

Gemäss E-Mail-Empfänger

Bern, im Januar 2020

■ **KUNDENDIALOG ZUM TRASSENVERGABEPROZESS FÜR DEN JAHRESFAHRPLAN 2020:
ERGEBNISBERICHT**

Sehr geehrte Damen und Herren

In der Zeitspanne von September bis November 2019 haben wir gemeinsam mit Antragstellern von Trassen und Bestellern von Zusatzleistungen für den Jahresfahrplan 2020 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 34 angeschriebenen Unternehmungen machten 29 von dieser Feedbackmöglichkeit Gebrauch und retournierten den ausgefüllten Fragebogen oder gaben ein schriftliches Feedback ab. 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 nach intensiver Konfliktlösungsphase

Der Bestell- und Zuteilungsprozess war analog den Vorjahren anspruchsvoll. Hauptgründe sind die baustellenbedingten Kapazitätseinschränkungen insbesondere auf den Nord-Süd-Achsen inklusive deren Zubringerstrecken, die Koordinierung der beantragten, nicht im Netznutzungsplan gesicherten Trassen für Zusatzzüge im Nord-Süd-Verkehr via Gotthard Basistunnel sowie Leistungen des Personenverkehrs während und ausserhalb der Hauptverkehrszeit (Tessin, Aargau und Westschweiz).

Für den Jahresfahrplan 2020 wurden termingerecht 16'431 Trassenanträge eingereicht. Aus der Verarbeitung der Anträge resultierten 424 Trassenkonflikte. In 6 Fällen mit ausschliesslicher Beteiligung von Unternehmungen des Güterverkehrs leitete trasse.ch Bietverfahren ein. Diese konnten aber nach gefundenen und akzeptierten Alternativen sistiert werden. Nach einem lösungsorientierten Konfliktbereinigungsprozess mussten lediglich bei 13 Anträgen (8 P und 5 G) Einzeltage abgelehnt werden. Im Bestell- und Zuteilungsprozess für

Zusatzleistungen wurden 50 Bestellkonflikte bearbeitet, von denen 46 gelöst werden konnten. 4 Konflikte, welche ausschliesslich Zuckerrübenverkehre im Herbst 2020 betreffen, werden Anfangs Februar nachkoordiniert.

Die Produktionsdurchführung der Zuckerrübentransporte durch zwei EVU hat sich eingespielt. Da Grund- und Zusatzleistungen ausschliesslich durch ein einziges Unternehmen im Jahresfahrplan bestellt wurden, reduzierte sich die Anzahl der zu koordinierenden Konflikte deutlich.

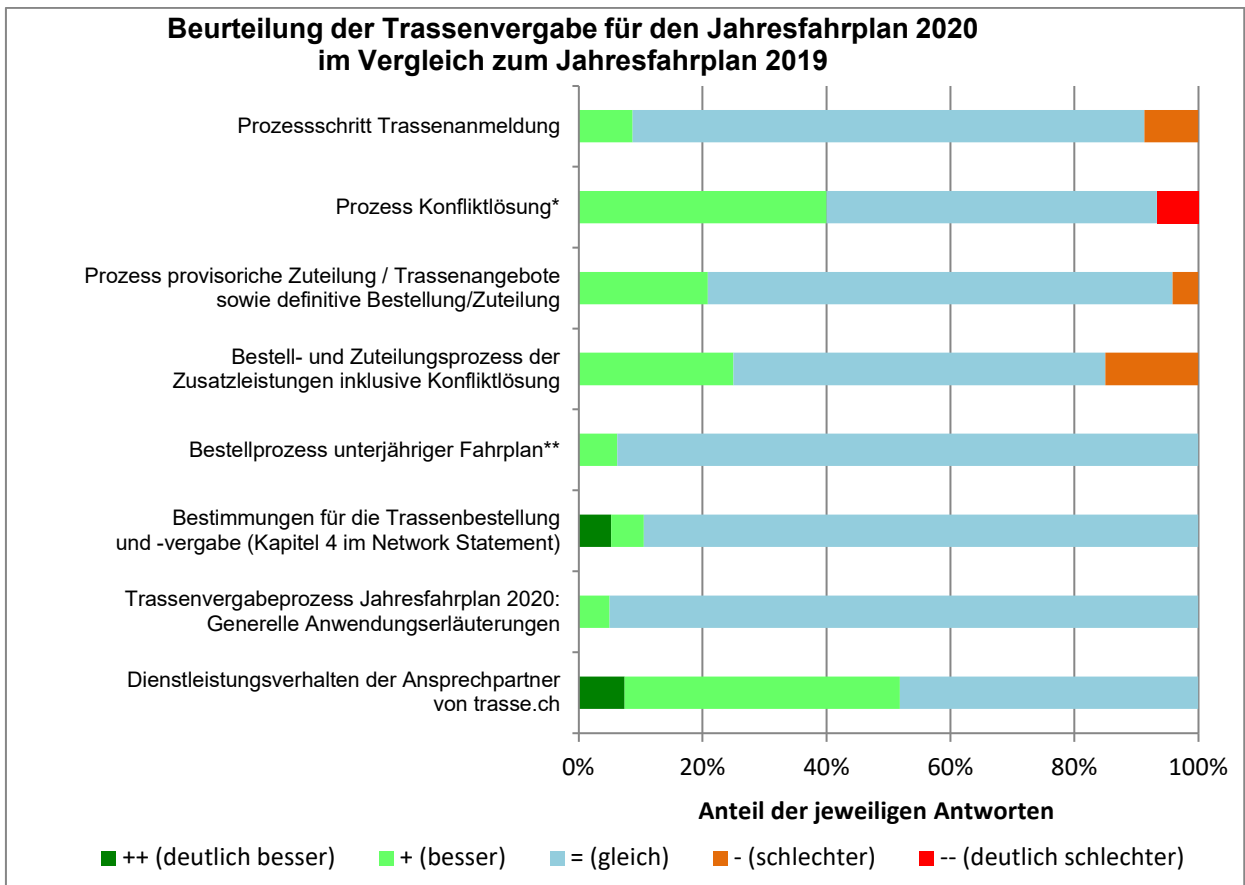
Die Bewertungen bestätigen das an sich gute Ergebnis. Die Prozessschritte wurden im Vorjahresvergleich mehrheitlich mit „gleich gut“ oder „besser“ bewertet. Die Rückmeldungen der Cargo-EVU sind generell kritischer, als diejenigen der Personenverkehrs-EVU. Dies erklären wir uns damit, dass Anträge für Güterzüge durch das Wettbewerbsumfeld innerhalb der Güterverkehrsbranche eher in komplexere Konfliktkonstellationen involviert sind, oft zusätzlich noch Abstimmungen mit internationalen Partnern erfordern und die Cargo-EVU im Konfliktlösungsprozess dadurch stärker gefordert sind. Die verspätete Übermittlung der Trassenangebote durch RFI stellte für die Güterverkehrsunternehmen ein grosses Problem dar. Sie konnten ihre Planung nicht abschliessen und den Endkunden keine verlässlichen Daten geben. Insgesamt durften wir aber im Vergleich zum Vorjahr auch von den Cargo-EVU eine bessere Bewertung entgegennehmen.

Ein EVU des Personenverkehrs bemängelte die für seine Bedürfnisse zu späte Bereitstellung der Bestellhilfen (Plandaten) im Trassenbestelltool NeTS-AVIS. Die Daten müssen aus Sicht dieses EVU spätestens am 01. Februar bereitstehen und sämtliche zugeteilte Trassen des Vorjahres umfassen. Dadurch kann das Unternehmen eine belastbare Umlaufplanung des zur Verfügung stehenden Rollmaterials erstellen, damit die Trassen mit den korrekten Fahrzeugangaben beantragt werden können.

Auswertung der Fragebögen

Insgesamt wurden 34 Fragebögen versandt (14 an EVU des Personenverkehrs, 18 an Unternehmungen des Güterverkehrs und 2 an Dienste von SBB Infrastruktur). Die Rücklaufquote betrug 86%. Bei denjenigen Unternehmen, welche den Fragebogen nicht retournierten, handelt es sich um 4 Unternehmungen des Güterverkehrs, wovon 2 mit Geschäftssitz im Ausland sowie 1 EVU des Personenverkehrs.

Nachstehend sind die Beurteilungen der retournierten Fragebögen aufgeführt.



* Antragsteller, die an Konflikten beteiligt waren

** Besteller, die unterjährig Trassen bestellten

Kommentar zu den Bemerkungen

Mehrheitlich entsprechen die Beurteilungen den Werten des Vorjahres.

Ein EVU des Güterverkehrs bewertete den Prozessschritt der Konfliktlösung als deutlich schlechter, da die Anträge für Neuverkehre dieses Unternehmens vor allem in der Viertelsperre keine Priorität genossen. Als Folge davon konnte das EVU seinem Endkunden keine ganzjährig durchgehenden Angebote machen, was bei beiden Parteien grosse Unzufriedenheit auslöste.

Die Prozessschritte der Trassenanmeldung, Unterbreitung der Angebote sowie der Zusatzleistungen wurden von wenigen Unternehmungen sowohl des Personen- als auch des Güterverkehrs als schlechter bewertet. Als Gründe hierfür sind:

- Die aus Kundensicht zu späte Bereitstellung der Bestellhilfen im Trassenbestelltool NeTS-AVIS;
- nicht ausreichende Kapazität auf der Lötschberg-Simplon-Achse aufgrund verschiedener Bauphasen und die aus Kundenoptik verspätete Überlasteterklärung der Strecke Brig – Iselle mit anschliessend definierten Massnahmen aus der Kapazitätsanalyse;
- Bestellungen für Neuverkehre auf der Transitachse Lötschberg/Simplon konnten nicht gemäss Kundenwunsch umgesetzt werden;

- aufwändiges und kompliziertes Bestell- und Zuteilungsverfahren für Zusatzleistungen unter Anwendung eines nicht mehr zeitgemässen Bestelltools.

Mit Freude nehmen wir zur Kenntnis, dass unser Engagement für gute Lösungen bei unseren Kunden sich positiv auf die Bewertung des Dienstleistungsverhaltens auswirkt.

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 nie vollständig abgeschlossen. Vielmehr sind diese jedes Jahr von neuem auf Optimierungen zu überprüfen, im Sinne bestmöglicher Rahmenbedingungen für eine leistungsfähige und attraktive Bahn. Dies möchten wir mit der Unterstützung der am Trassenvergabeprozess beteiligten Personen auch weiterhin tun. Wir werden uns daher erlauben, im Herbst 2020 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 2021.

Für Rückfragen steht Ihnen gerne zur Verfügung:

Patrik Zobrist, Trassenvergabe Jahresfahrplan
+41 79 252 03 49 / 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
SMS-EVU	Unklarheit, welches EVU im Ereignisfall kontaktiert wird (Besteller gemäss Debitorencode in der Trassenbestellung oder das im Feld „SMS-EVU“ genannte Unternehmen).	Klärung durch SBB Infrastruktur notwendig bis Ende Januar 2020, damit bei den Vorbereitungsgesprächen zum Fahrplan 2021 den EVU der diesbezügliche gültige Prozess kommuniziert werden kann.	Gemäss dem aktuell gültigen Prozess kontaktiert die Netzleitung im Ereignisfall dasjenige EVU, welches im Feld „SMS-EVU“ des Trassenantrages erfasst ist. Anlässlich der Vorbereitungsmeetings für den Jahresfahrplan 2021 wird dieses Thema durch trasse.ch ausführlich bearbeitet.
Überlasteterklärung Brig – Iselle	Die Strecke wurde während der Viertelsperre erst zwei Monate vor dem Trassenantragstermin aufgrund der Unpaarigkeit der SIM-Trassen Nord-Süd und Süd-Nord für überlastet erklärt.	Das Konzept für die Einschränkung der Viertelsperre Simplon wurde im Vorjahr anlässlich des „Steuerungsmeetings Kapazitätsmanagement“ durch SBB Infrastruktur aufgezeigt und durch die Cargo-EVU genehmigt. Die Anzahl SIM-Trassen Nord-Süd war gemäss diesem Konzept korrekt im Katalog abgebildet. In der Richtung Süd-Nord stand gegenüber dem Grundkonzept eine höhere Anzahl zur Verfügung, da im Linksverkehr das richtige Gleis das Verkehren von Zügen mit SIM-Profil zulässt.	Das Thema des Einbezugs der EVU und der Früherkennung von Engpässen wurde im Verlauf des Jahres in mehreren Gremien und Arbeitsgruppen thematisiert. Die EVU haben die Möglichkeit, im Rahmen des monatlich stattfindenden Steuerungsmeetings Kapazitätsmanagement, welches zu diesem Zweck geschaffen wurde, ihren Einfluss auf die Ausgestaltung von Kapazitätseinschränkungen geltend zu machen. Im Herbst 2019 war diesbezüglich eine stärkere Begleitung durch die Cargo-EVU erkennbar, welche aber noch deutlich intensiviert werden darf. Anlässlich des runden Tisches vom 18.11.2019 wurde die Baustellensituation auf den Transitachsen für den Jahresfahrplan 2021 sowie die Gestaltung der Trassenkataloge den Vertretern der Branche Güterverkehr vorgestellt. Grundsätzlich soll in den Steuerungsmeetings Kapazitätsmanagement die zur Verfügung stehende Kapazität definiert werden. Der Bestell-

Thema	Kritikpunkt / Anregung	Einschätzung trasse.ch	Massnahmen / Vorgehen
			und Zuteilungsprozess zielt anschliessend darauf ab, die Netznutzungswünsche innerhalb dieser zur Verfügung stehenden Kapazität bestmöglich zu koordinieren.
Kapazitätsanalyse aus Überlasteterklärung Brig – Iselle	<p>Der Entwurf der Kapazitätsanalyse ist erst am 15.03.2019 eingetroffen. Dieser Vorlauf sei zu knapp, um im Rahmen der gegebenen Frist für die Trassenbestellung noch Anpassungen vornehmen zu können. Die in der Kapazitätsanalyse aufgeführten Massnahmen seien nicht mit quantitativen Aussagen belegt gewesen. Zudem habe keine ganzheitliche Bewertung der Auswirkung der vorgeschlagenen Massnahmen stattgefunden. Die meisten Massnahmen befanden sich bei Versand der Kapazitätsanalyse ohnehin im Ideenstadium, die wenigsten seien tatsächlich realisiert worden.</p> <p>Im Hinblick auf die Kapazität sei eine rein rechnerische Betrachtung durchgeführt worden, welche die Anforderungen des Marktes (Kundenanforderungen, Terminalzeitfenster, Paarigkeit im Intermodalsegment) bzw. Streckensperrungen in Italien (IPO, Profilerweiterung Galleria Vergiate) zu wenig berücksichtigt habe.</p>	<p>Die Kapazität während der Einschränkung war den EVU bekannt (s. vorhergehendes Thema). Die Unpaarigkeit des SIM-Trassenangebots wurde auch für trasse.ch erst nach Eingang der Trassenkataloge ersichtlich.</p> <p>Für die Erarbeitung der Kapazitätsanalyse stehen trasse.ch 3 Monate zur Verfügung. Aufgrund der Dringlichkeit wurde diese Frist deutlich unterschritten. Die in der Kapazitätsanalyse definierten Massnahmen standen den Antragstellern im März zur Verfügung. Seitens EVU gingen auch auf Nachfrage keine weiteren Massnahmenvorschläge ein, welche auf Machbarkeit und Wirksamkeit hin hätten überprüft werden können.</p> <p>Die zusätzlichen Auswirkungen durch die Sperre des Vergiate-Tunnels (RFI) waren bekannt und wurden in die Überlegungen einbezogen. Die Berücksichtigung von Kundenanforderungen bzw. Terminalslots liegen in der Verantwortung der Antragsteller und haben keinen Einfluss auf den Zuteilungsprozess.</p>	<p>Wesentlich erscheint uns die Früherkennung von Kapazitätsengpässen, bei welcher auch die EVU in der Pflicht stehen (zu diesem Zweck führt SBB Infrastruktur monatliche Meetings „Steuerungsmeetings Kapazitätsmanagement“ vor; siehe vorhergehender Punkt).</p> <p>Für den Jahresfahrplan 2021 wurde an den Meetings im Herbst die Baustellensituation auf den Nord-Süd-Achsen aufgezeigt.</p> <p>Anlässlich des runden Tisches vom 18.11.2019 wurde darauf basierend die Gestaltung der Trassenkataloge den Vertretern der Branche Güterverkehr vorgestellt.</p> <p>Die EVU haben die Möglichkeit, sich im Rahmen der Steuerungsmeetings Kapazitätsmanagement (Lead SBB Infrastruktur) zu vorgestellten Kapazitätseinschränkungen einzubringen. Die Einflussmöglichkeiten sind dabei ungleich höher, als im laufenden Trassenvergabeprozess.</p> <p>Eine entsprechende Stellungnahme durch trasse.ch erfolgt zu Händen der beteiligten Antragsteller.</p>

Thema	Kritikpunkt / Anregung	Einschätzung trasse.ch	Massnahmen / Vorgehen
Frühzeitige Erstellung von Kapazitätsanalysen aus Überlasteterklärung	Frühere Überlasteterklärung einer Strecke. Dadurch kann auch früher mit der fundierten Bearbeitung der Kapazitätsanalyse begonnen werden, sodass die daraus resultierenden Massnahmen in die Trassenbestellung der Unternehmungen einfließen können.	Der Rechtsrahmen sieht eine Überlasteterklärung vor, wenn Anträge aufgrund fehlender Kapazität nicht zugebilligt werden können. Es besteht die Möglichkeit einer <i>vorgezogenen</i> Überlasteterklärung, wenn die Kapazität <i>absehbar</i> nicht ausreicht, um die prognostizierten Netznutzungswünsche erfüllen zu können. Zum frühzeitigen Erkennen solcher Engpässe sind die ISB und wir im Rahmen der Steuerungsmeetings Kapazitätsmanagement (wo alle grössten Kapazitätseinschränkungen vorgestellt und mit den EVU abgestimmt werden) auf Unterstützung der EVU angewiesen. Nur sie kennen die detaillierten Einzelbedürfnisse für die Realisierung ihrer Konzepte.	Im Oktober des Vorjahres wird mit der Bearbeitung/Erstellung der Trassenkataloge der Transitachsen für nachfolgenden Jahresfahrplan begonnen (Beispiel: im Oktober 2020 beginnt die Erarbeitung der Kataloge 2022). Die EVU sind gefordert, im Steuerungsmeeting Kapazitätsmanagement zu intervenieren, wenn sie davon ausgehen, dass für ihre Verkehrsart nicht ausreichend Kapazität zur Verfügung steht.
Nicht harmonisierte Angebote für grenzüberschreitende Trassen von/nach Waldshut und Konstanz	Die Angebote müssen zwischen den beteiligten ISB abgestimmt sein. Es dürfte nicht sein, dass ein EVU die entsprechenden Koordinierungen initiieren müsste.	Gemäss den gültigen Anschlussverträgen ist SBB Infrastruktur für die Trassierung von/nach Konstanz und Waldshut verantwortlich. Die beteiligten ISB (SBB-Infrastruktur und DB-Netz) stimmen jedoch die Fahrpläne gegenseitig ab.	Die für die Erstellung der Angebote zuständige SBB Infrastruktur hat bestätigt, alles unternommen zu haben, um die Grenzabsprachen mit der zuständigen Ansprechperson bei DB-Netz durchzuführen. Leider blieben die Versuche im 2019 längere Zeit erfolglos. Auf Intervention von SBB Infrastruktur hat DB-Netz zugesichert, in Zukunft die notwendigen Absprachen termingerecht durchzuführen.
Transparentes Aufzeigen von Prüfaufträgen bei Trassenkonflikten	Bei ausgewiesenen Konflikten sollen die formulierten Prüfaufträge allen beteiligten Konfliktparteien gezeigt werden.	Diesem Anliegen kann entsprochen werden.	Ab Fahrplan 2021 haben alle an Konflikten beteiligten Parteien zeitgleich dieselben Informationen.

Thema	Kritikpunkt / Anregung	Einschätzung trasse.ch	Massnahmen / Vorgehen
Bestelltool Zusatzleistungen	<p>a) Ersatz der bestehenden Exceltabelle.</p> <p>b) Weiterentwicklung/Verbesserung des bestehenden Bestelltools; Zeilen müssen eingefügt, gelöscht und sortiert werden können. Bestellliste kann zeitgleich immer nur durch 1 Person bearbeitet werden.</p> <p>c) Handling sei wenig kundenfreundlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Navigationschwierigkeiten. ▪ Neue Spalte kann nicht eingefügt werden. ▪ System blockiert ab einer gewissen Zeile. ▪ Drop-Down-Menüs funktionieren nicht. 	<p>Die Anliegen sind nachvollziehbar. Das Handling der Tabelle ist aufwändig und zum Teil unübersichtlich. Auch stösst die Tabelle bei der Abbildung der Produktionskonzepte an ihre Grenzen und generiert immer wieder Unregelmässigkeiten.</p> <p>Die Kritik an der Bestelltabelle wird seit deren Bestehen an uns herangetragen. Mehrere unserer Anläufe beim ISB, am Bestellsystem etwas zu ändern, sind gescheitert. Bisläng genoss die Weiterentwicklung des Bestell-Excel beim zuständigen ISB keine Priorität.</p> <p>Mit der nun absehbaren Integration in TMS zeichnet sich für den Horizont 2024 (gem. Terminplänen smartRail 4.0) eine Lösung ab.</p>	<p>a) Ablösung der Exceltabelle ist vorgesehen. Smart Rail 4.0 sieht eine neue, automatisierte Lösung vor.</p> <p>b) Das Einfügen und Löschen von Zeilen im Bestelltool (Exceltabelle) ist gemäss ISB nicht möglich, da ansonsten die Preisberechnung nicht mehr funktioniert.</p> <p>c) Besprechung des von SBBC geäusserten Anliegens anlässlich eines gemeinsamen Workshops/Meetings zwischen SBBC – SBB Infrastruktur und trasse.ch. Die Terminfindung ist lanciert.</p>
Beschreibung der Konfliktlösungen in der Bestelltabelle für Zusatzleistungen	<p>Bei konfliktbehafteten Bestellungen müssen im Bestelltool die Konfliktlösungen sowie die entsprechenden Zuteilungen vermerkt werden.</p>	<p>Konfliktbeschreibungen sowie deren Lösungen sind in den Protokollen der einzelnen Koordinierungssitzungen vermerkt und werden mit Ausnahme komplexer Konfliktlösungen (ausgearbeitete Rangierkonzepte auf Verladebahnhöfen von Zuckerrüben) in der Bestellliste vermerkt.</p>	<p>Ein Einfügen des Konfliktbereinigungsprotokolls in der Spalte AT der Bestelltabelle ist technisch aufwändig; es müsste ein separater Ablageort für die Protokolle erstellt werden, auf welchen in der Bestelltabelle verlinkt wird. Die EVU wiederum müssten die bei ihnen bereits vorhandenen Dokumente via Link herunterladen. Das bisherige System wird beibehalten: Im Normalfall wird bei der Konfliktlösung die entsprechende Gleiszuteilung aus der Konfliktbereinigung vermerkt. Bei komplexen Konfliktlösungen wie zum Beispiel abgesprochene Rangierkonzepte auf Verladebahnhöfen für Zuckerrüben wird auf die erstellten und an die beteiligten Parteien versendeten Unterlagen verwiesen.</p>

Thema	Kritikpunkt / Anregung	Einschätzung trasse.ch	Massnahmen / Vorgehen
Bestellung von Zusatzleistungen	<p>a) Das Umfahren mit Wechsel der Zugnummer soll nicht als Zusatzleistung bestellt werden müssen, da die Angaben auf den entsprechenden Bestellpositionen in NeTS-AVIS ersichtlich sind.</p> <p>b) Standzeiten auf Unterwegs- und in Grenzbahnhöfen sind in NeTS-AVIS enthalten und sollen nicht noch zusätzlich als Zusatzleistung bestellt werden müssen.</p>	<p>Beide Themen sind als Wunschanforderungen im Nachfolgesystem TMS im Rahmen von smartRail 4.0 aufgenommen und werden dort integriert.</p> <p>Das bestehende System berücksichtigt die aktuell geltenden Regelungen.</p> <p>Gemäss Leistungskatalog Infrastruktur müssen Umfahrungen mit Wechsel der Zugnummer sowie Standzeiten von mehr als 120 Minuten als Zusatzleistung bestellt werden.</p>	<p>Mit SBB Infrastruktur wurden die Anliegen besprochen; nachfolgend die Stellungnahmen:</p> <p>a) Gemäss Leistungskatalog Infrastruktur müssen Züge mit Wechsel der Fahrtrichtung und der Zugnummer als Zusatzleistung bestellt werden, auch wenn die Standzeit weniger als 120 Minuten beträgt, damit für den Knotenplaner ersichtlich ist, welche Leistungen im Bahnhof produziert werden. Dabei ist zu beachten, dass die Strecken und die Knoten-/ Bahnhofplanung in der Regel durch verschiedene Mitarbeiterinnen erfolgt.</p> <p>b) Eine Rechnungsstellung via NeTS-AVIS/PLAN ist technisch nicht möglich.</p> <p>SBB Infrastruktur prüfte, ob folgende Daten aus ZIS für Bestellung und Abrechnung verwendet werden können, ohne dass die Kunden eine zusätzliche Bestellung als Zusatzleistung absetzen müssen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Standzeiten von mehr als 120 Minuten ohne Änderung der Formation → Nein, da Daten nicht vollständig sind. ▪ Standzeiten ab Ankunft Regelzug mit Formationsänderungen (Kundenzustellung, Abfahrt Anschlussfahrt) → Nein, diese Funktion müsste bei den zur Verfügung stehenden Systemen neu programmiert werden ohne Garantie auf Vollständigkeit der Daten. ▪ Standzeiten bis Abfahrt Regelzug (Kundenabholung, Ankunft Anschlusszug) → Nein, diese Funktion müsste bei den zur Verfü-

Thema	Kritikpunkt / Anregung	Einschätzung trasse.ch	Massnahmen / Vorgehen
			gung stehenden Systemen neu programmiert werden ohne Garantie auf Vollständigkeit der Daten.
Gleichstellung der Bestellprozesse für Grund- und Zusatzleistungen	Der Bestellprozess für Zusatzleistungen solle an den Trassenantragsprozess angeglichen werden. Es könne nicht sein, dass für Trassen Angebote gemacht würden, die definitiv bestellt werden, die dazugehörige Zusatzleistung aber konfliktbehaftet sei. Ein EVU wäre in der Lage, die Bestellung für Zusatzleistungen zum Termin der ordentlichen Trassenantragsfrist einzureichen.	Es muss zwischen zwei Arten von Zusatzleistungskonflikten unterschieden werden: a) Standzeitenkonflikte, welche erst nach der provisorischen Zuteilung ausgewiesen, bearbeitet und koordiniert werden können. Ziel ist es, die Konflikte bis zur definitiven Trassenbestellung zu lösen bzw. zu entscheiden. b) Übrige Zusatzleistungskonflikte: Eine definitiv zugeteilte Trasse ist nur unter der Bedingung umsetzbar, dass die dazugehörige Zusatzleistung konfliktfrei produzierbar ist. Dies ist im Zuteilungsschreiben von trasse.ch explizit erwähnt.	Am runden Tisch vom 18.11.2019 wurden die Vertreter der Güterverkehrsbranche nach ihrer Einschätzung gefragt, Zusatzleistungen zu einem früheren Zeitpunkt zu bestellen. Ein EVU bestätigte die Machbarkeit, 1 EVU sieht die Möglichkeit dazu. Alle anderen Vertreter gaben zu Protokoll, allenfalls und ausschliesslich die benötigten Abstellkapazitäten für Lokomotiven früher bestellen zu können. trasse.ch prüft zusammen mit SBB Infrastruktur, ob und wie dem Bedürfnis des Anregers im Rahmen der bestehenden Regelungen Rechnung getragen werden kann.
Kommunikation der Zuteilungsentscheide im Bestelltool für Zusatzleistungen	a) In der Spalte AT müsse der ISB die Gleisangabe des zugeteilten Gleises vermerken. b) Könne die gewünschte Gleislänge und/oder Zeitscheibe nicht zugeteilt werden und wird vom EVU die angebotene Alternative akzeptiert; wer passt dann die entsprechenden Angaben wie an?	a) Wunsch nachvollziehbar; ein solches Vorgehen erleichtert auch die Bearbeitung von Konflikten, da sofort ersichtlich wird, wer welche Gleise zugeteilt hat. b) Es besteht eine klare Regelung, welche bei den Vorbereitungsgesprächen sowie der Schulung für Zusatzleistungen erklärt und beschrieben wird: Die Beurteilung einer Alternative kommuniziert die Unternehmung in der dafür vorgesehenen Spalte der Bestelltabelle. Wird die Alternative akzeptiert, so	Der bestehende Prozess wird aktuell nicht geändert. Die Arbeiten am neuen Bestell- und Planungstool „TMS“, welches NeTS ablösen wird, laufen. Zu diesem Zeitpunkt können auch die Bestellabläufe überarbeitet werden. Zur Bearbeitung der Zuteilungsentscheide im Bestelltool können aktuell nachfolgende Rückmeldungen gegeben werden: a) Kann das vom Kunden in der Bestellung angegebene Wunschgleis zugeteilt werden, erfolgt der Zuteilungsentscheid „ja – zugeteilt“. In NeTS-PLAN wird das Wunschgleis entsprechend belegt. Gemäss Networkstate-

Thema	Kritikpunkt / Anregung	Einschätzung trasse.ch	Massnahmen / Vorgehen
		<p>sind die Bestellerangaben durch das EVU entsprechend anzupassen.</p>	<p>ment, Kapitel 4, Ziffer 4.4.1.3 sowie Leistungskatalog Infrastruktur, Ziffer 2.4, besteht kein Anrecht auf eine spezifische Gleisnutzung, damit dem ISB die operative Flexibilität bleibt.</p> <p>b) Die Anpassung der Bestellerangaben obliegt dem betreffenden EVU.</p> <p>Ein grösseres EVU hat zum Thema Zusatzleistungen viele kritische Anliegen geäussert. Der vom EVU vorgeschlagene Ansatz, einen Workshop diesbezüglich zu organisieren, ist sinnvoll und ist durch trasse.ch initiiert.</p>