

## Information:

### Vorgehen im Trassenzuteilungsverfahren zum Jahresfahrplan 2024

Anlässlich einer dringlichen Sitzung vom 27.7.2023 mit Vertretern von EVU des Güter- und des Personenverkehrs, SBB Infrastruktur, des Bundesamtes für Verkehr und der RailCom unter Leitung der TVS wurden mögliche Massnahmen zum Umgang mit einer ausserordentlich herausfordernden Kapazitätssituation in der Planung zum Netzfahrplan 2024 erörtert. Unter Berücksichtigung der Einschätzungen aus dieser Sitzung informiert die TVS mit diesem Schreiben über die nächsten Schritte im Trassenvergabeprozess. Die ordentliche Trassenzuteilung erfolgt gemäss Terminplan am 21. August 2023 für alle bis zum 14. August eingegangenen definitiven Bestellungen. Die Trassenzuteilung berücksichtigt ganzjährig den Grundfahrplan und erfolgt nach den Vorgaben des Netznutzungsplans 2024 ohne Berücksichtigung der Phasen mit eingeschränkten Kapazitäten zwischen Mumpf und Stein-Säckingen, zwischen Arona und Stresa in Italien und bei Rastatt in Deutschland. Letztere werden im Rahmen von Koordinationen/Fahrplanwerkstätten im Nachgang zur ordentlichen Trassenvergabe mit den betreffenden Parteien geregelt.

Freitag, 04.08.2023

#### Ausgangslage

Die Kapazitätssituation für den Jahresfahrplan 2024 gestaltet sich ausserordentlich herausfordernd. Drei grosse Baustellen mit Kapazitätseinschränkungen belasten die Trassenzuweisung. Es handelt sich dabei um die dreiwöchige Sperre im Rheintal bei Rastatt (D), die rund drei Monate dauernde Sperre der Strecke zwischen Arona und Stresa (Strecke Domodossola – Mailand) sowie die zweimal dreimonatige Einschränkung zwischen Mumpf und Stein Säckingen (Strecke zwischen Basel und Brugg) mit einspuriger Streckenführung. Alle drei Kapazitätseinschränkungen haben Auswirkungen insbesondere auf den Transitgüterverkehr und direkt oder indirekt auch auf den nationalen Güterverkehr und den Personenverkehr.

Nach Abschluss der Konfliktkoordination konnten für rund 50 Konflikte innerhalb des Güterverkehrs keine einvernehmlichen Lösungen gefunden werden. Betroffen sind ausschliesslich Phasen, in denen die Trassenkapazität wegen der genannten Baustellen eingeschränkt ist. Als nächster Schritt würden nach Regelprozess Zuteilungs-/Ablehnungsentscheide (inklusive Bietverfahren) anstehen, um auf dieser Basis die noch offenen Konflikte innerhalb des Güterverkehrs sowie mit ungesicherten Personenzügen auszuregeln und bei Bedarf zu entscheiden.

Die in der AGr Kapazität Güterverkehr des Verbands öffentlicher Verkehr VöV vertretenen EVU orten durch diese Zuteilungs- und vor allem die Ablehnungsentscheide zum jetzigen Zeitpunkt massive negative Auswirkungen auf ihre Transportkonzepte und damit auf die Verlagerungspolitik des Bundes. Sie haben der TVS einen alternativen Vorgehensvorschlag unterbreitet, der im Wesentlichen beinhaltet, den ordentlichen Vergabeprozess auf den Grundfahrplan (ohne Kapazitätsein-

schränkungen) zu fokussieren und die Phasen mit eingeschränkten Kapazitäten nachträglich zur ordentlichen Trassenvergabe zu regeln.

In einer dringlichen Sitzung hat die TVS am 27.07.2023 mit Vertretern der EVU (Personen- und Güterverkehr), SBB Infrastruktur, dem Bundesamt für Verkehr sowie der RailCom mögliche Vorgehensweisen erörtert und deren Konsequenzen abgewogen. Nachstehend informiert die TVS über die nächsten Schritte, welche Sie unter Berücksichtigung der Einschätzungen aus der dringlichen Sitzung festlegt.

### **Ordentliche Trassenzuteilung zum Jahresfahrplan 2024 (Bestellverfahren 1)**

Die ordentliche Trassenzuteilung für den Jahresfahrplan 2024 im Bestellverfahren 1 erfolgt gemäss den Terminvorgaben, welche im Network Statement 2024 der Infrastrukturbetreiberinnen enthalten und europäisch harmonisiert sind. Die Trassenzuteilung berücksichtigt ganzjährig den Grundfahrplan (ohne Berücksichtigung der genannten Kapazitätseinschränkungen). Sie erfolgt demzufolge am 21.8.2023 für alle Trassenanträge, welche bis am 11.4.2023 bei der TVS eingegangen und bis am 14.8.2023 definitiv bestellt wurden.

Die Ausplanung der Umleitungsverkehre in der Phase der Sperre im Rheintal bei Rastatt (D; 9.8.2024 bis 30.8.2024), der Sperre zwischen Stresa und Arona (I; 8.6.2024 – 8.9.2024), sowie die Regelung der Kapazitätseinschränkung zwischen Mumpf und Stein-Säckingen (22.3.2024 bis 24.6.2024 sowie 11.8.2024 bis 8.11.2024) werden nachträglich zur ordentlichen Trassenzuteilung geregelt.

Die Regelung dieser Phasen erfolgt unter Einbezug der betroffenen Parteien. Die Einladungen erfolgen durch die TVS, sobald die Termine bekannt sind.

Durch die Fokussierung der ordentlichen Trassenzuteilung auf den Grundfahrplan (Zustand ohne die genannten Kapazitätseinschränkungen) und der Auslagerung der Regelung der Phasen mit eingeschränkter Kapazität in nachgelagerte Koordinationen werden in der ordentlichen Trassenzuteilung die Zuteilungs-/Ablehnungsentscheide (inklusive Bietverfahren) für die in den Bauphasen noch ungelösten Konflikte hinfällig.

Die letzten noch ausstehenden Konfliktlösungen für den Grundfahrplan (Zustand ohne Kapazitätseinschränkungen) werden in den nächsten Tagen geregelt. Es handelt sich hierbei ausschliesslich um Anträge für (ungesicherte) Trassen für Personenzüge, welche mit Güterzügen in Konflikt stehen. Gleichzeitig haben die in der Arbeitsgruppe Kapazität Güterverkehr des Verbands öffentlicher Verkehr vertretene Cargo EVU zugesichert, sich nochmals zusammzusetzen und nach entlastenden Massnahmen zur Linderung der Engpässe zu suchen.

### **Auswirkungen auf einzelne Prozess-Schritte**

Damit die Zuteilung der Trassen gemäss Grundfahrplan im Bestellverfahren 1 so rasch wie möglich im System NeTS nachvollzogen werden kann, bedarf es der Unterstützung der EVU in der Behandlung der Dossiers und Bestellpositionen. Unsere Fachleute werden diesbezüglich auf die betreffenden EVU zukommen.

Der im Bestellverfahren 1 zugeteilte Grundfahrplan (Zustand ohne die genannten Kapazitätseinschränkungen) dient als Basis für alle nachfolgenden Prozessschritte, wie z.B:

- die Planung der Standzeiten in Grenzbahnhöfen im Güterverkehr;
- Bestellungen in nachgelagerten Verfahren (aktuell Bestellverfahren 2 und 3; allf. 4a);

- Grenzabstimmungen für internationale Züge.

Sind solche Planungen von den nachgelagert zu bearbeitenden Baustelleneinschränkungen betroffen, werden die beteiligten Stellen gleichberechtigt in die Koordination dieser Phasen einbezogen.

In der Phase bis die nachgelagerten Planungen für die fraglichen Kapazitätseinschränkungen abgeschlossen sind (angestrebt per Ende November) können für die betreffenden Zeitscheiben keine Extrazugsbestellungen bearbeitet werden, wenn diese die fraglichen Perimeter tangieren. Es kann also für eine kurze Dauer zu einem Bearbeitungsrückstau von BV 4a- und BV 4b-Geschäften kommen. Dessen ungeachtet werden jedoch diese Bestellungen in der Reihenfolge ihres Eintreffens nach dem Prinzip «first come – first served» raschestmöglich bearbeitet.

Die neue Ausgangslage hat auch Auswirkungen auf den Prozessschritt «Verständigung» im System NeTS, in dem Mitte Oktober die Fahrplandaten den EVU und den Umsystemen verteilt werden. Diese Fahrplandaten werden aufgrund der neuen Ausgangslage mit Zuteilung des Grundfahrplans für die genannten Phasen mit Baueinschränkungen nicht abschliessend konfliktbereinigt sein. Die Lösung dieser Konflikte sowie die Umsetzung in den Fahrplansystemen wird so rasch wie möglich, spätestens jedoch bis Ende Januar 2024 abgeschlossen.

### **Ablauf der nachgelagerten Koordinierung der Baustellenphasen**

Alle EVU, welche potenziell von den genannten Kapazitätseinschränkungen betroffen sind oder zur Lösungsfindung beitragen können, werden von der TVS zu Verhandlungsrunden (i.d.R. Fahrplansitzungen) eingeladen.

In diesen Verhandlungsrunden werden die verfügbaren (eingeschränkten) Kapazitäten bestmöglich den EVU mit gemäss Grundfahrplan zugeteilten Trassen zugewiesen. Zur Aufteilung der eingeschränkten Kapazität unter den Verkehrsarten gilt die im Netznutzungsplan 2024 unter Ziffer 5.2 (tabellarische Darstellung der Kapazitätseinschränkungen) bei den jeweiligen Einschränkungen genannte Kapazität. In den Verhandlungen werden einvernehmliche Lösungen angestrebt mit dem Ziel, möglichst viel Verkehr realisieren zu können. Werden keine einvernehmlichen Lösungen gefunden, werden die verfügbaren Kapazitäten gemäss den Vorgaben aus dem Netznutzungsplan den Verkehrsarten zugeschrieben. Werden innerhalb der Verkehrsarten keine einvernehmlichen Lösungen gefunden, wird die je Verkehrsart zur Verfügung stehende Kapazität nach einem durch die TVS festgelegten Verteilschlüssel auf die EVU verteilt. Die TVS legt den Verteilschlüssel aufgrund der Anteile der EVU der Zuteilungen im Grundfahrplan auf dem konfliktbehafteten Streckenabschnitt oder auf der Ausweichstrecke fest.

Die nachgelagerten Koordinierungen starten vor Ende Oktober 2023 und deren Abschluss wird per Ende November 2023 angestrebt.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Für die Trassenvergabestelle

Thomas Hösli  
Leiter Fahrplan und Trassenvergabe