

Network Statement Regelungen der neun Nachbar-BdS der DB InfraGO AG zu Bearbeitungsfristen im Gelegenheitsverkehr (INB 2026)

Stand 17.07.2024

Die nachfolgend dargestellten Regelungen, stellen Übersetzungen der entsprechenden veröffentlichten Regelungen der Nachbar-BdS dar. Bei Widersprüchen zwischen der hier veröffentlichten Übersetzung und der Fassung des Nachbar-BdS gelten ausschließlich die vom Nachbar-BdS veröffentlichten Regelungen.

Österreich

Ziffer 4.5.3

Fristen für den unterjährigen Verkehr und Ad-hoc-Zugtrassenbegehren

Fristen für unterjährigen Sonderzugverkehr

Für unterjährigen Sonderzugverkehr bestehen die folgenden Bestellfristen:

- Umfangreiche Bestellungen für Events (z.B. Shuttleverkehr zu Großveranstaltungen wie Airpower, Hahnenkammrennen) sowie für Mess- und Probefahrten (z.B. Messfahrten mit Überschreitung der VzG-Geschwindigkeit)
 - Bestellung 2 Monate vor dem 1. Verkehrstag gemäß Fahrwegkapazitätsbegehren
 - Angebotslegung spätestens drei Wochen vor dem 1. Verkehrstag
 - Angebotsannahme durch EVU binnen fünf Arbeitstagen ab Angebotslegung
 - Zuweisung von Fahrwegkapazität nach Angebotsannahme

- Neuverkehre mit hohem Bearbeitungsaufwand für die ÖBB-Infrastruktur AG (z.B. Fahrten außerhalb der Streckenöffnungszeiten, umlaufgebundene Transporte, Verschubbedarf)
 - Bestellung 1 Monat vor dem 1. Verkehrstag gemäß Fahrwegkapazitätsbegehren
 - Angebotslegung spätestens 2 Wochen vor dem 1. Verkehrstag
 - Angebotsannahme durch EVU binnen fünf Arbeitstagen ab Angebotslegung
 - Zuweisung von Fahrwegkapazität nach Angebotsannahme

- Sonstige komplexe Bestellungen und Programmverkehre (z.B. Schulungsfahrten, Sonderreisezüge, Nostalgiefahrten, Baustellenlogistik, Schotter-, Kohle-, Erz- und Rübenverkehr, „Trafo-Transporte“)
 - Bestellung 2 Wochen vor dem 1. Verkehrstag gemäß Fahrwegkapazitätsbegehren
 - Angebotslegung spätestens 1 Woche vor dem 1. Verkehrstag
 - Angebotsannahme durch EVU binnen fünf Arbeitstagen ab Angebotslegung
 - Zuweisung von Fahrwegkapazität nach Angebotsannahme

- Sonderzüge mit außergewöhnlichen Sendungen mit hohem Bearbeitungsaufwand (z.B. umfangreiche „Besondere Beförderungsbedingungen“)
- o Bestellung mehr als 5 Tage vor dem 1. Verkehrstag
- o Angebotslegung bis 1 Werktag vor dem 1. Verkehrstag
- o Angebotsannahme durch EVU innerhalb eines Werktags ab Angebotslegung
- o Zuweisung von Fahrwegkapazität nach Angebotsannahme
- Bestellungen für Fahrplanänderungen bei planmäßiger Einschränkung der Eisenbahninfrastruktur (z.B. Baustellen)
- o Bestellung spätestens 4 Wochen nach Erhalt der Information über die Einschränkung der Infrastruktur -IEI
- o Kapazitätsangebot¹ für personenbefördernde und nicht personenbefördernde Züge spätestens 18 Wochen vor dem 1. Verkehrstag
- o Übermittlung des Zugtrassenangebots mittels Fahrplananordnung (FAPLO) für personenbefördernde Züge spätestens zehn Wochen vor dem 1. Verkehrstag
- o Übermittlung des Zugtrassenangebots mittels Fahrplananordnung (FAPLO) für nicht personenbefördernde Züge spätestens vier Wochen vor dem 1. Verkehrstag
- o Angebotsannahme durch EVU binnen fünf Arbeitstagen ab Angebotslegung
- o Zuweisung von Fahrwegkapazität nach Angebotsannahme

Falls dem Fahrwegkapazitätsbegehren gemäß Bestellung entsprochen werden kann, entfällt die Angebotslegung und die Zuweisung der Fahrwegkapazität wird umgehend durchgeführt.

Bestellungen im Ad-hoc-Verkehr

a) Bestellprozess

- Bestellungen für Ad-Hoc-Verkehre

Bestellungen bis 15:00 Uhr des letzten Bürotages² vor dem ersten Verkehrstag des bestellten Zuges, sind an den Geschäftsbereich Netzzugang (NZ) zu richten. Bestellungen, die zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen, sind an die zuständige BFZ³ zu richten.

- Bestellungen aufgrund von ungeplanten Infrastruktureinschränkungen

Treten ungeplante Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur auf, werden ab dem 4. Bürotag⁵ nach Eintreten der ungeplanten Einschränkungen die notwendigen Fahrplanmaßnahmen (Umleitung, Ausfall, Lageänderung) vom Geschäftsbereich Netzzugang eingeleitet. Bestellungen sind unter baufahrplan@oebb.at bekannt zu geben.

¹ Verkehrsartenspezifische Aufteilung der bei eingeschränkter Eisenbahninfrastruktur (Baustellen) verbleibenden Fahrwegkapazität.

² Als Bürotag gelten im GB NZ Montag bis Freitag, ausgenommen Feiertage, 24. und 31.12.

³ Die zuständige BFZ ist dabei jene BFZ, in deren Zuständigkeitsbereich der Zuglauf am Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG beginnt. Bei Bestellungen außerhalb der NZ-Bürozeiten sind, zur besseren Zuordnung, die BFZ-Bereiche in einer Übersichtskarte im Regelwerk 30.04.11, Punkt 2 ersichtlich. Ist der Zug bereits unterwegs und eine Änderungsbestellung erforderlich, ist diese an jene BFZ zu richten, in deren Zuständigkeitsbereich die entsprechende Änderung eintritt (z.B. Beginn einer geänderten Laufstrecke).

Für den Zeitraum vor dem 4. Bürotag nach Eintreten der ungeplanten Einschränkungen werden die notwendigen Fahrplanmaßnahmen (Umleitung, Ausfall, Lageänderung) von der zuständigen BFZ geregelt. Bestellungen hierfür sind dem zuständigen BEKO bekannt zu geben (Ansprechpartner siehe Kapitel 1.6.1).

b) Modalitäten für die Zuweisung im Ad-hoc-Verkehr von weniger als fünf Werktagen bis zu sechs Stunden vor der Abfahrt

Die Angebotslegung und die Zuweisung von Zugtrassen (Fahrwegkapazitäten) für Bestellungen mit geringerer Vorlaufzeit als fünf Werktage bis zu sechs Stunden vor der Abfahrt erfolgt bis spätestens drei Stunden vor der Abfahrt.

Bei Bestellungen, welche unter sechs Stunden vor der Abfahrt einlangen, kann eine rechtzeitige Abarbeitung der Bestellung aus betrieblichen Gründen nicht sichergestellt werden.

Die Zuweisung der bestellten Fahrwegkapazität ist dabei hinsichtlich Fahrplanlage jedoch nur als Zeitrahmen innerhalb der frühestmöglichen Abfahrt und spätestmöglichen Ankunft für die beantragte Relation zu verstehen. Die Angebotslegung ist zugleich Zuweisung. Eine Ablehnung durch den Besteller ist möglich.

Tschechien

Ziffer 4.5.3

4.5.3 Ad-Hoc-Trassenanträge

Im Rahmen der Ad-hoc-Trassenkapazitätsvergabe bietet Správa železnic die folgenden Produkte an:

- DO- Antrag auf langfristige Ad-hoc-Zuweisung von Fahrwegkapazität für Reisende, wobei der Zeitraum zwischen dem Eingang des Antrags und dem ersten gewünschten Abfahrtstag des Zuges 45 oder mehr Arbeitstage (einschließlich des Einreichungsdatums des Antrags) und in einem Antrag gleichzeitig 20 oder mehr Bewegungstage beantragt werden,
- DN- Antrag auf langfristige Ad-hoc-Zuweisung von Güterverkehrskapazität, wenn der Zeitraum zwischen dem Eingang des Antrags und dem ersten erforderlichen Abfahrtstag des Zuges 20 oder mehr Arbeitstage (einschließlich des Datums der Antragstellung) und in einem Antrag gleichzeitig 20 oder mehr Bewegungstage beantragt werden,
- N3 - Antrag auf Ad-hoc-Zuweisung von Fahrwegkapazität für "mehr als 3 Tage", wenn der Zeitraum zwischen dem Eingang des Antrags und dem ersten erforderlichen Abfahrtstag des Zuges drei oder mehr Arbeitstage beträgt (einschließlich des Datums der Antragstellung) Antrag);
- P3 - Antrag auf Ad-hoc-Kapazitätszuweisung für "weniger als 3 Tage", wenn der Zeitraum zwischen dem Eingang des Antrags und dem ersten geforderten Abfahrtstag des Zuges weniger als drei Arbeitstage beträgt (einschließlich des Datums der Antragstellung)
- TB - Antrag auf Ad-hoc-Zuweisung von Fahrwegkapazität zum Zwecke der technischen und Sicherheitsprüfungen von Schienenfahrzeugen,
- ZK - Antrag auf Zuweisung von Ad-hoc-Streckenkapazität für Testfahrten von Fahrzeugen eines nicht zugelassenen Typs oder für Fahrten über die Gleichhöchstgeschwindigkeit,

- UI - Antrag auf Zuweisung von Ad-hoc-Streckenkapazität für die Instandhaltung der Infrastruktur von Správa železnic Infrastruktur,
- OM - Antrag auf Ad-hoc-Zuweisung von Streckenkapazität aufgrund vorübergehender Kapazitätsbeschränkungen,
- JD - Antrag auf Ad-hoc-Zuweisung von Fahrwegkapazität aus anderen Gründen seitens der Správy železnic.

Ein Antrag auf Ad-hoc-Zuweisung von Fahrwegkapazität aufgrund von vorübergehenden Kapazitätsbeschränkungen ist nicht erforderlich, wenn die Kapazität gemäß § 23c Abs. 3 lit. a) Eisenbahngesetz eingeschränkt ist.

Die Strecke und der Fahrplan des Zuges werden vom Eisenbahnbetreibers im Rahmen der Beurteilung des Antrags auf Zuweisung von Fahrwegkapazität festgelegt.

Mit der Beantragung der Produkte DO, DN, N3, TB und ZK erstellt und vergibt der IB Ad-hoc-Trassen mit der Lösung von Konflikten im Rahmen der Kapazitätszuweisung.

Bei anderen "Ad-hoc-Anfragen" (Produkt P3, UI, OM und JD) obliegt es dem IB, Ad-hoc-Trassen mit Konfliktlösung (z. B. Vergabe von Ausschreibungs-Trassen in der konstruierten Position) oder Trassen in Kapazitätsreserven zu vergeben, um Konflikte im Rahmen des betrieblichen Verkehrsmanagements zu lösen.

4.5.3.1 Einreichung des Antrags

Der Antragsteller stellt den Antrag auf Zuweisung von Ad-hoc-Eisenbahnkapazität auf elektronischem Wege:

- unter Verwendung der Datenkommunikation von seinem eigenen IS zum IS des Eisenbahnbetreibers - IS KADR. Vor der Aufnahme der Datenkommunikation muss das Eisenbahnverkehrsunternehmen der Korrektheit der eingerichteten Datenkommunikation zustimmen. Bedingungen für den Anschluss der IS-Datenkommunikation des Antragstellers werden vom Eisenbahnbetreiber mitgeteilt.
- über das IS KADR-Web-Antragsformular, das auf dem Infrastruktur Betriebsportal (<http://provoz.spravazeleznice.cz/KADR>) zu finden ist;
- bei internationalen Anträgen auch über IS RNE PCS. Správa železnic wird über den Beginn der Datenkommunikation zwischen IS RNE PCS und ISKADR auf dem Portal für den Infrastrukturbetrieb informieren.
- Im Falle eines unvorhergesehenen Ausfalls des IS KADR kann auch ein Ad-hoc-Antrag, der innerhalb von 3 Arbeitstagen gestellt wird, auch telefonisch beantragt werden. In diesem Fall muss das EVU seinen Antrag unverzüglich schriftlich in tschechischer Sprache einreichen direkt oder über eine bevollmächtigte Person, per E-Mail an die Adresse:
 - a. internationale Anträge - oss@spravazeleznice.cz,
 - b. nationale Anträge an den Hauptdisponenten des betreffenden Verkehrsmanagementgebiets

Der Antrag muss alle in Kapitel 4.2.2 definierten Informationen enthalten.

Internationale Anträge müssen mit kooperierenden Antragstellern auf benachbarten Eisenbahninfrastrukturen abgestimmt sein. Dies ist eine wesentliche Voraussetzung für die Annahme dieses Antrags zur Auslegung. Die Zuweisung von Fahrweg- und

Streckenkapazität auf einem Grenzabschnitt unterliegt der Zustimmung des benachbarten Kapazitätszuweisers (Infrastrukturbetreiber) auf der Grundlage der Bestätigung, dass, dass derselbe Antrag auf Zuweisung der Fahrweg- und Streckenkapazität auf dem zusammenhängenden Grenzabschnitt der benachbarten Infrastruktur durch den Folgeantragsteller gestellt wurde und dass diesem Antrag stattgegeben würde.

Der Antragsteller kann auch die Zuweisung der Angebotsstrecke beantragen. Der Bahnbetreiber garantiert dem Antragsteller nicht die Zuweisung der Angebotsstrecke.

Im Falle eines Antrags auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, der "weniger als 3 Tage" beantragt wurde, stellt der Antragsteller diesen Antrag in einem Zeitraum von mehr als 12 Stunden vor der Abfahrt des Zuges vom Startpunkt/Zugangspunkt zur Infrastruktur von Správa železnic. Der Antragsteller kann auch in kürzerer Zeit einen Antrag stellen, Správa železnic übernimmt jedoch keine Garantie für die rechtzeitige Erledigung seines Antrag.

4.5.3.2 Entgegennahme des Antrags auf Streckenkapazität

Die Správa železnic nimmt den Antrag des Antragstellers auf Ad-hoc-Zuweisung von Streckenkapazität über das Informationssystem an. Wenn der Antrag unvollständig ist oder sachliche Fehler enthält, kann dies ein Grund für seine Ablehnung und Rücksendung sein. Die erneute Einreichung dieses Antrags gilt als ein neuer Antrag, einschließlich eines aktualisierten Eingangsdatums.

Der Antrag auf Zuweisung von Fahrwegkapazität wird von der Správa železnic nur im Rahmen der freien Streckenkapazität, die nach Abschluss des Verfahrens zur Zuweisung von Streckenkapazität im Jahresfahrplan verbleibt und nach Abschluss aller vorherigen Ad-hoc-Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität bewertet.

Während des gesamten Prozesses der Zuweisung von Fahrwegkapazität arbeitet die Správa železnic eng mit anderen Eisenbahnbetreibern in der Tschechischen Republik zusammen, die für die Vorbereitung des Fahrplans zuständig sind.

Für die gegenseitige Zusammenarbeit bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität, wenn eine Zugtrasse das Netz kreuzen soll, wird eine gemeinsame Kommission gebildet, die sich aus Vertretern der betroffenen Kapazitätszuweiser zusammensetzt. Nach Eingang des Antrags prüft die Správa železnic die Streckenkapazität, innerhalb derer sie den Zugfahrplan festlegt und legt ihn dem Antragsteller als Vorschlag vor. Die Správa železnic kann dem Antragsteller mehr als einen Fahrplanvorschlag unterbreiten, jedoch nicht mehr als einen Vorschlag für jeden gewünschten Reisetag.

Im Falle eines Konflikts bei der Erstellung des Zeitplans hat der früher eingegangene Antrag Vorrang. Beim Zusammentreffen von Anträgen weist sie ungenutzte Eisenbahnkapazitäten bevorzugt dem Antragsteller zu, der beabsichtigt, Verkehrsleistungen zu erbringen.

Der Betreiber der Infrastruktur stellt in Zusammenarbeit mit den Betreibern der Infrastruktur und den Zuweisungsstellen ein koordiniertes Trassenangebot für zwischenstaatliche Kapazitätsanfragen sicher. Die Zuweisung von Fahrweg- und Streckenkapazität auf dem Grenzabschnitt unterliegt der Zustimmung der Zuweisungsstelle (Betreiber der Infrastruktur) der benachbarten Infrastruktur auf der Grundlage der Bestätigung, dass ein identischer Antrag auf Zuweisung von Fahrwegkapazität und Streckenkapazität auf dem angrenzenden Grenzabschnitt der benachbarten Infrastruktur gestellt wurde und dass dem Antrag stattgegeben wird.

4.5.3.3 Akzeptanz des Trassenentwurfs

Der Antragsteller bewertet den Trassenvorschlag und erhebt Einwände gegen den vorgeschlagenen Zugfahrplan oder genehmigt die vorgeschlagene Trasse.

Der Antragsteller muss seine Einwände oder die Annahme der Trasse

- innerhalb von 24 Stunden nach Erhalt des Trassenangebots, spätestens jedoch 2 Stunden vor der vorgeschlagenen Abfahrtszeit vom Abfahrtsbahnhof bei Kapazitätsanmeldungen für "mehr als 3 Tage",
- innerhalb von 2 Stunden nach Erhalt des Streckenangebots, jedoch nicht später als 2 Stunden vor der vorgeschlagenen Abfahrtszeit bei Kapazitätsanmeldungen für "weniger als 3 Tage", ansonsten gilt der Entwurf des Eisenbahnunternehmens als angenommen.

Der Antragsteller hat auch die Möglichkeit, das Trassenangebot bei der Antragstellung im Voraus anzunehmen. In diesem Fall wird die Trassenkapazität nach Erstellung des Fahrplans automatisch zugewiesen.

Die Einwände des Antragstellers werden vom Eisenbahnunternehmen so schnell wie möglich bearbeitet, und zwar bis zu dem Zeitpunkt der Abfahrt des Zuges vom Startpunkt der Beförderung.

Der Eisenbahnbetreiber kann dem Antragsteller auch mitteilen, dass es keine Alternative zur Bearbeitung seines Antrags auf Fahrwegkapazität gibt. Der Antragsteller kann dann seinen Antrag zu neuen Terminen und neuen Bedingungen für die Gestaltung der Zugtrassen erneut einreichen. Die erneute Einreichung dieses Antrags gilt als neuer Antrag, einschließlich des Eingangsdatums.

Nach der Annahme der Strecke durch den Antragsteller weist Správa železnic die Kapazität dieser Strecke zu. Die vorgeschlagene Trasse wird dann bearbeitet und ihre Daten werden in SPIS eingegeben.

Im Falle der Ad-hoc-Kapazitätsanmeldung auf Strecken mit einer Sperrung von Transportleistungen (siehe Kapitel 2.5.2) ist der Antragsteller verpflichtet, spätestens 3 Arbeitstage vor der geplanten Beförderung Kapazität zu beantragen, wenn er eine Anpassung an die Sperrung des Verkehrsdienstes wünscht, es sei denn, es handelt sich um Anträge aufgrund einer Einschränkung des Bahnbetriebes, Transportleistungen. Der Eisenbahnbetreiber prüft die Möglichkeit einer Anpassung des Umfangs der Sperrung des Verkehrsdienstes und informiert den Antragsteller entsprechend.

4.5.3.4 Frist für die Bearbeitung des Antrags auf Zuweisung von Ad-hoc-Streckenkapazität

Der Zuweiser von Fahrwegkapazität beantwortet die Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität so schnell wie möglich innerhalb kürzester Zeit, spätestens jedoch innerhalb von 5 Arbeitstagen nach Eingang des Antrags. Außerdem beantwortet der Kapazitätzuweiser Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, die in einem Zeitraum von mehr als 12 Stunden vor der Abfahrt des Zuges vom Start-/Kontaktpunkt der Infrastruktur von Správa železnic gestellt werden, spätestens zum Zeitpunkt der beantragten Zugabfahrt vom dem abfahrenden Start-/Kontaktpunkt der Infrastruktur von Správa železnic.

Es ist auch möglich, zu antworten, indem der Status der Anmeldung in IS KADR geändert wird.

Polen

Ziffer 4.5.3

Ad-hoc-Trassenanträge

1. Die für den Ad-hoc-Fahrplan (IRJ) geltenden Ad-hoc-Trassenanfragen (können ab dem 09. Juli 2024 über ISZTP gemäß dem in Unterkapitel 4.1 und 4.2 Abschnitt 1 bis 17 aufgeführten Verfahren wie folgt eingereicht werden:

1) für inländische Trassen ist die Abgabefrist:

- a) 40 Kalendertage vor dem planmäßigen Abfahrtsdatum von Personenzügen, deren Fahrplan veröffentlicht werden soll;
- b) 7 Kalendertage vor dem planmäßigen Abfahrtsdatum von Personenzügen des Gelegenheitsverkehrs, deren Fahrplan nicht veröffentlicht wird;
- c) 5 Arbeitstage vor der planmäßigen Abfahrt von Güterzügen, Leerreisezügen und vor Lokfahrten;

2) für internationalen Zugtrassen, welche eine Abstimmung mit den benachbarten Infrastrukturunternehmen erfordern, muss der Zugangsberechtigte ISZTP oder den aktiven Teil der OCTOPUS-Schnittstelle verwenden, um die Einreichung bei der für den Grenzbahnhof zuständigen Regionalabteilung Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK [PLK Eisenbahnverkehrsmanagementzentrum] vorzunehmen, unter Aufsicht der OSS-Stelle; und die Einreichungsfrist ist:

- a) 40 Kalendertage vor dem geplanten Abfahrtsdatum von Personenzügen, deren Fahrplan veröffentlicht werden soll;
- b) für Güterzüge und Leerreisezüge:
 - 7 Werkzeuge vor dem geplanten Abfahrtsdatum der Zugfahrt, die in das Schienennetz eines angrenzenden ausländischen RNE-angeschlossenen IMs einfährt, +2 Werkzeuge für jeden weiteren RNE-angeschlossenen IM;
 - 20 Werkzeuge vor dem geplanten Abfahrtsdatum der Zugfahrt, die in das Schienennetz einer angrenzenden ausländischen, nicht mit RNE verbundenen Infrastrukturbetreiber einfährt, oder 25 Werkzeuge vor dem geplanten Abfahrtsdatum der Zugfahrt, die in die Schienennetze von mehr als einem benachbarten ausländischen, nicht mit RNE verbundener Infrastrukturbetreibern, einfährt;

2. Ein Zugangsberechtigter, welcher kein EVU ist, der eine Zugtrasse beantragt, muss das EVU angeben, das die Zugfahrt durchführen wird, und dieses EVU muss den Antrag innerhalb der in Abschnitt 1 festgelegten Frist genehmigen. Wenn dem Antrag die EVU-Genehmigung fehlt, wird er nicht für den Fahrplan freigegeben werden.

3. Soweit dies möglich ist, akzeptiert PLK die Ad-hoc-Trassenanfrage für einen Güterzug oder einen Leerzug zur Entwicklung von IRJ für eine einzelne Zugfahrt nach Ablauf der in Abschnitt 1 Punkt 1 Buchstabe c und Punkt 2 Buchstabe b festgelegten Frist. Das Einreichungsdatum der Ad-hoc-Trassenanfrage muss es PLK ermöglichen, dem Antragsteller den ausgearbeiteten IRJ-Entwurf vorzulegen oder den Antragsteller zu benachrichtigen, wenn die eingereichte Ad-hoc-Trassenanfrage nicht erfüllt werden kann, in jedem Fall mindestens 2 Stunden vor der planmäßigen Abfahrt des Zuges oder Leerzuges, wobei die Bestimmungen des Abschnitts 2 gelten.

4. Wenn eine Ad-hoc-Trassenanfrage mindestens 72 Stunden vor der planmäßigen Abfahrt des Zuges eingereicht wird, garantiert PLK eine Frist von 36 Stunden, um zu antworten, indem sie entweder den entwickelten IRJ an den Antragsteller weitergibt oder den Antragsteller gegebenenfalls benachrichtigt, wenn die eingereichte Ad-hoc Trassenanfrage nicht erfüllt werden kann.

5. PLK weist keine Kapazität für eine Ad-Hoc-Trassenanfrage zu, die weniger als 6 Stunden vor der geplanten Abfahrt des Zuges (einschließlich nicht kommerzieller Personenzüge) gestellt wurde, bzw. 2 Stunden für Anträge für Leerlokomotiv-Fahrten.

6. Die Ad-hoc-Trassenanfrage, die innerhalb der in Unterkapitel 4.5.1 Abschnitt 1 festgelegten Fristen eingereicht wird, wird von PLK bearbeitet, woraufhin PLK die vollständigen IRJs zwischen dem 10. September 2024 und dem 16. September 2024 an die Antragsteller herausgibt.

Für einen Antragsteller, der kein EVU ist, muss die Ad-Hoc-Trassenanfrage bis zum 09. September 2024 durch das darin bezeichnete EVU genehmigt werden. Fehlt der Anfrage die EVU-Genehmigung, wird sie nicht zur Fahrplanerstellung freigegeben.

7. Die nach dem 19. Januar 2025 eingereichten Ad-hoc-Trassenanträge für Zugfahrten zwischen dem 15. Juni 2025 und dem 13. Dezember 2025 werden von der PLK geprüft, sobald die PLK den Fahrplanwechsel den Antragstellern herausgibt (mit der geplanten Aktualisierung am oder nach dem 15. Juni 2025), was zwischen dem 04. März 2025 und dem 10. März 2025 der Fall sein wird. Für einen Antragsteller, der kein EVU ist, muss der Ad-hoc-Trassenantrag von dem darin angegebenen EVU bis zum 03. März 2025 genehmigt werden. Fehlt die Genehmigung des EVU, wird der Antrag nicht zur Fahrplanerstellung freigegeben.

8. Wenn im Verlauf der Ausarbeitung Fahrplanänderungen einzubringen sind, d.h. zwischen den in Anlage 5.2 festgelegten Terminen, weisen die Spalten ROZPOCZĘCIE KONSTRUKCJI (begonnene Konstruktion) und „ZAKOŃCZENIE KONSTRUKCJI“ (beendete Konstruktion) Einschränkungen bei der Ad-hoc Trassenvergabe auf, mit Ausnahme von Anmeldungen, die Züge betreffen, die als Ersatz für im Rahmen eines ZRJ ausgefallene Züge begonnen wurden, welche die PLK ohne unangemessene Verzögerung berücksichtigen wird.

9. Bei der Einreichung einer Ad-hoc-Trassenanfrage kann der Antragsteller das Kästchen „akceptacja projektu“ [„Entwurf akzeptieren“] für den Fahrplan ankreuzen. Dies ermöglicht es dem Antragsteller, den IRJ zu akzeptieren oder Vorbehalte zu äußern. Wenn das Kästchen „akceptacja projektu“ [„Entwurf annehmen“] nicht angekreuzt ist, wird davon ausgegangen, dass der Antragsteller den IRJ-Entwurf angenommen hat, und der IRJ wird innerhalb von 5 Minuten nach Vorlage des IRJ-Entwurfs ordiniert.

10. Ad-Hoc-Trassenanfragen werden auf die verbleibende Kapazität geprüft, indem diese Punkte in der aufgeführten Reihenfolge berücksichtigt werden:

- 1) Die aus den Beförderungsgesetzen zwingend durchzuführenden Zugfahrten;
- 2) Einschränkungen resultierend aus:
 - a) die notwendige Bereitstellung der Kapazität zur Aufrechterhaltung der Eisenbahninfrastruktur;
 - b) die Machbarkeit der Umleitung der vorab vereinbarten internationalen Zugtrassen innerhalb eines RFC;
- 3) die bestmögliche Nutzung der Kapazität; einschließlich, im Falle des Güterverkehrs, der TC und TD der intermodalen Züge, die die Bedingungen für den Betrieb mit Fahrgastgeschwindigkeiten gemäß 2.3.7 Abschnitt 2 erfüllen;
- 4) das geplante Datum der Zugfahrt;
- 5) Die Reihenfolge der Antragstellung.

11. Der IRJ-Entwurf wird von PLK innerhalb von 5 Werktagen nach Einreichung des Ad-Hoc-Trassenantrags entwickelt.

12. Die in Abschnitt 11 genannte Frist kann verlängert werden:

- 1) Für den Ad-Hoc-Trassenantrag für grenzüberschreitende und netzübergreifende Trassen gilt, in Anbetracht des Zeitaufwands für die Genehmigung des IRJ an den Kontaktpunkten zwischen den Eisenbahnstrecken verschiedener IM;
- 2) Im Einvernehmen mit dem Antragsteller für die Trassen, die detaillierter Genehmigungen bedürfen (z. B. Gelegenheitszüge für Großveranstaltungen);
- 3) Soweit erforderlich, um von anderen Antragstellern beantragte Änderungen von Sekundärtrassen zu akzeptieren.

13. Der IRJ-Entwurf wird dem Antragsteller freigegeben, sobald die endgültige Genehmigung der beantragten Zugtrasse durch Mitteilung im ISZTP-Antrag erfolgt ist.

14. Für die in den Abschnitten 1 und 12 identifizierten Ad-Hoc-Trassenanträge hat PLK 5 Werktage Zeit, um den Antragsteller zu benachrichtigen, ob der Antrag die formalen Anforderungen erfüllt, und das Erstellungsdatum des IRJ-Entwurfs anzugeben.

15. Kann aus einer Ad-Hoc-Trassenanfrage kein IRJ erstellt werden, schlägt PLK dem Antragsteller Ersatzlösungen vor, die die Zufahrt ermöglichen (z. B. über einen anderen, möglichst kurzen Weg und mit Parametern, die den beantragten annähernd entsprechen, oder in einer anderen Zuglaufzeit-Konfiguration und fährt mit der Erstellung des IRJ mit Zustimmung des Antragstellers fort.

16. Der IRJ-Entwurf, für den der Anmelder das Feld „akceptacja projektu“ [„Entwurf annehmen“] ausgewählt hat, sollte innerhalb von 6 Kalendertagen angenommen werden. Wenn die Ad-hoc-Trassenanfrage weniger als 6 Tage vor der planmäßigen Abfahrt des Zuges vom Antragsteller gestellt wird, sollte die Anfrage mindestens 2 Stunden vor der planmäßigen Abfahrt angenommen werden. Wenn keine Annahme erfolgt, lehnt PLK die Ad-hoc-Trassenanforderung ab und berechnet die Kosten für die Bearbeitung der Ad-hoc-Trassenanforderung. Wird die Trasse angenommen, erhält der Antragsteller automatisch die zugewiesene Trasse.

17. Nach der Zuweisung der Zugtrassen unter IRJ muss der Nicht-EVU-Antragsteller die in Unterkapitel 4.8.1 Abschnitt 2 angegebene Registerkarte der ISZTP-Website verwenden, um das bezeichnete EVU zu ändern, um die dem Antragsteller zugewiesene Kapazität in der Ad-hoc-Trassenanfrage zu nutzen. Der Nicht-EVU-Antragsteller gibt in seinem EVU-Wechselantrag das Datum an, an dem die zugewiesene Kapazität auf das neue EVU zur weiteren Nutzung übertragen wird; dabei widerruft der Nicht-EVU-Antragsteller die von dem ursprünglich für die Nutzung der zugewiesenen Kapazität identifizierten EVU erteilte Zugstreckengenehmigung.

18. Das neue EVU genehmigt die Annahme der Ad-hoc Trassenanfrage zur Erfüllung innerhalb von 7 Tagen ab dem Datum der Anzeige durch den Antragsteller, der kein Beförderer (Nicht-EVU) ist, spätestens jedoch:

- 1) 40 Tage vor der geplanten Abfahrt des Zuges, wenn es sich um Personenwagen handelt, deren Fahrplan veröffentlicht wird;
- 2) 7 Tage vor der geplanten Abfahrt des Zuges, wenn es sich um Personenwagen im Gelegenheitsverkehr handelt, deren Fahrplan nicht veröffentlicht wird;
- 3) 24 Stunden vor der geplanten Abfahrt des Zuges, was für die Trassen von Güterzügen, nichtgewerblichen Personenzügen und leichten Lokomotiven gilt.

Der Wechsel des EVU erfolgt zum Zeitpunkt der Genehmigung der beantragten Zugtrasse durch das neue benannte EVU.

Erfolgt die Genehmigung der Zugtrasse durch das EVU nicht innerhalb von 7 Tagen ab dem Datum der Anmeldung durch den Antragsteller, der nicht der Beförderer (Nicht-EVU) ist, kann die Kapazität von der PLK freigegeben werden.

19. PLK entwickelt keine vereinfachten Fahrpläne im Sinne von Artikel 30 (10) des Gesetzes. Für Anfragen, die weniger als 5 Tage vor dem planmäßigen Start des Zuges gestellt werden, entwickelt PLK den Zugfahrplan gemäß den für IRJ geltenden Grundsätzen.

20. Um den Antragstellern Informationen über die in IRJ verbleibende verfügbare Restkapazität bereitzustellen, ermöglicht PLK den Antragstellern, über ISZTP oder SKRJ die Verkehrsdiagramme aller antragstellenden Züge anzuzeigen, und zwar mit den Daten von Zugtyp, Zugnummer, Trassenantragsnummer, Zuglauf und Fahrtdatum, ohne Identifizierung der EVU anderer Antragsteller als derjenigen, die die Verkehrsdiagramme anzeigen.

21. Stimmen die Antragsteller einer gegenseitigen Sichtbarkeit ihrer Trassen auf den Verkehrsdiagrammen zu, enthalten die in Abschnitt 20 aufgeführten Informationen auch die EVU-Kennung; wenn sie in SKRJ angezeigt werden, enthalten die Daten auch eine Übersicht über die Anforderung und Generierung von Datenberichten. Die Zustimmung zur gegenseitigen Sichtbarkeit ihrer Trassen auf den Verkehrsdiagrammen und jede Änderung dieser Zustimmung ist zu übermitteln an:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym
03-734 Warszawa, ul. Targowa 74
E-Mail: idoi@plk-sa.pl

Dänemark

Ziffer 4.63

Ad-hoc-Trassenanträge

Ad-hoc-Trassenanträge sind Anträge auf Kapazitätsvergabe für eine laufende Fahrplanperiode.

Anmeldungen im Gelegenheitsverkehr für Nostalgiezüge müssen bei Banedanmark mindestens 30 Tage vor dem gewünschten Datum der Fahrt eingegangen sein.

Anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen wird empfohlen, Anträge mindestens 5 Arbeitstage vor dem gewünschten Termin einzureichen.

Banedanmark bearbeitet die Kapazitätszuweisung und beantwortet die Anträge innerhalb von 5 Werktagen nach dessen Erhalt.

Die Berechnung der Entgelte erfolgt nach den jeweils gültigen Tarifen. Anträge sind schriftlich an korrtoqa@bane.dk oder über PCS zu richten während des Zeitraums X-2 bis X+12. Bei Anträgen auf Trassenzuweisung weniger als drei Arbeitstage vor dem geplanten Betriebstermin muss ein Antrag per E-Mail an das Betriebszentrum von Banedanmark (DCDK) unter tlp@bane.dk gesendet werden.

Niederlande

Ziffer 4.5.3 Fahrplan für die Ad-hoc-Phase

Zuteilung in der ad hoc Phase

ProRail antwortet auf ad hoc Anfragen spätestens innerhalb von fünf Arbeitstagen. Der erste Tag der Anfragen für ad hoc Kapazität ist der 15. Oktober 2024. Auf Anfrage gibt ProRail

Auskunft über die noch verfügbaren Kapazitäten für ad hoc Anfragen innerhalb des Fahrplans.

In der ad hoc Phase gilt das Prinzip First Come First Served, wobei der Zeitpunkt der Anfrage führend ist. Anfragen, die konfliktfrei in die bereits vergebene Kapazität passen, werden von ProRail zugeteilt. Anfragen, die nicht konfliktfrei in die bereits zugewiesene Kapazität eingepasst werden können, können nur akzeptiert werden, wenn Inhaber bereits zugewiesener Kapazitäten Änderungen zulassen, so dass eine neue Anfrage konfliktfrei eingepasst werden kann. ProRail kann gebeten werden, bei Konflikten zu vermitteln, hat aber keine Möglichkeit, die erforderlichen Änderungen durchzusetzen.

Es kann vorkommen, dass Kapazitätsrechte, die zwei Rechtsinhabern zugewiesen wurden, sich aufgrund von Umständen als widersprüchlich erweisen (z.B. aufgrund von Änderungen der Eisenbahninfrastruktur und der TCRs). In diesem Fall wird die Kapazität unter der Leitung von ProRail neu zugewiesen gemäß den Prioritätsregeln des VAB⁴ Prozesses.

PreVAB- und VAB-Prozess

Bei der Fahrplanerstellung wird die Kapazität für Zugtrassen in einem normalen Fahrplan in einer Standardwoche zugewiesen, wie in Abschnitt 4.2.1 beschrieben. Darüber hinaus werden gelegentliche TCRs zugewiesen gemäß Abschnitt 4.3.2.2 und 4.3.2.3. Die Angaben zu Fahrplantrassen aufgrund von TCRs in 4.3.2.2 und 4.3.2.3 (b), wie in 4.3.2.2.5 beschrieben, werden im PreVAB- und VAB-Prozess zu einem späteren Zeitpunkt ausgearbeitet. ProRail arbeitet eng mit den benachbarten Infrastrukturbetreibern zusammen, um gute Anschlüsse für umgeleitete Züge an Grenzübergängen zu gewährleisten.

PreVAB-Prozess

Im PreVAB-Prozess wird ein alternatives Stundenmuster (AUP) ab ca. 28 Wochen vor der Durchführung entworfen, das als Ausgangspunkt für den VAB-Prozess dient. Die Grundlage dafür ist der Normalfahrplan aus dem letzten abgeschlossenen Änderungsblatt, die zugewiesenen TCRs und die zugehörigen ergänzenden Verkehrsvereinbarungen und das Korridorbuch 2025 (siehe Logistikportal). Die weitere Detaillierung auf Fahrplantrassen-Ebene erfolgt im VAB-Prozess.

VAB-Prozess

Soweit möglich, wird das alternative Stundenmuster aus dem PreVAB-Prozess als Grundlage für den VAB-Prozess verwendet. Im VAB-Prozess erfolgt die Detaillierung der Fahrplantrassen als Folge von gelegentlichen TCRs ab 8 Wochen vor der Durchführung. Im Wesentlichen geht es bei diesem Prozess um die Umplanung von Zügen, um die Folgen für die Inhaber von Fahrplantrassen zu minimieren und möglichst viele Fahrplantrassen zu vergeben. Diese Angaben werden den Trasseninhabern durch eine Veröffentlichung mitgeteilt. Sind die Trasseninhaber nicht einverstanden, müssen sie dies innerhalb von fünf Arbeitstagen dem One-Stop-Shop von ProRail mitteilen (siehe Abschnitt 4.2.4). Die Kapazitätsvergabe erfolgt dann nach den folgenden Prioritätsregeln:

- Beide Kapazitätsanfragen werden im Fahrplan zugewiesen: Zuweisung nach den Fahrplanregeln. Dabei haben Güterverkehrstrassen, die im Sinne von ad hoc Anfragen in einer Standardgüterverkehrstrasse zugewiesen werden, die Fahrplanrechte und damit Vorrang vor konkurrierenden Zügen, die außerhalb der Standard-Güterverkehrstrassen zugewiesen wurden.

- Eine der Kapazitätsanfragen wird im Fahrplan verteilt, die andere in der ad hoc Phase: Die im Fahrplan zugewiesene Kapazität hat Vorrang vor der in der Ad-hoc-Phase zugewiesenen Kapazität.

⁴ Verkehrsänderungen durch Management, siehe auch Anhang 2.

- Beide Kapazitätsanfragen werden in der ad hoc Phase vergeben: Vergabe nach dem 'First Come, First Served'-Prinzip. Bei der Festlegung der TCRs, wie in den Abschnitten 4.3.2.2 und 4.3.2.3 beschrieben, werden allgemeine Vereinbarungen über wöchentliche TCRs getroffen. Bei der Ausarbeitung der Details im VAB-Prozess kann es vorkommen, dass sich diese allgemeinen Vereinbarungen als unzureichend erweisen, um eine angemessene Zuteilung zu erreichen. In diesem Fall sind die wöchentlichen TCRs ein Teil der Zuteilung und es gelten die oben genannten Prioritätsregeln.

Belgien

Ziffer 4.5.3

4.5.3 Ad-hoc Trassenanträge /Trassenanmeldungen im Gelegenheitsverkehr

Trassenanmeldungen im Gelegenheitsverkehr sind Anträge, die nach dem letzten Tag für die Einreichung späterer Netzfahrplananmeldungen/Late Path Requests beim Infrastrukturbetreiber eingereicht werden. Für den Fahrplan 2025 sieht RNE folgendes Datum vor:

Ad-hoc-Trassenanträge		
Erster Tag für Ad-hoc-Trassenanträge	15. Oktober 2024	Zugangsberechtigter

Sobald Infrabel die Late Path Requests bearbeitet hat (d. h. bis spätestens 11. November 2024), werden die Ad-hoc-Trassenanträge - die sich sowohl auf langfristige als auch auf kurzfristige und Echtzeit-Trassen beziehen - innerhalb der in Artikel 36 des Eisenbahngesetzes festgelegten Fristen bearbeitet, d. h. innerhalb folgender Zeiträume:

- bis zu 5 Arbeitstage für pünktliche Anträge (d. h. Fahrplantrassenanträge für eine einfache Fahrt am Tag)
- bis zu einem Monat für sonstige Anträge.

Nach der formalen Zuweisung der Fahrplantrasse durch Infrabel muss der Zugangsberechtigte die zugewiesene Fahrplantrasse überprüfen und Infrabel etwaige Unregelmäßigkeiten so schnell wie möglich mitteilen.

4.5.3.1 Langfristige Fahrplananfragen

Während seiner Gültigkeitsdauer kann der Fahrplan zu bestimmten Zeitpunkten geändert werden. Solche Änderungen werden als Zwischenänderungen (PERT-Perioden) bekanntgegeben. Die Liste der Antragstermine, d.h. die Starttermine der PERT-Periode, sowie die Fristen für die Einreichung der (Änderungs-)Anträge von Trassen für den betreffenden Zeitraum ist nachstehend aufgeführt. Diese Termine werden von den verschiedenen Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnverkehrsunternehmen auf den Sitzungen der RNE und des FTE (Forum Train Europe) einvernehmlich festgelegt. Sie werden auch auf den Websites <http://www.forumtraineurope.eu/home/> und <https://rne.eu> veröffentlicht. Anträge, die nach Ablauf der Fristen eingereicht werden, werden kurzfristig (siehe Punkt 4.5.3.2) oder in Echtzeit (siehe Punkt 4.5.3.3) bearbeitet.

In der nachstehenden Übersicht sind die für den Fahrplan 2025 vorgesehenen Daten aufgeführt:

	Einreichungsfrist	Antragsdatum
1. Zeitraum	/	15. Dezember 2024

2. Zeitraum	16. Dezember 2024	(Zeitraum endet am 2. Februar 2025) 03. Februar 2025
3. Zeitraum	06. Januar 2025	(Zeitraum endet am 6. April 2025) 07. April 2025
4. Zeitraum	21. April 2025	(Zeitraum endet am 14. Juni 2025) 15. Juni 2025
Zeitraum	07. Juli 2025	(Zeitraum endet am 31. August 2025) ⁵ 01. September 2025 (Zeitraum endet am 13. Dezember 2025)

Die Zuweisung dieser Zugtrassen wird durch eine Mitteilung in PCS oder durch eine von *Book In* versandte E-Mail formalisiert.

Das Büro I-CBE.332 (Annual Capacity Management/Jährliches Kapazitätsmanagement) ist für die Bearbeitung dieser Art von Anträgen zuständig. Anträge, die ausnahmsweise über die in Punkt 4.2.2.2 genannten Dokumente eingereicht werden, wenn *Book In* oder PCS nicht verfügbar sind, müssen bei dieser Stelle eingereicht werden. Die Kontaktdaten finden Sie unter Punkt 1.6.1.

4.5.3.2 Kurzfristige Anfragen

Die Frist für die Einreichung kurzfristiger Kapazitätsanfragen ist auf D-2 (Arbeitstage) vor dem Reisetag um 10 Uhr festgelegt. Für Kapazitätsanfragen, die innerhalb dieser Frist eingereicht werden, wird das Bulletin "Zugverkehr" spätestens am D-1 (Arbeitstag) vor dem Reisetag um 12 Uhr veröffentlicht, außer in Fällen höherer Gewalt, bei Ereignissen mit erheblichen Auswirkungen auf den Eisenbahnverkehr oder bei Streiks. Ausnahmen von der Frist werden in den folgenden Fällen gemacht:

Art der Anfrage	Frist für die Einreichung des Antrags (Arbeitstage)	Veröffentlichung des Bulletins "Zugverkehr" (Arbeitstage)
Außerordentliche Verkehre mit Beschränkung auf der geplanten Strecke	Bis zu 10:00 Uhr auf D-6	Bis zu 12:00 Uhr auf D-2
Gewöhnliche Verkehre oder außergewöhnliche Verkehre, die keinen Beschränkungen auf dem Transportweg unterliegen (geforderte Geschwindigkeit ≤ 60 km/h) ⁵	Bis zu 10:00 Uhr auf D-4	Bis zu 12:00 Uhr auf D-1

Kapazitätsanfragen, die nach dieser Einreichungsfrist eingereicht werden oder die aufgrund einer Ausnahmesituation nicht rechtzeitig bearbeitet werden können, werden in Echtzeit bearbeitet (siehe Punkt 4.5.3.3 unten).

Wird die Einreichungsfrist für die genannten Antragsarten nicht eingehalten, kann die rechtzeitige Veröffentlichung des Bulletins "Zugverkehr" nicht gewährleistet werden und die Anträge können in Echtzeit bearbeitet werden. Ausgenommen sind "außergewöhnliche Verkehre mit Beschränkungen", für die Anträge, die nach Ablauf der Frist eingereicht werden, aus betrieblichen und sicherheitstechnischen Gründen abgelehnt werden.

⁵ Vgl. Fahrten mit historischen Zügen.

Die Zuweisung dieser Fahrplantrassen wird durch eine Mitteilung im PCS oder eine per *Book In* versandte E-Mail formalisiert, die durch ein per E-Mail versandtes Bulletin "Zugverkehr" ergänzt wird.

Das Bulletin „Zugverkehr“ enthält die Daten zu den Fahrplänen der Züge und/oder Leerfahrten sowie alle anderen Informationen des Infrastrukturbetreibers und die vom Antragsteller angeforderten Informationen, die für die Durchführung der betreffenden Züge und/oder Leerfahrten nützlich sind. Das Datum des Inkrafttretens des Merkblattes ist das Datum des ersten Fahrtages, der auf dem Merkblatt angegeben ist.

Das Büro I-CBE.322A (Running Capacity Management) ist für die Bearbeitung dieser Art von Anträgen zuständig, mit Ausnahme der Kapazitätsanträge "Außergewöhnlicher Verkehr", die von ICBE.322B (Running Capacity Management) bearbeitet werden. Anfragen, die ausnahmsweise über die in Punkt 4.2.2.2 genannten Dokumente bei Nichtverfügbarkeit von *Book In* oder PCS eingereicht werden, müssen bei den entsprechenden Stellen eingereicht werden. Die Kontaktdaten finden Sie unter Punkt 1.6.1.

4.5.3.3 Echtzeit-Anfragen

Die Zugangsberechtigten können auch außerhalb der für kurzfristige Anträge vorgesehenen Fristen Kapazitäten beantragen, abgesehen von außergewöhnlichen Transporten mit Beschränkungen auf der geplanten Strecke (siehe Punkt 4.5.3.2).

Die Zuweisung dieser Fahrplantrassen wird durch eine Mitteilung in PCS oder eine per *Book In* versandte E-Mail formalisiert, die durch ein per E-Mail versandtes Bulletin "Zugverkehr" ergänzt wird.

Für die Bearbeitung dieser Art von Anträgen ist die Stelle I-TO.12 (Zentrale Disposition) zuständig. Anträge, die bei Nichtverfügbarkeit von *Book In* oder PCS ausnahmsweise über die in Punkt 4.2.2.2 genannten Dokumente gestellt werden, müssen bei dieser Stelle eingereicht werden. Die Kontaktdaten finden Sie unter Punkt 1.6.1.

Luxemburg

Ziffer 4.6.2

4.6.2 Zeitplan für Trassenanmeldungen außerhalb des Fahrplanprozesses (Ad-Hoc-Anträge)

ACF antwortet in kürzester Zeit und in allen Fällen innerhalb von 5 Arbeitstagen auf ad- hoc Anfragen für einzelne Fahrplantrassen.

Die Informationen über ungenutzte und verfügbare Kapazitäten werden allen Antragstellern zur Verfügung gestellt, die diese Kapazitäten in Anspruch nehmen möchten.

Die Eisenbahnbehörde prüft gegebenenfalls, ob im endgültigen Netzfahrplan eine Kapazitätsreserve vorgehalten werden muss, um auf vorhersehbare ad-hoc Anfragen schnell reagieren zu können. Diese Bestimmung gilt auch für überlastete Fahrwege.

Bezüglich des vorbereiteten Trassenkatalogs (PaPs) und der Reserve Capacity auf dem Korridor RFC NORDSEE-MITTELMEER siehe 1.7.1

Frankreich

Ziffer 4.5.2 i.V.m. 4.2.3.2

4.5.2. NACH DEM 09. APRIL 2024 EINGEREICHTE TRASSENANTRÄGE (SPÄTE ANTRÄGE)

SNCF Réseau beantwortet die nach dem 09. April 2024 eingereichten Trassenanträge innerhalb der folgenden Fristen:

Datum der Anmeldung	Art der zugewiesenen Trasse	Frist für die Trassenvergabe
09. April 2024 bis 09. September 2024	Alle Trassenarten (verspätete Trassenanmeldungen / late requests - DTS)	zwischen dem 19. August 2024 und dem 15. November 2024
10. September 2024 bis 05. Dezember 2025	Alle Trassenarten (angepasste Anträge - DSA)	so schnell wie möglich und gemäß den in § 4.2.3.2 angegebenen Fristen . Für DSA, die vor der Zertifizierung des Dienstes eingegangen sind, werden die Fristen ab diesem Datum bewertet
08. Dezember 2024 bis 13. Dezember 2025	Last Minute Fahrplantrasse - DSDM (weniger als acht (8) Kalendertage vor dem Datum, an dem der Zug planmäßig verkehren soll)	spätestens 7 Arbeitstage ⁶ , unter den im Dokument "Last-Minute-Kapazität" genannten Bedingungen

4.2.3.2. Trassenanmeldungen in der Anpassungsphase

Anträge, die nach Ablauf des in § 4.2.2.5 beschriebenen Fahrplans im September Y-1 (DSA, DSDM) gestellt werden, werden in der **Restkapazität nach dem in § 4.5.2 beschriebenen Zeitplan bearbeitet**.

Zu den Anträgen auf Änderung und Stornierung von Zugtrassen siehe auch die Bestimmungen über das gegenseitige Anreizsystem in **Kapitel 5 Leistungen und Entgelte**.

• **Sequenzen**

Ähnlich wie in der Konstruktionsphase können die Antragsteller auch die Informationen über ihre Anforderungen an die Abläufe angeben (Wiederverwendung von Fahrzeugen, theoretisches Arbeitsprogramm, Arbeiten an der Station):

- zusätzlich zu den DSAs, Änderungen der Sequenzen,
- sowie im Falle von Änderungen ihres Transportplans eine Zusammenfassung der endgültigen Sequenzen für jede Periode, die vor den folgenden Fristen eingereicht wird:

	Zeitraum A	Zeitraum B	Zeitraum C	Zeitraum D
Frist	15. Oktober Y -1	15. Januar Y	15. April Y	1. Juli Y

- wenn sie eine Sequenz ändern möchten, ohne die bereits zugewiesenen Trassen zu ändern.

⁶ Dieser Zeitrahmen von "7 Kalendertagen" ist die operative Übersetzung des Zeitrahmens von "5 Arbeitstagen", gemäß Artikel 48 der Richtlinie 2012/34/EU, der von Art. 23 des Dekrets Nr. 2003-194 abgedeckt wird und auf den sich die Infrastrukturbetreiber innerhalb von RNE geeinigt haben, um die Anwendung dieses Zeitrahmens zu harmonisieren.

Auf der Grundlage dieser Informationen erstellt SNCF Réseau die endgültigen Gleisbelegungspläne (TOD) für jeden Wochentag (oder eine Gruppe identischer Tage), die dem jeweiligen Zeitraum entsprechen, und dann die täglichen TODs.

• **Unterstützung bei der Formulierung von Trassenanmeldungen**

SNCF Réseau bietet einen Hilfsservice für verspätete Anpassungsanträge an den Jahresfahrplan an. Auf Antrag des Kunden und auf Beschluss des Vorstandsressorts Infrastruktur des DAC können Studien durchgeführt werden, um Trassenanmeldungen im Zusammenhang mit neuen Verkehren zu lenken.

Eine im Rahmen dieser Hilfsfunktion erstellte Studie stellt kein verbindliches Trassenangebot dar und ist für die Aufnahme einer Fahrplantrasse in den Umlaufplan nicht bindend. Sie dient der Erleichterung der Bestellung des Antragstellers, indem sie sicherstellt, dass der Status des Umlaufplans bei der Durchführung der Studie berücksichtigt wird.

Das Verfahren ist im "Handbuch für Antragsteller von kommerzieller Kapazität" detailliert beschrieben, das auf der Seite „Technische Dokumente, die in den NS erwähnt werden“ auf der Website von SNCF Réseau zu finden ist.

• **Regeln für Anträge in der Anpassungsphase**

- Stornierung von Trassentagen

Umfang	Ersuchen um Stornierung oder Entfernung von Tagen.
Anfrage	Der Antrag auf Löschung muss gestellt werden, sobald der Antragsteller Kenntnis von solch einer Notwendigkeit bekommt.
Antwort	Die Stornierung wird ausgeführt und die Antwort erfolgt so schnell wie möglich (in der Regel innerhalb von 24 Stunden).

Schaffung/Ergänzung von Fahrplantrassen, die nicht den Sicherheitsvorschriften unterliegen

Umfang	Trassenanmeldungen (mit Ausnahme von Trassentagen, die Sicherheitsvorschriften unterliegen, die im Folgenden behandelt werden), die einem neuen Verkehrsbedarf entsprechen, oder die Hinzufügung neuer Trassentage auf einer zugewiesenen Fahrplantrasse mit mehreren Betriebstagen.
Antrag bis spätestens D-8	Der Antrag muss so schnell wie möglich, spätestens aber 8 Kalendertage (D-8) vor dem ersten Betriebstag erfolgen.
Antwort bei einmaligen Anfragen	Die Antwort auf einen Antrag auf eine einzelne Zugtrasse für den gewerblichen Verkehr zur Deckung eines einmaligen Beförderungsbedarfs wird innerhalb von 7 Kalendertagen bereitgestellt (Dieser Zeitrahmen von "7 Kalendertagen" ist die operative Übersetzung des Zeitrahmens von "5 Arbeitstagen" gemäß Artikel 48 der

	<p>Richtlinie 2012/34/EU, der von Art. 23 des Dekrets Nr. 2003-194 abgedeckt wird und auf den sich die Infrastrukturbetreiber innerhalb von RNE geeinigt haben, um die Anwendung dieses Zeitrahmens zu harmonisieren.). Anträge auf regelmäßige Beförderung aufgeschlüsselt nach Trassentagen sind von dieser Kategorie ausgeschlossen.</p> <p>Die Antwortarten sind in Abschnitt 4.2.4 aufgeführt.</p>
Antwort ohne einmalige Anfragen	<p>Die Antwort erfolgt so schnell wie möglich, d.h. innerhalb von 30 Kalendertagen nach Einreichung des Antrags.</p> <p>Die Antwortarten sind in Abschnitt 4.2.4 aufgeführt.</p>
Ersuchen von D-7	<p>Fall, der in "Trassenanmeldungen in letzter Minute" (Abschnitt4.2.3.2) behandelt wird.</p>

In Anbetracht des Zeitaufwands für die Trassenkonstruktion und der mit den Sicherheitsvorschriften verbundenen Beschränkungen werden die Antragsteller gebeten, ihren Antrag so früh wie möglich zu stellen, um die Chancen auf einen positiven Bescheid zu erhöhen oder im Falle eines negativen Bescheids Zeit für eine Erneuerung des Antrags einzuplanen.

Umfang	<p>Anträge auf Trassentage für:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zugfahrten einschließlich eines außergewöhnlichen Frachtbriefs mit dem Hinweis auf ein Kreuzungs- oder Überholverbot oder Überholverbot für andere Züge, - Außergewöhnlich große und sperrige Sendungen , - Vorrangige Zugbewegungen, die die Einbeziehung der Auswirkungen von Sicherheitsvorschriften, die sich aus der Risikoanalyse des Antragstellers ergeben, in die Zugtrasse erfordern Sicherheitsbestimmungen, die sich aus der vom Antragsteller durchgeführten Risikoanalyse ergeben.
Antrag bis spätestens D-40	<p>Angesichts des Zeitaufwands für die Einrichtung dieser Art von Fahrplantrasse muss die Trassenanmeldung spätestens 40 Kalendertage vor dem ersten Betriebstag (D-40) erfolgen, unabhängig davon, ob es sich um einen neuen Bedarf oder die Erneuerung einer bereits als nicht durchführbar eingestuften Trassenanmeldung handelt (oder um einen nicht zugewiesenen Trassentag).</p> <p>Die Antwortarten sind in Abschnitt 4.2.4 aufgeführt. Der Antrag muss alle erforderlichen, stabilisierten und abgeschlossenen</p>

	technischen Elemente enthalten (außergewöhnlicher Frachtbrief, Prüfanweisungen usw.).
Antwort	Die Antwort erfolgt so schnell wie möglich, innerhalb von 30 Kalendertagen nach Einreichung des Antrags. Wird der Antrag nicht innerhalb dieser Frist von 40 Tagen eingereicht, fordert SNCF Réseau den Antragsteller auf, zu einem anderen Termin, der mit den Beschränkungen des Zeitplans vereinbar ist, einen neuen Antrag zu formulieren.

Sonderfall: Änderungen des außergewöhnlichen Frachtbriefs

Änderung der Trassenanmeldung	Wenn sich bei der Neuausstellung oder der Freigabe einer Änderung die im außergewöhnlichen Frachtbrief enthaltenen Sicherheitsvorschriften seit der Zuweisung der Zugtrasse geändert haben, muss der Antragsteller einen Antrag auf Änderung der Zugtrasse stellen, sobald er von dieser Notwendigkeit Kenntnis erlangt, und die Gründe für seinen Antrag sowie die Verweise auf den geänderten außergewöhnlichen Frachtbrief festlegen.
Antwort	Die Antwort erfolgt dann so schnell wie möglich, spätestens 30 Kalendertage nach Einreichung des Antrags (bzw. je nach geltendem Fahrplan für die Last-Minute-Trasse von D-7), wobei die Durchführbarkeit der Veränderung von der Art und Komplexität der zu bearbeitenden Auswirkungen abhängt.

Änderung der Trassentage

Umfang	Anträge auf Änderung von Trassentagen (Strecken und/oder Zeiten), die vom Antragsteller aufgrund eines geänderten Bedarfs gestellt werden. Die Anträge können gestellt werden, wenn ein Trassentag bereits zugewiesen wurde oder wenn der Rücklauf noch nicht erfolgt ist.
Antrag bis spätestens D-8	Der Antrag muss spätestens acht (8) Kalendertage vor dem ersten Tag des Einsatzes (D-8) gestellt werden. Es wird daran erinnert, dass die Chancen auf eine positive Antwort umso größer sind, je früher der Bedarf absehbar ist und der Antrag gestellt wird. Änderungsanträge werden ab D-7 über die Last-Minute-Trassenanmeldung IS nicht angenommen (mit Ausnahme von Teilstornierungen).

	<p>Der Änderungsantrag muss den berufsspezifischen Grundsätzen für die Nutzung der in der einheitlichen Schnittstelle von GESICO-DSDM zur Verfügung gestellten Funktionen „Lebensdauer der Trasse“ entsprechen, die es den Benutzern ermöglichen, die Änderungen einer bestimmten Zugtrasse zu überwachen. Insbesondere darf ein Änderungsantrag nicht dadurch verschleiert werden, dass ein Erstellungsantrag zusammen mit einem Stornierungsantrag oder einem Tagesentfernungsantrag gestellt wird.</p>
Antwort	<p>Die Antwort auf einen Antrag auf Änderung einer einzelnen Fahrplantrasse für den gewerblichen Verkehr (mit Ausnahme von Verkehren mit außerordentlicher Beförderungsankündigung, für die der Antrag spätestens vierzig (40) Kalendertage vor dem ersten Verkehrstag gestellt werden muss sowie für Touristenzüge), erfolgt innerhalb von 7 Kalendertagen. Bei anderen Anträgen erfolgt die Antwort so schnell wie möglich, d. h. innerhalb von dreißig (30) Kalendertagen nach Einreichung des Antrags. Die Antwortarten sind in Abschnitt 4.2.4 aufgeführt.</p>

• Anträge auf Last-Minute-Trassen

Die folgenden Kapazitätsanfragen (oder Rückgaben) können zwischen dem Tag D-7 und dem Tag D des Zugbetriebs eingereicht werden:

- Erstellung von Fahrplantrassen in letzter Minute (SDM);
- Stornierung (ganz oder teilweise) einer zugewiesenen Zugtrasse;
- Genehmigung und Verzicht auf die Genehmigung, als Zug mit unbestimmtem Zeitplan zu fahren.

Änderungsanträge sind nicht zulässig und werden nicht berücksichtigt.

Anträge auf Last-Minute-Trassen, die zwischen D-7 und 17 Uhr am D-1 eingereicht werden, werden von den Kapazitätsbüros in weniger als sieben (7) Kalendertagen⁷ und unter den im Dokument "Last-Minute-Kapazität" festgelegten Bedingungen bearbeitet (auf der Seite „Technische Dokumente, die in der NS zitiert werden“ auf der Website von SNCF Réseau). Spätere Anträge oder solche, die von den Kapazitätsbüros nicht bearbeitet werden konnten, werden von den Betriebsbüros bearbeitet.

⁷ Dieser Zeitrahmen von "7 Kalendertagen" ist die operative Übersetzung des Zeitrahmens von "5 Arbeitstagen", gemäß Artikel 48 der Richtlinie 2012/34/EU, der von Art. 23 des Dekrets Nr. 2003-194 abgedeckt wird und auf den sich die Infrastrukturbetreiber innerhalb von RNE geeinigt haben, um die Anwendung dieses Zeitrahmens zu harmonisieren.

- **Erstellung von Last-Minute-Fahrplantrassen unter Berücksichtigung von Sicherheitsbestimmungen**
-

A. Fall von Trassen mit Sicherheitsvorschriften, für die ein DSDM (Last-Minute-Trassenantrag) ohne Sonderbedingungen gestellt werden kann:

- Zugbewegungen der Kategorien A und B, die die ordnungsgemäße Funktion der Gleisstromkreise beeinträchtigen können;
- Zugfahrten, die das ordnungsgemäße Funktionieren der Radsatzwellen stören können;
- Wirbelstrom-Zugbewegungen;
- Triebfahrzeugbewegungen mit außer Betrieb befindlichen Zugfunkgeräten, die mit einer Höchstgeschwindigkeit von 70 Km/h zu einem Wartungszentrum transportiert werden.

B. Fall von Trassen mit Sicherheitsvorschriften, die unter bestimmten Bedingungen einer DSDM unterworfen werden können: Dieser Fall wird im Dokument "Last-Minute-Kapazität", das auf der Seite „Technische Dokumente, die in dem NS genannt werden, ausführlich beschrieben.

C. Fall von Trassen mit Sicherheitsvorschriften, die nicht Gegenstand einer DSDM sein können:

- Zugbewegungen der Kategorie C, die das ordnungsgemäße Funktionieren von Gleisstromkreisen nicht zulassen;
 - Vorrangige Zugfahrten, bei denen die Auswirkungen von Sicherheitsvorschriften, die sich aus der Risikoanalyse des Antragstellers ergeben, in die Zugtrasse einbezogen werden müssen.
-

Schweiz

Ziffer 4.5.3

4.5.3. Trassenanträge / Trassenbestellungen unterjähriger und kurzfristiger Fahrplan (BV4a, BV4b und BV5)

4.5.3.1 Fristen

BV4a: Siehe NWS-Anhang Bestellfristen für den Fahrplan 2025

BV4b und BV5: 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.

4.5.3.2 Schweizerische Bestellverfahren kurzfristiger Fahrplan [\(BV4a, BV4b und BV5\)](#)

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

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

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 BV4a und BV4b

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

Bestellungen mit Angebot sind mindestens drei Arbeitstage vor der Durchführung einzureichen. Die ISB sind während sieben Kalendertagen, 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.

4.5.3.4 Ausnahmeregelungen

Mess- und Probefahrten sowie andere Spezialverkehre

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

Aussergewöhnliche Sendungen mit betrieblichen Massnahmen Infrastruktur

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

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