

Network Statement Regelungen der neun Nachbar-BdS der DB InfraGO AG zu Bearbeitungsfristen im Gelegenheitsverkehr (INB 20287)

Stand 2008.07.20265

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

Sonstige komplexe Bestellungen betreffen Verkehre, welche aufgrund ihrer besonderen Charakteristika einen erhöhten Abstimmungsaufwand verursachen. Hierunter fallen Sonderreisezüge oder Nostalgiefahrten, für die kein vorgefertigter Musterfahrplan mit den erforderlichen Halten, Verkehrszeiten, Geschwindigkeiten, usw. zur Verfügung steht und die daher mit einem eigenen Fahrplan in Listenform gemäß Regelwerk 30.04.23 verlaublich werden. Weiters zählen zu den sonstigen komplexen Bestellungen Programmverkehre wie z.B. Baustellenlogistik, Schotter-, Kohle-, Erz- und Rübenverkehr und Schulungsfahrten. Für die sonstigen komplexen Bestellungen gelten die nachstehenden Fristen: und Programmverkehre (z.B. Schulungsfahrten, Sonderreisezüge, Nostalgiefahrten, Baustellenlogistik, Schotter-, Kohle-, Erz- und Rübenverkehr, „Trafo-Transporte“)

- o Bestellung 2 Wochen vor dem 1. Verkehrstag gemäß Fahrwegkapazitätsbegehren
- o Angebotslegung spätestens 1 Woche vor dem 1. Verkehrstag
- o Angebotsannahme durch EVU binnen fünf Arbeitstagen ab Angebotslegung
- o Zuweisung von Fahrwegkapazität nach Angebotsannahme

Wird ein Fahrwegkapazitätsbegehren für sonstige komplexe Bestellungen weniger als zwei Wochen vor dem 1. Verkehrstag eingebracht, wird es gemäß den Vorgaben für „Bestellungen im Ad-hoc-Verkehr“ behandelt. Dabei wird kein Fahrplan in Listenform erstellt, sondern eine Fahrplananordnung auf Basis bereits vorhandener Musterfahrpläne. Die in der Fahrplananordnung enthaltenen Verkehrszeiten sind dabei lediglich als Richtzeiten zu sehen.

- 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. Umlaufplanungen inkl. der vor- und nachgelagerten Services müssen gleichzeitig mit dem Fahrwegkapazitätsbegehren an die ÖBB-Infrastruktur AG übermittelt werden.

Bestellungen im Ad-hoc-Verkehr

a) Bestellprozess

- Bestellungen für Ad-Hoc-Verkehre

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

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. 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 Werktagen 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 Verkehrs~~Bewegungs~~stage beantragt werden,

² Als Bürotag gelten im Geschäftsbereich Netzzugang - Trassenmanagement 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~~ [in DA 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).

- 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 ~~Verkehrs~~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 mit Geschwindigkeiten, die die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Strecke überschreiten,~~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~~ Infrastrukturbetreiber 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 Infrastrukturbetreiber im Rahmen der Kapazitätszuweisung Ad-hoc-Trassen unter Berücksichtigung der Konfliktlösung~~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 Informationssystem (IS) zum IS des Eisenbahnbetreibers – IS KADR. Vor der Aufnahme der Datenkommunikation muss der IB 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 „Portál provozování dráhy“ (<http://provoz.spravazeleznic.cz/KADR>) zu finden ist;
- bei internationalen Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität in Güterverkehrskorridoren über den Corridor OSS (C-OSS) auch über IS RNE PCS. Bei anderen Anträgen ist eine verbindliche Annahme von Anträgen über IS RNE PCS erst nach Aufnahme der Datenkommunikation zwischen IS RNE PCS und IS KADR möglich, worüber der Betreiber der Infrastruktur den Antragsteller über das Portal provozování dráhy informiert. Die Annahme von Anträgen ~~auf~~ über diesen Kanal im Testbetrieb kann individuell mit den einzelnen Antragstellern vereinbart werden.
- 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@spravazeleznic.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 Konstruktion. Die Zuweisung von Fahrweg- und Streckenkapazität auf einem Grenzabschnitt erfolgt vorbehaltlich der Zustimmung der benachbarten Zuweisungsstelle auf der Grundlage der Bestätigung, 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 IB garantiert dem Antragsteller nicht die Zuweisung der Angebotsstrecke.

Im Falle eines Antrags auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, der "weniger als 3 Tage" im Voraus beantragt wurde, reicht der Antragsteller diesen Antrag mehr als 12 Stunden vor Abfahrt des Zuges vom Ausgangspunkt/Zugangspunkt bei der Infrastruktur von Správa železnic ein. ~~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 entgegenan. Wenn der Antrag unvollständig ist oder sachliche Fehler enthält, kann dies ein Grund für desse~~be~~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, legt den Fahrplan fest und unterbreitet ihn dem Antragsteller als Vorschlag. ~~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 Fahrplanerstellung ~~Erstellung des Zeitplans~~ hat der früher eingegangene Antrag Vorrang. Bei ~~im Zusammentreffen von~~ gleichzeitigen 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 grenzüberschreitende Kapazitätsanfragen sicher. Die Zuweisung von Fahrweg- und Streckenkapazität auf dem Grenzabschnitt unterliegt der Zustimmung der Zuweisungsstelle (IB) 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 Annahme ~~Akzeptanz~~ des Trassenentwurfs

Der Antragsteller bewertet den Trassenvorschlag und erhebt Einwände gegen den vorgeschlagenen FZug ~~fahrplan~~ 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~~ Infrastrukturbetreibers 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 IB so schnell wie möglich bearbeitet, und zwar bis zu dem Zeitpunkt der Abfahrt des Zuges vom Startpunkt der Beförderung.

Der IB 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 Konstruktion 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 IB 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 Kapazitätszuweiser 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 07.8. Juli 2025 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 Werktagen vor der planmäßigen Abfahrt von Güterzügen, Zügen für den nichtgewerblichen Personenverkehr und Lokomotiven ohne Wagen, jedoch spätestens zu den in Absatz 5 genannten Terminen; ~~Leichtzuglokomotiven~~

2) für internationalen Zugtrassen, welche eine Koordination mit den benachbarten Infrastrukturunternehmen erfordern, muss der Zugangsberechtigte ISZTP oder den aktiven Teil der OCTOPUS-Schnittstelle verwenden, um den Antrag bei der Regionalabteilung des Eisenbahnverkehrsmanagementzentrums der PLK SA [Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK SA] mit Zuständigkeit für den Grenzbahnhof unter Aufsicht der OSS-Stelle einzureichen; die Einreichungsfrist beträgt: ~~um die Einreichung bei der für den Grenzbahnhof~~

~~zuständigen Regionalabteilung PLK (Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK) 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 nicht kommerzielle Personenzüge:
 - 7 Werktage vor dem geplanten Abfahrtsdatum der Zugfahrt, die in das Schienennetz eines angrenzenden ausländischen RNE-angeschlossenen IBs einfährt, +2 Werktage für jeden weiteren RNE-angeschlossenen IB;
 - 20 Werktage vor dem geplanten Abfahrtsdatum der Zugfahrt, die in das Schienennetz einer angrenzenden ausländischen, nicht mit RNE verbundenen Infrastrukturbetreiber einfährt, oder 25 Werktage 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 der Antrag nicht für die Fahrplanerstellung freigegeben ~~werden~~.

3. Soweit dies vernünftigerweise möglich ist, akzeptiert PLK SA die Ad-hoc-Trassenanfrage für einen Güterzug oder einen nicht kommerziellen Personenzug zur Erstellung eines Entwicklung-von IRJ für eine einzelne Zugfahrt nach Ablauf der in Abschnitt 1 ~~Punkt Absatz~~ 1 Buchstabe c und ~~Absatz Punkt~~ 2 Buchstabe b festgelegten Frist. Das Einreichungsdatum der Ad-hoc-Trassenanfrage muss es PLK SA 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 Leichtzuglokomotive, der im Leerlauf fahrenden Lokomotive, 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 SA eine Antwort Frist von 36 Stunden, ~~um zu antworten~~, indem sie entweder den ausgearbeiteten entwickelten IRJ an den Antragsteller übermittelt weitergibt oder, falls zutreffend, den Antragsteller gegebenenfalls benachrichtigt, wenn die eingereichte Ad-hoc Trassenanfrage nicht erfüllt werden kann.

5. PLK SA 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 Leichtzuglokomotive-Fahrten.

6. Die Ad-hoc-Trassenanfrage, die innerhalb der in Unterkapitel 4.5.1 Abschnitt 1 festgelegten Fristen eingereicht wird, wird von PLK SA bearbeitet; anschließend stellt; woraufhin PLK SA den Antragstellern die vollständigen IRJs zwischen dem ~~14. September 2026~~ 5. und dem ~~18. September 2026~~ 19. September 2026 zur Verfügung.. ~~5 an die Antragsteller herausgibt;~~

Für einen Antragsteller, der kein EVU ist, muss die Ad-Hoc-Trassenanfrage bis zum ~~11. September 2026~~ 12. September 2026 durch das darin bezeichnete EVU genehmigt werden.

Fehlt der Anfrage die EVU-Genehmigung, wird sie nicht zur Fahrplanerstellung freigegeben.

7. Die nach dem ~~23. Januar 2026~~ 23. Januar 2027 eingereichten Ad-hoc-Trassenanträge für Zugfahrten zwischen dem ~~13. Juni 2026~~ 13. Juni 2027 und dem ~~11. Dezember 2026~~ 11. Dezember 2027 werden von der PLK SA geprüft, sobald die PLK SA die Fahrplanänderung an die Antragsteller übermittelt den Fahrplanwechsel den Antragstellern herausgibt (wobei die geplante Aktualisierung am oder nach dem ~~13. Juni 2027 erfolgen soll mit der geplanten Aktualisierung am oder nach dem 14. Juni 2026~~ 13. Juni 2027 erfolgen soll mit der geplanten Aktualisierung am oder nach dem 14. Juni 2026), d. h. ab dem 1. März 2027. ~~was zwischen dem 03. März 2026 und dem 09. März~~

~~2026 der Fall sein wird.~~ Für einen Antragsteller, der kein EVU ist, muss der Ad-hoc-Trassenantrag von dem darin angegebenen EVU bis zum ~~26.02. Februar~~ März 2027 genehmigt werden. Fehlt die Genehmigung des EVU, wird der Antrag nicht zur Fahrplanerstellung freigegeben.

8. Während der Erstellung von Fahrplanänderungen. ~~Wenn im Verlauf der Ausarbeitung Fahrplanänderungen einzubringen sind,~~ d.h. zwischen den in Anlage 5.2 in den Spalten „BAUANFANG“ und „BAUENDE“ angegebenen Daten, gelten Einschränkungen bei der Kapazitätszuweisung im Rahmen der IRJ-Anträge sowie bei Änderungen der Trasse durch den Antragsteller für die Zeiträume, in denen die betreffende Verkehrsorganisation gilt, festgelegten Terminen, weisen die Spalten BEGONNENE KONSTRUKTION und BEENDETE KONSTRUKTION Einschränkungen bei der Ad-hoc-Trassenvergabe für die Termine auf, für die die jeweilige Verkehrsorganisation gilt mit Ausnahme von Anträgen auf Züge, die im Rahmen des IRJ als Ersatz für ausgefallene Züge eingesetzt werden; diese werden von PLK SA unverzüglich geprüft, von Anmeldungen, die Züge betreffen, die als Ersatz für im Rahmen eines ZRJ ausgefallene Züge begonnen wurden, welche die PLK unverzüglich prüfen wird.

9. Bei der Einreichung einer Ad-hoc-Trassenanfrage kann der Antragsteller das Kästchen „akceptacja projektu“ [„Entwurf annehmen“] 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 festgelegt ~~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) der notwendigen Bereitstellung der Kapazität zur Aufrechterhaltung der Eisenbahninfrastruktur;
 - b) der 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 erstellt ~~entwickelt~~.

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

- 1) Bei Ad-hoc-Trassenanträgen für internationale und netzübergreifende Trassen, unter Berücksichtigung der Zeit, die für die Genehmigung des IRJ an den Schnittstellen zwischen den Bahnstrecken verschiedener Infrastrukturbetreiber erforderlich ist; 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~~ Sonderzüge für Großveranstaltungen);

3) Soweit erforderlich, um von anderen Antragstellern beantragte Änderungen von Sekundärtrassen zu berücksichtigen~~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 SA 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 SA 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 „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 SA 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 zugeteilte Trasse.

17. Nach der Zuweisung der Zugtrassen im Rahmen des 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, das in der Ad-hoc-Trassenanfrage für die Nutzung der vom ~~Antragsteller~~Antragsteller zugewiesenen Kapazität angegeben wurde. Der Nicht-EVU-Antragsteller gibt in seinem EVU-WechselantragAntrag auf Änderung des Eisenbahnverkehrsunternehmens das Datum an, an dem die zugeteilte Kapazität auf das neue EVU zur weiteren Nutzung übertragen wird; dabei widerruft der Nicht-EVU-Antragsteller die von dem ursprünglich für die Nutzung der zugeteilten 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 SA freigegeben werden.

19. PLK SA 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 erstellt~~ PLK SA den Zugfahrplan gemäß den für IRJ geltenden Grundsätzen.

Einsicht in die Zugtrassen auf den Verkehrsplänen

20. Um den Antragstellern Informationen über die in IRJ verbleibende verfügbare Restkapazität bereitzustellen, ermöglicht PLK den Antragstellern, über ISZTP oder SKRJ die Verkehrsdiagramme aller von ihnen beantragten~~antragstellenden~~ Züge anzuzeigen, und zwar mit den Daten von Zugtyp, Zugnummer, Trassenantragsnummer, Zuglauf und Fahrtdatum, ohne dass die Eisenbahnunternehmen der Antragsteller identifiziert werden, mit Ausnahme derjenigen, die die Verkehrsdiagramme/pläne anzeigen.~~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 von Zugtrassen auf den Verkehrsplänen sollte für einen unbestimmten Zeitraum erteilt werden und bis zum Widerruf der Zustimmung in Kraft bleiben. 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: doi@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.

Der Antragsteller hat die Möglichkeit, die von Banedanmark vorgenommene Zuweisung anzunehmen, abzulehnen oder einen alternativen Vorschlag anzufordern. Wenn der Antragsteller eine Anpassung beantragt, erhält er von Banedanmark eine Alternative. Sind jedoch keine alternativen Möglichkeiten verfügbar, muss der Antragsteller einen neuen Antrag stellen. In diesem Fall beginnt der Prozess von vorne mit einem völlig neuen Antrag.

Anträge sind schriftlich an korrtoga@bane.dk oder über PCS zu richten während des Zeitraums X-~~1,25~~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.

Die Anträge werden nach dem Prinzip "first come, first served" bearbeitet.

Niederlande

Ziffer 4.5.3 Fahrplan für die Ad-hoc-Phase

Der erste Tag der Anfragen für ad hoc Kapazität ist der 20~~14~~5. Oktober 2026. ProRail beantwortet auf Ad-hoc-Anfragen spätestens innerhalb von fünf Arbeitstagen ab dem 5. November 2026 unter Berücksichtigung der laufenden Bearbeitung verspäteter Anträge und gibt auf Anfrage Auskunft über die noch verfügbaren Kapazitäten für ad hoc Anfragen innerhalb des Fahrplans. Bei internationalen Ad-hoc-Anfragen⁴ hängt die Antwortzeit von der Koordinierung mit benachbarten Infrastrukturbetreibern ab.

Grundsätze für die Kapazitätszuweisung in der Ad-hoc-Phase

ProRail nutzt bei der Beantwortung von Ad-hoc-Anfragen eine in der TSI TAF/TAP angebotene Möglichkeit, nämlich das „PreAccepted Offer“, ~~bei der Bearbeitung von Ad-hoc-Anfragen~~. Dies bedeutet in der Praxis, dass das Trassenangebot automatisch gültig ist ohne nachträgliche Genehmigung durch den Rechtsinhaber.⁵ Ist der Rechtsinhaber mit dem Angebot nicht einverstanden, muss dies innerhalb von fünf Arbeitstagen dem One-Stop-Shop über die E-Mail-Adresse OSS@prorail.nl mitgeteilt werden.

In der ad hoc Phase gilt das Prinzip „fFirst cCome fFirst sServed“, wobei Datum und Uhrzeit der Anfrage ~~der Zeitpunkt der Anfrage führend ist~~ maßgeblich sind. Anträge, die ohne Konflikte im Rahmen der bereits zugewiesenen Kapazität berücksichtigt werden können, werden von ProRail zugewiesen. Anfragen, die konfliktfrei in die bereits vergebene Kapazität passen, werden von ProRail zugeteilt. Anträge, die nicht ohne Konflikte im Rahmen der bereits zugewiesenen Kapazität berücksichtigt werden können, 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 neuer Antrag ~~Anfrage~~ konfliktfrei eingepasst berücksichtigt 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 damit verbundenen ~~er~~ TCRs). In diesem Fall wird die Kapazität unter der Leitung von ProRail neu zugewiesen gemäß den Prioritätsregeln des VAB⁶ Prozesses. Weitere Einzelheiten zum PreVAB- und VAB-Verfahren finden sich in Abschnitt 4.8.2 *Änderungen zugewiesener Zugtrassen durch den Infrastrukturbetreiber*.

Belgien

Ziffer 4.5.3

⁴ Ein Antrag auf eine grenzüberschreitende Trasse ist ein Antrag, der mindestens einen ausländischen Fahrplanpunkt enthält oder der mindestens einen Grenzpunkt enthält.

⁵ Der Begriff PreAccepted Offer stammt aus TSI TAF/TAP. Grundsätzlich, auch in der Ad-hoc-Phase, muss ProRail dem Titelhalter eine Trasse mit Entwurfsstatus als Antwort auf seine Kapazitätsanfrage anbieten. Der Rechteinhaber muss dieses Angebot dann explizit ablehnen oder genehmigen. Da dieses Verfahren noch nicht systematisch möglich ist, nutzt ProRail eine von der TSI TAF/TAP angebotene Alternative. Es handelt sich dabei um das PreAccepted Offer für, bei dem der Genehmigungsprozess nicht ~~durchlaufen~~ abgeschlossen werden muss.

⁶ Verkehrsänderungen durch Management, siehe auch Anhang 2 „Glossar“.

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 2026 sieht RNE folgendes Datum vor:

Ad-hoc-Trassenanträge		
Erster Tag für Ad-hoc-Trassenanträge	2014. Oktober 202 6 ⁵	Zugangsberechtigter

Sobald Infrabel die Late Path Requests bearbeitet hat (d. h. bis spätestens ~~56.~~ November 202~~6~~⁵), 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 einen einzelnen Reisetag)
- 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 und gelten für einen Zeitraum, der als „PERT-Periode“ oder „Ergänzung“ bezeichnet wird. Ein PERT-Zeitraum ist also der Zeitraum zwischen zwei Terminen, an denen der Fahrplan aktualisiert wird. 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 202~~7~~⁶ vorgesehenen Daten aufgeführt:

	Einreichungsfrist	Antragsdatum
1. Zeitraum	/	134. Dezember 202 6 ⁵ (Zeitraum endet am 71. Februar 202 7 ⁶)
2. Zeitraum	145. Dezember 202 6 ⁵	082. Februar 202 7 ⁶ (Zeitraum endet am 046. April 202 7 ⁶)
3. Zeitraum	098. Februar 202 7 ⁶	057. April 202 7 ⁵ (Zeitraum endet am 123. Juni 202 7 ⁶)
4. Zeitraum	1920. April 202 7 ⁶	134. Juni 202 7 ⁶ (Zeitraum endet am 056. September 202 7 ⁵)
5. Zeitraum	123. Juli 20 7 ²⁶	068. September 202 7 ⁶ (Zeitraum endet am 112. Dezember 202 7 ⁶)

Die Zuweisung dieser Zugtrassen bzw. die Ablehnung von Anträgen wird durch eine E-Mail von Book In bestätigt. ~~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 empfohlene Einreichungsfrist für kurzfristige Kapazitätsanträge beträgt:

- Antrag für einen einzelnen Fahrtag: D-2 (Werktag) vor dem Fahrtag, um 10:00 Uhr
- Antrag für mehrere Fahrtage: D-15 (Werktag) vor dem ersten Fahrtag.

Bei Kapazitätsanfragen für einen einzelnen Fahrtag gilt die oben genannte Einreichungsfrist in den folgenden Fällen nicht:

- Sondertransporte mit/ohne Einschränkungen auf der geplanten Strecke
- Normale Transporte mit einer Geschwindigkeit von < 60 km/h

Für diese Anfragen beträgt die Einreichungsfrist D-6 (Werktag) vor dem Fahrtag.

~~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)⁷	Bis zu 10:00 Uhr auf D-4	Bis zu 12:00 Uhr auf D-1

⁷ Vgl. Fahrten mit historischen Zügen.

~~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).~~

~~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.~~

Kapazitätsanfragen, die nicht von der für die Bearbeitung dieser Art von Anfragen zuständigen Stelle bearbeitet werden können, werden in Echtzeit bearbeitet, mit Ausnahme von Anfragen für Sonderfahrten mit Einschränkungen hinsichtlich der geplanten Strecke. Dies geschieht aus betrieblichen und sicherheitstechnischen Gründen.

Die Zuweisung dieser Fahrplantrassen wird durch eine ~~Mitteilung im PCS oder eine per von~~ *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/[Verkehrskapazitätsmanagement](#)) 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 4.5.2~~

~~4.5.32 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 [Infrastruktur](#)~~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 14⁵. APRIL 202⁶5 EINGEREICHTE TRASSENANTRÄGE (SPÄTE ANTRÄGE)

4.5.2.1 Zeitplan für die Beantwortung von Anfragen

SNCF Réseau beantwortet die nach dem 14⁵. April 202⁶5 eingereichten Trassenanträge innerhalb der folgenden Fristen:

<u>Meilenstein</u>	<u>Termin für nationale Kapazität</u>	<u>Termin für internationale Kapazität</u>	<u>Details</u>
<u>Frist für verspätete Trassenanmeldungen (DTS)</u>	<u>14. April 2026 - 07. September 2026</u>	<u>14. April 2026 - 20. Oktober 2026</u>	<u>In GESICO oder per PathRequest-Nachricht (TSI-Format) (bei internationalen Trassen nur für den nationalen Abschnitt). Für internationale Bestellungen über PCS CB (vorausgesetzt, das Tool ist bereits eingeführt).</u>
<u>Frist für die Einreichung von Nachmeldungen</u>	<u>08. September 2026 - 05. November 2026</u>	<u>25. August 2026 - 05. November 2026</u>	<u>In GESICO oder per PathRequest-Nachricht (TSI-Format) (bei internationalen Trassen nur für den nationalen Abschnitt). Für internationale Bestellungen über PCS CB (vorausgesetzt, das Tool ist bereits eingeführt).</u>
<u>Öffnung der Anträge auf Anpassungen (DSA)</u>	<u>08. September 2026</u>	<u>05.11.2026</u>	<u>In GESICO oder per PathRequest-Nachricht (TSI-Format) (bei internationalen Trassen nur für den nationalen Abschnitt). Für internationale Bestellungen über PCS CB (vorausgesetzt, das Tool ist bereits eingeführt).</u>

<u>Meilenstein</u>	<u>Termin für nationale Kapazität</u>	<u>Termin für internationale Kapazität</u>	<u>Details</u>
<u>Öffnung der Antragsfrist für Last-Minute-Zugtrassenanträge (DSDM) (weniger als acht (8) Kalendertage vor dem geplanten Fahrtermin des Zuges)</u>	06. Dezember 2026	Nicht anwendbar	In GESICO oder per PathRequest-Nachricht (TSI-Format) (bei internationalen Trassen nur für den nationalen Abschnitt). Für internationale Bestellungen über PCS CB (vorausgesetzt, das Tool ist bereits eingeführt).
<u>Bearbeitungsfrist für Anpassung von Anträgen</u>	So schnell wie möglich und gemäß den in Abschnitt 4.2.3.2 festgelegten Fristen.	Nicht anwendbar	Für DSA-Anträge, die vor dem Datum der Betriebsfreigabe eingehen, werden die Fristen ab diesem Datum berechnet.
<u>Bearbeitungsfrist für kurzfristige Anfragen</u>	Spätestens innerhalb von sieben (7) Kalendertagen, unter den im Dokument „Last Minute Capacity“ festgelegten Bedingungen.	Nicht anwendbar	Diese Frist von „7 Kalendertagen“ ist die operative Umsetzung des Zeitraums von „5 Arbeitstagen“, der in Artikel 48 der Richtlinie 2012/34/EU bzw. Artikel 23 des Dekrets Nr. 2003-194 vorgesehen ist. Diese Regelung wurde von den Infrastrukturbetreibern innerhalb des RNE abgestimmt, um die Anwendung dieser Frist zu harmonisieren.

Datum der Anmeldung	Art der zugewiesenen Trasse	Frist für die Trassenvergabe
15. April 2025 bis 08. September 2025	Alle Trassenarten (verspätete Trassenanmeldungen / late requests – DTS)	zwischen dem 18. August 2025 und dem 14. November 2025
09. September 2025 bis 05. Dezember 2026	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
07. Dezember 2025 bis 12. Dezember 2026	Last Minute Fahrplantrasse – DSDM (weniger als acht (8))	spätestens 7 Arbeitstage⁸; unter den im Dokument

⁸ Dieser Zeitraum 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.

	Kalendertage vor dem Datum, an dem der Zug planmäßig verkehren soll)	"Last Minute Kapazität" genannten Bedingungen
--	--	---

4.5.34 Ad-Hoc-Anfragen

Siehe § 4.2.3.2 für einmalige Anfragen.

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**.

Die DSAs werden erst verarbeitet, wenn die DTSs verarbeitet wurden (pro Achse).

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):~~

~~–im Falle von Änderungen ihres Transportplans eine Zusammenfassung der endgültigen Sequenzen für jede Periode, die vor den folgenden Fristen eingereicht wird:~~

Um der Saisonalität des kommerziellen Personenverkehrs der Antragsteller Rechnung zu tragen, kann der Jahresverkehr (AS) in vier Zeiträume unterteilt werden:

	<u>Zeitraum A</u>	<u>Zeitraum B</u>	<u>Zeitraum C</u>	<u>Zeitraum D</u>
<u>Datumsbereich</u>	Beginn der Fahrplanperiode (AS) bis zum letzten Samstag im März	Ende von Zeitraum A bis zum letzten Samstag im Juni	Ende von Zeitraum B bis zum letzten Samstag im August	Ende von Zeitraum C bis zum Ende der Fahrplanperiode (AS)

Ähnlich wie in der Konstruktionsphase können Antragsteller auch Informationen zu ihren Anforderungen hinsichtlich der Umlaufplanung angeben (Fahrzeugumläufe, theoretisches Arbeitsprogramm, betriebliche Abläufe in Bahnhöfen):

- Bei Änderungen des Verkehrsplans gegenüber den in der Konstruktionsphase übermittelten Angaben muss eine Zusammenfassung der endgültigen Umläufe/Folgen vor den folgenden Fristen eingereicht werden:

	<u>Zeitraum A</u>	<u>Zeitraum B</u>	<u>Zeitraum C</u>	<u>Zeitraum D</u>
<u>Einreichungsfrist</u>	Zweiter Freitag im Oktober des Jahres Y-1	Zweiter Freitag im Januar des Jahres Y	Zweiter Freitag im April des Jahres Y	Erster Freitag im Juli des Jahres Y

- zusätzlich zu den DSA-Anträgen, die Änderungen der Umläufe/Folgen betreffen:
- wenn sie einen Fahrplan ändern möchten, ohne die bereits zugewiesenen Zugtrassen zu ändern.

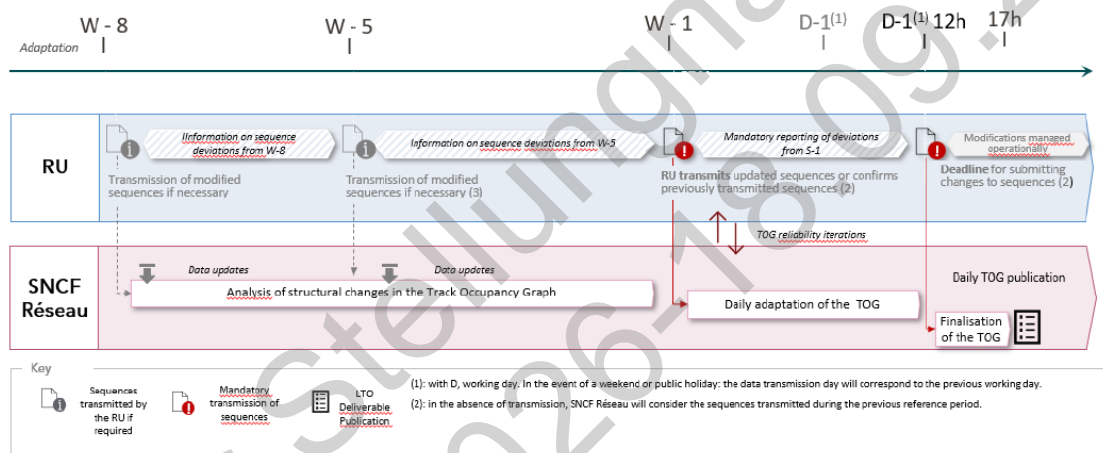
Auf Grundlage dieser Informationen erstellt SNCF Réseau die endgültigen Gleisbelegungsdiagramme (TOD – Track Occupation Diagrams) für jeden Wochentag

(bzw. für Gruppen identischer Tage), die dem jeweiligen Zeitraum entsprechen, und anschließend die täglichen TODs.
Die täglichen TODs werden spätestens um **17:00 Uhr am Arbeitstag D-1** veröffentlicht.

Um diese zu erstellen:

- Die **EVUs** müssen ihre aktualisierten Umläufe/Folgen für **S-1** übermitteln oder bereits übermittelte Umläufe bestätigen. Werden bis zu diesem Termin keine Daten übermittelt, verwendet **SNCF Réseau** die zuletzt eingereichten Daten.
- Jede Änderung nach **S-1** muss **SNCF Réseau** ausdrücklich gemeldet werden und spätestens um **12:00 Uhr am Arbeitstag D-1** eingereicht werden.

Zur besseren Planung wird den EVUs außerdem empfohlen, alle erforderlichen strukturellen Änderungen an den Umläufen bereits vor diesen Meilensteinen zu übermitteln, insbesondere zu den Zeitpunkten **S-8** und **S-5**.



Zusammenfassung der Bereitstellung von Umlaufdaten

	Zeitraum A	Zeitraum B	Zeitraum C	Zeitraum D
Frist	Zweiter Freitag im Oktober Y-1	Zweiter Freitag im Januar Y	Zweiter Freitag im April Y	Erster Freitag im Juli Y

~~zusätzlich zu den DSAs, Änderungen der Sequenzen,~~

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

~~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.~~

~~Tägliche TODs werden spätestens um 17 Uhr am Geschäftstag D-1 veröffentlicht.~~

~~Um sie zu erstellen:~~

~~—Die EVU müssen ihre aktualisierten Sequenzen für S-1 übermitteln oder die zuvor übermittelten Sequenzen bestätigen. Falls nicht innerhalb dieser Frist übermittelt wird, berücksichtigt SNCF Réseau die zuvor übermittelten Daten.~~

~~—Jede nach S-1 vorgenommene Änderung muss SNCF Réseau ausdrücklich mitgeteilt und bis spätestens 12 Uhr am Werktag D-1 übermittelt werden.~~

~~Im Interesse der Antizipation wird den EVU außerdem empfohlen, alle notwendigen strukturellen Änderungen an vor diesen Meilensteinen zu übermitteln, insbesondere zu den Meilensteinen S-8 und S-5.~~

~~Zusammenfassung der Lieferung von Sequenzierungsdaten (Übersicht)~~

• 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~~ nach Entscheidung 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 auf kommerzielle Kapazitäten im Bau und bei Anpassungen am Jahresfahrplan ~~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 (ausgenommen Touristenzüge) zur Deckung eines einmaligen Beförderungsbedarfs wird innerhalb von 7 Kalendertagen bereitgestellt. Anträge auf regelmäßige Beförderung aufgeschlüsselt nach Trassentagen sind von dieser Kategorie ausgeschlossen. Die Antwortarten sind in Abschnitt 4.2.4 aufgeführt.
<u>Antwort für alle übrigen Anträge (außer einmalige Anträge)</u> Antwort ohne einmalige Anfragen	Die Antwort erfolgt so schnell wie möglich, d.h. innerhalb von 30 Kalendertagen nach Einreichung des Antrags. Die Antwortarten sind in Abschnitt 4.2.4 aufgeführt.
Ersuchen von <u>Anträge ab</u> D-7	Fall, der in "Trassenanmeldungen in letzter Minute" (Abschnitt 4.2.3.2) behandelt wird.

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	Anträge auf Trassentage für: - 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	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 eingestuft Trassenanmeldung handelt (oder um einen nicht zugewiesenen Trassentag). Die Antwortarten sind in Abschnitt 4.2.4 aufgeführt. Der Antrag muss alle erforderlichen, stabilisierten und abgeschlossenen 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 vierzig (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 darauf hingewiesen 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). 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.
Antwort	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.

• 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) Kalendertagen⁹ 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.

• **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, auf der **Website von SNCF Réseau** 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 unterjährige^s und kurzfristiger Fahrplan (BV4a, BV4b und BV5)

4.5.3.1 Fristen

BV4a: Siehe NWS-Anhang [Bestellfristen für den Fahrplan 2025](#)[Bestellfristen für den Fahrplan 2027](#).

⁹ 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.

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 [Antragstellern](#) **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 BV4a, BV4b und BV5 (Ad-hoc Requests) sind ausschliesslich mit dem Bestelltool NeTS-AVIS 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 die 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. Diplorty) 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.