



trasse.ch – die unabhängige Trassenvergabestelle

1. Wer ist trasse.ch?

Trasse Schweiz AG, nachstehend kurz trasse.ch genannt, ist die Trassenvergabestelle für die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), die BLS und die Südostbahn (SOB).

Mit der Auslagerung der Trassenvergabe in eine rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen unabhängige Stelle bekräftigen die drei grössten Normalspurbahnen der Schweiz zusammen mit dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV) ihr Bekenntnis für einen fairen Wettbewerb auf der Schiene.

2. Was ist eine Trasse?

Eine Trasse ist vergleichbar mit einem „Slot“ in der Luftfahrt.

Mit der Bahnreform 1 führte die Schweiz im Jahr 1999 den Netzzugang ein. Vorher war der Netzzugang nur im gegenseitigen Einverständnis möglich. Seit der Bahnreform 1 haben Bahnunternehmen des Güterverkehrs – und mit Einschränkungen auch des Personenverkehrs – ein Anrecht, mit ihren Zügen auf fremden Schienennetzen zu fahren, sofern sie über die vom Bundesamt für Verkehr (BAV) erteilten Bewilligungen verfügen. Der Netzzugang soll den Wettbewerb im Güterverkehr fördern und dadurch die Bahn für Gütertransporte attraktiver machen.

Heute verkehren auf dem Schienennetz der SBB, der BLS und der SOB zwanzig verschiedene Bahnunternehmen. Gut zehn weitere Bahnen führen Sonderfahrten mit historischem Rollmaterial durch. Alle nutzen dasselbe Schienennetz. Damit dies funktioniert, muss eine Stelle die einzelnen Nutzungswünsche koordinieren. Alle Bahnen melden deshalb ihre Bedürfnisse für die einzelnen Züge jedes Jahr bei der Trassenvergabestelle an. Die Trassenvergabestelle koordiniert diese Nutzungswünsche der Bahnen. Sie regelt die Konflikte, wenn zwei Wünsche sich gegenseitig behindern und teilt die Trassen zu. Die Summe aller Trassenzuteilungen ergibt den Fahrplan für das nächste Jahr.

Was ist eine Trasse?

Eine Trasse (auch Fahrplantrasse genannt) ist die Berechtigung,

- eine bestimmte Strecke des Bahnnetzes,
- zu fix definierten Zeiten
- mit einem spezifischen Zug (Länge, Gewicht, Profil, Geschwindigkeit), zu befahren.

3. Warum wurde trasse.ch gegründet?

Bis zur Gründung der trasse.ch teilten die Bahnen die Trassen auf ihren Schienennetzen selbst zu. Theoretisch könnten sie dabei die eigenen Güter- und Personenverkehrsbereiche gegenüber anderen Bahnen bevorzugen. Dies wurde in der Schweiz zwar nicht festgestellt. Dennoch stand die frühere Form der Trassenvergabestellen im Widerspruch zu den Bestrebungen, den Güterverkehr weiter zu liberalisieren.

Der Wettbewerb kann nur dann seine Vorteile entfalten, wenn alle Bahnen beim Netzzugang gleich behandelt werden. Auch das bilaterale Landverkehrsabkommen mit der EU verlangt, dass die Trassenvergabe durch eine unabhängige Stelle erfolgt. Aus diesen Gründen schlug der Bundesrat mit der Botschaft zur Bahnreform 2 vom 23. Februar 2005 die Schaffung einer unabhängigen Trassenvergabestelle vor.

Die Rückweisung der Botschaft durch das Parlament hätte zu einer Verzögerung von rund fünf Jahren geführt, obwohl dieser Vorschlag des Bundesrats in den parlamentarischen Beratungen nicht bestritten war. Die SBB, die BLS und die SOB beschlossen deshalb, ihre Trassenvergabestellen in eine gemeinsame, unabhängige Stelle auszulagern. Anfang 2006 gründeten sie zusammen mit dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV) die trasse.ch.

Der Bundesrat begrüßte diese Massnahme als wichtigen Schritt zur weiteren Stärkung eines fairen Wettbewerbs im Bahnverkehr. Sie erlaube es, im Hinblick auf die Überarbeitung der Botschaft zur Bahnreform 2 wichtige Erfahrungen zu sammeln. Der Vorschlag für die gesetzliche Verankerung soll im Jahr 2009 mit der zweiten Zusatzbotschaft zur Bahnreform 2 dem Parlament unterbreitet werden.

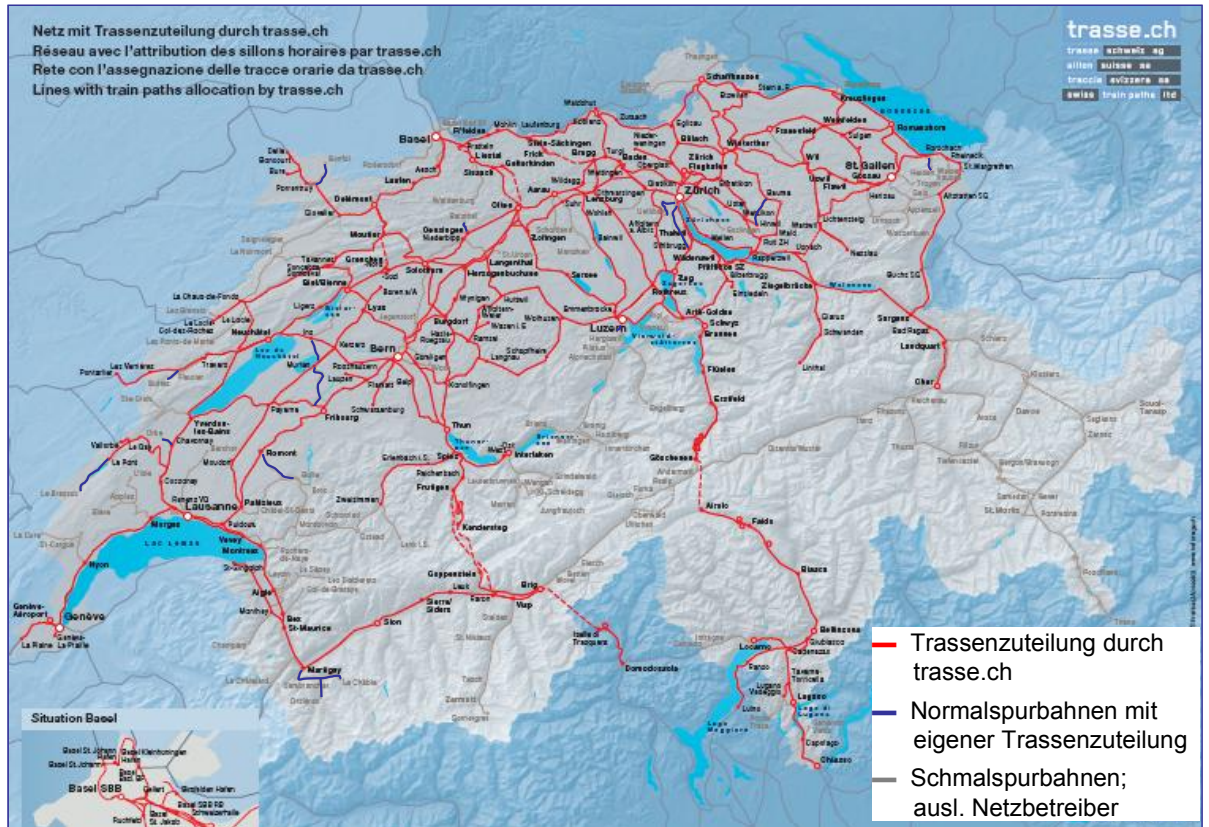
4. Was macht trasse.ch?

trasse.ch nimmt drei Aufgaben wahr:

1. Trassenvergabe

trasse.ch koordiniert die Trassenbestellungen für die Netze der SBB (inklusive der von den SBB betriebenen Netze von Turbo, der Sentalbahn und der Hafenbahnen von Basel-Stadt und Basel-Landschaft), der BLS und der SOB. Sie deckt damit 94% des Schweizer Normalspurnetzes ab. Die übrigen Normalspurbahnen sind bis zur gesetzlichen Regelung im Rahmen der Bahnreform 2 selber für die Zuteilung der Trassen auf ihrem Schienennetz zuständig.

Abb. 1: Netz mit Trassenzuteilung durch trasse.ch



2. Diskriminierungsfreier Jahresfahrplan

Der Fahrplan ist die bestmögliche Umsetzung der Trassenwünsche der Bahnen. trasse.ch hat dafür zu sorgen, dass die Fahrpläne diskriminierungsfrei konstruiert werden. Sie beauftragt die Spezialisten der Bahnen, die Trassenanträge in ihren Planungsinstrumenten abzubilden und Fahrplanentwürfe zu erstellen. Diese Fahrplanentwürfe werden durch trasse.ch auf ihre Diskriminierungsfreiheit hin überprüft und mit der Trassenzuteilung genehmigt.

3. Engpassanalyse überlasteter Strecken

Kann trasse.ch auch nach dem Koordinierungsverfahren nicht alle Trassenanträge erfüllen, erklärt sie die betroffene Strecke für überlastet. Im Anschluss daran erstellt sie eine Kapazitätsanalyse. Darin analysiert sie die Gründe für die Überlastung und zeigt mögliche kurz- bis mittelfristige Abhilfemassnahmen auf.

5. Wie stellt trasse.ch die diskriminierungsfreie Jahresfahrplanerstellung und Trassenvergabe sicher?

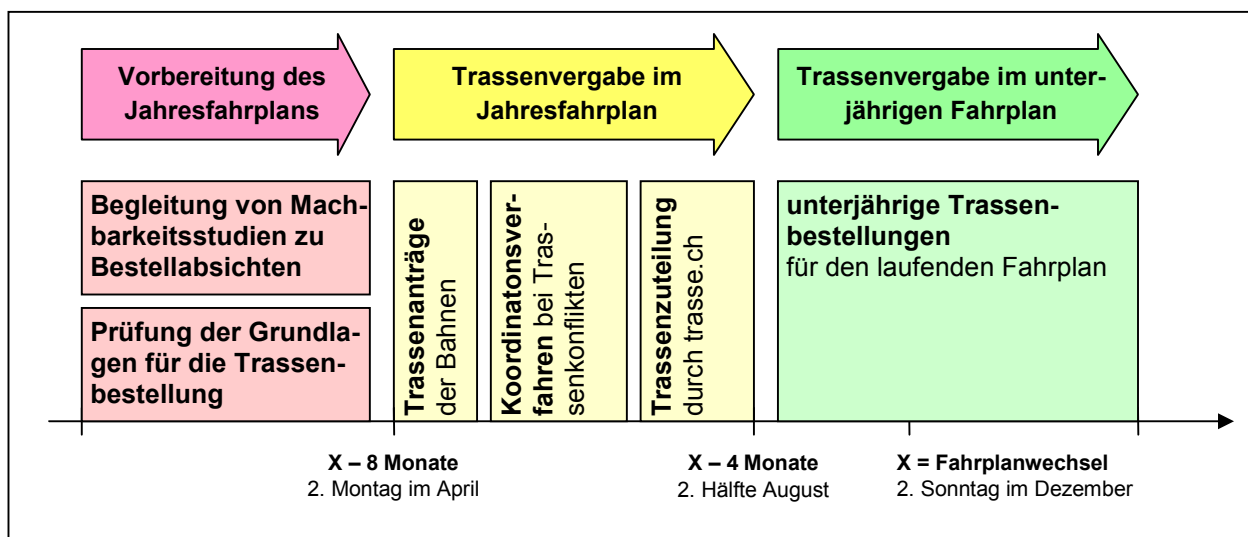
Beim Netzzugang haben die alteingesessenen Bahnen gegenüber neuen Bahnunternehmen keine Vorrechte. Jedes Jahr müssen alle Bahnen ihre Trassenanträge von neuem einreichen und jedes Jahr findet ein neues Koordinierungsverfahren statt.

Der Prozess der Fahrplanerstellung lässt sich in drei Phasen einteilen:

- 1) Vorbereitung des Jahresfahrplans vor der Trassenbeantragung
- 2) Trassenvergabe im Jahresfahrplan von der Trassenbeantragung bis zur Trassenzuteilung
- 3) Trassenvergabe im laufenden Fahrplan bis zum Ende des Fahrplanjahres

Abbildung 2 veranschaulicht diese drei Phasen.

Abb. 2: Die drei Phasen der Fahrplanerstellung



trasse.ch stellt in allen drei Phasen die Diskriminierungsfreiheit sicher:

1. Vorbereitung des Jahresfahrplans: Begleitung von Machbarkeitsstudien und Überprüfung der Bestellgrundlagen

Bevor die Bahnen Trassen bestellen, lassen sie oftmals die fahrplanmässige Machbarkeit ihrer Bestellabsichten durch die Fahrplanspezialisten der Infrastrukturbetreiber überprüfen. Ist ein solches Angebotskonzept nicht oder nur mit bedeutenden Änderungen im Fahrplan umsetzbar, so ziehen die Infrastrukturbetreiber trasse.ch bei. trasse.ch prüft, ob die Aussagen der Infrastrukturbetreiber korrekt sind, ob diese den Bahnen die attraktivsten Alternativen aufgezeigt haben und ob die gesetzlichen Vorgaben eingehalten wurden. Kein Bahnunternehmen soll einen abschlägigen Bescheid erhalten, ohne dass vorgängig trasse.ch ein-

bezogen wurde. Des Weiteren prüft trasse.ch die Diskriminierungsfreiheit bei allen Grundlagen für die Trassenbestellung (Rahmenvereinbarungen, Trassenkataloge).

2. Jahresfahrplanprozess: Diskriminierungsfreie Fahrplanerstellung und Trassenvergabe

Für den Jahresfahrplan 2009 haben zwanzig Bahnunternehmungen knapp 13'000 Trassenanträge eingereicht. Bei derart vielen Anträgen sind Trassenkonflikte unvermeidlich.

Was ist ein Trassenkonflikt?

Von einem Trassenkonflikt spricht man, wenn zwei oder mehrere Trassenanträge sich gegenseitig behindern und nicht wie gewünscht umgesetzt werden können.

Bei Trassenkonflikten sucht trasse.ch zuerst zusammen mit den beteiligten Bahnen und Fahrplanerstellern nach Alternativen, welche das Führen aller Züge zum Ziel haben. Alternativen sind zeitlich geänderte Fahrplanlagen oder andere Routen. trasse.ch leitet diese Verhandlungen als neutrale Stelle. Die Erfahrungen zeigen, dass die Bahnen bei Konflikten eine hohe Kompromissbereitschaft zeigen und zum Teil selber Alternativen vorschlagen.

Kann ein Konflikt nicht einvernehmlich gelöst werden, entscheidet trasse.ch auf der Basis der gesetzlichen Grundlagen, namentlich der Prioritätenregel, wer den Zuschlag erhält.

Prioritätenregel

Die Prioritätenregel ist in Artikel 9a des Eisenbahngesetzes definiert. Sie besagt, dass bei der Gewährung des Netzzugangs der in einem regelmässigen Takt verkehrende Personenverkehr Vorrang hat. Anschlüsse innerhalb einer abgestimmten Transportkette des öffentlichen Verkehrs dürfen nicht gebrochen werden.

Die Prioritätenregel sagt aber auch, dass ausserhalb des Taktangebots verkehrende Personenzüge und Zusatzzüge dem Güterverkehr beim Netzzugang gleich gestellt sind.

Die Prioritätenregel ist eine zwingende Voraussetzung für das Angebotskonzept von Bahn 2000. Die im Taktfahrplan stündlich und halbstündlich verkehrenden Zügen kommen zur selben Zeit in den Knotenbahnhöfen an und ermöglichen kurze Umsteigebeziehungen.

3. Unterjähriger Fahrplan: Diskriminierungsfreie Trassenvergabe

Trassen können auch während des laufenden Fahrplans bestellt werden. Dies wird insbesondere bei neuen Angeboten im Güterverkehr oder bei Extrafahrten im Personenverkehr getan. Die so genannten unterjährigen Trassenbestellungen beschränken sich auf die noch verfügbaren Restkapazitäten und werden nach dem Prinzip „first come, first served“ zugeteilt (Genehmigung nach der Reihenfolge des Eingangs der Anträge). Eine Koordinierung durch trasse.ch ist hierbei nur erforderlich, wenn ein Trassenwunsch nicht wie gewünscht umgesetzt werden kann. trasse.ch prüft in solchen Fällen, ob die Umsetzung effektiv nicht

möglich ist, ob die bestmöglichen Alternativen aufgezeigt und ob die rechtlichen Vorgaben eingehalten wurden. Ablehnungen von Trassenanträgen werden ausschliesslich durch trasse.ch ausgesprochen.

Bei sehr kurzfristigen Trassenanmeldungen (Zugfahrt weniger als 48 Stunden nach der Trassenbeantragung) prüft trasse.ch im Nachhinein, ob die Ablehnungsentscheide gerechtfertigt waren.

6. Wie ist trasse.ch organisiert und wie sichert sie ihre Unabhängigkeit?

trasse.ch ist eine nicht gewinnorientierte Aktiengesellschaft. Alle vier Eigentümer – SBB, BLS, SOB und VöV – halten eine paritätische Minderheitsbeteiligung mit gleichem Stimmrecht.

Der Verwaltungsrat besteht aus fünf Personen. Er setzt sich zusammen aus dem Präsidenten Prof. Dr. Ulrich Zimmerli und je einem Vertreter der vier Eigentümer. Zur Wahrung der Unabhängigkeit dürfen die von den Bahnen bezeichneten Verwaltungsräte weder aus dem Verkehrsbereich noch aus der Geschäftsleitung einer Bahn stammen, die bei trasse.ch Trassenanträge einreicht.

trasse.ch beschäftigt elf Mitarbeitende. Die Spezialisten haben sich ihr erforderliches Wissen durch frühere Tätigkeiten bei verschiedenen Bahnen erworben. Sie sind direkt durch trasse.ch angestellt.

trasse.ch deckt ihren Aufwand, indem sie bei SBB, BLS und SOB für die Trassenzuteilung auf deren Netzen eine Gebühr erhebt. Die Gebühr deckt den geplanten Aufwand.

7. Erfahrungen und Herausforderungen

Die seit der Gründung von trasse.ch gemachten Erfahrungen sind positiv. Die EVU attestieren den Mitarbeitern von trasse.ch ein unparteiisches und kundenorientiertes Verhalten. Durch das intensive Bemühen, bei Bestellkonflikten allen betroffenen EVU Alternativvarianten aufzuzeigen, welche ihre Verkehrsabsichten weitestgehend berücksichtigen, trage trasse.ch zur Verkehrsverlagerung bei. Dank der erhöhten Transparenz im gesamten Trassenbestellprozess und den hohen Marktkenntnissen der Mitarbeitenden erhöhe trasse.ch die Planungssicherheit der EVU. Insbesondere wird auch das unkomplizierte und unbürokratische Verhalten von trasse.ch gelobt.

Die steigende Auslastung des Schienennetzes bildet die grösste Herausforderung. Die Konfliktbereinigung wird künftig für alle Beteiligten anspruchsvoller. Trassenkonflikte werden weiter zu-

nehmen und es wird schwieriger, gute Alternativen zu finden. Die Sicherstellung der Diskriminierungsfreiheit wird deshalb einen noch höheren Stellenwert erhalten.

Je knapper die Kapazität ist, desto wichtiger ist deren optimale Nutzung. trasse.ch setzt sich als Mitglied der Vereinigung der europäischen Eisenbahn-Infrastrukturbetreiber RailNetEurope (RNE) für die internationale Koordination des Trassenvergabeprozesses und der Trassenplanung ein. Die drei strategischen Leitmotive

- Neutralität: Diskriminierungsfreie Trassenzuteilung
- Qualität: Fristgerechte und klare Entscheide, kompetente Betreuung
- Effizienz: Kundenorientierte Prozesse

bilden den Rahmen für diesen kontinuierlichen Verbesserungsprozess.

Bern, 1. Oktober 2008

Facts and Figures

Rechtsform	Nicht gewinnorientierte Aktiengesellschaft
Eigentümer	zu je 25% SBB, BLS, schweizerische Südostbahn (SOB) und Verband öffentlicher Verkehr (VöV)
Gründungsdatum	11. Januar 2006
Beginn der Geschäftstätigkeit	1. April 2006
Verwaltungsrat	Prof. Dr. Ulrich Zimmerli (Präsident), Bruno Baumgartner, Leiter Zentrale Dienste SOB Walter Flühmann, Leiter Betrieb BLS Infrastruktur Markus Geyer, Leiter Grossprojekte SBB Infrastruktur Alexander Stüssi, Leiter Recht und Ressourcen VöV
Anzahl Mitarbeitende	11
Stellenprozenze	1'060
Betriebsaufwand, Jahr 2008	1,98 Mio. CHF
Anzahl Bahnen, die Trassen bestellen	29
Abdeckung des Normalspurnetzes	94%
Zugeteilte Trassen für Jahresfahrplan 2009	12'685
Bearbeitete Trassenkonflikte im Bestellprozess für den Jahresfahrplan 2009	127
Überprüfte Fahrplanstudien, Mitte 2007 – Ende 2008	14