

Gemäss E-Mail-Empfänger

Bern, im Januar 2022

KUNDENDIALOG ZUM TRASSENVERGABEPROZESS FÜR DEN JAHRESFAHRPLAN 2022: ERGEBNISBERICHT

Sehr geehrte Damen und Herren

In der Zeitspanne von Ende September bis Ende November 2021 führte die Schweizerische Trassenvergabestelle (TVS) gemeinsam mit Antragstellern von Trassen und Bestellern von Zusatzleistungen für den Jahresfahrplan 2022 eine Review des Trassenbestell- und Zuteilungsprozesses durch. 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 43 angeschriebenen Unternehmungen machten 35 von dieser Feedbackmöglichkeit Gebrauch und retournierten den ausgefüllten Fragebogen oder gaben eine schriftliche Rückmeldung. Im Vergleich zu Vorjahren waren die Feedbacks knappgehalten und auch die Anzahl der gewünschten Dialoggespräche war gering. Wir führen dies einerseits auf die Tatsache zurück, dass der Prozess eingespielt und zur Zufriedenheit der Antragsteller ablief. Andererseits sind die Unternehmungen im Herbst stark mit der Ressourcenplanung im Hinblick auf den anstehenden Fahrplanwechsel sowie durch die sich daraus ergebenden Änderungen absorbiert. Einer Zufriedenheitsumfrage wird dementsprechend eine tiefe Priorität eingeräumt.

Wechsel der Trasse Schweiz AG zur Schweizerischen Trassenvergabestelle (TVS)

Per 01. Januar 2021 wurde die ehemalige Trasse Schweiz AG in die TVS als öffentlich-rechtliche Anstalt des Bundes mit erweitertem Zuständigkeits- und Aufgabenbereich überführt. Die Zuständigkeit der TVS erstreckt sich über das ganze interoperable Normalspurnetz der Schweiz mit insgesamt 13 Infrastrukturbetreiberinnen (ISB). Die Aufgaben der TVS beinhalten die Fahrplanerstellung, Trassenvergabe, das Inkasso des Trassenbenutzungsentgelts, die Führung des Infrastrukturregisters und die Publikation von Investitionsplänen der ISB.

Im Bereich des Trassenbestell- und Zuteilungsprozesses baut die TVS auf der langjährigen Zusammenarbeit der Trasse Schweiz AG mit den drei grössten ISB, der SBB, BLS und der SOB auf. In der Zusammenarbeit mit den neu zum Zuständigkeitsbereich der TVS stossenden ISB lag der Fokus im

abgelaufenen Jahr auf die Erarbeitung einer vertraglichen und regulatorischen Basis, auf der die Fahrplanplanung und der Bestell- und Zuteilungsprozess künftig ablaufen sollen.

Gesamthaft positives Resultat nach herausfordernder Konfliktlösungsphase

Im Bestell- und Zuteilungsprozess zum Jahresfahrplan 2022 forderten insbesondere die spürbare Zunahme von Trassenanträgen über die Gotthard-Achse via den Grenzbahnhof Luino, die beantragten Produktionskonzepte von Unternehmungen des Güterverkehrs auf einem bestimmten Betriebspunkt sowie die Nutzung von Freiverladeanlagen durch verschiedene EVU und Dienste der Infrastruktur alle Beteiligten.

Für den Jahresfahrplan 2022 wurden termingerecht 16'610 Trassenanträge eingereicht. Aus der Verarbeitung der Anträge resultierten 275 Trassenkonflikte sowie 25 Konflikte bezüglich Zusatzleistungen. Nach einem lösungsorientierten Konfliktbereinigungsprozess mussten keine Anträge abgelehnt werden.

Die Anzahl der Konflikte für Grund- und Zusatzleistungen in Zusammenhang mit der Produktion von Zuckerrübentransporten hat sich gegenüber dem Vorjahr noch einmal reduziert. Die Leistungen werden neu durch eine einzige Unternehmung produziert, wobei für das Mittelland und die Ostschweiz die notwendigen Grund- und Zusatzleistungen ausschliesslich im Tages- und operativen Geschäft bestellt werden. Die benötigten Trassen und Abstell- sowie Rangierkapazitäten für die Transporte ab/nach der Westschweiz und dem Wallis wurden im Jahresfahrplan beantragt. Die Bestellungen von Produktionskonzepten zweier Unternehmungen des Güterverkehrs auf demselben Betriebspunkt führten zu zahlreichen Konflikten im betreffenden Bahnhof selber, aber auch auf den Zu- und Nachlaufstrecken.

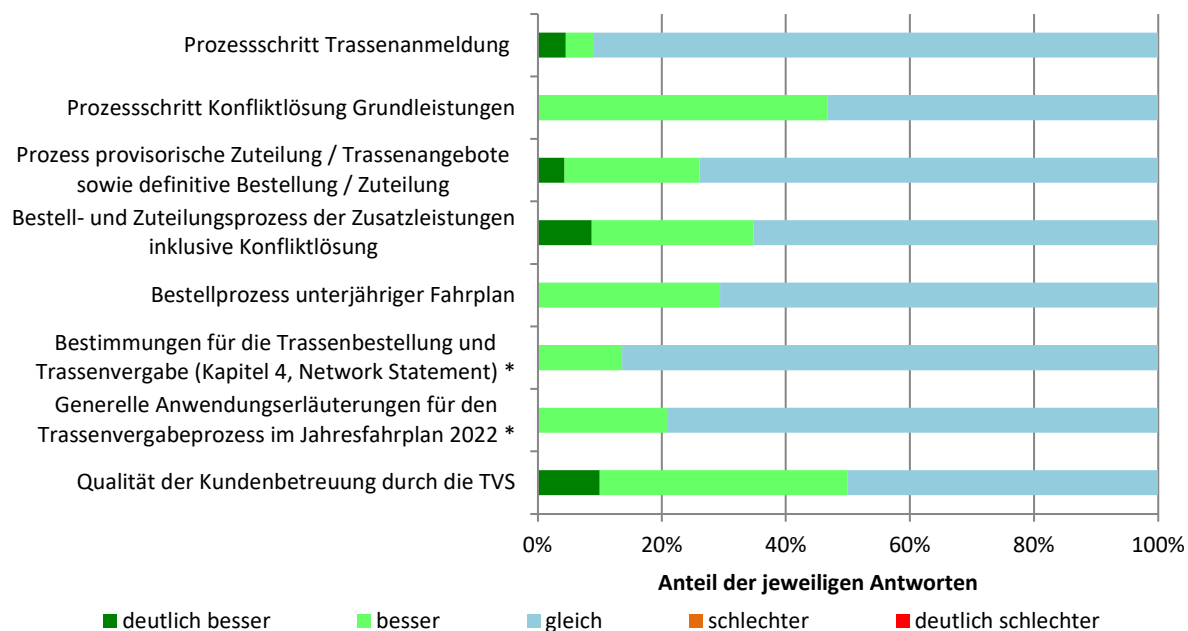
Insgesamt verzeichnen wir ein ansprechendes Ergebnis im Vergabeprozess, was in den Bewertungen von den Antragstellern bestätigt wird. Die Prozessschritte wurden im Vorjahresvergleich mehrheitlich mit „gleich gut“ oder „besser“ bewertet. Die Rückmeldungen der Cargo-EVU sind generell umfangreicher als 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 DB-Netz stellte für die Güterverkehrsunternehmen ein Problem dar. Sie konnten ihre Planung nicht vollständig abschliessen und den Endkunden termingerecht keine verlässlichen Daten zur Verfügung stellen. Insgesamt durften wir aber im Vergleich zum Vorjahr auch von den Cargo-EVU eine bessere Bewertung entgegennehmen.

Auswertung der Fragebögen

Insgesamt wurden 43 Fragebogen versandt (16 an EVU des Personenverkehrs, 20 an Unternehmungen des Güterverkehrs und 7 an Dienste von SBB Infrastruktur). Die Rücklaufquote betrug 75%. 6 Unternehmungen des Güterverkehrs und 2 EVU des Personenverkehrs retournierten den Fragebogen nicht.

Nachstehend sind die Beurteilungen der retournierten Fragebogen summarisch aufgeführt.

Gesamtbeurteilung der einzelnen Prozessschritte für den Jahresfahrplan 2022 im Vergleich zum Jahresfahrplan 2021



* Massgebend für die Erfassung der Beurteilung ist, ob das Dokument bekannt oder unbekannt ist

Kommentar zu den Bewertungen

Mehrheitlich entsprechen die Beurteilungen den Werten des Vorjahres; zum Teil konnten Verbesserungen erzielt werden, vor allem in den Prozessschritten der Konfliktlösung von Grund- und Zusatzleistungen.

Bei der Bestellabwicklung der Zusatzleistungen wurde von einem Unternehmen des Güterverkehrs gegenüber den Vorjahren keine Verbesserungen konstatiert. Als Gründe dafür wurden genannt:

- Der Workflow sei nicht mit dem Zuteilungsprozess für Grundleistungen abgestimmt;
- aufwändiges, kompliziertes und fehleranfälliges Bestell- und Zuteilungsverfahren für Zusatzleistungen unter Anwendung eines nicht mehr zeitgemässen Bestelltools;
- technische Probleme bei der Bearbeitung der Bestelltabelle;
- Zeitbedarf für Mutationen auf den JUP1 sei höher, als die kommunizierte Bearbeitungszeit; der Besteller brauche gemäss seinen Angaben einen Mehrbedarf von 10 Arbeitstagen.

Das aktuelle Bestelltool in Excelformat wird gemäss Auskunft des System-Owners voraussichtlich bis zur Ablösung mit TMS bestehen bleiben. Kleine Anpassungen gemäss Wünschen der Nutzer werden aber immer wieder geprüft und nach Möglichkeit auch umgesetzt. Die angesprochenen technischen Probleme wurden mit Vertretern des EVU und SBB Infrastruktur besprochen. SBB Infrastruktur zeigte Lösungsansätze auf, damit das Problem in Zukunft nicht wiederkehrt. Zudem erhalten die EVU ab dem Jahresfahrplan 2022 bei der Bearbeitung der Zusatzleistungen für alle JUP eine Woche mehr Zeit.

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

Rückmeldungen aus den Dialoggesprächen

Die in den Fragebogen gemeldeten Vertiefungsthemen wurden anschliessend, sofern von den Antragstellern gewünscht, in individuellen Gesprächen besprochen. 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 sind derzeit an der Überarbeitung des Kundendialogprozesses und erwägen eine leicht angepasste Form unseres Vorgehens. Wir werden uns aber sicher erlauben, im Herbst 2022 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 2023.

Für Rückfragen steht Ihnen gerne zur Verfügung:

Patrik Zobrist, Fachspezialist Fahrplan & Trassenvergabe
+41 79 252 03 49 / patrik.zobrist@tvs.ch

Anhang

Schwerpunkte aus den Dialoggesprächen und das diesbezügliche weitere Vorgehen

Gelb hinterlegt = betrifft mehrheitlich/ausschliesslich Güterverkehr

Ohne farbliche Hinterlegung = betrifft sowohl Güter- wie auch Personenverkehr inkl. Dienste von SBB Infrastruktur

Thema	Kritikpunkt / Anregung	Einschätzung TVS	Stand / Weiteres Vorgehen
Konfliktlösungsmeetings via virtuelle Kanäle	Komplexe Konfliktkonstellationen bei Grund- und Zusatzleistungen sind physisch im Plenum einfacher zu diskutieren, da insbesondere bilaterale Dialoge unter den Parteien jederzeit möglich sind.	Die Rückmeldungen anderer Unternehmungen sowohl des Personen- als auch des Güterverkehrs zeigen, dass aus Optik der EVU einfache Konflikte virtuell, komplexe Konfliktkonstellationen aber physisch im Plenum bearbeitet werden sollen. Persönliche Treffen bieten auch Raum für bilaterale Gespräche in Pausen.	Die TVS strebt für die Zukunft einen Mix aus virtuellen und physischen Konfliktlösungsmeetings an, je nach Komplexität der Konfliktkonstellationen unter Berücksichtigung der Pandemieentwicklung.
Konfliktlösung der Grundleistungen (Trassen) auf den Transitachsen	Zukünftig soll DB Netz an den Konfliktlösungsmeetings teilnehmen. Ziel ist es, Trassenverschiebungen zur Lösungsfindung, welche Einfluss auf die Nachbar-ISB haben, direkt aufzunehmen und im Idealfall auch anzupassen, um grenzüberschreitend harmonisierte Angebote unterbreiten zu können.	Eine Teilnahme von DB Netz würde zwar dahingehend Sinn machen, dass Auswirkungen auf die Nachbar-ISB von anlässlich der Konfliktbereinigung vorgenommenen Trassenverschiebungen beurteilt werden können. Um eine Gesamtbeurteilung zu erhalten, müssten aber auch RFI und SNCF-R miteinbezogen werden. Gemäss den gemachten Erfahrungen aus den vergangenen Koordinierungsprozessen würde ein solches Vorgehen den zeitlichen Rahmen sprengen; mit zusätzlichen Konfliktbereinigungstagen dehnt sich die ohnehin enge Terminkette zusätzlich aus. Es besteht die Gefahr,	Die TVS erachtet einen direkten Einbezug von DB Netz an den Konfliktverhandlungen als nicht zielführend, zumal DB Netz uns wiederholt rückgemeldet hat, aufgrund ihrer rechtlichen Rahmenbedingungen nur sehr beschränkt Spielräume zu haben, um auf Grenzanpassungen von Anschlussstrassen reagieren zu können.

Thema	Kritikpunkt / Anregung	Einschätzung TVS	Stand / Weiteres Vorgehen
		die vom BAV vorgeschriebenen Termine nicht einhalten zu können. Die Bearbeitung der durch die Schweizerische Konfliktlösung entstehenden Änderungen auf den Netzen der Nachbar-ISB erfolgt weiterhin nach deren Vorgaben.	
Trassenkataloge auf den Transitachsen	<ul style="list-style-type: none"> a) PaP-Nummern inkorrekt b) Die Zu- und Nachlauftrassen von/nach Luino nur für die PaP Trassen hinterlegt. Wunsch, dass diese analog TT2020 auf allen Luino-Trassen hinterlegt werden. c) Sommercluster Ticino hätte auf dem Trassenkatalog mit aufgeführt werden sollen, damit eine harmonisierte Trassenbestellung gewährleistet gewesen wäre. 	Die Rückmeldungen sind nachvollziehbar und werden nach Möglichkeit für zukünftige Trassenvergabeprozesse berücksichtigt bzw. bei der ISB eingebracht.	<ul style="list-style-type: none"> a) Sensibilisierung sowohl von SBB Infrastruktur als Ersteller der Trassenkataloge, als auch der zuständigen Stelle bei der TVS, welche den Erstellungsprozess eng begleitet und eine Endkontrolle vor der Publikation macht. b) Der Wunsch der EVU wird anlässlich der Erstellung der Trassenkataloge für den Jahresfahrplan 2023 bei SBB Infrastruktur eingebracht. c) Die TVS wirkt darauf hin, dass bei Baustellen mit grossen Kapazitätseinschränkungen im Rahmen des Steuerungsmeetings Kapazitätsmanagement gemeinsam mit den Antragstellern beschlossen wird, welche Zeitscheiben im Trassenkatalog berücksichtigt werden und welche nicht.
Zusatzleistungen – Alternativen	Mangelhafte Qualität der Alternativen, wenn die bestellte Zusatzleistung nicht wie beantragt zugeteilt werden kann.	Das Anliegen ist berechtigt. Es gab Fälle, wo Zusatzleistungen nicht wie von Kunden bestellt zugeteilt werden können und vom ISB unklare oder gar keine Alternativen genannt werden.	Im Gremium "Fachgruppe Zusatzleistungen" werden die Bahnhof-/Knotenplaner entsprechend sensibilisiert, um im Vergabeprozess für den Fahrplan 2023 eine Qualitätssteigerung zu erzielen. Werden im Jahresfahrplan-Update diesbezüglich Unregelmässigkeiten festgestellt, werden diese mit den Bestellern, den

Thema	Kritikpunkt / Anregung	Einschätzung TVS	Stand / Weiteres Vorgehen
			betroffenen Knotenplanern der ISB und der TVS besprochen und nach Lösungen gesucht.