deckungsbeitrag gemäss Art. 20 NZV des Personenverkehrsantrags für die konfliktbetroffene Trasse entsprechen.

Das höchste Gebot erhält ohne weitere Verhandlungen den Zuschlag. Dabei legt trasse.ch den zu bezahlenden Betrag so fest, dass die Differenz zum zweithöchsten Gebot nicht mehr als CHF 1'000.– beträgt. Werden zwei oder mehrere Gebote in derselben Höhe eingereicht, wird das Bietverfahren weitergeführt, bis ein Antrag obsiegt.

### Anwendung im Trassenvergabeprozess

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

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

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

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

Weitere Anmerkungen zur Durchführung der Bietverfahren:

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

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

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

## **7. Bestellkonflikte von Zusatzleistungen (Network Statement Kap. 4.4.1.3)**

### Auszug aus dem Network Statement

Die Antragsteller können bei der Bestellung einen Gleiswunsch angeben. Es gibt jedoch kein Anrecht auf eine spezifische Gleisnutzung.

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 Jahresfahrplan.

Kann ein Bestellkonflikt auch aufgrund der beschriebenen Rangfolge nicht gelöst und somit die Zusatzleistung keinem Besteller zugeteilt werden, führt trasse.ch 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 betrug. Die Rechnungsstellung erfolgt direkt durch trasse.ch 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 trasse.ch das konkrete Vorgehen und informiert die involvierten Parteien.

### Anwendung im Trassenvergabeprozess

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

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

**Beispiele:**

- Ein Konflikt zwischen einer Nachtabstellung eines täglich verkehrenden Güterzuges, der anderntags weiterfährt, und einem Abstellbedürfnis von Wagenmaterial, welches nur saisonal zum Einsatz kommt, wird zugunsten der Nachtabstellung des täglich verkehrenden Güterzuges entschieden.
- Konflikte zwischen Abstellbedürfnissen für Güterverkehrslokomotiven werden nach den Kriterien gemäss Kap. 4.4.1.2 der Network Statements entschieden. Wird im Koordinierungsverfahren keine einvernehmliche Lösung erzielt und bieten die Rangfolgekriterien kein Unterscheidungsmerkmal, wird die gesamte zur Verfügung stehende Abstellkapazität mittels Bietverfahren zugeteilt.

## Detailregelung Standzeitenkonflikte im Güterverkehr

### Auszug aus dem Network Statement

Als Standzeit von Zügen gilt die Zeitspanne von der Ankunft bis zur Weiterfahrt eines Zuges, während welcher er Gleiskapazitäten in den Knotenbahnhöfen beansprucht. Reicht die Kapazität in einem Knotenbahnhof für die Bewältigung der beantragten Standzeiten nicht aus, werden die Standzeitenkonflikte koordiniert mit dem Ziel, für alle beantragten Leistungen (Trassen inklusive Zusatzleistungen) alternative Lösungen zu kommerziell akzeptablen Bedingungen zu finden. Kommt keine Einigung zustande, erfolgt die Zuteilung nach der Dauer der beantragten Standzeit im konfliktbehafteten Bahnhof. Der Antrag mit der kürzesten beantragten Aufenthaltszeit wird zuerst berücksichtigt.

Bei grenzüberschreitenden Zügen mit Trassen- und Standzeitenkonflikten werden nach abgeschlossener Koordination zuerst die Trassenzuteilungsentscheide und nachfolgend die Zuteilungsentscheide für Standzeitenkonflikte in Grenzbahnhöfen getroffen. trasse.ch regelt das detaillierte Vorgehen und informiert im Eintretensfall die beteiligten Antragsteller.

In Absprache mit den Güterverkehrsunternehmen und mit deren einhelligen Zustimmung wird die in den Network Statements 2019 publizierte neue Regelung in der Trassenvergabe für den Jahresfahrplan 2019 lediglich zu Vergleichszwecken mit der nachfolgend erwähnten Vorgehensweise angewendet. Es erfolgen für den Jahresfahrplan 2019 keine Zuteilungen und/oder Ablehnungen aufgrund der in den Network Statements publizierten Regelung.

Zum Zeitpunkt der definitiven Trassenzuteilung vom 20.08.2018 sollen sämtliche Standzeitenkonflikte gelöst sein. Nur so erhalten die Antragsteller Gewissheit, die zugeteilten Trassen auch nutzen zu können.

Im Konfliktbereinigungsprozess werden in jedem Fall zuerst die Trassenkonflikte koordiniert. Die provisorische Zuteilung erfolgt bei allen Güterverkehren vorbehältlich einer Lösung für die Standzeitkonflikte in den Grenzbahnhöfen. Grundlage für die Beurteilung von Standzeitenkonflikten bilden die aus der Konfliktlösungsverhandlung resultierenden Standzeiten.

Die provisorischen Trassenangebote bilden die Basis für die Erstellung der Gleisbelegungspläne. SBB Infrastruktur weist die entsprechenden Standzeitenkonflikte aus, indem die konfliktbehafteten Zeitfenster und die betroffenen Züge genannt werden, und zeigt Lösungsansätze für die Konfliktbereinigung auf. Die Zeitfenster definieren sich durch die Zeitspanne, in welcher in Grenzbahnhöfen nicht genügend Gleiskapazität für die nachgefragten Leistungen zur Verfügung stehen. trasse.ch informiert die betreffenden Antragsteller über die Standzeitenkonflikte mit entsprechenden Prüfaufträgen zu deren Lösung. Bei den durch die Antragsteller umzusetzenden Anpassungen über die Zu- / Ableitung beim Nachbarinfrastrukturbetreiber muss zwingend eine Bestellung im nachgelagerten Bestellverfahren vorliegen. Die Umbestellungen/Anpassungen der Grenzzeiten sind:

1. bei den Nachbar-ISB unverzüglich in den Systemen abzusetzen;
2. trasse.ch schriftlich per Email zu bestätigen inklusive einer Referenzierung zum entsprechenden Planungstool.

Können die Standzeitenkonflikte innerhalb der vorgegebenen Fristen nicht einvernehmlich gelöst werden, erfolgt der Zuteilungsentscheid durch trasse.ch wie folgt:

a) *Gemäss Prioritätenordnung Network Statement, Ziffer 4.4.1.2<sup>10</sup>*

1. Anträge im Rahmen abgestimmter Transportketten im ganzjährig beantragten Güterverkehr, für die keine Alternativen möglich sind. Dies gilt für ganzjährig beantragte Züge, die Bestandteil von Anschluss-Systemen des Binnen-Wagenladungsverkehrs inklusive Express-Netz oder des Brief- und Paketpostverkehrs sind.
2. 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.

b) *Führt die Rangfolge gemäss Ziffer a) zu keinem Ergebnis und können die Konflikte nicht entschieden werden, führt trasse.ch ein Bietverfahren durch.*

Können die Standzeitenkonflikte in einem Zeitfenster nicht einvernehmlich oder gemäss vorgängig aufgeführten Rangfolgekriterien gelöst werden, führt trasse.ch wie folgt ein Bietverfahren durch. Alle ungelösten Anträge mit Standzeitenkonflikten im betroffenen Zeitfenster werden zu einem Gebot eingeladen. Bei der Aufforderung zum Gebot gibt trasse.ch bekannt, für wie viele der betroffenen Anträge keine Gleiskapazität zur Verfügung steht. Zugeteilt wird aufgrund der Höhe der Gebote, beginnend mit dem höchsten. Die Gewinner bezahlen dabei maximal CHF 1000.- mehr als das höchste Gebot, für welches keine Gleiskapazität zur Verfügung steht. Die Rechnungsstellung erfolgt direkt durch trasse.ch an die obsiegenden Antragsteller. Das Preisgebot ist auch dann geschuldet, wenn die mittels Bietverfahren zugeteilte Zusatzleistung nicht genutzt oder nachträglich darauf verzichtet wird.

## **Detailregelung bei der Konfliktlösung für Lokabstellungen**

### Auszug aus dem Network Statement

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

Konflikte zwischen Bestellungen von Abstellkapazität für Triebfahrzeuge werden in einem ersten Schritt koordiniert. Kommt keine Einigung zustande, gilt nachstehende Rangfolge:

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

---

<sup>10</sup> Das Rangfolgekriterium 2 (Güterzüge, für die aus technischen Gründen, ...) wird bei Standzeitenkonflikten nicht angewendet.

Führt diese Rangfolge zu keinem abschliessenden Ergebnis und können die verbleibenden Konflikte nicht entschieden werden, führt trasse.ch ein Bietverfahren durch. Steht für eine Triebfahrzeugkategorie Abstellkapazität zur Verfügung, nicht jedoch in ausreichender Anzahl/Qualität, fordert trasse.ch alle Besteller dieser Kategorie zur Teilnahme am Bietverfahren auf. Gebote sind je Bestellposition einzureichen. Die zur Verfügung stehenden Kapazitäten werden nach Höhe der eingegangenen Gebote zugeteilt. trasse.ch legt den zu bezahlenden Betrag so fest, dass die Differenz zum höchsten Gebot für welches keine Zuteilung erfolgt, nicht mehr als CHF 1'000.– beträgt.

#### Anwendung im Trassenvergabeprozess

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

#### **Beispiele:**

- Für den Bahnhof A gehen 8 Bestellungen für elektrische, produktive Triebfahrzeuge, 2 Bestellungen für thermische Rangierfahrzeuge sowie 4 Bestellungen für Reservetriebfahrzeuge ein. Im Bahnhof A besteht die zur Verfügung stehende Kapazität aus 6 Gleisen. Die Bestellungen werden koordiniert und es wird keine einvernehmliche Lösung gefunden. trasse.ch entscheidet über die Zuteilung. Gemäss Rangfolgekriterien haben die Reservetriebfahrzeuge eine niedrigere Priorität gegenüber den Triebfahrzeugen im produktiven Einsatz. Werden für Bestellungen der Reservetriebfahrzeuge keine zumutbaren Alternativen gefunden, werden diese abgelehnt. Für die 10 Bestellungen für produktive Fahrzeuge und die 6 zur Verfügung stehenden Abstellgleise führt trasse.ch ein Bietverfahren für alle 6 Gleise durch.
- Für den Bahnhof A gehen 8 Bestellungen für elektrische, produktive Triebfahrzeuge, 2 Bestellungen für thermische Rangierfahrzeuge sowie 4 Bestellungen für Reservetriebfahrzeuge ein. Im Bahnhof A besteht die zur Verfügung stehende Kapazität aus 11 Gleisen, wovon 9 elektrifiziert und 2 thermisch befahrbar. Die Bestellungen werden koordiniert. Für die 8 Bestellungen für produktive Triebfahrzeuge und die 2 Rangierfahrzeuge können Lösungen gefunden werden und werden entsprechend zugeteilt. Für die 4 verbleibenden, bestellten Abstellkapazitäten für Reservetriebfahrzeuge steht 1 elektrifiziertes Gleis als Abstellkapazität zur Verfügung. Eine Koordination dieser vier Bestellungen bleibt ohne Erfolg. trasse.ch führt ein Bietverfahren für das einzelne, noch zur Verfügung stehende, elektrifizierte Gleis durch.
- Für den Bahnhof A gehen 28 Bestellungen für produktive Streckenloks ein. Die für Abstellungen zur Verfügung stehende Kapazität umfasst 20 Gleise. Die Bestellungen werden koordiniert. Mit Abschluss der Koordination konnten für 17 Bestellungen einvernehmliche Lösungen gefunden werden. Übrig bleiben 11 Bestellungen und 3 Abstellgleise. trasse.ch führt für die drei verbleibenden Abstellgleise ein Bietverfahren durch.

## **8. Überlastete Strecken (Network Statement Kap. 4.4.3)**

#### Auszug aus dem Network Statement

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

#### Aktuell für überlastet erklärte Strecken

Zum Zeitpunkt der Drucklegung der vorliegenden Anwendungserläuterungen sind keine Strecken für überlastet erklärt.



## 9. Reporting des Bestellverhaltens der Cargo-EVU auf kapazitätskritischen Nord-Süd-Achsen

Am „runden Tisch“ vom 23.11.2015 einigten sich die CEOs/Produktionschefs der Cargo-EVU, die im Jahresfahrplan 2017 im Nord-Süd-Transitgüterverkehr Trassen zugeteilt erhalten hatten, sowie die Vertreter von SBB Infrastruktur, des Bundesamtes für Verkehr und trasse.ch darauf, auf kapazitätskritischen Strecken der Nord-Süd-Achsen das Bestellverhalten der einzelnen Antragsteller auszuwerten und ein Reporting zu erstellen.

Dieses durch trasse.ch zu erstellende Reporting soll je Achse folgende Informationen beinhalten:

- Anzahl beantragter Trassentage pro Woche (nach Antragstermin);
- Anzahl beantragter Trassentage pro Woche des Vorjahres;
- Anzahl im Fahrplan verbliebener Trassentage pro Woche nach Ablauf der kostenlosen Abbestellfrist.<sup>11</sup>

trasse.ch wird eigenständig keine direkten Massnahmen aus dem Reporting ableiten.

Dieses im 2015 beschlossene Reporting wird bis auf Widerruf weitergeführt. Alle Antragsteller, die auf den Nord-Süd-Achsen Trassen im Jahresfahrplan beantragen, sind verpflichtet, an diesen Auswertungen mitzuwirken.

---

<sup>11</sup> Kostenlose Abbestellfrist wird gemäss Leistungskatalog Infrastruktur nicht mehr gewährt. Daher erfolgt die Auswertung auf dem Trassenkatalog nach definitiver Trassenzuteilung.