



## ST Network Statement 2026

Netzzugangs- und Netznutzungsbedingungen für die Infrastrukturen der ST während dem Fahrplanjahr 2026.

### Inhaltsverzeichnis

1.	<b>Allgemeine Informationen</b>	<b>1</b>
2.	<b>Infrastruktur</b>	<b>6</b>
3.	<b>Zugangsbedingungen</b>	<b>10</b>
4.	<b>Kapazitätszuweisung [TVS]</b>	<b>14</b>
5.	<b>Leistungen und Preise</b>	<b>35</b>

### 1. Allgemeine Informationen

#### 1.1. Einleitung

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

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

Das Kapitel 4 erläutert die Verfahren für die Bestellung und Zuteilung von Fahrplantrassen (Grund- und Zusatzleistungen) sowie für die mit dem Vergabeprozess in Zusammenhang stehenden vor- bzw. nachgelagerten Prozessschritte und nennt die dabei geltenden verbindlichen Vorgaben.

#### 1.2. Zielsetzung des Network Statements

Das Network Statement beinhaltet die für das Schienennetz geltenden Zugangs- und Nutzungsbedingungen (im Sinne von Art. 10 Abs. 1 lit. d Netzzugangsverordnung [NZV] und der EU-Richtlinie 2012/34) und ist Bestandteil der Netzzugangsvereinbarung zwischen der ISB und dem EVU. Es ist zum Zeitpunkt der Publikation auf dem neusten Stand und enthält sowohl Angaben zum Fahrweg,

der den Antragstellern zur Verfügung steht, als auch Informationen zu den Zugangsbedingungen für den betreffenden Fahrweg.

### 1.3. Rechtliches

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

#### 1.3.1. Gesetzliche Rahmenbedingungen

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

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

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

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

Nummer	Abkürzung	Bezeichnung
SR 0.742.403.1 – COTIF	-	Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)
SR 0.742.403.12 – Anhang E – CUI	-	Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (CUI)
SR 0.740.72	LVA	Abkommen vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse (mit Anhängen und Schlussakte)
SR 742.101	EBG	Eisenbahngesetz
SR 742.122	NZV	Eisenbahn-Netzzugangsverordnung.
SR 742.122.4	NZV-BAV	Verordnung des BAV zur Eisenbahn-Netzzugangsverordnung
SR 742.101.4	-	Geschäftsreglement der Kommission für den Eisenbahnverkehr

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

### 1.3.2. Rechtlicher Status und Haftung

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

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

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

Das vorliegende NWS wird in Deutsch herausgegeben.

### 1.3.3. Beanstandungen und Beschwerde

#### Grundsatz

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

#### RailCom

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

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

## 1.4. Struktur des Network Statements

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

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

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

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

### 1.4.1. Gültigkeitsdauer

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

### 1.4.2. Aktualisierung

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

### 1.4.3. Publikation

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

## 1.5. Kontakte und Adressenverzeichnis

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

Schweiz  
[info@st-bahn.ch](mailto:info@st-bahn.ch)

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

Schweizerische Trassenvergabestelle  
Schwarztorstrasse 31  
Postfach  
3001 Bern  
Schweiz  
+41 79 928 01 63  
[info@trasse.ch](mailto:info@trasse.ch) / [info@tvs.ch](mailto:info@tvs.ch)  
[www.trasse.ch](http://www.trasse.ch) / [www.tvs.ch](http://www.tvs.ch)

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

### **1.6.1. Güterverkehrskorridore**

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

### **1.6.2. RailNetEurope**

Die ST ist kein Mitglied der RNE

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

nicht relevant für die ST

## 2. Infrastruktur

### 2.1. Einleitung

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

### 2.2. Ausdehnung des Streckennetzes

#### 2.2.1. Grenzen

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

#### 2.2.2. Anschliessende Netze

##### Ausländische Normalspurnetze

trifft nicht zu

##### Inländische Normalspurnetze

Das Netz von ST Infrastruktur grenzt an folgende inländische Normalspurnetze:

- SBB

### 2.3. Netzbeschreibung

Das Netz der ST besteht aus zwei Strecken:

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

#### 2.3.1. Gleistopologie

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

#### 2.3.2. Spurweite

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

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

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

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

### 2.3.3. Bahnhöfe und Knoten

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

### 2.3.4. Lichtraumprofile

#### Freizügig einsetzbare Fahrzeuge

- oberer Bereich: max. EBV O1 (schliesst UIC G1 ein)
- unterer Bereich: gemäss UIC-Merkblatt 505-1
- mit der Bezugslinie verbundene Berechnungsregeln (Einschränkungsrechnung) gemäss UIC-Merkblatt 505-1

#### Anmerkung

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

#### Kombinierter Verkehr

trifft nicht zu

#### Stromabnehmer (siehe auch Ziffer 3.3.1.4)

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

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

### 2.3.5. Streckenklassen

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

### 2.3.6. Streckenneigungen

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

### 2.3.7. Höchstgeschwindigkeiten

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

### 2.3.8. Maximale Zuglängen

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

### **2.3.9. Stromversorgung**

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

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

Der Netzteil LU ist nicht elektrifiziert.

### **2.3.10. Signalsysteme**

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

### **2.3.11. Zugdispositionssysteme**

Die ST nutzt keine Zugdispositionssysteme.

### **2.3.12. Kommunikationssysteme**

#### Abdeckung

Die Kommunikation erfolgt über GSM-P

### **2.3.13. Zugbeeinflussungssysteme**

Auf der ST ist keine Zugbeeinflussung verbaut

## **2.4. Verkehrsbeschränkungen**

### **2.4.1. Besondere Infrastrukturen**

bleibt frei

### **2.4.2. Umweltrestriktionen**

bleibt frei

### **2.4.3. Gefährliche Güter**

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

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

Das Netz der ST weist keine Tunneln auf.

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

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

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

### **2.5.1. Streckenöffnungszeiten**

Die Strecken der ST sind während 24 Stunden geöffnet.

### **2.5.2. Kapazitätseinschränkungen**

bleibt frei

## **2.6. Ausblick Infrastrukturentwicklung**

bleibt frei

### **3. Zugangsbedingungen**

#### **3.1. Einleitung**

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

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

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

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

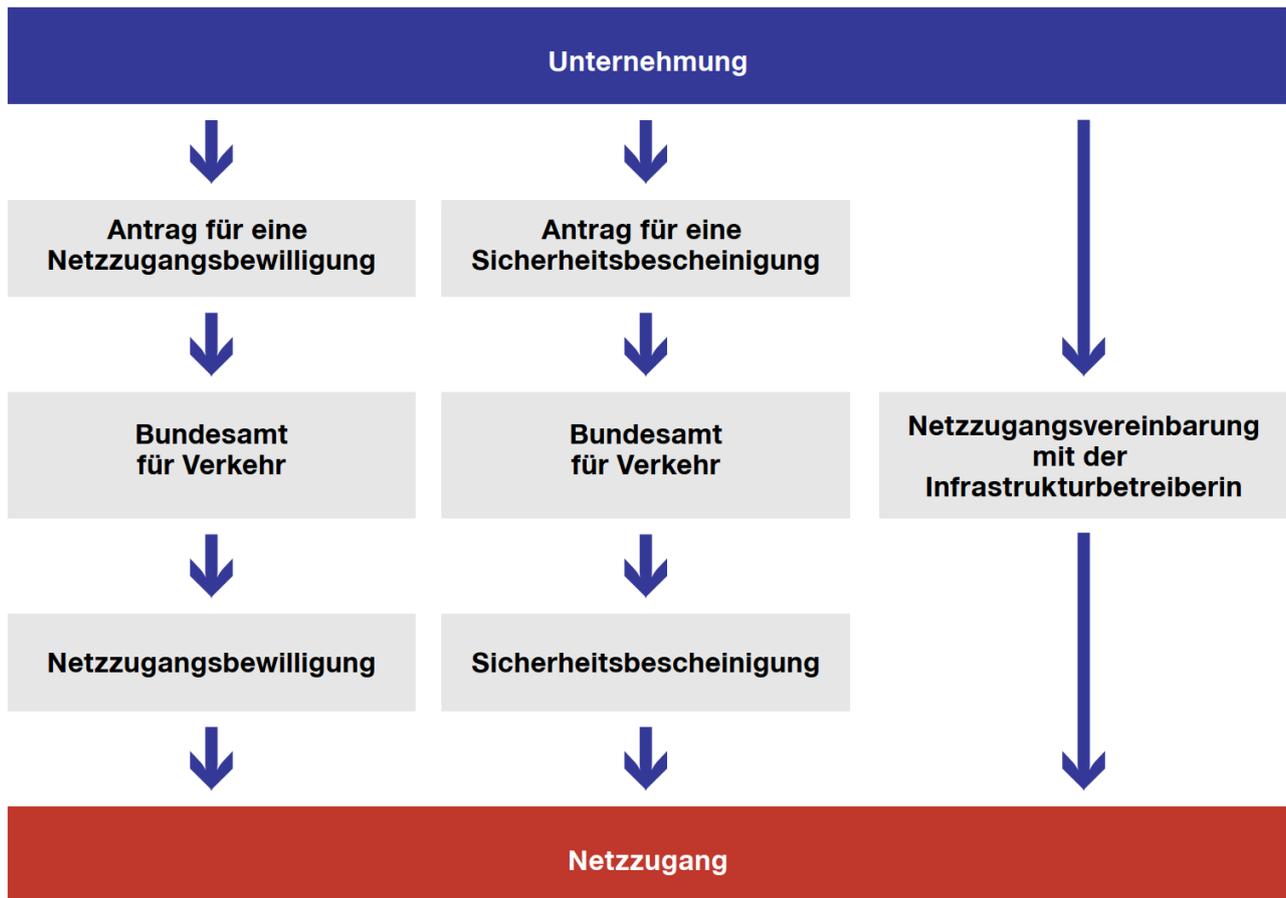
Trassen für den Güterverkehr können von jedem Unternehmen beantragt werden, das an der Durchführung des Eisenbahnverkehrs interessiert ist. Netzzugangsbewilligung, Sicherheitsbescheinigung und Netzzugangsvereinbarung müssen zu diesem Zeitpunkt noch nicht vorliegen. Der Antragsteller muss spätestens einen Monat vor Betriebsaufnahme eine Netzzugangsbewilligung vorlegen oder ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mit der Durchführung des Eisenbahnverkehrs beauftragen. Die Sicherheitsbescheinigung muss spätestens bei der Aufnahme des Verkehrs vorliegen (Art. 9a Abs. 4 EBG).

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

###### Grundsatz

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

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



### ST Nutzungsänderungsprozess Sicherheit

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

### Aussergewöhnliche Verwendung der Infrastruktur

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

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

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

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

### **3.2.4. Sicherheitsbescheinigung**

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

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

### **3.2.5. Versicherung**

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

## **3.3. Vertragliche Bestimmungen**

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

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

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

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

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

## Debitorencode

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

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

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

## Verantwortlichkeit beim Wechsel zwischen zwei EVU

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

### **Grundsatz**

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

### **Abweichende Bestimmungen für Rangierbahnhöfe**

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

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

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

Auch Unternehmen, welche nicht EVU sind, ist es gemäss Art. 9a Abs. 4 EBG gestattet, im Güterverkehr Trassen zu beantragen (vgl. auch Ziffer 3.2.1). Eine Vereinbarung mit der ISB oder der TVS ist dafür nicht Voraussetzung. Der Dritte beauftragt spätestens einen Monat vor Betriebsaufnahme ein EVU, welches über eine Netzzugangsvereinbarung mit der ISB verfügt, mit der Durchführung des Verkehrs. Mit der Beauftragung des EVU gehen sämtliche Rechte und Pflichten des Dritten auf das beauftragte EVU über (siehe auch Ziffer 4.1.3)

## **4. Kapazitätszuweisung [TVS]**

### **4.1. Einleitung**

Dieses Kapitel definiert die Verfahren für die Zuweisung von Kapazitäten.

#### **4.1.1. Rechtsgrundlagen**

Die massgebenden rechtlichen Bestimmungen zur Bestellung und Zuweisung von Trassen und Zusatzleistungen finden sich im Eisenbahngesetz (EBG; insbesondere Art. 9a und 9b), in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV; insbesondere im 4. Abschnitt) sowie in der Verordnung des BAV über den Eisenbahn-Netzzugang (NZV-BAV). Diese Aufzählung ist nicht abschliessend. Die ordentliche Trassenzuteilung erfolgt abgestimmt auf das Fahrplanverfahren durch die TVS. Das BAV legt die Fristen für die Beantragung von Trassen und das Zuteilungsverfahren in Absprache mit der TVS fest. Diese werden durch das BAV veröffentlicht.

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

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

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

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

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

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

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

Die vorliegenden Bestimmungen gelten nur für das interoperable Netz.

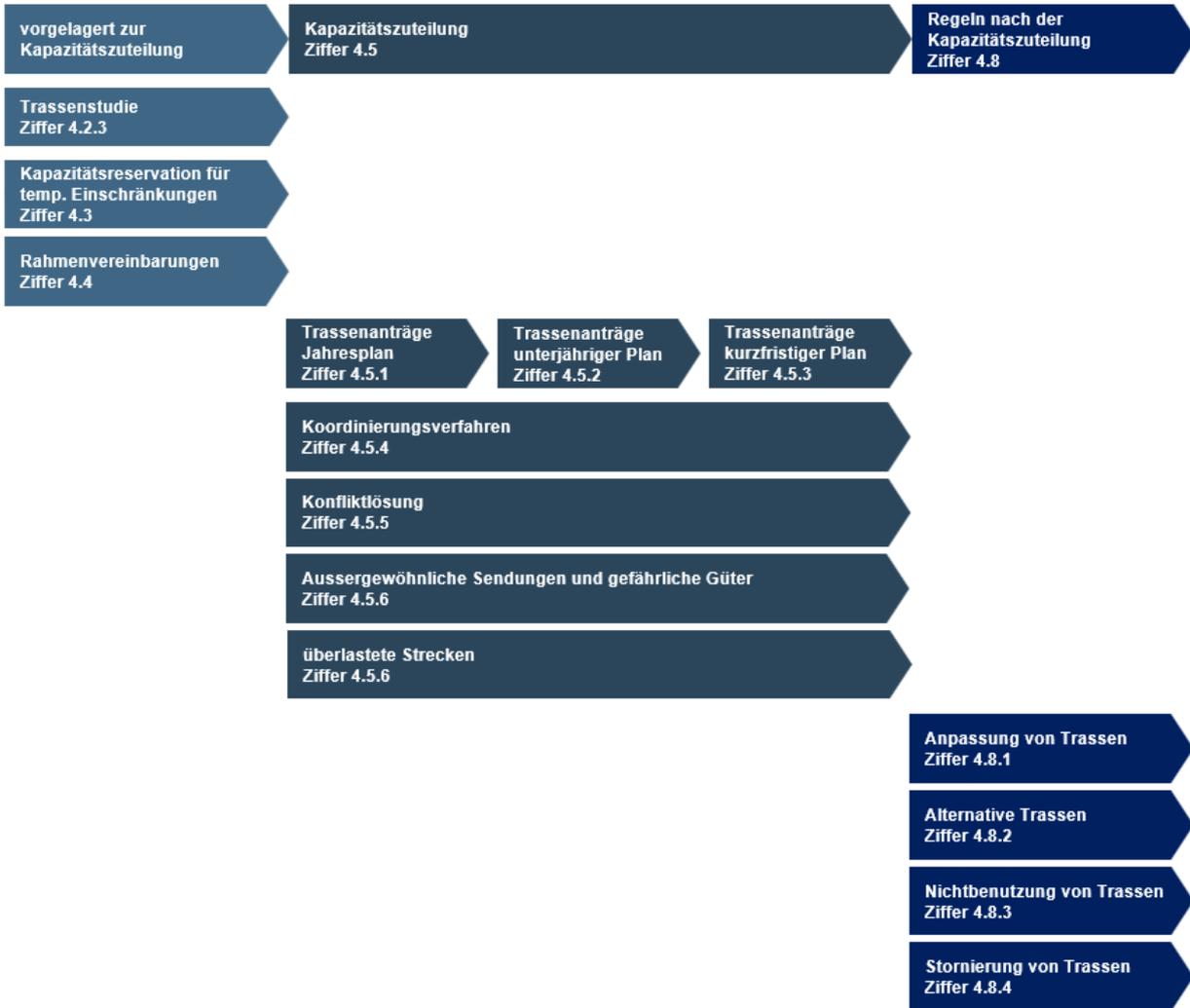
##### Netz-Grenzen zu anderen ISB:

Sursee, Hinwil und Bauma zu SBB Infrastruktur

## 4.2. Allgemeine Prozessbeschreibung

### 4.2.1. Überblick

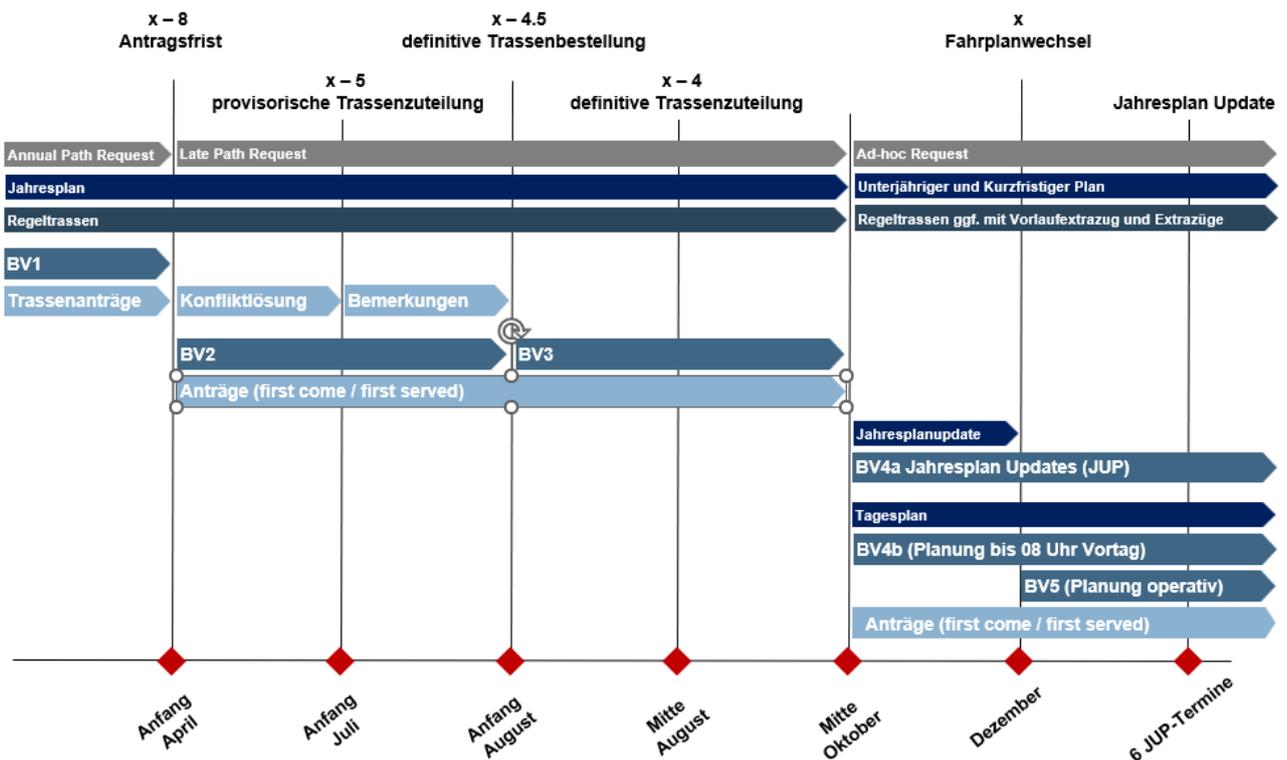
Trassen können im Jahresplan oder im unterjährigen Plan bestellt werden. Die Abbildung zeigt schematisch vereinfacht die einzelnen Phasen der Trassenbestellung und die entsprechende Ziffer dieses Kapitels, in welcher die jeweilige Phase erläutert wird.



## 4.2.2. Übersicht über schweizerische Bestellverfahren

Die folgende Tabelle und Abbildung zeigen die schweizerischen Bestellverfahren.

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



### 4.2.3. Trassenstudien

#### Grundsatz

Die TVS ist zuständig für Trassenstudien im kurzfristigen Horizont. Diese werden gemäss den schweizerischen Bestellverfahren in Ziffer 4.2.2. in die Kategorien «BV1-BV3» (Jahresplan) und «BV4a» (Jahresplanupdate unterteilt).

Trassenstudien im Zeithorizont BV4b und BV5 sind nicht vorgesehen.

Antragssteller können neue oder geänderte Angebots- oder Produktionskonzepte auf ihre Machbarkeit prüfen lassen. In der Machbarkeitsprüfung werden unter anderem die Fahrwege, Gleisbelegungen und Federwege geprüft. Das Ergebnis einer Machbarkeitsprüfung ist im Falle einer positiven Beurteilung ein produzierbarer Fahrplan. Eine Prüfung der Aufwärtskompatibilität wird nicht durchgeführt, die Bestellung und Beurteilung muss in jedem Jahr erneut erfolgen, sofern nicht eine Studie über den mittel- und langfristigen Horizont durch den Besteller ausgelöst wird

Studien des mittel- und langfristigen Horizonts, Prüf- und Änderungsanträge sowie die Planungen nächster Ausbauschritte gehören nicht in den Zuständigkeitsbereich der TVS und werden hier nicht beschrieben.

Weitere Informationen dazu sind dem Informationsdokument auf der Webseite der [SBB](#) zu entnehmen.

#### Übermittlung der Studien

Im Rahmen des Auftrages zur Fahrplanerstellung der TVS führt die zuständige ISB auf Wunsch von Antragsberechtigten Trassenstudien durch (Kapitel 5.4 Auftrag zur Fahrplanerstellung). Alle Unternehmen, die nach Art. 9a EBG Trassen beantragen können, sind dazu berechtigt, eine Trassenstudie in Auftrag zu geben (vgl. Art. 2 Bst. b TVSV).

Trassenstudien im Zeithorizont BV1-BV3 sind mittels [e-Formular](#) und im Zeithorizont BV4a mittels dem Bestelltool NeTS-AVIS einzureichen.

Für internationale Züge kann auch PCS verwendet werden. Weitere Informationen sowie die verbindlichen Termine dazu sind der Webseite der RNE zu entnehmen.

Für die Prüfung werden mindestens folgende Angaben benötigt:

- Kontaktdaten,
- Angebotswunsch,
- Fahrplanhorizont,
- Fahrlage/Fahrzeit,
- Verkehrsperiode,
- Rollmaterial,
- Haltepolitik,
- Debicode

#### Verbindlichkeit von Trassenstudien

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

## Möglichkeit der Begleitung der Studienbearbeitung durch die TVS

Zur Sicherstellung der Diskriminierungsfreiheit können Antragsteller von Studien eine Begleitung der Studienbearbeitung durch die TVS verlangen. Die Antragsteller von Studien können sich auch nachträglich an die TVS wenden, wenn sie mit der Studienaufführung nicht einverstanden sind.

### **4.2.4. Bestelltools**

Für Trassenanträge im BV1 bis BV4a auf dem Schweizer Normalspur Schienennetz stehen die Bestelltools NeTS-AVIS oder PCS (für grenzüberschreitende Anträge) zur Verfügung. Für kurzfristige Anträge (BV4b und BV5) erfolgt die Trassenbestellung schriftlich an die jeweilige ISB.

Der Umgang mit Meldungen im Format der TSI TAF/TAP (TTT) befindet sich im Aufbau. Die Einführung ist schrittweise geplant.

### **4.2.5. Güterverkehrskorridore**

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

### **4.2.6. Nationale Trassenkataloge**

Die ISB sind nicht in den Trassenkatalogen für den Güterverkehr auf den Nord-Süd-Achsen Gotthard und Lötschberg-Simplon integriert.

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

Die in der nachfolgenden Ziffer beschriebenen erforderlichen Angaben dienen der Trassenbestellung. Diese erfolgt über NeTS-AVIS oder schriftlich beim jeweiligen ISB für BV4b und BV5

#### Grundleistungen, erforderliche Angaben

- Verkehrsart (Personen- oder Güterverkehr [bei mehrheitlich Güterwagen, bei RID oder aussergewöhnlichen Sendungen. Exkl. Mess- und Probefahrten])
- Fahrplanperiode bzw. Fristigkeit (Jahresplan, Jahresplanupdate, Tagesplan) in Relation zu Ziffer 4.2.2 (Spalte Frist)
- Leistungsart (Regel- oder Extrazug) in Relation zu Ziffer 4.2.2 (Spalte Art)
  - Regelzug:
    - Loktrasse
    - Personentrasse
    - Nahgütertrasse
    - nationale Gütertrasse
    - internationale Gütertrasse
    - Abbestellung
  - Extrazug
    - Lokextrazug, Reise-Extrazug, Extrazug G
    - Anordnung, Ausfall, ausserordentlicher Halt, ausserordentlicher Durchfahrt
    - Beförderungsplan
    - Mod-Zug
- Unternehmen des Antragstellers
- Zugnummer (falls bekannt)
- Debitorencode
- Zugskategorie / Zuggattung in Relation Verkehrs- und Leistungsart
- Lichtraumprofil (Streckencode: HP- 4m- oder SIM-Profil, Profil EBV, etc)
- Streckenklasse / ausserordentliche Streckenklasse

- Gefahrgut (Ja/Nein und wenn bekannt mit RID: Gefahrunummer, und/oder UN-Nummer)
  - ETCS L2 (ja /nein)
  - Trassierungspriorität (Abfahrtsorientiert, Ankunftsorientiert, Eckzeiten fix)
  - Spediteur / Endkunde
  - Verkehrsperiode (Betriebs-, Verkehrs- bzw. Anordnungstage, Verkehrszeitraum) in Relation mit Leistungsart
  - Angaben zum Zuglauf
    - Abgangsbetriebspunkt des beantragten Zuglaufs inkl. Soll-Abfahrtszeit und Haltecode; auch wenn dieser nicht in der Schweiz liegt
    - Bestimmungsbetriebspunkt des beantragten Zuglaufs inkl. Soll-Ankunftszeit und Haltecode; auch wenn dieser nicht in der Schweiz liegt.
    - Unterwegshalte inkl. Angabe des benötigten Zeitbedarfs und Haltecode (mit Zusatzhinweis z. B. auf Systemwechsel, Wegstellen einer Wagengruppe, Traktionsstärkung/-schwächung, Lokpersonalwechsel usw.)
    - Herkunft (Verladeort, Abstellgleis, ungefähre Aufstellzeit etc.) bzw. von Zug ..... (inkl. Zugsrelation «von/bis» und ggf. Name(n) der Partner-Antragsteller)
    - Bestimmung (Abladeort, Abstellgleis, ungefähre Wegstellzeit etc.) bzw. für Zug ..... (inkl. Zugsrelation «von/bis» und ggf. Name(n) der Partner-Antragsteller)
    - Safety Management System-EVU (SMS-EVU; das in der Schweiz für die Sicherheit des Zuges verantwortliche EVU)
    - Zusatz bei national beantragten Trassen
      - Grenzübergänge (nationale Infrastrukturgrenzen) inkl. beantragter Übergabezeit(en);
    - Zusatz bei Trassen für Lokzüge:
      - Herkunft (Abstellgleis etc.) bzw. von Zug ..... (inkl. Zugsrelation)
      - Bestimmung (Abstellgleis etc.) bzw. für Zug ..... (inkl. Zugsrelation)
  - Anschlüsse und Wartefristen (in separatem System zu erfassen)
  - Personenverkehr: Liniennummer
  - Komposition / Formation inkl. Fahrtyp und Fahrzeugtyp
    - Triebfahrzeug(e) und Anhängelast
    - Zug- und Bremsreihen
    - Formationsgruppen im Güterverkehr (gilt als Zusatzleistung in Relation zu Ziffer 4.5.1.4)
- Geschwindigkeit  $v_{max}$

### Grundleistungen, Herleitung und Grundlagen

Grundsätzlich müssen die beantragten Zugcharakteristika die Vorgaben der FDV und allfällige weitere massgebliche technische und betriebliche Bestimmungen und die Betriebsvorschriften der EVU einhalten.

### Grundleistungen mit Spezialitäten

Im Grundsatz fallen darunter alle Züge, die gemäss einer besonders erstellten Fahrordnung nach FDV 300.1 4.1.2 verkehren (müssen).

Diese ergänzenden Züge verkehren als Extrazüge (bzw. mit Beförderungsplan), welche innerhalb der Fristigkeiten von BV4b und BV5 (bzw. den Fristen gemäss den Ausnahmeregelungen in Ziffer 4.5.3.4) zu beantragen sind.

### **Zusätzliche Angaben für**

- Mess- und Probefahrten

Bei Fahrten mit überhöhter Geschwindigkeit (bzw. überhöhtem Gewicht) muss zum Zeitpunkt der Beantragung die entsprechend gültige Bewilligung gemäss FDV und allfälligen weiteren massgeblichen technischen und betrieblichen Bestimmungen vorliegen.

- Aussergewöhnliche Sendungen

Die Bestimmungen für aussergewöhnliche Sendungen sind aus Ziffer 3.4.3 zu entnehmen

Die Bestellfristen sind aus Ziffer 4.5.3.4 zu entnehmen.

Die zusätzlichen Bedingungen sind Ziffer 4.7.1 zu entnehmen

- Reiseextrazüge

Werden Reiseextrazüge im Bezug zu einer Reisekette bestellt (z.B. bei Doppelführungen/Entlastungszügen, Massnahmen im Zugverkehr (MiZ), Grossanlässen etc.), müssen bei der Bestellung an den Halteorten die Anschlussgeber und -nehmer sowie die Wartefristen angegeben werden.

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

##### Zusatzleistungen, erforderliche Angaben

- Leistungsart / Art der bestellten Zusatzleistung
- Unternehmen des Antragstellers
- Zugnummer (falls bekannt)
- Debitorencode
- Bedarf für spezifisches Gleis (Angabe Gleisnummer, Fahrleitung, Stromanschluss, Waage, Wasser, Freiverlad etc. inkl. Zeitfenster von...bis...)
- Verkehrsdaten / Verkehrsperiode (Verkehrs- bzw. Anordnungstage, Verkehrszeitraum) in Relation mit
- Angaben zum Betriebspunkt
  - Ankunftszeit bzw. Herkunft im Betriebspunkt oder zeitlicher Beginn der Zusatzleistung
  - Abfahrtszeit bzw. Bestimmung im Betriebspunkt oder zeitliches Ende der Zusatzleistung
- Grobes Rangierkonzept
- Komposition / Formation (Triebfahrzeug[e] thermisch/elektrisch, Anzahl Wagen, Typ, Länge in Metern)
- Zusatz bei Triebfahrzeugabstellungen
  - ➔ Bei der Bestellung von Abstellkapazitäten für Rangier- und Triebfahrzeuge in kapazitätskritischen Betriebspunkten (Basel SBB RB, Basel SBB GB, Bellinzona, Bellinzona San Paolo, Brig, Chiasso Vg, Chiasso Sm, Pratteln und Spiez) ist das Wunschgleis und der Fahrzeugtyp anzugeben.  
Dies dient der Abbildung der Bestellsituation als Vorbereitung für die potenzielle Konfliktlösung.

##### Zusatzleistungen, zu berücksichtigende Vorgaben

Die gemäss «Bestellformular für Zusatzleistungen» geforderten Angaben.

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

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

### **4.3. Kapazitätsreservation für temporäre Einschränkungen**

#### **4.3.1. Grundprinzip**

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

### 4.3.2. Fristen und Information der Antragsteller

#### **Kapazitätsbeschränkungen mit Berücksichtigung im ordentlichen Fahrplanverfahren**

Die ISB weisen im Netznutzungsplan (NNP), gemäss Art. 9a NZV, folgende Kapazitätsreduktion aus:

- Bekannte planbare Kapazitätsbeschränkungen mit einer Dauer von mehr als sieben aufeinanderfolgenden Tagen und mit einer Einschränkung von mehr als 30 Prozent des geschätzten Verkehrsaufkommens pro Tag sowie ihre Auswirkungen auf die Kapazitäten jeder Verkehrsart.
- Der Netznutzungsplan enthält soweit erforderlich Angaben zu geplanten Ankunfts-, Abfahrts- und Durchfahrtszeiten sowie Angaben über Kapazitätsbeschränkungen mit einer Dauer von bis zu sieben aufeinanderfolgenden Tagen oder mit einer Einschränkung von weniger als 30 Prozent des geschätzten Verkehrsaufkommens pro Tag sowie ihre Auswirkungen auf die Kapazitäten jeder Verkehrsart.

Zusätzlich können regelmässige Unterhaltungsfenster mit Wirkung auf die Kapazität abgebildet werden.

Im für die Fahrplanerstellung relevanten NNP wird das Zuteilungsverfahren der einzelnen Kapazitätsbeschränkungen festgelegt. Für Beschränkungen, die im ordentlichen Bestell- und Zuteilungsprozess berücksichtigt werden, gelten die Verfahren gemäss Ziffer 4.5. sinngemäss.

#### **Kapazitätsbeschränkungen ohne Berücksichtigung im ordentlichen Fahrplanverfahren**

Im NNP sind nicht alle befristeten Kapazitätsbeschränkungen enthalten und/oder nicht dem ordentlichen Zuteilungsverfahren zugeordnet. Diese werden nach dem Termin der Trassenbestellung oder sogar erst nach dem Termin der Trassenzuteilung ausgeplant und für das ordentliche Verfahren nicht berücksichtigt.

Art. 11b NZV legt die Fristen fest, innerhalb welcher die ISB befristete Kapazitätsbeschränkungen für planbare Bauarbeiten veröffentlichen.

Art. 10 NZV-BAV beschreibt das Vorgehen, wenn während der Kapazitätsbeschränkung die im NNP für die Regelstunde gesicherte Anzahl Trassen je Verkehrsart nicht mehr umgesetzt werden kann.

Im Fall von Kapazitätsbeschränkungen, die im Netznutzungsplan nicht oder nicht abschliessend berücksichtigt wurden, kann die TVS die Vergabe der bereits zugewiesenen Trassen anpassen (Art. 10 Abs.3 NZV-BAV).

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

Kommt keine einvernehmliche Lösung zustande, so teilt die TVS die Trassen grundsätzlich allen Verkehrsarten anteilmässig gemäss Netznutzungsplan zu.

Dies bedeutet, dass in einem ersten Schritt für die Dauer der Kapazitätsbeschränkung diejenigen Trassenanträge nicht berücksichtigt werden, welche in der Zeit ohne Kapazitätsbeschränkung über das je Verkehrsart gesicherte Ausmass hinausgehen und Restkapazität beanspruchen.

Bei nicht einvernehmlich lösbaren Konflikten entscheidet die TVS gemäss den nachfolgenden Regeln. Dabei sind Abmachungen aus genehmigtem Grobkonzept soweit möglich zu berücksichtigen.

1. Bereits zugewiesene Trassen für bestehende Verkehre haben Vorrang vor noch nicht bestellten Verkehren.
2. Konflikte, werden gemäss der Prioritätenordnung in Ziffer 4.5.5.2 gelöst.

Führt diese Rangfolge zu keinem Ergebnis und können die Konflikte nicht entschieden werden, führt die TVS ein Bietverfahren gemäss Ziffer 4.5.5.3 durch.

..

#### 4.4. Rahmenvereinbarungen

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

##### 4.4.1. Rahmenkapazitätserklärung

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

##### 4.4.2. Aktuelle Situation

Zurzeit bieten die ISB keine Rahmenvereinbarungen an.

#### 4.5. Kapazitätszuteilung

##### 4.5.1. Trassenanträge / Trassenbestellungen kurzfristiger Fahrplan

###### Fristen

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

###### Schweizerische Bestellverfahren kurzfristiger Fahrplan

BV	Frist	Technische Abbildung (NeTS)	RNE / TVS	Art	Bestelleingang und Zuteilung
BV1	Jahresplan bis Antragsfrist	Jahresplan	Annual Path Request	Regeltrasse	TVS gemäss Prioritätenordnung

###### Trassenantrag

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

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

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

Wenn zum Zeitpunkt der Trassenantragsfrist für die ordentliche Trassenzuteilung gewisse Bedürfnisse noch zu wenig genau bekannt sind (z. B. Lok- und Traktorgüterzüge), so wird empfohlen, die diesbezüglichen Trassen nachträglich zu bestellen (BV2). Nachträglich eingereichte Bestellungen erhalten jedoch gegenüber den fristgerecht eingereichten Anträgen eine nachrangige Priorität.

### **Provisorische Trassenzuteilung**

Die TVS wird den Antragstellern gemäss den Terminen im NWS-Anhang 4.5 die Trassen für den nationalen und den grenzüberschreitenden Verkehr provisorisch zuteilen. Die Details der provisorisch zugeteilten Trassen sind dem Bestellsystem NeTS-AVIS zu entnehmen. Der Antragsteller erhält dadurch ein Trassenangebot und somit die Sicherheit, seine Produktionskonzepte abwickeln zu können.

Die Zuteilung erfolgt vorbehältlich der Lösung von Konflikten im Zusammenhang mit Zusatzleistungen (Abstellbedürfnisse, Rangierungen, Umfahrungen) sowie Standzeiten in Grenzbahnhöfen. Die provisorisch zugeteilten Trassen sind eng mit dem dafür eingesetzten Traktions- und Rollmaterial verbunden. Die vorliegende Trassenplanung setzt voraus, dass entsprechend der Trassencharakteristik geeignetes, den Trassenanträgen entsprechendes Traktions- und Rollmaterial zum Einsatz gelangt (z.B. Aufenthalt in Knoten, Geschwindigkeit, Berücksichtigung Perronlänge usw.). Die provisorische Zuteilung für von den ISB rechtzeitig angemeldeten Kapazitätseinschränkungen gilt unter dem Vorbehalt einer Trassierungslösung für die Phase der eingeschränkten Kapazitäten.

### **Beantragung und Zuteilung von Zusatzleistungen**

Im Jahresplan bestellte Zusatzleistungen, insbesondere Kapazitäten für das Abstellen von Eisenbahnfahrzeugen sowie die Benutzung von Verladegleisen/-anlagen sind gemäss den Terminen im NWS-Anhang 4.5 mit dem «Bestellformular Zusatzleistungen» zu bestellen.

Die TVS wird diese Zusatzleistungen gemäss den Terminen im NWS-Anhang 4.5 definitiv zuteilen. Die Details hierzu sind dem «Bestellformular Zusatzleistungen» zu entnehmen. Sind Konfliktlösungen noch nicht abgeschlossen, erfolgt die Zuteilung erst nach Beseitigung der Konflikte, jedoch schnellstmöglich.

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

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

Eine Übersicht über die Abstellmöglichkeiten (Dauerabstellung) auf ausgewählten Bahnhöfen mit ausgeprägter Wettbewerbssituation ist auf der Internetseite der TVS vorhanden (Stichwort Dokumentation «Zusatzleistungen»).

#### Regelungen für die Kapazitätsvergabe in Freiverladeanlagen

Die Freiverladeanlagen stehen in sämtlichen Planungshorizonten prioritär für den Güterumschlag zur Verfügung. Die Kapazitätzuteilung für Dauerabstellungen (zum Beispiel Rollmaterial, welches nicht ganzjährig eingesetzt wird) in Freiverladeanlagen gelten *sowohl im Jahresfahrplan als auch im unterjährigen Fahrplan* solange kein weiterer Antragsteller Verladekapazität anmeldet.

Falls mehrere EVU beabsichtigen, die gleichen Freiverladeanlagen zu nutzen, koordinieren sie die Benutzung der entsprechenden Zeitfenster untereinander. Eine Konfliktbereinigung durch die TVS in der Kapazitätsplanung erfolgt nur, wenn in der Summe die bestellten Freiverladegleismeter nicht genügen. Wird unter den Antragsteller keine einvernehmliche Lösung erzielt, entscheidet die TVS über die Benutzungszeitfenster für den Umschlag

#### Zuteilung auf freigebliebenen Kapazitäten

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

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

#### Definitive Trassenbestellung und -zuteilung

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

Die TVS teilt zu den Terminen gemäss NWS-Anhang 4.5 die Grundleistungen definitiv zu. Die Details hierzu sind den einzelnen Bestelldossier in NeTS-AVIS zu entnehmen.

Die Nutzung der definitiv zugeteilten Trassen steht unter folgenden Bedingungen resp. Vorbehalten:

- Netzzugangsbewilligung und Sicherheitsbescheinigung gemäss Art. 8c EBG müssen für die gesamte Zeit der Trassennutzung vorliegen;
- mit jeder betroffenen ISB besteht eine gültige Netzzugangsvereinbarung gemäss Art. 9c Abs. 2 EBG und Art. 15 ff NZV;
- für Züge des Personenverkehrs liegt für die gesamte Zeit der Trassennutzung eine für die Bedienung für Strecken und Haltestellen rechtsgenügeliche Personenverkehrskonzession oder Bewilligung des BAV vor
- für die von den ISB rechtzeitig bekanntgegebenen Kapazitäts- und Nutzungseinschränkungen gelten die tangierten Trassenzuteilungen vorbehältlich der abschliessenden Trassierungslösung;
- für Grundleistungen, die von in Konflikt stehenden Zusatzleistungen abhängen, gilt die Zuteilung vorbehältlich einer Lösungsfindung bei den Zusatzleistungen.

## Möglichkeit einer Verfügung

Bei Einwänden bezüglich der definitiven Trassenzuteilung, respektive den gestellten Vorbehalten und Bedingungen, kann bei der TVS innerhalb von 30 Tagen eine anfechtbare Verfügung verlangt werden.

### 4.5.2. Trassenanträge/-bestellungen Jahresfahrplan (nachgelagert zu BV1 (BV2 und BV3))

#### Fristen

Siehe NWS-Anhang 4.5

#### Schweizerische Bestellverfahren Jahresfahrplan (BV2 und BV3)

BV	Frist	Technische Abbildung (NeTS)	RNE / TVS	Art	Bestelleingang und Zuteilung
BV2	Jahresplan nach Antragsfrist	Jahresplan	Late Path Request	Regeltrasse	TVS first come, first served
BV3	Jahresplan nach definitiver Zuteilung	Jahresplan	Late Path Request	Regeltrasse	TVS first come, first served

#### Trassenantrag

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

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

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

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 bis zum Ablauf der Antragsfrist gemäss Anhang 4.5 einzureichen. Die ISB sind während sieben Kalendertagen nach Übermittlung des Angebotes an ihr Angebot gebunden. Wird das Angebot nicht innerhalb dieser Frist angenommen, so gilt es als vom Antragsteller abgelehnt.

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

### 4.5.3. Trassenanträge/-bestellungen unterjähriger und kurzfristiger Fahrplan (BV4a, BV4b und BV5)

#### Fristen

BV4a: Siehe NWS-Anhang 4.5

Die letzte Frist zur Trassenbeantragung ist gemäss Art. 11 Abs. 3 NZV:

- 17:00 Uhr am Tag vor der Durchführung einzelner, nicht regelmässiger Fahrten von Antragstellern, welche auf einer Strecke innerhalb der gleichen Fahrplanperiode bereits andere Trassen gebucht haben;
- 30 Tage vor der ersten Fahrt in allen anderen Fällen.

#### Schweizerische Bestellverfahren unterjähriger und kurzfristiger Fahrplan (BV4a, BV4b und BV5)

BV	Frist	Technische Abbildung (NeTS)	RNE / TVS	Art	Bestelleingang und Zuteilung
BV4a	Jahresplanupdate (JUP)	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

#### 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 Trassenbestellung erfolgt schriftlich an die betroffene ISB unter Angabe der erforderlichen Informationen.

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

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.

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

## 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.

## **4.5.4. Koordinierungsverfahren**

### Grundsätze, Verbot von missbräuchlichen Leerbestellungen

Jeder Antragsteller kann seinen Trassenwunsch grundsätzlich frei und uneingeschränkt bestimmen. Damit soll er rechtzeitig die notwendigen Trassen für die Umsetzung seiner Produktionskonzepte oder erwarteter Kundenaufträge erwerben können, auch wenn er zu diesem Zeitpunkt noch keine Verträge mit seinen Endkunden abgeschlossen hat. Bestellungen, die jedoch einzig in der Absicht eingereicht werden, einen konkurrierenden Antragsteller zu behindern und/oder sich im Trassenzuteilungsverfahren gegenüber konkurrierenden Trassenbestellungen eine bessere Ausgangslage zu verschaffen (insbesondere zur Umgehung der Prioritätenordnung), sind unzulässig. Vermutet die TVS solche rechtsmissbräuchlichen Leerbestellungen ohne zugrundeliegende Geschäftsidee, kann sie vom Antragsteller zusätzliche Informationen und Unterlagen einfordern, welche die tatsächlichen oder geplanten Verkehre glaubhaft machen. Werden diese Unterlagen oder Informationen nicht oder nicht in der geforderten Qualität eingereicht, kann der Trassenantrag ganz oder teilweise abgelehnt werden.

### Mehrfachbestellungen für gleichen Transportauftrag

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

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

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

## Koordinierungsverfahren

Die TVS ist bestrebt, möglichst alle Trassenanträge zu erfüllen. Liegen Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Trassen vor, führt die TVS gestützt auf die NZV sowie (sinnge-mäss) Art. 46 EU-Richtlinie 2012/34 Koordinierungsverfahren durch. Die betroffenen Antragsteller sind verpflichtet, an diesen Verfahren mitzuwirken, indem sie insbesondere an den Konfliktlö-sungsverhandlungen teilnehmen und die von der TVS verlangten Informationen und Unterlagen vorlegen. Die Koordination von Konflikten auf den Trassenkatalogen über die Transitstrecken fin-den im Plenum und in Anwesenheit aller Beteiligten statt. Kommt ein Antragsteller seiner Mitwir-kungspflicht nicht oder nur teilweise nach und erschwert oder verunmöglicht er dadurch das Koor-dinierungsverfahren, so sind die negativen Folgen, die daraus entstehen, ihm anzurechnen. Dies kann bis zur Ablehnung seines Trassenantrages gehen.

## Zusatzleistungen

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

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

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

### **4.5.5. Konfliktlösung**

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

Kommt im Koordinierungsverfahren keine Einigung zustande, erfolgt die Trassenzuteilung gemäss den nachfolgend beschriebenen Regelungen:

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

Die Trassenvergabe erfolgt auf Basis des NNP (Art. 9b Abs. 4 EBG). Es lassen sich aus dem NNP jedoch keine Rechte und Pflichten für einzelne Verkehrsunternehmen ableiten, da dieser jeweils nur Kapazitäten für bestimmte Verkehrsarten sichert, nicht aber für einzelne Unternehmen.

### Prioritätenordnung

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

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

1. Bestellkonflikte mit ausschliesslicher Beteiligung des Personenverkehrs
  1. Anträge, die aufgrund einer Rahmenvereinbarung gestellt wurden (Art. 12c Abs. 2 Bst. a NZV).
  2. Anträge des vertakteten Personenverkehrs.
  3. Züge, die einen höheren Deckungsbeitrag pro betroffenen Trassenantrag liefern.
2. Bestellkonflikte, die nicht ausschliesslich Trassen des Personenverkehrs betreffen.
  1. Anträge, die aufgrund einer Rahmenvereinbarung gestellt wurden (Art. 12c Abs. 2 Bst. a NZV).
  2. Güterzüge, für die aus technischen Gründen, insbesondere des beanspruchten Lichtraumprofils wegen, keine Alternativen angeboten werden können. Die Beweislast liegt beim antragstellenden Unternehmen.
  3. Anträge im Rahmen abgestimmter Transportketten im ganzjährig beantragten Gütertransport, für die keine Alternativen möglich sind.  
Dies gilt für Züge des Brief- und Paketpostverkehrs sowie für anschlussvermittelnde Binnen-Güterzüge:
    - des Wagenladungsverkehrs
    - des unbegleiteten kombinierten Verkehrs (Express oder Standard UKV),
    - des Expressnetzes.
  4. Anträge für Züge, die im Ablauf des Fahrplanjahres wiederholt verkehren, nach der Häufigkeit der erfolgenden Fahrten. Dabei werden die Anträge in folgende drei Kategorien mit abnehmender Priorität eingeteilt:
    - Züge, die im Jahresdurchschnitt an  $\geq 5$  Verkehrstagen pro Woche verkehren,
    - Züge, die im Jahresdurchschnitt an  $\geq 3$  bis  $< 5$  Verkehrstagen pro Woche verkehren,
    - Züge, die im Jahresdurchschnitt an  $\geq 1$  bis  $< 3$  Verkehrstagen pro Woche verkehren.

Als Messgrösse sind die Verkehrstage gemäss Antrag massgebend. Innerhalb der einzelnen Kategorien gelten die Anträge als gleichrangig. Erreichen saisonal verkehrende Züge im Jahresdurchschnitt weniger als einen Verkehrstag pro Woche, werden die effektiv bestellten Verkehrstage pro Fahrplanjahr verglichen.

Kommt es gemäss diesen Bestimmungen zu keinem Ergebnis und können die Konflikte nicht entschieden werden, führt die TVS ein Bietverfahren durch.

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

### Bietverfahren

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

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

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

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

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

Die TVS führt über das Bietverfahren ein Protokoll.

Der gebotene Betrag ist auch dann von der obsiegenden Antragstellerin geschuldet, wenn diese von der Trassenzuteilung zurücktritt. In diesem Fall wird die Trasse der Restkapazität zugewiesen.

### Zusatzleistungen

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

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

### **Standzeitkonflikte im Güterverkehr**

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

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

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

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

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

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

### **Konfliktlösung für Triebfahrzeugabstellungen**

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

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

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

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

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

## **4.6. Überlastete Strecken**

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

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

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

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

#### **4.7.1. Aussergewöhnliche Sendungen**

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

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

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

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

Die Bestellfristen sind in Ziffer 4.5.3.4 geregelt.

#### **4.7.2. Gefährliche Güter**

Gefährliche Güter sind auf der ISB ST nicht zugelassen

### **4.8. Regeln nach der Trassenzuteilung**

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

Die beim Trassenantrag bzw. bei der Trassenbestellung gemachten Angaben (siehe Ziffer 4.2.7 ff) sind verbindlich. Jede nachträgliche Änderung dieser Angaben durch den Antragsteller muss im entsprechenden Bestelltools in Form einer Annullierung und Neubestellung erfolgen. Ausgenommen sind Änderungen, welche keine Auswirkungen auf die Trassierung haben und deshalb keine Annullierung und Neubestellung erfordern.

Die ursprünglich zugewiesene Trasse bleibt dabei bis zur Annahme der geänderten Trasse aktiv. Trassen dürfen weder verkauft noch auf ein anderes Unternehmen übertragen werden (Art. 9a Abs. 5 EBG). Nicht als Trassenhandel gilt der Auftrag, mit dem ein EVU mit der Durchführung des Eisenbahnverkehrs beauftragt wird.

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

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

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

Die Antragsteller werden durch die ISB unverzüglich informiert, sobald von einer Trassenänderung ausgegangen werden kann. Die ISB bieten nach Möglichkeit Alternativtrassen an. Sie orientieren

sich dabei am ursprünglichen Antrag sowie an den kommerziellen und betrieblichen Bedürfnissen der Antragsteller.

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **4.9.1. Ziele von TTR**

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

#### **4.9.2. Prozesskomponenten**

Folgende Prozesskomponenten werden TTR zu Grunde gelegt:

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

#### **4.9.3. Einführung**

Basierend auf dem Vorschlag der Regulation der EU-Kommission ist eine Umsetzung in Europa auf den Fahrplan 2030 vorgesehen. Die Schweiz hat sich diesem Vorhaben ebenfalls angeschlossen. Einzelne Lieferobjekt, wie zum Beispiel die Kapazitätsstrategie werden früher ausgerollt.

##### 4.9.3.1 Kapazitätsstrategie

Die Kapazitätsstrategien für den Jahresfahrplan 2025 und 2026 sind auf der Webseite des One-StopShop publiziert.

#### 4.9.3.2 Kapazitätsmodell

Das Kapazitätsmodell basiert auf NNK und NNP.

##### 4.9.3.2.1 Anmeldung von Kapazitätsbedürfnissen

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

##### 4.9.3.3 Kapazitätsangebot

Vorbehalten

##### 4.9.3.4 Trassenstudien

Nach heutigem Kenntnisstand erfolgen diese gemäss Ziffer 4.2.3

#### **4.9.4. TTR-Pilotprojekt oder Einführung einzelner TTR-Prozesskomponenten**

Um den neuen TTR-Prozess, insbesondere einige innovative Prozesskomponenten, zu testen, werden in einigen europäischen Ländern IT-Entwicklungsprojekte (Minimum Viable Products) durchgeführt. Damit soll beurteilt werden, inwieweit der neue TTR-Prozess den hochgesteckten Zielen tatsächlich gerecht wird.

Im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung von PCS (sog. «Capacity Broker») wird die Bearbeitung von BV5 also kurzfristigen Ad-hoc-Anfragen für einzelne grenzüberschreitende Lokzüge des Güterverkehrs im Raum Basel Bad – Basel Rangierbahnhof resp. Pratteln ermöglicht.

Dieses Verfahren wird von SBB Infrastruktur und DB InfraGO gemeinsam mit den Antragstellern in einem Pilotprojekt (MVP STAH) getestet.

Weitere Angaben sind über [ttr.ch@sbb.ch](mailto:ttr.ch@sbb.ch) erhältlich.

Das BAV kann gemäss Art. 14a NZV im Hinblick auf die europäische Harmonisierung zur Erprobung neuer Modelle der Kapazitätsnutzung, der Fahrplanerstellung und der Trassenzuteilung zeitlich befristete Pilotversuche bewilligen, die von den Bestimmungen der Abschnitte 3a und 4 der NZV abweichen.

Das BAV hört vorgängig die TVS und die interessierten Kreise an.

## 5. Leistungen und Preise

### 5.1. Einleitung

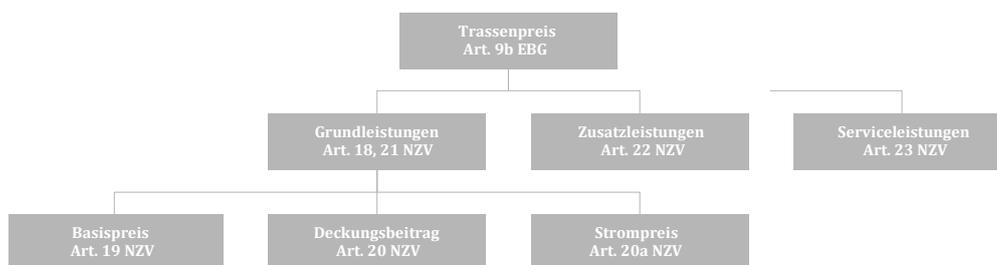
Im Unterschied zu den EU-Mitgliedstaaten, welche Leistungen gemäss Anhang 2 der Richtlinie 2012/34/EU als Mindestzugangspaket, Zusatzleistungen und Nebenleistungen anbieten, kommen in der Schweiz Grund-, Zusatz- und Serviceleistungen gemäss [Eisenbahn-Netzzugangsverordnung](#) zur Anwendung.

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

### 5.2. Verrechnungsgrundsätze

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

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



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

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

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

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

#### 5.3.1. Basispreis

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

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

### 5.3.2. Deckungsbeitrag

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

### 5.3.3. Strompreis

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bleibt frei.

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

Nicht benutzte Trassen werden gemäss Ziffer 5.3.2 des Leistungskatalogs verrechnet.

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

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

## **5.7. Leistungsabhängige Entgeltregelung**

Es kommt kein Bonus-/Malussystem zur Anwendung.

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

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

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

Die Rechnungsstellung für die Grund- und Zusatzleistungen erfolgt durch die TVS.