

Gemäss E-Mail Verteiler

Bern, 24. Januar 2018

■ **RÜCKBLICK AUF DEN TRASSENVERGABE- UND ZUTEILUNGSPROZESS IM JAHRESFAHRPLAN 2018**

Sehr geehrte Damen und Herren

Im dritten Quartal 2017 haben wir gemeinsam mit Antragstellern von Trassen und Bestellern von Zusatzleistungen für den Jahresfahrplan 2018 eine Review des Trassenvergabe- und Zuteilungsprozesses durchgeführt. Ziele dieser Review sind das Erkennen von Schwachpunkten aufgrund sich verändernder Rahmenbedingungen sowie das Angehen von Optimierungspotenzialen. Hierzu werden die Trassenbesteller mittels eines Fragebogens gebeten, eine Einschätzung zu den einzelnen Prozessphasen im Vorjahresvergleich abzugeben sowie Bereiche mit Verbesserungsbedürfnissen und Optimierungsmöglichkeiten zu nennen. Diese werden in einem anschliessenden Dialoggespräch vertieft.

Die Mehrheit der angeschriebenen Unternehmungen machte von dieser Kommunikationsform Gebrauch und retournierte den ausgefüllten Fragebogen. Dadurch konnten wir ein aktualisiertes Bild über den Gesamtprozess gewinnen, welches in den individuell durchgeführten Kundengesprächen weiter geschärft werden konnte. Mit dem vorliegenden Schreiben möchten wir Sie über die Ergebnisse aus der Review und das weitere Vorgehen orientieren.

Insgesamt positives Resultat

Die Ausgangslage für den Jahresfahrplan 2018 präsentierte sich als schwierig und herausfordernd. Im Güterverkehr war der Bestell- und Zuteilungsprozess aufgrund der baustellenbedingten Kapazitätseinschränkungen insbesondere entlang der Nord-Süd-Achsen sowie verschiedenen Neuausschreibungen durch Operateure von grenzüberschreitenden Verkehren sehr anspruchsvoll. Im Personenverkehr stellten uns vor allem die Neuvergabe der Fernverkehrskonzession durch das BAV sowie Transportaufträge durch die Kantone für den Regionalverkehr vor grosse Herausforderungen. Trotz diesen Umständen mussten von 15'170 Trassenanträgen für den Jahresfahrplan 2018 keine Ablehnungen ausgesprochen werden. Dies war auch der Verdienst eines intensiven Konfliktbereinigungsprozesses, welcher die Beteiligten intensiv forderte.

Der Trassenbestell- und Zuteilungsprozess im Jahresfahrplan erfolgte erstmals auf Basis eines Netznutzungsplans (NNP). Die antragstellenden EVU, die Infrastrukturbetreiber und trasse.ch mussten hierbei Erfahrungen sammeln. Im Verlauf des Trassenvergabeprozesses zeigte sich, dass zu einzelnen Aspekten des NNP ein detaillierterer Regelungsbedarf besteht (z.B. zeitliche Definition der Begriffe HVZ, Randstunden oder detailliertere Beschreibung der Einschränkungen der Kapazität einer Verkehrsart zugunsten derjenigen einer anderen Verkehrsart). Die im Vorfeld von P-EVU geäußerten Bedenken, dass die im NNP nicht gesicherten Trassen für die Überführung von Rollmaterial für die produktiven Zugleistungen gegenüber dem bestellten Wunschfahrplan abweichend zugeteilt werden, blieben weitgehend unbestätigt. Hingegen erwiesen sich die Zuteilungen für beantragte Verstärkungs- und Zusatzzüge von/nach dem Tessin via GBT als anspruchsvoll, da die Kapazitäten für diese Verkehre im NNP nicht gesichert sind. Die Trassenplanung dieser Anträge erfolgte auf nicht nachgefragter Kapazität des Güterverkehrs. Zur definitiven Umsetzung ist eine Genehmigung des BAV notwendig. In einem Fall erteilte das BAV die entsprechende Bewilligung nur für einen Teil der beantragten Wochentage.

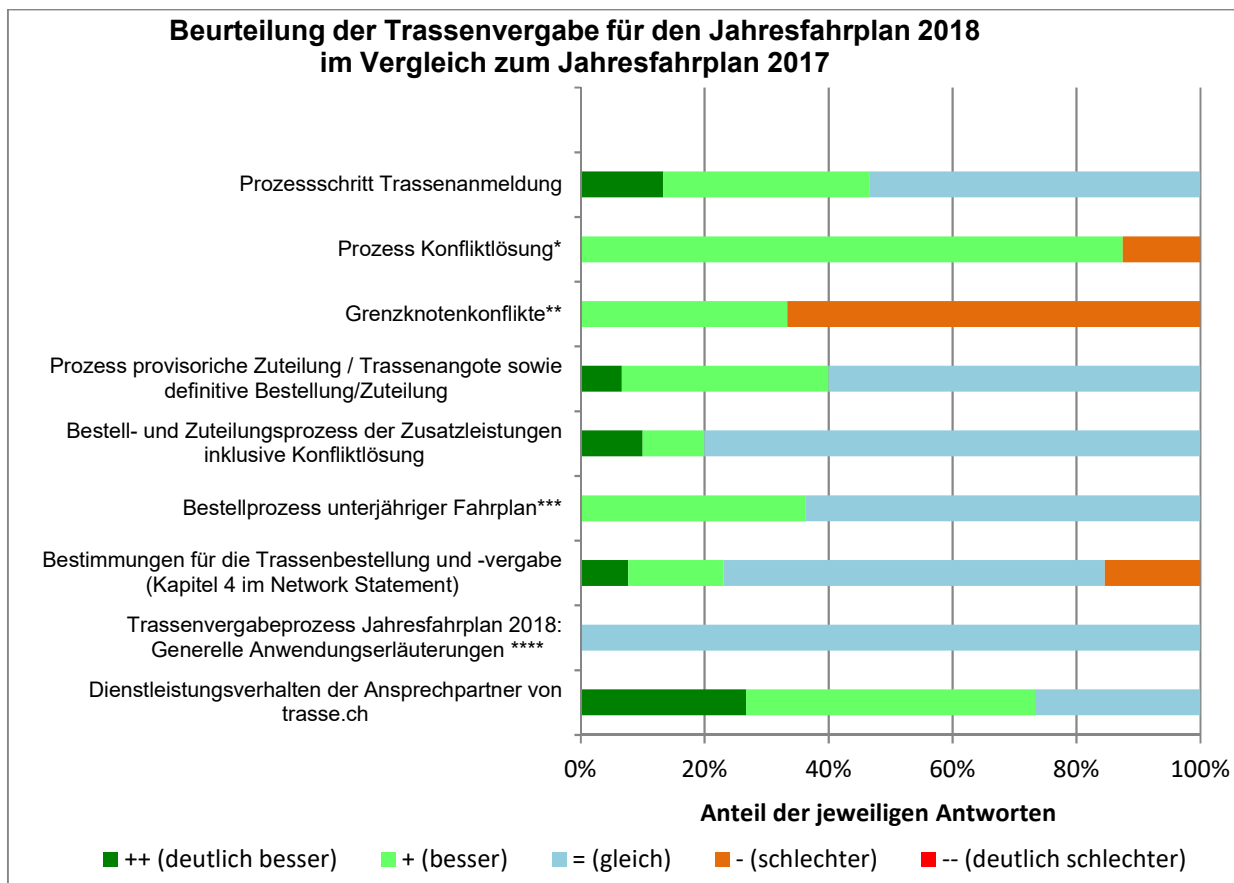
Das an sich gute Ergebnis führte insgesamt dazu, dass sich die Prozessbewertungen im Vorjahresvergleich grossmehrheitlich im Bereich „gleich gut“ oder „besser“ befinden. Die Rückmeldungen der Cargo-EVU sind kritischer als diejenigen der Personenverkehrs-EVU. Dies erklären wir uns damit, dass Anträge für Güterzüge durch das Wettbewerbsumfeld innerhalb der Güterverkehrsbranche eher in komplexere Konfliktkonstellationen involviert sind, oft zusätzlich noch Abstimmungen mit internationalen Partnern erfordern und die EVU im Konfliktlösungsprozess dadurch stärker gefordert sind. Im Trassenvergabeprozess für den Jahresfahrplan 2018 wurden die Planer der Grenzbahnhöfe von SBB Infrastruktur erstmals früher in den Konfliktlösungsprozess eingebunden, mit dem Ziel, die Standzeitenkonflikte in diesen Bahnhöfen früher zu erkennen und Lösungsansätze zu deren Bereinigung zu generieren. Die Güterverkehrsunternehmen erlangen Planungssicherheit nur dann, wenn sie Trassenzuteilungen inklusive gelöster Standzeitenkonflikte erhalten. Andererseits erfordert dieses Vorgehen auch seitens der EVU zusätzliche Planungen und Abklärungen mit ihren ausländischen Partnern. Dieser Mehraufwand in einer Phase ohnehin grosser Belastung war wohl mit ein Auslöser für kritische Rückmeldungen von zwei Cargo-EVU spezifisch zu diesem Prozessschritt.

Erfreulich war die Rückmeldung der an Zusatzleistungskonflikten beteiligten EVU des Güterverkehrs, wonach die Koordinierungssitzungen gut vorbereitet und effizient durchgeführt wurden. Hier durften wir feststellen, dass der geleistete Effort Früchte trug.

Auswertung der Fragebögen

Insgesamt wurden 24 Fragebögen versendet (11 an EVU des Personenverkehrs, 11 an EVU des Güterverkehrs und 2 an Dienste von SBB Infrastruktur). Die Rücklaufquote beträgt 66%. Vor allem im Güterverkehr tätige Unternehmen verzichteten trotz einem Erinnerungsmail zum Teil auf das Ausfüllen der zugestellten Unterlagen. Eine mögliche Erklärung dafür sehen wir darin, dass die für die Bearbeitung der Fragebögen und das Führen der Gespräche in Frage kommenden Personen mit den in den selben Zeitraum fallenden Planungstätigkeiten in Zusammenhang mit dem Unterbruch Rastatt stark absorbiert waren.

Nachstehend sind die Ergebnisse des Rücklaufs der Fragebögen aufgeführt.



- * Antragsteller, die an Konflikten beteiligt waren
- ** G-EVU mit grenzüberschreitendem Verkehr¹
- *** Besteller, die unterjährig Trassen bestellten
- **** nur G-EVU

Rückmeldungen aus den Dialoggesprächen

Die in den Fragebögen gemeldeten Vertiefungsthemen wurden anschliessend in individuellen Gesprächen mit den Antragstellern erörtert. Zu den kundenspezifischen Anliegen oder solchen mit hohem Detaillierungsgrad haben/werden die betreffenden EVU direkt Rückmeldungen erhalten.

Eine Zusammenstellung der wichtigsten besprochenen Themen finden Sie im Anhang.

¹ Zu diesem Prozessschritt sind lediglich von 3 Cargo-EVU Rückmeldungen eingegangen. Ein EVU hat den Prozessschritt gegenüber dem Vorjahr besser bewertet; zwei als schlechter.

Dank an die Teilnehmenden

Die erhaltenen Rückmeldungen helfen uns, den Trassenbestell- und Vergabeprozess noch besser auf die Bedürfnisse unserer Kunden auszurichten. Wir danken allen, die uns Inputs geliefert haben, sei es durch Rückmeldungen via Fragebogen, in den Dialoggesprächen oder auf anderen Kanälen.

Unser Umfeld verändert sich ständig. Deshalb ist auch die Gestaltung der Prozesse kaum jemals abgeschlossen. Vielmehr sind diese jedes Jahr von neuem auf Optimierungen zu überprüfen. Dies möchten wir mit der Unterstützung der am Trassenvergabeprozess beteiligten Personen im Sinne bestmöglicher Rahmenbedingungen für eine attraktive Bahn auch weiterhin tun. Wir werden uns daher erlauben, im Herbst 2018 erneut mit den Antragstellern in Kontakt zu treten und sie um ihre Rückmeldungen bitten.

Wir danken allen Beteiligten für ihre Mitarbeit und wünschen ihnen eine erfolgreiche und effiziente Planung für den Jahresfahrplan 2019.

Für Rückfragen steht Ihnen gerne zur Verfügung:

Patrik Zobrist, Trassenvergabe Jahresfahrplan
031 384 20 49 / p.zobrist@trasse.ch

Anhang

Schwerpunkte aus den Dialoggesprächen und wie wir damit umgehen

Gelb hinterlegt = betrifft mehrheitlich/ausschliesslich Güterverkehr

Ohne farbliche Hinterlegung = betrifft sowohl Güter- wie auch Personenverkehr

Thema	Kritikpunkt / Anregung	Unsere Einschätzung	Massnahmen / Vorgehen
Hotspots Abstellkapazitäten	Voraussehbare „Konfliktbrennpunkte“ im Bereich Abstellkapazitäten sollen vor dem ordentlichen Bestelltermin für Zusatzleistungen mit den möglichen involvierten Parteien besprochen werden. Ziel ist es, die Abstellbedürfnisse der einzelnen Parteien zu kennen und Lösungen zu generieren, so dass nach Möglichkeit bereits die Bestellungen in sich konfliktfrei erfolgen.	Die im Konfliktlösungsprozess für den Fahrplan 2018 gemachten Erfahrungen bestätigen diese Haltung der Kunden. Werden bereits im Vorfeld Engpässe festgestellt, welche zu grösseren/komplexeren Konfliktsituationen führen können, sind entsprechende Workshops mit den involvierten Parteien vor dem Bestelltermin für Zusatzleistungen sinnvoll. Dadurch kann ein Effizienzgewinn im Bestell- und Zuteilungsprozess erzielt werden.	Zusammen mit SBB Infrastruktur setzen wir uns zur Früherkennung von „Konfliktbrennpunkten“ ein. Gezielte Workshops sollen die Basis schaffen, dass die involvierten Parteien ihre Abstellbedürfnisse in sich konfliktfrei bestellen können.
Qualität der durch trasse.ch gemachten Überträge von PCS-Dossiers ins nationale Trassenbestelltool NeTS-AVIS	Ein EVU kritisierte, dass die von trasse.ch erstellten Daten-Überträge von PCS-Dossier nach NeTS-AVIS zum Teil in mangelhafter Qualität erfolgen würden (Angaben von Kompositionen, Formationen, Zuglängen, SMS-EVU, Unterwegsbahnhöfe).	Die mit diesen Übertragungen betrauten Mitarbeitenden von trasse.ch und SBB Infrastruktur führen diese Arbeiten mit der grösstmöglichen Sorgfalt aus. Bei Unklarheiten wird in der Regel das in der Schweiz produzierende EVU zur deren Klärung kontaktiert. Trotz der grossen Anzahl zu übertragender PCS-Dossiers in der knapp zur Verfügung stehenden Zeitspanne bleibt die korrekte Übertragung der Daten und die Minimierung der Fehler unsere Zielsetzung.	Sensibilisierung der mit der Übertragung beauftragten Mitarbeitenden. Ziel ist es, systematische Fehlerquellen zu identifizieren und Massnahmen zu deren Vermeidung bzw. Behebung zu generieren. Bei Unklarheiten der zu übertragenden Daten aus PCS ist das in der Schweiz produzierende EVU (noch enger als bisher) einzubeziehen.
Protokoll zur Konfliktbereinigung auf den Transitachsen	Wunsch mehrerer EVU: Von den Unternehmungen gemachte Rückmeldungen sollen im Protokoll festgehalten werden.	Die für die Konfliktlösung relevanten Angaben werden protokolliert. Es wird ein Beschluss- und kein Wortprotokoll erstellt. Wenn ein EVU explizit wünscht, gemachte Aussagen zu protokollieren, wird dem entsprochen.	Erfassung der entsprechenden geforderten EVU-seitigen Rückmeldungen. Zu Beginn der jeweiligen Koordinierungssitzungen sind die Teilnehmer darauf aufmerksam zu machen, auf explizit zu protokollierende Inputs hinzuweisen.

Thema	Kritikpunkt / Anregung	Unsere Einschätzung	Massnahmen / Vorgehen
Bearbeitung von Prüfaufträgen aus der Konfliktbereinigung	Anliegen mehrerer EVU: Die anlässlich der Konfliktlösungsverhandlungen ausgelösten Prüfaufträge sind durch SBB Infrastruktur zu bearbeiten und nicht mit der globalen Rückmeldung zurückzuweisen, dass entsprechende Prüfungen in anderen Fällen bereits (negativ) erfolgten.	trasse.ch sensibilisiert die betreffenden Stellen von SBB Infrastruktur. Anstelle von Pauschalrückmeldungen sind Prüfaufträge, die bereits früher erledigt wurden, zumindest dahingehend zu analysieren, ob die Einflussfaktoren/Rahmenbedingungen noch dieselben sind.	Prüfaufträge werden protokolliert, der Eingang der Ergebnisse wird überwacht und die Resultate werden plausibilisiert.
Empfängergerechte Sprachversionen für den Versand von durch trasse.ch erstellten Dokumenten	Wichtige Dokumente wie z.B. die Zuteilungsschreiben oder Vorgaben zum Bestell- und Zuteilungsprozess im Jahresfahrplan sollen in derjenigen Sprache verfasst werden, welche am Sitz der EVU gesprochen wird.	Das Begehren ist berechtigt und nachvollziehbar. trasse.ch wird diesem Anliegen bei wichtigen regulatorischen Dokumenten nach Möglichkeit entsprechen.	Erstellung der durch trasse.ch zuhanden ihrer Kunden verfassten, für die Trassenvergabe relevanten Dokumente nach Möglichkeit in der jeweiligen Sprache (d, i, f). Die Umsetzung erfolgt ab Januar 2018.
Messfahrten von SBB Infrastruktur, Messtechnik	Messfahrten sind im NNP nicht gesichert. Jedoch besteht der Auftrag, auf dem Schienennetz Inspektionsfahrten durchzuführen. Diese Fahrten können aufgrund des Fahrzeug- und Personaleinsatzes nur gemäss einem fixen Programm durchgeführt werden. Sind einzelne Trassen für Messfahrten in Trassenkonflikte involviert und erhalten diese zur Konfliktbereinigung eine alternative Fahrlage, so hat dies Einfluss auf das gesamte Inspektionsprogramm. Solche Änderungen bzw. Anpassungen sind sehr aufwändig und können zur Folge haben, dass das Messprogramm nicht wie vorgeschrieben abgearbeitet werden kann.	Das Messprogramm muss im Jahresfahrplan abgebildet/geplant werden, damit der Kunde eine Planungssicherheit für seine ihm zur Verfügung stehenden Ressourcen hat. Aus den Erfahrungen des Trassenvergabeprozesses im Fahrplan 2018 sind vor allem die beantragten Trassen auf den Transitachsen zentral.	Das Inspektionsprogramm mit den dafür notwendigen Messfahrten im Fahrplan 2019 liegt SBB Infrastruktur, Spezialverkehre vor. Die Bearbeitung erfolgt als Machbarkeitsprüfung, mit dem Ziel, im NNP gesicherte Trassen so geringfügig wie möglich zu beeinträchtigen.
Beschleunigung der Möglichkeit zur Nut-	Vorschlag EVU des Personenverkehrs: Beschleunigung des Prozes-	Das Anliegen der P-EVU ist nachvollziehbar. Andererseits kann trasse.ch erst nach	trasse.ch strebt eine mit dem BAV abgestimmte Terminkette für die Genehmigung dieser Züge an.

Thema	Kritikpunkt / Anregung	Unsere Einschätzung	Massnahmen / Vorgehen
zung nicht nachgefragter Güterverkehrsstrassen für regelmässige Angebote des Personenverkehrs	ses für die Nutzung nicht nachgefragter Trassen des Güterverkehrs für regelmässige Angebote des Personenverkehrs inklusive Bewilligungserteilung durch das BAV. Die EVU des Personenverkehrs sind auf kurze Bearbeitungszeiten angewiesen, damit der wirtschaftliche Einsatz der ihnen zur Verfügung stehenden Ressourcen sowie die Fahrplankommunikationen nicht behindert werden.	Abschluss der Konfliktkoordinierung schlüssig beurteilen, ob für den Güterverkehr gesicherte Kapazität frei bleibt oder nicht. Anzustreben ist eine verlässliche Terminkette, damit die Beteiligten sich darauf einstellen können.	
Potenzielle Trassenkonflikte P – G	Vorschlag EVU: Bekanntgabe von potenziellen Trassenkonflikten zwischen Trassen des Güter- und des Personenverkehrs, damit eine Lösungssuche bereits vor der ordentlichen Trassenbestellung erfolgen kann.	Diesen Punkt sieht trasse.ch in Zusammenhang mit der Planung von Intervallen, welche inskünftig aufgrund der regen Bautätigkeiten auf dem gesamten Schienennetz vermehrt auftreten werden.	Die Intervallstrategie von SBB Infrastruktur geht in die Richtung dieses Vorschlags. trasse.ch unterstützt die Früherkennung von Konflikten und das Generieren von Lösungen mit den beteiligten EVU.
Antragstermin für die ordentliche Trassenbestellung	Wunsch eines G-EVU: Der Antragstermin für die ordentliche Trassenbestellung jeweils am zweiten Montag im April ist zu früh, da zu diesem Zeitpunkt noch nicht alle für die betreffenden Verkehre relevanten Daten wie Verträge, Ausplanung von Baustellen, Feiertagsregelungen etc. vorliegen. Ideal wäre ein einheitlicher Bestelltermin für Grund- und Zusatzleistungen.	Die Terminkette wird durch das BAV unter Berücksichtigung der europäisch harmonisierten Vorgaben festgelegt. trasse.ch kann aber das Anliegen einiger Güterverkehrsunternehmen betreffend eines späteren Zeitpunkts für die ordentliche Trassenbestellung nachvollziehen. Eine bessere Ausgangslage bezüglich Bestellterminen sollte mit der Umsetzung des Projektes TTR (Redesign of international timetabling) erzielt werden.	Im Rahmen des europäischen Projekts zur Revision des Fahrplanprozesses (Redesign of international timetabling TTR) unter Federführung von RailNetEurop RNE und Forum Train Europe FTE ist vorgesehen, für stabile (vor allem Personenverkehr) und flexible Verkehre (hauptsächlich Güterverkehr) separate Prozesse einzuführen. Die Umsetzung wird nach heutigem Projektstand schrittweise bis 2024 angestrebt.