

Gemäss E-Mail-Empfänger

Bern, 29. Januar 2019

■ **REVIEW TRASSENVERGABEPROZESS ZUM JAHRESFAHRPLAN 2019:  
ERGEBNISBERICHT**

Sehr geehrte Damen und Herren

Im dritten Quartal 2018 haben wir gemeinsam mit Antragstellern von Trassen und Bestellern von Zusatzleistungen für den Jahresfahrplan 2019 eine Review des Trassenbestell- und Zuteilungsprozesses durchgeführt. Ziele dieser Review sind das Erkennen von Schwachpunkten aufgrund sich verändernder Rahmenbedingungen sowie das Angehen von Optimierungspotenzialen. Hierzu wurden die Trassenbesteller mittels eines Fragebogens gebeten, eine Einschätzung zu den einzelnen Prozessschritten im Vorjahresvergleich abzugeben sowie Bereiche mit Verbesserungsbedürfnissen und Optimierungsmöglichkeiten zu nennen. Diese wurden, sofern gewünscht, in einem anschliessenden Dialoggespräch vertieft.

Von den 31 angeschriebenen Unternehmungen machten 26 von dieser Feedbackmöglichkeit Gebrauch und retournierten den ausgefüllten Fragebogen. Dadurch konnten wir ein repräsentatives 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 der Review und das weitere Vorgehen orientieren.

**Insgesamt positives Resultat**

Der Bestell- und Zuteilungsprozess war erneut anspruchsvoll. Hauptgründe sind die baustellenbedingten Kapazitätseinschränkungen insbesondere auf den Nord-Süd-Achsen inklusive deren Zubringerstrecken, die Neuvergabe der Zuckerrübentransporte im Güterverkehr sowie die Koordinierung der beantragten, nicht im Netznutzungsplan gesicherten Trassen für Zusatzzüge im Nord-Süd-Verkehr via Gotthard Basistunnel und Leistungen während der Hauptverkehrszeit (Tessin und Freiamt).

Für den Jahresfahrplan 2019 wurden 16'792 Trassenanträge eingereicht. Nach einem intensiven Konfliktbereinigungsprozess, konnten 260 Konflikte einvernehmlich gelöst werden. Lediglich 16 Anträge mussten abgelehnt werden, wovon 9 Anträge des Güterverkehrs und 2 Anträge des Personenverkehrs. Zusätzlich mussten im Personenverkehr 5 Anträge an Einzeltagen abgelehnt werden. Im Bestell- und Zuteilungsprozess für Zusatzleistungen wurden 80 Bestellkonflikte bearbeitet, von denen 64 gelöst werden konnten. 16 Konflikte, welche ausschliesslich Zuckerrübenverkehre betreffen, werden Anfangs Februar nachkoordiniert.

Der nationale Güterverkehrsmarkt wird zunehmend auch für EVU attraktiv, welche bislang vor allem Bedarfsverkehre abwickelten oder vorwiegend im grenzüberschreitenden Verkehr tätig waren. Ihre Absicht, Neuverkehre zu akquirieren, führte im Binnenverkehr zu zwei Mehrfachbestellungen für gleiche Verkehre. In der Koordination wurden aber einvernehmliche Lösungen gefunden.

Mit der Vergabe der Zuckerrübentransporte an zwei neue EVU erhöhte sich die Anzahl Konflikte um Zusatzleistungen. Auf fast allen Verladebahnhöfen für Zuckerrüben, für welche die neuen EVU Anträge einreichten, produziert ein weiteres EVU unverändert auch den Einzelwagenladungsverkehr und/oder Ganzzüge. Die parallele Nutzung der Verladeanlagen forderte von den beteiligten EVU eine hohe Flexibilität und Kooperationsbereitschaft, aber auch umfangreiche Planungsarbeiten seitens SBB Infrastruktur, um die Konflikte zu lösen.

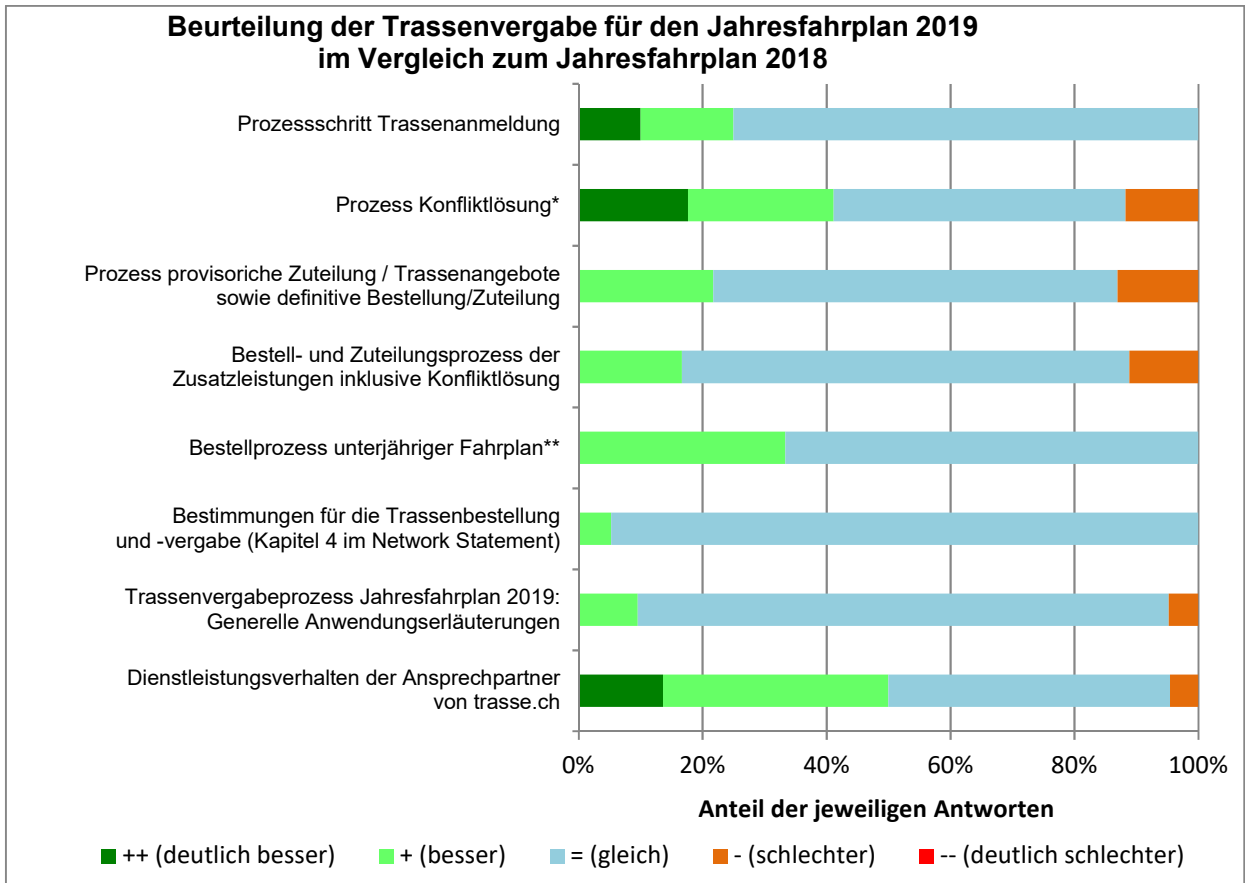
Das an sich gute Ergebnis zeigt, dass die Prozessschritte im Vorjahresvergleich mehrheitlich mit „gleich gut“ oder „besser“ bewertet wurden. Die Rückmeldungen der Cargo-EVU sind kritischer, als diejenigen der Personenverkehrs-EVU. Dies erklären wir uns damit, dass Anträge für Güterzüge durch das Wettbewerbsumfeld 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. Die verspätete Übermittlung der Trassenangebote durch DB Netz und RFI stellte für die Güterverkehrsunternehmen ein grosses Problem dar. Sie konnten ihre Planung nicht abschliessen und den Endkunden keine verlässlichen Daten geben. Insgesamt dürfen wir aber im Vergleich zum Vorjahr von den Cargo-EVU eine leicht bessere Bewertung verzeichnen.

Ein EVU des Personenverkehrs beurteilte den Ablauf des Trassenvergabeprozesses gegenüber dem Vorjahr als schlechter. Es bemängelt, dass die im nachgelagerten Bestellverfahren 2 (BV 2) eingereichten Trassenanträge erst nach Abschluss des BV 1 bearbeitet bzw. provisorisch zugeteilt wurden. Dies verursachte ihm Mehraufwände in der Planung, da die Umsysteme nicht mit aktuellen Daten gespeisen waren. Auch war es unzufrieden, dass in der Fahrplanplanung die nationalen Feiertage als normale Wochentage und nicht als Sonntage gelten.

### **Auswertung der Fragebögen**

Insgesamt wurden 31 Fragebögen versandt (12 an EVU des Personenverkehrs, 17 an EVU des Güterverkehrs und 2 an Dienste von SBB Infrastruktur). Die Rücklaufquote betrug 84%. Bei denjenigen Unternehmen, welche den Fragebogen nicht retournierten, handelt es sich um 5 EVU des Güterverkehrs, wovon 3 mit Geschäftssitz im Ausland.

Nachstehend sind die Beurteilungen der retournierten Fragebögen aufgeführt.



\* Antragsteller, die an Konflikten beteiligt waren

\*\* Besteller, die unterjährig Trassen bestellten

### 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 bzw. werden die betreffenden EVU direkt eine Rückmeldung erhalten.

Eine Zusammenstellung der wichtigsten besprochenen Themen finden Sie im Anhang.

### 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, im Sinne bestmöglicher Rahmenbedingungen für eine attraktive Bahn. Dies möchten wir mit der Unterstützung der am Trassenvergabeprozess beteiligten Personen auch weiterhin tun. Wir werden uns daher erlauben, im Herbst 2019 erneut mit den Antragstellern in Kontakt zu treten und Sie um ihre konstruktiv-kritischen Rückmeldungen bitten.

Wir danken allen Beteiligten für ihre Mitarbeit und wünschen Ihnen eine erfolgreiche und effiziente Planung für den Jahresfahrplan 2020.

Für Rückfragen steht Ihnen gerne zur Verfügung:

Patrik Zobrist, Trassenvergabe Jahresfahrplan  
079 252 03 49 / [p.zobrist@trasse.ch](mailto:p.zobrist@trasse.ch)

## Anhang

### Schwerpunkte aus den Dialoggesprächen und das diesbezügliche weitere Vorgehen

Hellblau hinterlegt = betrifft ausschliesslich Personenverkehr

Gelb hinterlegt = betrifft mehrheitlich/ausschliesslich Güterverkehr

Ohne farbliche Hinterlegung = betrifft sowohl Güter- wie auch Personenverkehr

Thema	Kritikpunkt / Anregung	Einschätzung trasse.ch	Massnahmen / Vorgehen
<b>Übertrag PCS nach NeTS-AVIS</b>	Die Angaben der Partner-EVU im Ausland fehlen teilweise oder sind in den Bestellpositionen von NeTS-AVIS nicht korrekt.	Die Problematik ist erkannt und beruht auf fehlerhaftem Datenimport über die automatische Schnittstelle.	Die Verifizierung mit den Fachdiensten für PCS- und NeTS-AVIS ist eingeleitet.
<b>Lokabstellplätze</b>	EVU sind mit den bestehenden Regelungen unzufrieden. EVU mit geringerem Verkehrsaufkommen bemängeln, dass die attraktiven Gleise denjenigen Unternehmen mit den grössten Verkehrsanteilen zugeteilt werden.	Die stetig steigende Anzahl verschiedener Loktypen, für welche separate Lokabstellplätze beantragt werden, erschwert die Konfliktbereinigung. Steigen die Bedürfnisse der EVU weiter an, werden Bietverfahren bei einem Fortbestehen der aktuellen Regelungen die logische Konsequenz sein.	Ausarbeitung von Priorisierungsansätzen im Rahmen einer Arbeitsgruppt trasse.ch/EVU/ISB.
<b>Konfliktlösung auf den Transitachsen Nord-Süd</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Einbezug der Strecken- und Knotenplaner, um Anfragen und Prüfungen der EVU schneller zu bearbeiten.</li> <li>b) EVU sollen die Verkehre, welche unter der Federführung eines Konzerns laufen, abgleichen, damit diese nicht auf dasselbe Trassenband gelegt werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Der Wunsch kann nachvollzogen werden. Ein Einbezug der Planer für Strecken und/oder Knoten ist aber nur dann sinnvoll, wenn alle am Prozess Beteiligten profitieren.</li> <li>b) Der Vorschlag ist sinnvoll, da mit einem solchen Vorgehen nicht unnötig Konflikte generiert werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Eine generelle Teilnahme von Strecken- und/oder Knotenplaner an den Konfliktlösungsverhandlungen ist gemäss SBB-I erstens aufgrund der Personalressourcen nicht möglich, zweitens auch nicht effizient, da die Knotenplaner nicht innerhalb von Minuten verbindliche Aussagen machen können. Werden im Vorfeld oder während der Konfliktbereinigung besonders herausfordernde Konfliktkonstellationen festgestellt, so kann der Einbezug von Planern geprüft werden.</li> <li>b) Sensibilisierung der EVU anlässlich der Vorbereitung auf den Jahresfahrplan.</li> </ul>
<b>Network Statement,</b>	Vorwurf an trasse.ch, dass Züge, wel-	Im Rahmen des NNP und dessen Aus-	trasse.ch muss bei der Prüfung belegter Trassen-

Thema	Kritikpunkt / Anregung	Einschätzung trasse.ch	Massnahmen / Vorgehen
<b>Kapitel 4, Umsetzung der Bestimmungen</b>	che mehrere Katalogtrassen auf Teilabschnitten belegen, mit Zügen, welche eine Katalogtrasse konsumieren gleichgestellt werden.	föhrungsbestimmungen bestehen klare Regelungen.	kataloge vermehrt ihre Aufmerksamkeit auf „(Binnen)-Trassenhüpfen“ legen und erkennen, wenn Anträge die eigene oder andere Verkehrsarten einschränken.
<b>Anpassung der Betriebswechsellpunkte mit Auswirkungen auf die Lokabstellplätze</b>	Betriebswechsellpunkte für Personal- und Traktionswechsel, sowie Stärken/Schwächen der Traktion auf den Nord-Süd-Achsen: Die Prüfung der Machbarkeit auf anderen Bahnhöfen kann bei positivem Prüfergebnis eine Änderung des Bestellverhaltens der EVU für Lokabstellplätze auslösen. Als mögliche Beispiele am Gotthard können Arth-Goldau, Brunnen und Schwyz, am Lötschberg Frutigen genannt werden.	Guter Ansatz, der verfolgt werden muss. Gemäss Erfahrungen könnten auch EVU mit grösseren Verkehrsanteilen bei der Bestellung ihrer Lokabstellplätze auf Alternativbahnhöfe ausweichen.	Die im Trassenkatalog angebotenen Betriebswechsellpunkte bleiben unverändert. Es bleibt den EVU jedoch frei, andere Betriebswechsellpunkte zu beantragen. Diese werden von SBB Infrastruktur fallweise geprüft. Die EVU werden anlässlich der Vorbereitung auf den Jahresfahrplan entsprechend informiert.
<b>Nutzung von Freiverladeanlagen</b>	Freiverladeanlagen müssen allen EVU für die Abwicklung ihrer Verkehre zugänglich sein. In Freiverladen dürfen keine Wagen abgestellt werden, wenn dadurch Güterumschlag eingeschränkt oder gar verhindert wird.	Forderung ist nachvollziehbar.	trasse.ch prüft die Aufnahme einer entsprechenden Regelung im Network Statement.
<b>Bestell- und Zuteilungsprozess für Zusatzleistungen</b>	Es bestehen Unklarheiten, was als Zusatzleistungen gilt und wie diese bestellt werden müssen.	Offenbar bestehen auf Bestellerseite Unklarheiten bezüglich der geltenden Regelungen. Diese sind durch Erläuterungen zu beseitigen.	Anlässlich der Vorbereitungsgespräche mit den EVU für den Jahresfahrplan 2020 wird das Thema vertieft bearbeitet, in Kooperation mit SBB Infrastruktur. Dabei werden konkrete Fallbeispiele präsentiert.
<b>Review Fahrplanprozess mit EVU</b>	Der versendete Fragebogen soll ausschliesslich die Beurteilungsmöglichkeiten gut oder schlecht haben (statt besser oder schlechter); der Bezug zum Vorjahr sei wenig relevant.	Für die Weiterentwicklung der Prozesslandschaft ist aus Sicht trasse.ch ein Bezug zu Vorjahren hilfreich.	Der Prozess erfährt keine Änderung.
<b>Wegfall des Termins für die provisorische</b>	Für die weiteren Planungsarbeiten ist es unbedingt erforderlich, dass konflikt-	Das BAV sieht die provisorische Zuteilung für nationale Verkehre in ihrem	Wegfall der provisorischen Zuteilung „national“ ab Fahrplan 2020:

Thema	Kritikpunkt / Anregung	Einschätzung trasse.ch	Massnahmen / Vorgehen
<b>Trassenzuteilung im nationalen Verkehr ab Fahrplan 2020</b>	freie nationale Trassen bis spätestens am 01.06.19 provisorisch zugeteilt werden.	Schreiben „Termine und Fristen für das Fahrplan- und Bestellverfahren zur Fahrplanperiode 2020/2021“ vom 14.09.2018 nicht mehr vor. trasse.ch wird dennoch ein Vorgehen erarbeiten, mit dem die EVU-Bedürfnisse bestmöglich abgedeckt werden können.	trasse.ch sieht vor, bei konfliktfreien Bestellpositionen von nationalen Zügen im Bestellsystem NeTS-AVIS weiterhin den Status ab Ende Mai zeitnah und laufend auf „provisorisch zugeteilt“ zu setzen und zu übermitteln. trasse.ch schätzt die Situation nach Rücksprache mit SBB-I so ein, dass diese Arbeiten für konfliktfreie Trassen bis zum 05. Juni 2019 abgeschlossen sind. Die EVU können die erhaltenen Angebote danach laufend prüfen und weiterbearbeiten. Die <i>formelle</i> provisorische Zuteilung sowohl für nationale wie auch für grenzüberschreitende Verkehre mit Schreiben von trasse.ch an die EVU erfolgt Anfang Juli 2019. In der Phase vor der Zustellung des formellen Zuteilungsschreibens behält sich trasse.ch vor, in Ausnahmefällen Bestellpositionen von den EVU für eine Nachbearbeitung (Konfliktlösung oder Fehler) zurückzufordern.
<b>Kommunikation der für den Bestell- und Zuteilungsprozess im Jahresfahrplan relevanten Daten</b>	Für alle für die EVU relevanten Termine im Jahresfahrplanprozess inklusive Konfliktlösungen soll trasse.ch eine Übersicht erstellen und diese kommunizieren (z.B. auf der Homepage).	Diesem Wunsch kann entsprochen werden.	Die für den Jahresfahrplan 2020 vom BAV kommunizierten relevanten Daten sind auf der Homepage von trasse.ch aufgeschaltet. Zusätzlich wurde den EVU eine Zusammenstellung mit den Daten für den Bestell- und Zuteilungsprozess im Jahresfahrplan 2020 inklusive Koordinierungssitzungen zugesendet.
<b>Konfliktbereinigung Zusatzleistungen</b>	Teilnahme der Knotenplaner an den Koordinierungsverhandlungen konflikt-behafteter Bahnhöfe.	Sinnvolle, nachvollziehbare Forderung. Konzepte und/oder Machbarkeiten können damit gleich vor Ort geklärt werden.	Teilnahme der Knotenplaner wurde angefordert und von SBB Infrastruktur zugesichert.
<b>Provisorische Zuteilung im grenzüberschreitenden Verkehr</b>	Die provisorische Trassenzuteilung im grenzüberschreitenden Personenverkehr vor dem 1. Juli 2019 wäre wünschenswert, damit die Planung vorangetrieben und der Abgleich mit DB-Netz	Dem Wunsch wird nach Möglichkeit entsprochen.	Die entsprechenden konfliktfreien Bestellpositionen treffen ab Ende Mai 2019 bei trasse.ch ein. Einer laufenden provisorischen Zuteilung im Bestellsystem NeTS-AVIS kann entsprochen werden. Die formelle Zuteilung erfolgt am 01.07.19 per Brief.

Thema	Kritikpunkt / Anregung	Einschätzung trasse.ch	Massnahmen / Vorgehen
	gemacht werden können.		Jedoch behält sich trasse.ch vor, vor dem 01.07.19 provisorisch zugeteilte Bestellpositionen zurückzufordern, um Fehler zu beheben bzw. Anpassungen aus Konfliktlösungen einzufügen.
<b>Vorbereitung der EVU auf den Trassenvergabe- und Zuteilungsprozess</b>	G-EVU, welche auf den Nord-Süd-Achsen produzieren, wünschen sich die Vorbereitung im Plenum, damit alle Unternehmungen die gleichen Informationen erhalten.	Diesem Wunsch kann für den JFP 2020 entsprochen werden. Auch die Vorbereitung bei den P-EVU soll im Plenum erfolgen, was bei den Unternehmungen grösstenteils auf Zustimmung stösst. Dabei sind die Inhalte/Themen zu überprüfen. Die Interessen der EVU fokussieren sich auf: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kommunikation grösserer Baustellen in Ergänzung zu den zentralen Steuerungsmeetings SBB I,</li> <li>▪ Änderungen im Leistungskatalog gegenüber dem Vorjahr,</li> <li>▪ Änderungen im Trassenvergabe- und Zuteilungsprozess gegenüber dem Vorjahr,</li> <li>▪ Vertiefung des Bestellverfahrens für Zusatzleistungen,</li> <li>▪ Fragen zum Trassenbestelltool NeTS-AVIS,</li> <li>▪ G-EVU: Präsentation der ausgestalteten Trassenkataloge inklusive Spezialitäten und Bestellvorgaben.</li> </ul> Diese Vorbereitungsgespräche ersetzen nicht die bilateralen Einzelgespräche vor Beginn der Konfliktbereinigung. Letztere werden bei Bedarf wie bis anhin vertraulich mit den beteiligten	Überarbeitung des Vorbereitungsprozesses für den Jahresfahrplan bei den Kunden. Sinnvoll erscheinen Workshops im Plenum für G und P getrennt nach Regionen und Sprache. Dabei sollen die Interessen der Unternehmungen des Personen- und Güterverkehrs im Fokus stehen. SBB Infrastruktur und Fachbus NeTS sind in die Umgestaltung involviert.



Thema	Kritikpunkt / Anregung	Einschätzung trasse.ch	Massnahmen / Vorgehen
<p><b>Bearbeitung der Bestellungen im nachgelagerten Bestellverfahren 2</b></p>	<p>Die im nachgelagerten Bestellverfahren 2 (BV2) eingereichten Trassenanträge sollen umgehend bearbeitet werden, damit die Umsysteme die für die Planung notwendigen Daten erhalten.</p>	<p>Antragstellern, SBB Infrastruktur und trasse.ch geführt.</p> <p>trasse.ch versteht das Anliegen, ist aber zur Einhaltung der rechtlichen Vorgaben verpflichtet.</p>	<p>Ein Meeting fand am 10.10.18 mit Beteiligung von SBB Personenverkehr, SBB Infrastruktur und trasse.ch statt. Folgende Beschlüsse wurden getroffen und festgehalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die EVU stellen ihre Anträge mit Vorteil bereits exakt den Bedürfnissen entsprechend im BV1.</li> <li>▪ Die formelle Zuteilung für BV2-Dossiers (sowohl provisorisch wie auch definitiv) kann nicht vor den BV1-Anträgen erfolgen, sondern frühestens, wenn die Konfliktlösung für die BV1-Anträge abgeschlossen ist. Die Konfliktlösung der BV1-Anträge (inklusive der Standzeitenkonflikte der grenzüberschreitenden Güterzüge in den Grenzbahnhöfen) ist spätestens zum Termin der definitiven Trassenzuteilung abgeschlossen; im Idealfall früher.</li> <li>▪ Allerdings können die EVU die Ergebnisse der Trassenplanung bereits vorher abrufen (mittels Einsicht in die Bestelldossiers in NeTS-AVIS). Sobald der Planer bei SBB-I die Trasse eingelegt hat, ist sie im System ersichtlich. Das EVU kann darauf aufbauend weiterarbeiten.</li> <li>▪ Die <i>Stornierung</i> eines BV2 Dossiers ist für das EVU jederzeit möglich.</li> </ul> <p>Die <i>Anpassung</i> einer BV-2 Bestellung kann mittels Ab- und Neubestellung erfolgen oder als Änderung. Stornierungen und Neubestellungen sind jederzeit möglich. Als <i>Änderung</i> eines Antrags sind Anpassungen zulässig, welche die Trassierung nicht tangieren (z.B. Reduktion Anzahl Ver-</p>

Thema	Kritikpunkt / Anregung	Einschätzung trasse.ch	Massnahmen / Vorgehen
			kehrstage, verkürzter Laufweg, veränderter Rollmaterialeinsatz ohne Einfluss auf die Trassierung). Für solche Änderungen ist es notwendig, dass die entsprechende Bestellposition zum EVU gelangt.