



Leitfaden

für Capacity Needs Announcements
(Kapazitätsbedarfsmeldung /CNA)

Version 1.0

Anmerkung: Die deutschsprachige Version des Dokuments basiert auf Grundlage der englischen Version. Die englische Version ist in jeder Hinsicht maßgebend und hat Vorrang bei Unstimmigkeiten mit übersetzten Versionen.

Inhaltsverzeichnis:

1.	Einführung in das Dokument.....	3
2.	Zusammenfassung.....	3
3.	Referenzdokumente und IT Systeme.....	4
4.	Über CNAs.....	4
4.1.	Bedeutung und Vorteile von CNAs.....	4
4.2.	Wie sehen CNAs aus?.....	5
4.3.	Wer kann CNAs einreichen?.....	5
5.	CNA Prozess.....	6
5.1.	Vor-CNA Phase (X-36 bis X-24).....	6
5.2.	Capacity Model Phase (X-24 bis X-18).....	7
5.3.	Capacity Supply Phase (X-18 bis X-11).....	8
6.	Anhang A: CNA-Termine für die ersten TTR Fahrplanperioden.....	9
7.	Anhang B: Häufig gestellte Fragen (FAQ).....	10

Liste der verwendeten englischen Begriffe	
Kapazitätsbedarfsmeldungen (CNA)	Capacity Needs Announcement (CNA)
Kapazitätsmodelle	Capacity Model
Kapazitätsangebot	Capacity Supply (CS)
Temporäre Kapazitätsbeschränkungen (TCR)	Temporary Capacity Restriction (TCR)
Zugbesteller (ZB)	Leading applicant
Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)	Railway Undertaking (RU)
Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)	Infrastructure Manager (IM)

Version	Verantwortliche	Datum	Beschreibung
0.1	Sebastián Čarek Fabian Hunkeler	28.09.2021	Die vom FTE-Büro erstellte Erstversion auf Basis der Kapazitätsberatungen für EVU/ZB und TTR-Prozessdokumente.
0.2	Sebastián Čarek Fabian Hunkeler	12.10.2021	In der FTE CNA WG vereinbartes Dokument.
0.3	Sebastián Čarek Fabian Hunkeler	03.11.2021	Dokument konsultiert mit der FTE AG Personen + Güter und EIUs (TTR Process Group).
1.0	Fabian Hunkeler	23.11.2021	Dokument zugelassen von der FTE PA.
1.0	Christine Römermann Laura Görtler (DB Cargo DE)	19.01.2022	Übersetzung des Dokuments als Unterstützung für deutschsprachige EVU-

1. Einführung in das Dokument

Dieser Leitfaden dient dazu, Eisenbahnverkehrsunternehmen (im Folgenden EVUs genannt) die der FTE angehören, bei der Umsetzung des TTR Prozesses zu unterstützen: den Kapazitätsbedarfsmeldungen (Capacity Needs Announcements; im Folgenden CNA genannt). Der Leitfaden bietet einen TTR-konformen Prozess, der EVUs dabei helfen soll, CNAs zu harmonisieren und die Zwecke der CNAs zu verstehen, einschließlich der anschließenden Konsultationen zwischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (im Folgenden EIU genannt) und EVU. Der Leitfaden soll im Anschluss an die Debatte in der FTE-Vollversammlung veröffentlicht und auch für Nicht-FTE-EVUs und anderen Zugbestellern (im Folgenden ZB genannt) öffentlich zugänglich gemacht werden. Die Anlagen können nach Zustimmung der jeweiligen Arbeitsgruppe von der FTE Geschäftsstelle aktualisiert werden.

2. Zusammenfassung

Warum ist es wichtig CNAs einzureichen?

CNAs sind innerhalb des TTR Prozesses ein sehr wichtiger Aspekt, da es allen ZB eine Chance bietet, sich bei der Gestaltung der zukünftigen Kapazität zu beteiligen. Es ist sehr wichtig als ZB dabei aktiv teil zu nehmen, da dadurch Folgendes beeinflusst werden kann:

- die von den EIUs erstellten Kapazitätsprodukte sollen den tatsächlichen Marktbedarf widerspiegeln,
- eine ausgewogene Kapazitätsnutzung zwischen Güterverkehr, Personenverkehr und Kapazitätsbeschränkungen,
- TCRs (Temporary Capacity Restrictions / vorübergehende Kapazitätsbeschränkungen, z.B. Baustellen) und begleitende Verkehrslösungen sind für den Markt akzeptabel.

Was sind CNAs?

CNAs sind eine frühe Information für EIUs über den zukünftig geplanten Verkehr der ZB. Um die Kapazität bestmöglich auszunutzen sollten die ZB zuverlässig detaillierte Angaben im standardisierten Format machen. CNAs für Personenverkehr sind in der Regel sehr detailliert. Wohingegen CNAs für den Güterverkehr eher allgemein gehalten sind (z. B. Anzahl der Trassen vom Start- zum Zielort pro Woche). Die meisten Felder sind optional auszufüllen und unterstützen sowohl allgemeine als auch detaillierte Eingaben.

Vereinfachte Darstellung des Prozesses:

X-36 bis X-24	EVUs, Zugbesteller und Endkunden besprechen sich und einigen sich, wer die CNA für den entsprechenden Verkehr einreicht. Die CNAs sind zwischen allen Beteiligten und auf internationaler Ebene harmonisiert. Jede juristische Person mit Interesse an Kapazität kann eine CNA einreichen.
X-24	Frist zur Einreichung der CNA.

X-24 bis X-18	ZB müssen für die EIUs erreichbar sein, falls Klärungsbedarf besteht. Anschließend werden die ZB zu den Kapazitätsmodellen konsultiert, einschließlich der Verkehrslösungsvarianten für Major- und High-Impact-TCRs. ZB können gegenprüfen, ob auf ihre Bedürfnisse eingegangen wurde.
X-18 to X-11	EIUs, die ihr Netzwerk vorplanen, nutzen die Informationen aus den CNAs und die nachfolgenden Beratungen, um Kapazitätsprodukte zu konstruieren.
X-11	Das Kapazitätsangebot (Capacity Supply) wird veröffentlicht, alle vorgeplanten Produkte sowie TCRs mit geringen, mittleren und großen Einflüssen stehen in einer 365-Tagesübersicht zur Verfügung. Die TTR-Vorausplanung endet.

3. Referenzdokumente und IT Systeme

Der Leitfaden basiert auf folgenden Dokumenten:

- Description of the 'Timetabling and Capacity Redesign Process (TTR)' ([v2.0](#))
- RNE Procedures for Temporary Capacity Restriction Management ([v1.0](#))
- RNE Procedures for Capacity Model ([v1.0](#))

RailNetEurope stellen das europäische Kapazitätsmanagement-Tool (European Capacity Management Tool, [ECMT](#)) zur Verfügung, welches dafür benutzt werden soll, um CNAs zu verwalten. Die jeweilige FTE Arbeitsgruppe sollte den EIUs die grundlegenden funktionalen Anforderungen liefern und das ECMT Change Control Board im Prozess der Weiterentwicklung beraten.

4. Über CNAs

Dieses Kapitel stellt dem Leser die CNAs im Allgemeinen vor, erklärt, warum es wichtig ist an dem Prozess teil zu nehmen, was CNAs sind und wer für ihre Verwaltung zuständig ist.

4.1. Bedeutung und Vorteile von CNAs

Eines der wesentlichen Teile von TTR ist die europaweite Einführung einer früheren Planung von Kapazitäten, die bereits vor den ersten Kapazitätsanfragen stattfindet. Dadurch können potenzielle Kapazitätskonflikte und Engpässe bereits frühzeitig erkannt werden, sodass mehr Zeit bleibt, die Situation mit geeigneten Maßnahmen zu mildern. Die ZB werden im iterativen Prozess durch die EIUs geführt und beraten.

CNAs sind innerhalb des TTR Prozesses ein sehr wichtiger Teil, da es allen ZB eine Chance bietet, sich bei der Gestaltung der zukünftigen Kapazität zu beteiligen. Es ist sehr wichtig als ZB dabei aktiv teil zu nehmen, da dadurch Folgendes beeinflusst werden kann:

- die von den EIUs erstellten Kapazitätsprodukte sollen den tatsächlichen Marktbedarf widerspiegeln,

- eine ausgewogene Kapazitätsnutzung zwischen Güterverkehr, Personenverkehr und Kapazitätsbeschränkungen,
- TCRs (Temporary Capacity Restrictions / vorübergehende Kapazitätsbeschränkungen, z.B. Baustellen) und begleitende Verkehrslösungen sind für den Markt akzeptabel.

4.2. Wie sehen CNAs aus?

CNAs sind eine frühe Information für EIUs über den zukünftig geplanten Verkehr. CNAs enthalten standardisierte Datenfelder zum gewünschten Fahrplan, Haltemustern, Frequenzen und Zugparametern. Um die Kapazität bestmöglich auszunutzen, sollten die ZB zuverlässig detaillierte Angaben im standardisierten Format machen. CNAs für Personenverkehr sind in der Regel sehr detailliert. Wohingegen CNAs für den Güterverkehr eher allgemein gehalten sind (z. B. Anzahl der Trassen vom Start zum Zielort pro Woche). Die meisten Felder sind optional auszufüllen und unterstützen sowohl allgemeine als auch detaillierte Eingaben.

4.3. Wer kann CNAs einreichen?

Eine CNA kann von jeder Entität (EVU, Verkehrsministerium, Spediteur, Industrie) mit Interesse an der Kapazitätsnutzung eingereicht werden. Das ist ein wichtiger Unterschied zur herkömmlichen Trassenbestellung. Die Entitäten benötigen weder eine gültige Eisenbahnlizenz, noch müssen sie ihren Sitz in dem Land haben, für dessen Eisenbahnnetz sie CNAs einreichen. Die Entität, die die Erst-CNA erstellt (federführende ZB, leading applicant), kann einen Teil der CNA ausfüllen und diese dann an einen anderen Partner weitergeben. Dieser füllt dann die CNA für den bestimmten geographischen Bereich (Abschnitt zwischen beliebigen Infrastruktur-Punkten) aus. Das kann zum Beispiel bei internationalen Strecken vorkommen und wenn mehrere EVUs an dem Transport beteiligt sind. Der federführende ZB (leading applicant) übernimmt die Verantwortung, dass die CNA komplett ausgefüllt wird und ist Ansprechpartner für die entsprechenden EIUs und für die nachfolgenden Beratungen im Prozess (Capacity Model, Capacity Supply und TCRs). Die Nominierung des Ansprechpartners ist nicht auf den Zeitraum vor der CNA-Einreichung beschränkt, daher kann beispielsweise ein Nicht-EVU-ZB die CNA vom Start- bis zum Zielpunkt einreichen und jederzeit später ein EVU für weitere Dialoge mit den EIU nominieren.

5. CNA Prozess

Dieses Kapitel erläutert den Ablauf für CNAs und weitere Konsultationsgespräche zwischen EIUs und ZB, die sich im weiteren Verlauf von TTR anschließen und wie die Daten der CNAs verwendet werden.

5.1. Vor-CNA Phase (X-36 bis X-24)

X-36 bis X-26	<p style="text-align: center;">Vorarbeiten</p> <p>Im Allgemeinen sollten ZB mit der Marktforschung und der Bewertung ihrer eigenen Unternehmenspläne beginnen.¹ <u>Bedarfsorientierter Verkehr:</u> EVUs kontaktieren den Endkunden z.B. die zuständigen Behörden für PSO (Public Service Obligation, Personenverkehr) und Spediteure/Industrie (Güterverkehr). Es wird vereinbart, wer von den Parteien die CNA einreicht, entweder die Entität selbst oder die Behörde/das Unternehmen selbst oder das EVU. <u>Angebotsorientierter Verkehr:</u> EVUs prüfen potenzielle Partnerschaften mit anderen ZB, legen den federführenden ZB (leading applicant) fest und legen eine neue CNA an. Wenn der Partner zu dem Zeitpunkt noch unbekannt ist, erstellt der federführende ZB die erste CNA und nominiert dann im Nachhinein den Partner.</p>
X-26	<p style="text-align: center;">Spätester Termin für federführende ZBs zum Anlegen erster CNAs</p> <p>(oder CNAs von früheren Perioden weiterführen) und die Benennung der verantwortlichen ZB für jedes geographische Gebiet.</p>
X-26	<p style="text-align: center;">Spätester Termin für EIUs, um Informationen von TCRs (mit großer/hohem Auswirkung) bereitzustellen, wenn sie von den ZB in den CNAs berücksichtigt werden soll. Der CNA-Prozess wird durch die EIUs ausgelöst.</p>
X-26 bis X-24.75	<p style="text-align: center;">Harmonisierung der CNAs</p> <p>Verantwortliche ZB füllen die CNA-Daten zu diesem Zeitpunkt mit möglichst detaillierten und zuverlässigen Informationen aus.²</p>
X-24.75 bis X-24	<p style="text-align: center;">Konsistenzprüfung</p> <p>Federführende ZB (leading applicant) prüfen, ob die von ihnen betreuten CNAs schlüssig sind und klären alle Widersprüche mit den verantwortlichen ZB. Anschließend reichen sie die CNAs bei den EIUs ein.</p>

¹Vor allem in den ersten Jahresfahrplanperioden können sich ZB an die EIUs wenden, um historische Daten über ihren Verkehr zu erhalten.

² Der federführende ZB (leading applicant) kann im Einzelfall mit seinen Partnern abweichende Fristen vereinbaren. Die Harmonisierung der CNA kann früher beginnen und die Zeit für die Konsistenzprüfung verkürzt werden.

X-24	<p>Spätester Termin für die Einreichung der CNAs bei den EIUs</p> <p>EIUs sind verpflichtet, alle eingereichten CNAs und alle damit verbundenen Mitteilungen streng vertraulich zu behandeln. Die Vertraulichkeitsbestimmung gilt nicht für die anderen verantwortlichen ZB, die vom federführenden ZB für dieselbe CNA nominiert wurden. Abhängig von der Strecke und dem Bearbeitungsstatus des Kapazitätsmodells werden neue CNAs und bedeutende CNA-Updates, die nach X-24 eingereicht werden, von EIUs möglicherweise nicht vollständig berücksichtigt. Trotzdem ist es besser, eine CNA nach Ablauf der Frist einzureichen, als gar nicht.</p>
------	---

5.2. Capacity Model Phase (X-24 bis X-18)

Die Informationen in den CNAs werden von den EIUs als eine der wichtigsten Quellen verwendet, um die zukünftigen Kapazitätsmodelle zu entwerfen und die Verkehrslösungen während der TCR-Zeiträume zu erstellen.

X-24 bis X-21	<p>Erstellung von Kapazitätsmodellentwürfen</p> <p>EIUs arbeiten an den Kapazitätsmodellen. Die ZB sollen ihnen dabei zur Verfügung stehen, falls bei ihren CNAs Klärungsbedarf entsteht. Bei X-21 veröffentlichen EIUs die Entwürfe der Kapazitätsmodelle und die möglichen Varianten von Verkehrslösungen³ für TCRs mit großen und hohen Auswirkungen (major/high impact TCRs). ZB haben nun Zugang zu den Kapazitätsmodellentwürfen.</p>
X-21 bis X-18	<p>Konsultationen zum Kapazitätsmodell</p> <p>ZB werden hinzugezogen und sie können überprüfen, ob sich ihre Bedürfnisse in den Kapazitätsmodellen widerspiegeln und können ihre Meinung zu den Verkehrslösungen der TCR-Zeiträume (major/high impact TCRs) äußern. EIUs sollten alle Unklarheiten beseitigen und gemeinsam mit den ZB versuchen, Lösungen für den widersprüchlichen Kapazitätsbedarf⁴ zu finden. Die endgültigen Kapazitätsmodelle werden bei X-18 veröffentlicht.</p>

³ Unter Verkehrslösungen versteht man eine Aufstellung über Verkehrsvolumen, die von TCRs betroffen sind und wie sie betroffen sind

⁴ EIUs sollten gemeinsame Abläufe für Fälle einrichten, in denen auch nach wiederholten Konsultationen keine Einigung mit den beteiligten Parteien erzielt werden konnte. Die Abläufe könnten bestehen aus Kennzeichnungen von Überlasteten Schienenwegen und oder Anwenden von Zuordnungsprinzipien (Allocation Principles) zur Priorisierung bestimmter Verkehrsvolumen.

5.3. Capacity Supply Phase (X-18 bis X-11)

Während in der Erstellung des Kapazitätsmodells die Diskussionen allgemeiner waren und sich auf das Verkehrsvolumen bezogen haben, wird es nun bei der Erstellung des Kapazitätsangebots (Capacity Supply) detaillierter. Die EIUs verwenden die detaillierteren Informationen aus den CNAs.

<p>X-18 bis X-11</p>	<p style="text-align: center;">Erstellung des Kapazitätsangebots (Capacity Supply)</p> <p><u>Vorkonstruierte Infrastruktur:</u> EIUs verwenden die detaillierteren Informationen der CNAs und die folgenden Konsultationen, um die Kapazitätsprodukte (vorkonstruierte Trassen, Kapazitätsbänder) zu konstruieren. Diese Produkte müssen bei TCRs mit hoher und mittlerer Auswirkung berücksichtigt werden.</p> <p><u>Nicht vorkonstruierte Infrastruktur:</u> EIUs beraten ZB bei TCRs mit mittlerer und hoher Auswirkung (soweit bekannt) unter Verwendung des aktualisierten Kapazitätsmodells und den Verkehrslösungsvarianten (EIU spätestens bei X-13,5). Federführende ZB, die Einzelheiten zu den Trassen erfahren möchten, können eine Machbarkeitsstudie anfordern.</p>
<p>X-11</p>	<p style="text-align: center;">Veröffentlichung des Kapazitätsangebots (Capacity Supply)</p> <p>Das Kapazitätsangebot (Capacity Supply) wird veröffentlicht, alle vorkonstruierten Produkte und TCRs mit hoher und mittlerer Auswirkung sind in einer 365-Tage-Übersicht verfügbar. Die TTR Vorausplanung endet.</p>

6. Anhang A: CNA-Termine für die ersten TTR Fahrplanperioden

Anhang A soll FTE Mitgliedern helfen, die relativen Deadlines⁵ aus Kapitel 5 auf die realen Monate und Jahre zu übertragen. Die genauen Tage sollte für jede Fahrplanperiode zwischen EIU und EVU der jeweiligen Gruppe vereinbart werden und in RNE und FTE Kalendern veröffentlicht werden.

TT2025

Zeitleiste	Zeitleiste	Aktion
X-26	September 2022	Deadline für EIUs zum Auslösen der CNA und für federführende ZB zur Erstellung der ersten CNAs
X-24.75	November 2022	Deadline für federführende ZB zum Ausfüllen der CNA-Daten
X-24	Dezember 2022	Deadline für die Einreichung der CNA
X-21	März 2023	Deadline für die EIUs zur Veröffentlichung von Kapazitätsmodellentwürfen
X-18	Juni 2023	Deadline für die Veröffentlichung der endgültigen Kapazitätsmodellen durch die EIUs
X-11	Januar 2024	Deadline für die Veröffentlichung der endgültigen Capacity Supply durch die EIUs

TT2026

Zeitleiste	Zeitleiste	Aktion
X-26	September 2023	Deadline für EIUs zum Auslösen der CNA und für federführende ZB zur Erstellung der ersten CNAs
X-24.75	November 2023	Deadline für federführende ZB zum Ausfüllen der CNA-Daten
X-24	Dezember 2023	Deadline für die Einreichung der Kapazitätsbedarfsmeldungen
X-21	März 2024	Deadline für die EIUs zur Veröffentlichung von Kapazitätsmodellentwürfen
X-18	Juni 2024	Deadline für die Veröffentlichung der endgültigen Kapazitätsmodellen durch die EIUs
X-11	Januar 2025	Deadline für die Veröffentlichung der endgültigen Kapazitätsversorgung durch die EIUs

Haftungsausschluss: Die Umsetzung des CNA-Prozesses ist für den Fahrplan 2025 vorgesehen, dennoch kann der Umfang der Umsetzung in den ersten Fahrplanperioden in weiteren Ländern eingeschränkt sein (z.B. auf Strecken mit internationaler Relevanz oder hoher Nachfrage). Für genauere Details konsultieren Sie den One Stop Shop oder die Schienen-nutzungsbedingungen (4.9.3.1).

⁵ X - #, eine Deadline, die sich auf den Jahresfahrplanwechsel (X) und die Anzahl der Monate (#) vor Wechsel bezieht.

7. Anhang B: Häufig gestellte Fragen (FAQ)

Die folgenden Fragen wurden von weiteren Interessensvertretern gestellt:

Wie kann man doppelte CNAs für denselben Verkehr verhindern?

EIUs sind dazu verpflichtet sich zu doppelnde CNAs zu erkennen (da nur sie Zugriff auf alle CNAs haben), ZB sollen die EIUs aber dabei unterstützen. In dem Prozess wurden zur Abhilfe zwei Gegenmaßnahmen integriert. Zunächst klärt der ZB mit dem Endkunden, wer die CNA einreicht und ob es eventuell bereits andere ZBs gibt. Weiterhin ist in der CNA Datenstruktur das Eingabefeld 'Art des Vertrags/Bemerkungen' vorgesehen, welches von den ZB ausgefüllt wird, um die beworbene Dienstleistung anzugeben (z. B. bei Kundenausschreibungen). Darüber hinaus haben EIUs für jede CNA einen ZB-Kontakt, falls Klärungen notwendig sind.

Was sind die Synergien zwischen CNA und Ankündigungen an Regulierungsbehörden über neue öffentliche Dienstleistungsverträge (Public Service Obligation, PSO)?

In einigen Ländern sind Personenverkehr-EVUs, die einen öffentlichen Dienstleistungsvertrag (PSO) abschließen möchten, verpflichtet, den Regulierungsbehörden ihre Absicht bis X-18 mitzuteilen. Die Regulierungsbehörden haben so genügend Zeit, um die Wirtschaftlichkeit zu prüfen. Derzeit gibt es keine Synergie zwischen CNAs und dieser Ankündigung. Ziel ist jedoch nur noch CNAs zu verwenden. Es ist zu beachten, dass die Informationen an die Regulierungsbehörden und die CNAs nicht identisch sind. Beispielsweise kann man mindestens in den nächsten drei Jahren noch nicht die Sitzplatzkapazitäten und die Durchführungspläne in den CNAs angeben.

Gibt es eine Mindestdateneingabe für CNAs?

Nein, nur der CNA-Titel, Start- und Zielort sind Pflichtfelder. Wenn ZB nicht ausreichend, zuverlässige Informationen bereitstellen, sind EIUs möglicherweise nicht in der Lage entsprechende Kapazitätsmodelle und Kapazitätsangebote zu erstellen, die den Marktbedarf widerspiegeln. Daher empfiehlt es sich, insbesondere für den Personenverkehr genaue Angaben zu machen, z.B. Daten zu Streckenkennzeichnung (Primary Location Codes, PLC).

Müssen ZB eine CNA einreichen, obwohl sie keine Informationen oder Details zum Transport haben?

Es besteht keine gesetzliche Pflicht CNAs einzureichen. Es können jedoch Vorteile für ZBs entstehen, wenn sie CNAs trotzdem einreichen (siehe 4.1). Die Datenfelder der CNAs sind fast alle optional auszufüllen. Dadurch entsteht die Freiheit nur zuverlässige, Angaben zu machen. Wenn ein ZB keine Details zu dem Transport kennt, lohnt es sich woanders, zum Beispiel beim Endkunden, nachzufragen und die Informationen einzuholen. In einigen Fällen kann dem Endkunden geraten werden, die Informationen bereitzustellen oder die Verantwortung für die CNA selbst zu übernehmen. Auch wenn keine CNAs eingereicht werden schließt das den ZB nicht von nachfolgenden Konsultationsrunden aus.

Werden ZB in der früheren Kapazitätsplanung konsultiert?

Ja, mehrmals von X-24 bis X-11. Zuerst die mögliche bilaterale Klärung mit EIUs zu CNAs zwischen X-24 und X-21. Zwischen X-21 bis X-18 finden weitere Konsultationen auf der Basis des Kapazitätsmodellentwurfs statt. Je nach Trasse finden zusätzliche Konsultationen für TCRs und den CNAs statt. Der Zeitraum nach X-18 besteht aus iterativen Konsultationsrunden zum Kapazitätsangebot (Capacity Supply) und zu TCRs auf nicht vorkonstruierten Strecken. Zusätzlich können ZB Machbarkeitsstudien beantragen.

Gibt es einen Unterschied zwischen dem nationalen und internationalen CNA Prozess?

Nein. Eine der wichtigsten Säulen von TTR ist die Angleichung nationaler Verfahren und der Übergang zum einheitlichen europäischen Eisenbahnraum im Kapazitätsmanagement. In Zukunft gibt es für den ZB keine Hindernisse und keine neuen Prozesse zu lernen, wenn er auf Kapazitäten in einem neuen Netzwerk zugreifen möchte. Daher macht es keinen Unterschied, wenn man CNAs für ein oder mehrere Netzwerke einreicht. Im Gegensatz zu einer Trassenbestellung, bei der der ZB berechtigt sein muss, um eine Anfrage zu stellen, gibt es diese Beschränkung im CNA-Prozess nicht. Das EVU muss keine Lizenz für das jeweilige Land haben. Weiterhin gibt es keine "nationalen CNAs für den internationalen Verkehr". CNAs gelten immer für die komplette Strecke, von Start bis Ziel und müssen von den ZB harmonisiert werden. Derselbe Anspruch gilt auch für EIUs, sie dürfen ihren Blick (und die Harmonisierung des Kapazitätsmodells und des Kapazitätsangebots) nicht nur bis zu den Übergabepunkten beschränken.

Kann der federführende ZB den Partner, der für einen bestimmten geographischen Bereich zuständig ist, wechseln?

Ja. Der Partner kann auch nach X-24 ernannt oder gewechselt werden. Der federführende ZB kann sich auch dazu entscheiden, die gesamte Planung für alle geographischen Gebiete selbst durchzuführen, auch wenn er keine Lizenz hat. Die Nominierung des Partners kann auch in der Trassenbestellphase oder bei Nicht-EVU-ZB auch nach der Trassenzuweisung erfolgen.

Garantiert eine CNA Einreichung auch eine Kapazitätszuweisung?

Nein, der CNA-Prozess führt nicht zu einer Vorabzuweisung. Durch den CNA-Prozess können die ZB Einfluss auf die Gestaltung der zukünftigen Kapazitätsprodukte nehmen, damit diese ihren Geschäftsanforderungen entsprechen. Auch Kapazitätskonflikte können früher erkannt werden. Dennoch kann es vorkommen, dass sich mehrere ZB auf eine bestimmte Kapazität bewerben und nur einem diese zugesprochen wird.