



Schweizerische Trassenvergabestelle TVS

Geschäftsbericht 2021



Inhalt

1. Vorwort des Verwaltungsratspräsidenten und des Geschäftsführers	4
2. Lagebericht.....	5
2.1 Geschäftszweck, Auftrag und Zuständigkeiten	5
2.2 Geschäftsbezogene Aktivitäten im Jahr 2021	7
2.2.1 Fahrplanerstellung.....	7
2.2.2 Vergabe von Trassen und Zusatzleistungen.....	9
2.2.3 Inkasso des Trassenbenutzungsentgelts	10
2.2.4 Führung des Eisenbahn-Infrastrukturregisters	12
2.3 Corporate Governance	13
2.3.1 Organisation	13
2.3.2 Verwaltungsrat	15
2.3.3 Geschäftsleitung.....	17
2.3.4 Personal.....	18
2.3.5 Kooperationen und Mitgliedschaften	19
2.3.6 Risikomanagement und Risikosituation	21
2.3.7 Strategische Ziele und Kennzahlen	21
3. Glossar.....	23
4. Jahresrechnung 2021 der TVS.....	24
4.1 Bilanz	24
4.2 Erfolgsrechnung.....	25
4.3 Geldflussrechnung.....	26
4.4 Eigenkapitalnachweis	26
4.5 Anhang zur Jahresrechnung	27
4.5.1 Allgemeine Informationen	27
4.5.2 Grundsätze der Rechnungslegung.....	27
4.5.3 Erläuterungen zur Jahresrechnung	29
4.5.4 Sonstige Anhangsinformationen	33
4.5.5 Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns	34
4.5.6 Bericht der Revisionsstelle Gfeller und Partner AG zur Jahresrechnung an den Bundesrat	35
Impressum.....	37

1. Vorwort des Verwaltungsratspräsidenten und des Geschäftsführers

Auf den 1. Januar 2021 startete die neu geschaffene Schweizerische Trassenvergabestelle TVS ihren operativen Betrieb. Als unabhängige öffentlich-rechtliche Anstalt des Bundes sorgt sie für einen diskriminierungsfreien Zugang zum Schweizer Normalspur-Eisenbahnnetz, indem sie die Ausübung der für den Netzzugang wesentlichen Funktionen der Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) übernimmt. Damit der mit dem freien Netzzugang verbundene Wettbewerb in der Nutzung des Schienennetzes funktioniert und seinen Beitrag an die schweizerische Verlagerungs- und Klimapolitik liefern kann, sollen die für den Netzzugang wesentlichen Funktionen durch eine Stelle ausgeübt werden, die selbst keine Bahnverkehrsleistungen erbringt.

Das erste Geschäftsjahr der TVS war geprägt durch die Konsolidierung der Aufbauarbeiten insbesondere in den neuen Aufgabenbereichen. Ebenso prägend war aber auch die andauernde Coronapandemie mit der Homeoffice-Pflicht beziehungsweise -Empfehlung.

Um das erweiterte Tätigkeitsgebiet auszuüben, wurde der Personalbestand um einen Drittel auf 15 Mitarbeitende erhöht. Die Integration der neuen Mitarbeitenden und die Weiterentwicklung der Unternehmenskultur aus dem Homeoffice heraus erwiesen sich als herausfordernd. Auch mussten alle Verhandlungen zur Lösung der Trassenbestellkonflikte online über virtuelle Kanäle durchgeführt werden. Einfache Konfliktsituationen lassen sich gut virtuell verhandeln. Die Trassenbesteller schätzten es, hierfür nicht extra zur Verhandlung anreisen zu müssen. Die virtuelle Durchführung von Lösungsverhandlungen für komplexe Konfliktsituationen war jedoch sehr herausfordernd. Physische Meetings bieten einfacher Raum für bilaterale Gespräche zwischen den beteiligten Parteien und ermöglichen dadurch rascher Kompromisse. Umso erfreulicher ist es, dass die TVS alle Bestellkonflikte im Jahresfahrplanprozess einer einvernehmlichen Lösung zuführen konnte, sodass alle beabsichtigten Züge zu befriedigenden Bedingungen verkehren konnten.

Dieses Resultat ist zu einem grossen Teil auf die Kooperationsbereitschaft und die gezeigte Flexibilität der Trassenbesteller sowie auf die gute Zusammenarbeit zwischen der TVS und den Fahrplanplanenden der ISB zurückzuführen. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) attestierten der TVS aber auch eine gute Geschäftsabwicklung und sie lobten ihren Einsatz zur Lösung von Trassenbestellkonflikten sowie ihr Dienstleistungsverhalten.

Somit schauen wir auf ein arbeitsreiches und nicht immer einfaches Geschäftsjahr zurück. Es erfüllt uns mit Befriedigung, dass wir die angestrebten Ziele für das erste Geschäftsjahr weitgehend erreichen konnten, bei einzelnen Zielen jedoch mit einer gewissen Verzögerung gegenüber dem beabsichtigten Zeitplan.



Urs Hany
Verwaltungsratspräsident



Dr. Thomas Isenmann
Geschäftsführer

2. Lagebericht

2.1 Geschäftszweck, Auftrag und Zuständigkeiten

Geschäftszweck und Auftrag

Während die Eisenbahninfrastruktur ein klassisches natürliches Monopol darstellt, besteht in der Nutzung des Schweizer Schienennetzes seit 1999 Wettbewerb. Mit dem im Rahmen der Bahnreform 1 eingeführten freien Netzzugang können EVU in eigener Regie auf fremden Bahnnetzen ihre Züge führen. Vorher war jede Bahnunternehmung auf ihrem Netz für das Führen aller Züge verantwortlich, egal wem diese gehörten.

Die Europäische Union schuf bereits im Jahr 1991 als Reaktion auf den stetig sinkenden Marktanteil der Bahn die rechtliche Grundlage für den freien Netzzugang. Die Schweiz übernahm mit dem Landverkehrsabkommen¹ die entsprechende Richtlinie² und sie verpflichtete sich, ihr diesbezügliches nationales Recht gleichwertig zum EU-Recht weiterzuentwickeln.

Damit der Wettbewerb in der Nutzung des Schienennetzes die angestrebten Effizienz- und Innovationseffekte zu erbringen vermag, müssen alle Marktteilnehmer gleiche Netzzugangsbedingungen haben. Entsprechend verlangt das erste EU-Bahnpaket³, dass die für den diskriminierungsfreien Netzzugang wesentlichen Funktionen durch eine unabhängige Stelle ausgeübt werden, die keine Bahnverkehrsleistungen erbringt. Die meisten Schweizer Bahnunternehmen sind jedoch zugleich ISB und Verkehrsunternehmen. Deshalb beschloss der Gesetzgeber die Gründung der rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen unabhängigen Schweizerischen Trassenvergabestelle (TVS). Die TVS löste die nach der Rückweisung der Botschaft zur Bahnreform 2 vom Februar 2005 durch die Bahnunternehmen SBB, BLS und SOB sowie dem Verband öffentlicher Verkehr VÖV gegründete Trasse Schweiz AG ab. Die TVS ist keine Aufsichtsbehörde, sondern übernimmt und verantwortet gewisse Funktionen, welche ursprünglich den ISB oblagen. Sie übt diese unabhängig und ohne Diskriminierungsanreiz aus.

Für den Netzzugang wesentliche Funktionen sind die Trassenplanung (Fahrplanerstellung) und die Trassenvergabe. Die TVS erstellt den Fahrplan nicht selber, sondern beauftragt die ISB mit der Erarbeitung von Fahrplanentwürfen. Diese Möglichkeit ist in Artikel 9f EBG⁴ explizit vorgesehen. Die TVS bleibt in diesem Auftragsmodell aber für die Fahrplanplanung verantwortlich und muss jederzeit garantieren können, dass die in ihrem Auftrag vorgenommenen Fahrplanplanungen diskriminierungsfrei erfolgen.

Auch die Festlegung des Trassenbenutzungsentgelts (Trassenpreis) und dessen Erhebung sind gemäss dem ersten EU-Bahnpaket für den Netzzugang wesentliche Funktionen. Da in der Schweiz das Trassenpreissystem durch den Bund vorgegeben wird, hat sich der Bundesrat darauf beschränkt, der TVS lediglich das Inkasso des Trassenbenutzungsentgelts zu übertragen.

Zudem hat der Bund der TVS die Führung des Eisenbahn-Infrastrukturregisters übertragen, für welche bis anhin das Bundesamt für Verkehr (BAV) zuständig war. Mit dieser Massnahme verbesserte

¹ Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse; SR 0.740.72.

² Richtlinie 91/440/EWG vom 29.7.1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft; Amtsblatt L 237 vom 24.8.1991, S. 25 ff.

³ Richtlinie 2001/14/EG vom 26.2.2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung; Amtsblatt L 75 vom 15.3.2001, S. 29 ff; bzw. Neufassung: Richtlinie 2012/34/EU vom 21.11.2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums; Amtsblatt L 343 vom 14.12.2012, S. 32 ff.

⁴ Eisenbahngesetz; SR 742.101.

der Bund die Governance, indem die Rollen des Erlasses von Richtlinien zur Registerführung (BAV) und die Registerführung selbst (TVS) getrennt werden.

Zuständigkeit

Die TVS ist mit Ausnahme weniger, für den Netzzugang nicht relevanter Strecken für das gesamte Schweizer Normalspurnetz zuständig. Dies umfasst die folgenden ISB:

<u>Kürzel</u>	<u>Name</u>	<u>Strecken in Zuständigkeit der TVS</u>
SBB	Schweizerische Bundesbahnen	gesamtes Netz inkl. Sensetalbahn
BLSN	BLS Netz AG	gesamtes Netz
SOB	Schweizerische Südostbahn AG	gesamtes Netz
HBS	Hafenbahn Schweiz AG	gesamtes Netz
CJ	Compagnie des Chemins de fer du Jura (C.J.) SA	Porrentruy–Bonfol
ETB	Emmentalbahn GmbH	Sumiswald–Grünen–Huttwil / Wasen i.E.
OeBB	Oensingen-Balsthal-Bahn AG	Oensingen–Balsthal
ST	Sursee-Triengen-Bahn AG	Hinwil–Bäretswil–Bauma; Sursee–Triengen–Winikon
SZU	Sihltal Zürich Uetliberg Bahn AG	Zürich–Sihlbrugg; Zürich–Wiedikon–Zürich-Giesshübel
TMR	Transports de Martigny et Régions SA	Martigny–Orsières; Sembrancher–Le Châble
TPFI	Transports publics fribourgeois Infrastructure SA	Romont–Bulle; Givisiez–Murten/Morat; Muntelier–Löwenberg–Ins
transN	Transports Publics Neuchâtelois SA	
Travys	TRAVYS – Transports Vallée de Joux - Yverdon-les-Bains - Ste-Croix S.A.	Travers–Buttes Le Pont–Le Brassus; Orbe–Chavornay

Nicht zuständig ist die TVS für das Meter- und Schmalspurnetz, da hier der freie Netzzugang derzeit noch keine Rolle spielt. Ebenfalls nicht zuständig ist sie für normalspurige Grenzbetriebsstrecken mit anderen Zuständigkeitsregeln aufgrund von Staatsverträgen. Dies betrifft namentlich die Strecken der Deutschen und der Österreichischen Bahnen auf Schweizer Gebiet. Für die Führung des Infrastrukturregisters gelten spezifische, durch das BAV in einer Richtlinie festgelegte Zuständigkeiten.

Bahnnetz im Zuständigkeitsbereich der TVS



2.2 Geschäftsbezogene Aktivitäten im Jahr 2021

2.2.1 Fahrplanerstellung

Auftragsmodell in der Fahrplanerstellung

Die TVS ist zuständig für die Trassenplanung, die Trassenvergabe und die Erstellung des Netzfahrplans (Art. 9f Abs. 1 Bst. a EBG⁵; Art. 1 TVSV⁶). Sie ist somit verantwortlich für die Fahrplanerstellung auf dem Schweizer Normalspurnetz.

Die TVS plant den Fahrplan nicht selbst, sondern beauftragt die ISB in ihrem Zuständigkeitsbereich mit der Erstellung von Fahrplanentwürfen. Der Gesetzgeber hat die Möglichkeit dieser Beauftragung in Artikel 9f Absatz 3 bis 5 EBG explizit vorgesehen. Die TVS bleibt aber in diesem Auftragsmodell verantwortlich für die Fahrplanerstellung auf dem Schweizer Normalspurnetz und muss jederzeit gewährleisten können, dass die Aufträge diskriminierungsfrei umgesetzt werden. Sie sichert die Koordination und die Qualität der Auftragsbefreiung, indem sie die Ausführung der Aufträge überwacht, die Finanzierung der Fahrplanerstellung sowie den Einbezug aller Auftragnehmer regelt und einen effizienten Mitteleinsatz fördert.

⁵ Eisenbahngesetz; SR 742.101.

⁶ Verordnung über die Trassenvergabe; SR 742.123.

Verträge zur Beauftragung der Fahrplanplanung ausgehandelt

Die TVS hat mit allen ISB in ihrem Zuständigkeitsbereich Verträge zur Beauftragung der Fahrplanerstellung ausgehandelt und unterzeichnet. Der Auftrag an die Hafenbahn Schweiz AG wurde in den Vertrag mit der SBB integriert, da die SBB den Infrastrukturbetrieb und damit auch die gesamte Fahrplanplanung für die Hafenbahn Schweiz AG ausübt. Die Verträge regeln die vom Auftragnehmer erwarteten Leistungen, die gegenseitigen Rechte und Pflichten, die Verantwortlichkeiten, den Einbezug der Antragsteller, die Vergütung sowie die Informationssicherheit, die Geheimhaltung und den Datenschutz.

Bevor die TVS für die Fahrplanplanung zuständig wurde, beauftragte das BAV die SBB, gestützt auf Artikel 37 EBG, als Systemführerin gewisse Aufgaben der Fahrplanplanung für die ähnlich gelagerten BLS und SOB wahrzunehmen. Die TVS führt diese Praxis fort und regelte in den Verträgen mit diesen ISB den Einbezug der BLS und SOB. Dadurch können weiterhin Grössenvorteile und Effizienzgewinne realisiert werden, was Kosten spart.

Regelung der Vergütung der Fahrplanerstellung

Die TVS entschädigt die ISB für die beauftragten Tätigkeiten zur Fahrplanerstellung. Ihre eigenen Kosten für die Erfüllung all ihrer Aufgaben sowie für die Entschädigung der Fahrplanplanung deckt die TVS durch Gebühren, die sie den ISB im Verhältnis der auf deren Netzen zugeteilten Trassenkilometer anlastet (Art. 90 EBG). Die ISB können diese Gebühren als Betriebskosten in den Leistungsvereinbarungen mit dem Bund geltend machen.

Diese Gebührenanlastung im Verhältnis der zugeteilten Trassenkilometer löste im Vergleich zur vorherigen Direktfinanzierung über die Leistungsvereinbarungen Verschiebungen in den Finanzflüssen aus. Zum Zeitpunkt der Aushandlung der Leistungsvereinbarungen 2021 – 2024 war diese Neuregelung jedoch nur bedingt voraussehbar. Einige ISB werden durch die Gebührenaufteilung entlastet, andere stärker belastet, ohne dass sie die höheren Gebühren bei der Aushandlung der Leistungsvereinbarung haben geltend machen können. Die TVS koordinierte deshalb im Jahr 2021 unter den Beteiligten, schuf Transparenz und erarbeitete die Grundlagen, die es dem BAV ermöglichten, eine Anpassung der einzelnen Zahlungsrahmen zu den Leistungsvereinbarungen mit den ISB vorzunehmen. Dadurch können die Verwerfungen ausgeglichen werden, ohne dass gesamthaft Mehrkosten entstehen.

Gremium zur Steuerung der Auftragserfüllung institutionalisiert

Für die Steuerung und Koordination der Fahrplanplanung durch die zwölf Auftragnehmerinnen sowie für die Sicherstellung der Mitwirkung aller ISB in der Erstellung des nationalen Fahrplans wurde ein spezifisches Gremium geschaffen, das "Management Board Fahrplan". In diesem durch die TVS geleiteten Komitee sind alle zwölf beauftragten ISB und das BAV vertreten.

Das Board tagt in einem halbjährlichen Rhythmus. Die erste Sitzung fand am 5. Oktober 2021 statt. Nebst der Konstituierung des Boards wurde die Abwicklung der Finanzierung geklärt und als Schwerpunkt der Einfluss des künftigen Trassenplanungs- und Produktionssystems Traffic Management System (TMS) auf die einzelnen ISB besprochen.

Monitoring der Auftragserfüllung

Die TVS nimmt als Auftraggeberin der Normalspur-ISB ihre Verantwortung für die Transparenz und den effektiven Mitteleinsatz wahr. Zu Beginn der Zusammenarbeit mit den neun ISB, für welche die Vorgängerorganisation Trasse Schweiz AG nicht bereits zuständig war, ging es hauptsächlich um die Klärung, welche Tätigkeiten in welcher Qualität erwartet werden und welche

Kosten hierfür gerechtfertigt in Rechnung gestellt werden dürfen. Mittelfristig sollen durch noch mehr Transparenz und Vergleichbarkeit in der Leistungserbringung auch Quervergleiche unter den Leistungserbringern ermöglicht sowie Kostenentwicklungen aufgezeigt und überwacht werden.

Trassenkataloge für den alpenquerenden Güterverkehr und vorkonstruierte Trassen für die Güterverkehrskorridore

Im Auftrag der TVS erstellen die ISB SBB und BLS jedes Jahr Trassenkataloge für den Nord-Süd-Transitgüterverkehr. Diese Kataloge, je einer für die Gotthard- und die Lötschberg-Simplon-Achse, zeigen die maximal für den Transitgüterverkehr zur Verfügung stehende Trassenkapazität. Ein Teil dieser Trassen wird zu sogenannten vorkonstruierten Trassen der Güterverkehrskorridore Rhein-Alpen und Nordsee-Mittelmeer erklärt. Sie bilden Teile langläufiger grenzüberschreitender Korridortrassen, welche durch die One-Stop-Shops der Güterverkehrskorridore im Auftrag der jeweiligen ISB bzw. Trassenvergabestellen zugeteilt werden.

Aktuelle Herausforderungen in der Fahrplanplanung

Das Aufbereiten qualitativ hochstehender Fahrpläne ist im stark ausgelasteten Normalspurnetz der Schweiz jedes Jahr eine grosse Herausforderung. Die Zunahme von Kapazitätseinschränkungen aufgrund von Baustellen und die Ausarbeitung von Ersatzfahrplänen für diese Intervalle sowie die insbesondere an die SBB gerichteten steigenden Erwartungen an die Robustheit der Fahrpläne beanspruchten die Fahrplanplanenden zusätzlich. Auch die steigende Nutzungskonkurrenz für Gleiskapazitäten zum Abstellen von Rollmaterial forderte die Fahrplanplanenden während der Trassenvergabe.

Mitwirkung in der europaweiten Neugestaltung des Fahrplanplanungs- und Trassenvergabeprozesses

Sowohl die schweizerische wie auch die europäische Verkehrspolitik wollen Verkehr auf die Schiene verlagern. Um dies zu unterstützen, braucht es neben zusätzlichen Kapazitäten, der Nutzung der Digitalisierung und dem Abbau länderspezifischer technischer Hemmnisse auch marktgerechtere und besser harmonisierte Prozesse und Abläufe. Auf diesen Bereich fokussiert sich das europäische Projekt TTR ("TTR for smart capacity Management", ehemals "Timetabling Redesign"). Die TVS wirkt in diesem Projekt aktiv mit. Ein Mitarbeiter der TVS leitet sogar auf europäischer Ebene das Teilprojekt "TTR Process Group", in welchem die neuen Prozesse detailliert ausgearbeitet werden. Zudem engagiert sich die TVS im nationalen Projekt TTR@CH, in welchem die Umsetzung der einzelnen Prozessschritte in der Schweiz vorbereitet und implementiert wird.

2.2.2 Vergabe von Trassen und Zusatzleistungen

Ausdehnung der Zuständigkeit für die Trassenvergabe

Die Nutzung des Schienennetzes basiert auf einer Bestellung und Zuteilung von zeitlich und örtlich definierten Nutzungsrechten, sogenannten Trassen. Zusätzlich zu den Trassen bestellen die EVU und, gemäss Artikel 9a Absatz 4 EBG, zur Trassenbeantragung berechnete Dritte auch Zusatzleistungen zur Nutzung der Trassen, insbesondere Gleiskapazitäten für das Abstellen von Rollmaterial und die Benutzung von Verladegleisen und Verladeanlagen im Güterverkehr.

Die Abwicklung des Bestell- und Zuteilungsprozesses für die Trassen und Zusatzleistungen war bereits ein Kerngeschäft der Vorgängerorganisation der TVS, der Trasse Schweiz AG. Dennoch hat sich auch in diesem Bereich einiges verändert. Die Zuständigkeit der TVS beschränkt sich nicht

mehr nur auf die drei grossen ISB (SBB, BLS, SOB), sondern erstreckt sich neu über das gesamte interoperable Eisenbahnnetz der Schweiz (vgl. Übersichtskarte auf Seite 7). Auch in den Fristigkeiten ist die TVS neu bis weit in den laufenden Fahrplan hinein Ein- und Ausgangstor für alle Bestellungen und Zuteilungen von Tassen und Zusatzleistungen. Lediglich bei der Bestellung von Extrazügen und sehr kurzfristigen Bestellungen ab 8 Uhr des Vortages (operative Leistungen) laufen die Kontakte aufgrund der knappen Zeit direkt zwischen den EVU und ISB, wobei die TVS diese nachträglich auf die korrekte Abwicklung überprüft.

Alternativensuche bei Bestellkonflikten von Trassen und Zusatzleistungen

Eine wesentliche Funktion der TVS im Bestell- und Zuteilungsprozess von Trassen und Zusatzleistungen ist die Koordinierung von Bestellkonflikten im Jahresfahrplan. Konflikte bestehen, wenn zwei oder mehrere Netznutzungswünsche sich gegenseitig behindern oder ausschliessen. Die Konflikte werden durch die Planenden der ISB im Auftrag der TVS festgestellt, erfasst und der TVS zur Bearbeitung übergeben. Die TVS vermittelt zwischen den Bedürfnissen der EVU einerseits und den planerischen Möglichkeiten und Zwängen der ISB andererseits und strebt so die gesamthaft bestmöglichen Lösungen für alle Beteiligten an, sodass möglichst alle Antragsteller ihre Transportbedürfnisse umsetzen können. Dabei bietet sie alternative Trassierungsmöglichkeiten oder Abstellkapazitäten beziehungsweise Verlademöglichkeiten an und erwartet von den Beteiligten auch die Flexibilität, solche Alternativen anzunehmen, sofern die beabsichtigten Transportkonzepte weiterhin zu kommerziell akzeptablen Bedingungen umsetzbar sind.

Bei den neu in den Zuständigkeitsbereich der TVS eingetretenen ISB kommen Trassenbestellkonflikte noch kaum vor. Allerdings nimmt die Wettbewerbsintensität auch auf diesen Netzen zu. Es dürfte angesichts der steigenden Anzahl Akteure und der absehbar knapper werdenden Kapazitätsreserven nur eine Frage der Zeit sein, bis auch ausserhalb der Netze der drei grossen ISB SBB, BLS und SOB Trassenbestellkonflikte auftreten.

Im Jahresfahrplan werden jedes Jahr normalerweise rund 300 bis 400 Trassenkonflikte durch die TVS koordiniert; im Jahr 2021 waren es 275. Im Idealfall werden für sämtliche Konflikte einvernehmliche Lösungen gefunden. Erfreulicherweise konnte dieses Optimum im Berichtsjahr erreicht werden. Kein einziger Netznutzungswunsch musste abgelehnt werden. Dies ist nicht immer der Fall; die TVS hat sich das Ziel gesetzt, jeweils über 95% der Konflikte einer einvernehmlichen Lösung zuzuführen. Bleiben nach der Konfliktkoordinierung ungelöste Fälle offen, entscheidet die TVS nach den rechtlichen Prioritätenregeln⁷, welche Anträge berücksichtigt werden.

2.2.3 Inkasso des Trassenbenutzungsentgelts

Rechtliche Grundlagen

Die TVS ist gemäss Artikel 9f Absatz 1 Buchstabe b EBG zuständig für das Einziehen des Trassenbenutzungsentgelts für Grund- und Zusatzleistungen und dessen Überweisung an die ISB. Gemäss Artikel 2 Buchstabe l TVSV zieht die TVS das Trassenbenutzungs- und Stornierungsentgelt im Namen und auf Rechnung der ISB ein. Die ISB gewähren zu diesem Zweck der TVS jederzeit Einsicht in ihre Daten (Art. 9f Abs. 2 EBG; Art. 4 Abs. 1 TVSV).

⁷ Art. 12 Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV); SR 742.122. Art. 8 bis 10 Verordnung des BAV über den Eisenbahn-Netzzugang (NZV-BAV); SR 742.122.4.

Vereinbarungen zur Regelung der jeweiligen Aufgaben und Lieferobjekte

Die generelle Zuständigkeit der TVS im Bereich Inkasso des Trassenpreises ist auf Gesetzesebene geregelt. Zur Bestimmung der jeweiligen Verantwortlichkeiten und Pflichten wurde mit allen 13 ISB, für welche die TVS das Inkasso des Trassenbenutzungsentgelts vornimmt, Zusammenarbeitsvereinbarungen abgeschlossen. Diese regeln unter anderem die konkreten Aufgaben der Beteiligten, die zu liefernden Daten mit den jeweiligen Fristen, das Controlling, die Verantwortlichkeiten und die Haftung.

Rechnungsprüfung und -freigabe für die BLS, SBB, SOB und Hafenbahn Schweiz AG ab Januar 2021

Die ISB BLS Netz, HBS, SBB und SOB berechnen die Trassenpreise mit Unterstützung des bewährten Abrechnungssystems I-Prix. Um auf die aktuellen Entwicklungen im Bereich der Systeme (vor allem TMS, siehe S. 20) Rücksicht zu nehmen und die hohe Effizienz des bisherigen Prozesses für das Inkasso des Trassenpreises beizubehalten, wurde mit diesen ISB ein Lösungsansatz für eine Übergangsphase vereinbart. Im Rahmen eines definierten Monitorings überprüft die TVS ab Beginn des Jahres 2021 mittels Stichproben in den Systemen dieser ISB die Erfassung der Trassennutzungen (Grund- und Zusatzleistungen), die entsprechende Verrechnung des Trassenbenutzungsentgelts sowie die Bezahlung der Rechnungen und sie überwacht das Mahnwesen. Zudem verfolgt die TVS allfällige Kundenreaktionen zum Inkasso und deren Bearbeitung durch die ISB. Dadurch kann die TVS sicherstellen, dass den Netznutzern die Grund- und Zusatzleistungen vollständig, korrekt und nichtdiskriminierend verrechnet werden.

Laufende Umsetzung des Inkassos des Trassenbenutzungsentgelts für die weiteren Infrastrukturbetreiberinnen

Für die ISB, welche das Abrechnungssystem I-Prix nicht nutzen, zieht die TVS die Trassengebühren sowie das Stornierungsentgelt treuhänderisch im Namen und auf Rechnung dieser ISB bei den EVU ein und leitet dieses an die ISB weiter. Sie hat deshalb im Interesse einer klaren Trennung der Finanzflüsse im ersten Halbjahr 2021 eine separate Mandanten-Buchhaltung entwickelt. Auch fließen die Zahlungen über ein separates Konto.

Um dieses Mandanten-Buchhaltungssystem einem Praxistest zu unterziehen, wurde im dritten Quartal 2021 mit der Verrechnung der Trassennutzung auf dem Netz der Emmentalbahnen (ETB) gestartet. Angesichts der positiven Erfahrungen erhielten in einem nächsten Schritt auch die Kunden der Sursee-Triengen-Bahn (ST) ihre Trassenpreisrechnungen rückwirkend per 1.1.2021 durch die TVS übermittelt. Mit den weiteren ISB wurden die Datenlieferung und Verrechnung vorbereitet, um ab 1.1.2022 die Verrechnung der Trassennutzung auf ihren Netzen ebenfalls durch die TVS vorzunehmen.

Die Rechnungsstellung und das Inkasso des Trassenbenutzungsentgelts für diese ISB basiert auf den von den ISB der TVS übermittelten Daten zur Nutzung ihrer Anlagen durch die Trassennutzer. Die TVS überprüft stichprobenweise diese Nutzungsdaten und verrechnet darauf aufbauend das Trassenbenutzungsentgelt. Ebenso überwacht sie die entsprechenden Zahlungseingänge und allfällige Kundenreaktionen zum Inkasso.

Toolunterstützung des Inkassos für weitere Infrastrukturbetreiberinnen im Rahmen der laufenden Neuentwicklung der Systeme

Einzelne ISB haben den Wunsch geäußert, eine Anbindung an I-Prix zu installieren. Dies würde eine weitgehend automatische Berechnung der Grundleistungen ermöglichen. Zwingende Vorausset-

zung für die Implementierung von I-Prix ist die Anwendung von NeTS, dem netzweiten Trassenplanungssystem von SBB-Infrastruktur sowie von aktuellen Streckentopologiedaten im System UNO (ebenfalls SBB-Infrastruktur).

UNO hat jedoch sein technisches Lebensende erreicht und es können keine weiteren Strecken aufgenommen werden. Bis zur Inbetriebnahme der Nachfolgesysteme ITOP (für UNO) und TMS (für NeTS) wird die TVS gezwungen sein, mit zwei unterschiedlichen Trassenpreisabrechnungsprozessen zu arbeiten. Eine vollständige Integration dieser an I-Prix interessierten ISB ist ab Fertigstellung von TMS und des neuen Topologie-Tools ITOP frühestens ab dem Jahr 2024 möglich.

Unterstützung von Infrastrukturbetreiberinnen in Bezug auf den Trassenpreis

Bei der Aushandlung der Zusammenarbeitsvereinbarungen hat sich gezeigt, dass einzelne ISB in der Vergangenheit bei der Trassenpreisberechnung Unsicherheiten bezüglich der Anwendung der aktuellsten Preiselemente und -sätze bekundeten. Auch hatten sie teilweise Mühe, termingerecht die relevanten Abrechnungsdaten der Trassennutzung bereitzustellen. Die TVS konnte in diesem Bereich wertvolle Unterstützung leisten, welche von den ISB geschätzt wurde.

2.2.4 Führung des Eisenbahn-Infrastrukturregisters

Infrastrukturregister mit den für den Netzzugang erforderlichen Angaben

Die TVS führt, gestützt auf Artikel 9f Absatz 1 Buchstabe d EBG, Artikel 2 Buchstabe m TVSV und Artikel 15f Absatz 1 EBV⁸, ein Register mit den für den Netzzugang erforderlichen Angaben. Das Eisenbahninfrastrukturregister (RINF-CH) enthält räumliche und technische Daten (GIS- und Infrastrukturfachdaten) zur Beschreibung der Eisenbahninfrastruktur in der Schweiz. Die Betreiber interoperabler Strecken in der Schweiz sind verpflichtet, ihre GIS- und Infrastrukturfachdaten in RINF-CH einzutragen und aktuell zu halten und sie sind für die Richtigkeit der Daten verantwortlich. Diese Daten sollen es den EVU ermöglichen, die Kompatibilität ihres Rollmaterials mit der zu befahrenden Strecke sicherzustellen. Die Prüfung der technischen Kompatibilität der Fahrzeuge mit den zu befahrenden Strecken liegt in der Verantwortung der EVU.

Fehlerbehebung und Komplettierung des übernommenen Tools

Das BAV hat zwischen 2016 und 2020 das Tool RINF-CH zusammen mit einer externen Firma entwickelt. Im Juni/Juli 2021 hat das BAV das System mit der gesamten Software, Lizenzen und Dokumenten an die TVS übertragen. In einem ersten Schritt ist die TVS festgestellte technische Probleme zusammen mit dem Ersteller des Tools und den ISB angegangen. Zudem hat sie die bisher fehlende, für einen abgesicherten Datenaupload aber unverzichtbare Test- und Abnahmeumgebung entwickeln lassen. Dies erlaubt es den ISB und der TVS, Daten zuerst zu prüfen, bevor sie auf die produktive Umgebung hochgeladen werden. Im Weiteren wurde eigens eine Webseite geschaffen (www.rinf-ch.ch), auf welcher Interessierte Informationen über RINF abrufen sowie einen Benutzeraccount beantragen und über welche die ISB ihre Daten hochladen können.

Anpassung des Tools an die aktualisierten europäischen Vorschriften

Das schweizerische RINF ist Teil eines umfassenden europäischen Systems. Indem es kompatibel zum Eisenbahn-Infrastrukturregister der Eisenbahnagentur der Europäischen Union

⁸ Verordnung über Bau und Betrieb der Eisenbahnen, Eisenbahnverordnung; SR 742.141.1.

ERA aufgebaut ist, ermöglicht es europaweite Fahrzeugzulassungen durch die ERA, welche auch in der Schweiz gelten. Dadurch lassen sich Zeit und Kosten bei der Zulassung von international eingesetztem Rollmaterial einsparen.

Das aktuelle System RINF-CH basiert jedoch noch auf dem Durchführungsbeschluss 2014/880/EU der Europäischen Kommission⁹. Damit es mit den Entwicklungen des europäischen Systems kompatibel bleibt, muss es an die Anforderungen der neuen Durchführungsverordnung (EU) 2019/777¹⁰ angepasst werden. Die TVS hat diese Anpassungen zusammen mit dem externen Systemprovider begonnen. Das überarbeitete RINF-CH soll im Frühling 2022 getestet und anschliessend in Betrieb genommen werden.

Die mangelnde Qualität der Topologiedaten der Infrastrukturbetreiberinnen mindert derzeit noch den Nutzen von RINF

Die Generierung der erforderlichen Infrastrukturdaten stellt die ISB vor Herausforderungen. So musste die TVS feststellen, dass die von SBB Infrastruktur gelieferten xtf-Files¹¹ Fehlermeldungen hervorriefen, welche ein Datenupload in RINF-CH zum Teil verunmöglichen. Die vorhandenen Daten in RINF sind teils veraltet sowie lückenhaft und sie können vorderhand nicht aktualisiert werden. Die TVS arbeitet daran, zusammen mit SBB Infrastruktur und dem externen Systemprovider die Ursache des Fehlers zu eruieren und zu beheben.

Ein grösseres Problem stellt die Tatsache dar, dass die ISB derzeit in ihren IT-Systemen oft gar nicht über alle aktuellen und mittelfristig geltenden Topologiedaten in der erforderlichen Qualität verfügen. In ihren bisherigen Systemen war die Datenqualität und -aktualität auf den jeweiligen Kontext ausgelegt, nicht aber darauf, all diese Daten für übergeordnete Anforderungen zentral in einem System zur Verfügung zu stellen. Bis die ISB diese Daten auf ihren Netzen vollständig erhoben haben und in RINF-CH eintragen können, wird der Nutzen einer Kompatibilitätsabfrage des Rollmaterials der EVU mit den Streckenanforderungen in RINF-CH noch von beschränktem Nutzen sein.

Das BAV unterstützt deshalb im Rahmen von TMS die Entwicklung einer integrierten **Topologie-Plattform (ITOP)** unter Leitung der SBB mit finanziellen Mitteln. Die TVS unterstützt die ISB in ihren Bemühungen, die Datenqualität möglichst rasch zu verbessern. Sie wirkt in TMS mit und pflegt einen engen Kontakt zum Projektleiter ITOP.

2.3 Corporate Governance

2.3.1 Organisation

Die TVS ist eine öffentlich-rechtliche Anstalt des Bundes mit eigener Rechtspersönlichkeit. Ihr Auftrag, die Organisationsform und ihre Organe sind im Kapitel 2a EBG geregelt. Sie ist in ihrer Organisation und Betriebsführung selbständig und führt eine eigene Rechnung. Als dezentrale Einheit der Bundesverwaltung ist sie dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und

⁹ Durchführungsbeschluss 2014/880/EU der Kommission vom 26. November 2014 zu gemeinsamen Spezifikationen für das Eisenbahn-Infrastrukturregister und zur Aufhebung des Durchführungsbeschlusses 2011/633/EU der Kommission; ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 489 ff.

¹⁰ Durchführungsverordnung (EU) 2019/777 der Kommission vom 16. Mai 2019 zu gemeinsamen Spezifikationen für das Eisenbahn-Infrastrukturregister und zur Aufhebung des Durchführungsbeschlusses 2014/880/EU der Kommission; ABl. L 139 vom 27.5.2019, S. 312 ff.

¹¹ Das eXtended Triton Format (XTF) ist ein von Triton Imaging Inc. entwickeltes Dateiformat zur Aufzeichnung hydrografischer Vermessungsdaten.

Kommunikation UVEK angegliedert. Die gesetzlichen Organe sind der Verwaltungsrat, die Geschäftsleitung und die Revisionsstelle. Als Revisionsstelle für die Geschäftsjahre 2021 bis 2024 hat der Bundesrat die Firma Gfeller und Partner AG, Bern, gewählt.

Die TVS ist nicht gewinnorientiert. Sie finanziert sich über Gebühren der ISB, für welche sie als unabhängige Institution die für den Netzzugang wesentlichen Funktionen diskriminierungsfrei ausübt. Diese Gebühren decken den budgetierten Aufwand der TVS.

Die TVS ist gegliedert in die drei Geschäftsbereiche

- Fahrplan und Trassenvergabe;
- Internationales und Inkasso Trassenbenutzungsentgelt;
- Systeme, IT und Eisenbahn-Infrastrukturregister

und die zwei Supportbereiche

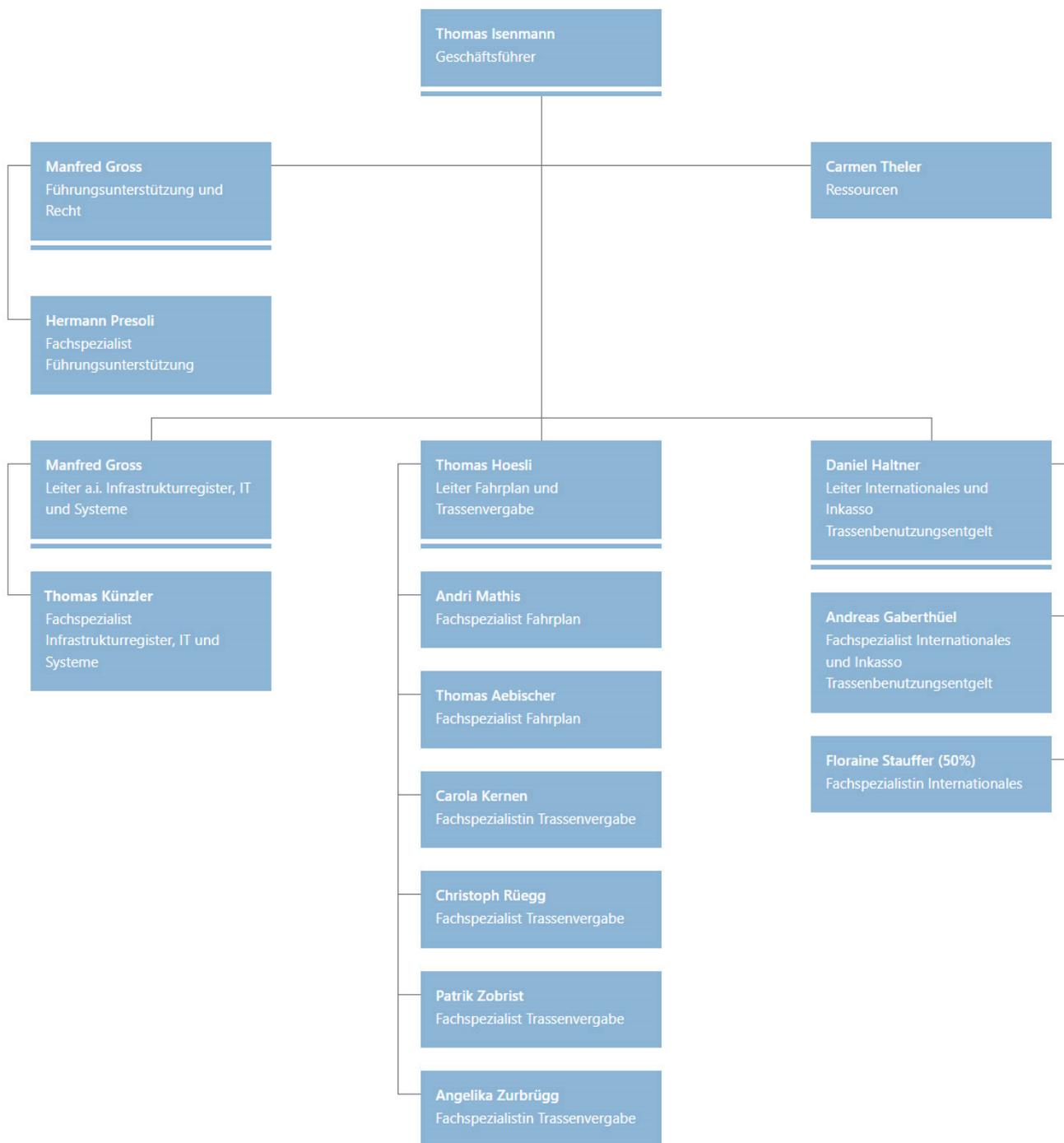
- Führungsunterstützung und Recht;
- Ressourcen¹².

Der Geschäftsführer, die Bereichsleiter "Fahrplan und Trassenvergabe" und "Internationales und Inkasso Trassenbenutzungsentgelt" sowie der Leiter "Führungsunterstützung und Recht" / Leiter a.i. "Systeme, IT und Eisenbahn-Infrastrukturregister" sind Mitglieder der Geschäftsleitung. Die Leiterin des Supportbereichs "Ressourcen" wird bei allen die Finanzen und das Personal betreffenden Geschäftsleitungsentscheiden mit einbezogen.

¹² Der Bereich "Ressourcen" ist zuständig für Finanzen, das Personalmanagement sowie administrative Aufgaben.

Organigramm der TVS per 31.12.2021

== Mitglied der Geschäftsleitung



2.3.2 Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat ist das oberste Leitungs- und Kontrollorgan der TVS und für die strategische Führung der TVS verantwortlich. Entsprechend Artikel 9h EBG besteht er aus fünf bis sieben Mitgliedern, die vom Bundesrat gewählt werden. Der Bundesrat bestimmt auch die Präsidentin oder den Präsidenten. Die Wahl erfolgt für eine Amtsdauer von vier Jahren. Eine Wiederwahl ist für zwei weitere Amtsperioden möglich.

Per 31.12.2021 setzt sich der Verwaltungsrat aus fünf Mitgliedern zusammen:



Urs Hany (Präsident)

Dipl. Bauingenieur HTL/SIA
Verwaltungsrat Greuter AG, alt Nationalrat



Alexander Stüssi (Vizepräsident)

lic.iur.
Geschäftsführer römisch-katholische Gesamtkirchgemeinde Bern



Claudio Blotti

Ökonom
Direktor Ferrovie Autolineee Regionali Ticinesi (FART)



Claudia Demel

Dipl. Verkehrsökonomin
Leiterin Besucherdienst Kunstmuseum Basel



Isabelle Oberson Clementi

lic.iur, LLM europäisches Recht

Kennzahlen Verwaltungsrat

Anzahl Mitglieder:		5
Anteil der Geschlechter:	männlich:	3 (60%)
	weiblich:	2 (40%)
Landessprachen:	Deutsch:	3 (60%)
	Französisch:	1 (20%)
	Italienisch:	1 (20%)
Durchschnittsalter der VR-Mitglieder per 31.12.2021:		53,8 Jahre

Die Aufgaben des Verwaltungsrats sind in Artikel 9i EBG festgelegt. Insbesondere erarbeitet er die strategischen Ziele und legt diese dem Bundesrat zur Genehmigung vor. Er erstellt jährlich zuhanden des Eigners einen Geschäftsbericht mit revidierter Jahresrechnung und Lagebericht, wählt die Geschäftsführerin oder den Geschäftsführer (vorbehaltlich der Genehmigung durch den Bundesrat) sowie auf Antrag der Geschäftsführerin oder des Geschäftsführers die weiteren Geschäftsleitungsmitglieder, beaufsichtigt die Geschäftsleitung und verabschiedet das Budget der TVS.

Der Verwaltungsrat konstituierte sich bereits im Mai 2020. In diesen vorbereitenden siebeneinhalb Monaten wählte er die Geschäftsleitungsmitglieder, erliess die Personalverordnung der TVS sowie die strategischen Ziele für die Periode 2021-24 zur Genehmigung durch den Bundesrat und verabschiedete das Organisationsreglement sowie den Verhaltenskodex.

Im Berichtsjahr tagte der Verwaltungsrat drei Mal. Zusätzlich fasste er drei Beschlüsse auf dem Zirkularweg. Im Rahmen seiner Funktion als oberstes Leitungsorgan der TVS genehmigte er insbesondere die Eröffnungsbilanz der TVS und die Aufträge für die Fahrplanerstellung an die ISB. Zudem erliess er das Spesenreglement, das Kommunikationskonzept und die personalpolitischen Grundsätze der TVS. Er genehmigte den Risikobericht und verabschiedete das Budget 2022 inklusive Mittelfristplan 2023-25.

Interessenbindungen

Der Verwaltungsrat trifft die organisatorischen Vorkehrungen zur Verhinderung von Interessenkonflikten sowohl für sich selbst wie auch für die Mitarbeitenden. Der Verhaltenskodex der TVS ist auf der Homepage publiziert (Dokumentation / Links und Dokumente).

Die Interessenbindungen der vom Bundesrat gewählten Verwaltungsratsmitglieder sind im [Verzeichnis der Bundeskanzlei](#) gemäss Artikel 8k RVOV¹³ publiziert.

2.3.3 Geschäftsleitung

Gemäss Artikel 9i EBG ernennt der Verwaltungsrat unter Vorbehalt der Genehmigung durch den Bundesrat die Geschäftsführerin oder den Geschäftsführer der TVS sowie auf Antrag der Geschäftsführerin oder des Geschäftsführers die übrigen Mitglieder der Geschäftsleitung.

Die Geschäftsleitung der TVS setzt sich aus den folgenden vier Mitgliedern zusammen:



Thomas Isenmann
Geschäftsführer



Manfred Gross
Mitglied



Daniel Haltner
Mitglied



Thomas Hösli
Mitglied

Zu allen finanz- und personalrelevanten Traktanden wird die Verantwortliche "Ressourcen" mit einbezogen.

¹³ Regierungs- und Verwaltungsorganisationsverordnung; SR 172.010.1

Die Geschäftsleitung ist das operative Organ der TVS. Sie nimmt die in Artikel 9j Absatz 2 EBG festgelegten Aufgaben und Verantwortlichkeiten wahr. Insbesondere führt sie die Geschäfte, erlässt die Verfügungen, erarbeitet zuhanden des Verwaltungsrats die Geschäftsplanung und den Voranschlag sowie weitere Entscheidungsgrundlagen und erfüllt die Aufgaben, die nicht einem anderen Organ zugewiesen sind.

2.3.4 Personal

Personalkennzahlen

Per 31. Dezember 2021 waren 15 Mitarbeitende, verteilt auf 14,5 Vollzeitstellen, bei der TVS tätig.

Die Arbeitsverhältnisse der Geschäftsleitung und der übrigen Mitarbeitenden richten sich nach dem Bundespersonalgesetz (BPG)¹⁴ sowie der Verordnung über das Personal der Schweizerischen Trassenvergabestelle (PVO-TVS)¹⁵ und subsidiär dazu der Bundespersonalverordnung (BPV)¹⁶. Die Mitarbeitenden sind öffentlich-rechtlich angestellt.

Die TVS ist angewiesen auf erfahrene Fachspezialistinnen und Fachspezialisten. Das Durchschnittsalter beträgt per 31.12.2021 49,8 Jahre.

Die TVS akquiriert ihr Personal hauptsächlich von den schweizerischen Bahnunternehmen. Der Anteil weiblicher Mitarbeitender beträgt 26,7%. Dies liegt zwar unter den Zielwerten des Bundes, jedoch über den Werten des für die Akquirierung relevanten Arbeitsmarktes der Schweizer Bahnunternehmen.

Im Jahr 2021 gab es keine Personalausritte. Eine Kündigung per Ende Januar 2022 ersetzte die Geschäftsleitung durch eine französischsprachige Person, womit sich der tiefe Anteil französischsprachiger Mitarbeitender ab Februar 2022 von 13,3% auf 20% erhöhen wird.

Kennzahlen Personal

Anzahl Mitglieder:	15
Vollzeitstellenäquivalente:	14,5
Anteil der Geschlechter:	männlich: 11 (73,3 %)
	weiblich: 4 (26,7 %)
Landessprachen:	Deutsch: 13 (86,7 %)
	Französisch: 2 (13,3 %)
Durchschnittsalter der Mitarbeitenden per 31.12.2021:	49,8 Jahre

¹⁴ SR 172.220.1

¹⁵ SR 742.101.21

¹⁶ SR 172.220.111.3

Personalpolitik

Die Personalpolitik der TVS basiert auf der Personalpolitik des Bundes. Sie hat zum Ziel, die Leistungsfähigkeit der TVS zu stärken.

Die allgemeinen personalpolitischen Ziele der TVS sind in den vom Bundesrat genehmigten strategischen Zielen für die Periode 2021-24 festgehalten. Im Zentrum steht die Positionierung der TVS als fortschrittliche und sozial verantwortliche Arbeitgeberin, die auf dem relevanten Arbeitsmarkt attraktiv und konkurrenzfähig auftritt und dank modernen Arbeitsbedingungen qualifiziertes und motiviertes Personal anstellt und beschäftigt.

Der Erfolg der TVS hängt von den Fähigkeiten und dem Beitrag ihrer Mitarbeitenden ab. Die TVS strebt deshalb Rahmenbedingungen an, welche es den Angestellten ermöglichen, ihre Ideen, Kenntnisse und Erfahrungen zum Nutzen der TVS und zu ihrer eigenen Arbeitszufriedenheit einzubringen und diese Fähigkeiten aktuell zu halten, weiterzuentwickeln sowie laufend an sich verändernde Anforderungen anzupassen. Sie fördert deshalb die individuelle Entwicklung der Angestellten durch nachhaltige Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen.

Kontakte mit Sozialpartnern

Die TVS beschäftigt erfahrene Fachspezialistinnen und Fachspezialisten, welche sie von den Bahnunternehmen akquiriert. Entsprechend pflegt sie die Sozialpartnerschaft gemäss Artikel 33 BPG mit den Organisationen des Verkehrspersonals, namentlich der Gewerkschaft des Verkehrspersonals *SEV*, des Personalverbands für Arbeitnehmende aus den Branchen Post/Logistik, Communication, öffentlicher Verkehr und öffentliche Verwaltung *Transfair* sowie des Kaderverbands des öffentlichen Verkehrs *KVöV*.

Nachdem die TVS bereits im Jahr 2020 den Entwurf der Personalverordnung vor Genehmigung durch den Bundesrat mit den Angestelltenorganisationen besprochen hatte, traf sie sich im Berichtsjahr mit ihnen für eine Erläuterung der Weisung Arbeitszeit und des Spesenreglements. Die Angestelltenorganisationen baten zudem um Informationen zu den Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Arbeitssituation bei der TVS und zur Betroffenheit der TVS durch die Anpassung der Fahrvergünstigung für öV-Angestellte.

2.3.5 Kooperationen und Mitgliedschaften

Der Eisenbahnverkehr kennt keine Grenzen. Insbesondere der Güterverkehr ist stark international ausgerichtet; zwei Drittel der auf dem Schweizer Bahnnetz transportierten Güter überqueren mindestens einmal die Landesgrenze. Auch der internationale Personenverkehr ist auf harmonisierte Netznutzungsbedingungen und durchgängige Trassenangebote angewiesen.

Entsprechend betonte der Verwaltungsrat in den strategischen Zielen, dass die TVS mit anderen Institutionen kooperiert und in internationalen Gremien der ISB mitwirkt, soweit dies der Erfüllung der strategischen Ziele dienlich ist.

Mitwirkung in Gremien

Die TVS wirkt in folgenden internationalen Gremien mit bzw. ist Mitglied solcher Gremien:

<u>Gremium</u>	<u>Zweck der Mitgliedschaft/Art der Mitwirkung</u>
PRIME , Informationsplattform zwischen der Abteilung Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission und den europäischen ISB und Trassenvergabestellen (Mitglied).	Information über die europäische Entwicklung in den für die TVS relevanten Rechts- und Politikbereichen.
CER , Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (Partner).	
ERA , Eisenbahnagentur der Europäischen Union.	Mitwirkung in den Arbeitsgruppen der nationalen Stellen zur Führung des Eisenbahn- Infrastrukturregisters.
RailNetEurope (RNE) , europäische Vereinigung der ISB und Trassenvergabestellen (Mitglied).	Erarbeitung von europaweit harmonisierten Prozessen, Trassenbestell- und -zuteilungsbedingungen sowie der Weiterentwicklung der dafür eingesetzten IT-Systeme.
Güterverkehrskorridore Rhein – Alpen und Nordsee - Mittelmeer (Mitglied).	Förderung aufeinander abgestimmter, attraktiver Angebote für den grenzüberschreitenden Güterverkehr. Mitarbeit in den jeweiligen Verwaltungsräten (Management Boards) und Arbeitsgruppen.

Auf nationaler Ebene ist die TVS befreundetes Mitglied des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV) sowie Mitglied der Dialog-Plattform AVENIR MOBILITÉ / ZUKUNFT MOBILITÄT, welche den Austausch und Wissenstransfer zwischen Akteuren der Verkehrspolitik und die Förderung der verkehrsträgerübergreifenden Zusammenarbeit bezweckt.

Mitwirkung in Projekten

Die TVS wirkt in zwei Projekten der schweizerischen bzw. europäischen Eisenbahnbranche mit.

Im Projekt "TTR for smart capacity management" (ehemals Timetabling Redesign) nehmen die europäischen ISB, Trassenvergabestellen und EVU eine Neugestaltung des Fahrplanplanungs- und Trassenvergabeprozesses vor, um diesen besser an die Marktbedürfnisse anzupassen und die nationalen Vorgehensweisen verstärkt zu harmonisieren. Die TVS arbeitet auch im schweizerischen Implementierungsprozess TTR@CH mit, in welchem die Umsetzung der einzelnen Prozessschritte massgeschneidert auf die Bedürfnisse der hiesigen Bahnlandschaft vorbereitet wird.

Die TVS wirkt zudem in der Entwicklung des künftigen Planungs- und Produktionssystems "Traffic Management System" (TMS) mit. Hierbei entwickelt die Bahnbranche unter der Leitung der SBB ein neues System für die gesamte Trassenplanung und -produktion vom Konzeptfahrplan über die Bestellung bis zur Verkehrsabwicklung. Unter Nutzung der digitalen Möglichkeiten wird die Planung und Abwicklung der Schienennetz-Nutzung stärker automatisiert und modernisiert und die einzelnen Prozessschritte werden durchgängig miteinander verknüpft.

2.3.6 Risikomanagement und Risikosituation

Die TVS beurteilt jährlich die strategischen und operativen Risiken. Das strategische Risikomanagement analysiert auf der Basis von 14 strategischen Risikofeldern in den Bereichen Führung, Organisation, Geschäftsausübung, Finanzen, Personal und Arbeitsmittel, ob die TVS aktuell und für die mittelfristige Zukunft die richtigen Aktivitäten zur Erfüllung des Geschäftszwecks ausübt und die hierfür erforderlichen Voraussetzungen wie Ressourcen, Wissen sowie Partner- und Kundenbeziehungen gesichert hat. Das operative Risikomanagement ermittelt die Eintretenswahrscheinlichkeit möglicher Risikoszenarien in der Ausübung der Führungs-, Geschäfts- und Supportprozesse und deren Schadensausmass. Bei als bedrohlich oder unerwünscht beurteilten Risiken erarbeitet die Geschäftsleitung Massnahmen zur Risikosteuerung, deren Umsetzung und Wirksamkeit sie laufend kontrolliert.

Es wurden keine bedrohlichen Risiken identifiziert, welche unmittelbare Handlungsmassnahmen erfordern. Die als unerwünscht beurteilten Risiken sind im Wesentlichen auf die noch nicht abgeschlossenen Aufbauarbeiten zurückzuführen. Insbesondere mit den neuen Geschäftspartnern muss die TVS das angestrebte Vertrauensverhältnis noch vertiefen. Ebenso ist das Selbstverständnis der eigenen Rollenwahrnehmung weiter zu verfeinern. Weiterer mittelfristiger Handlungsbedarf besteht in der Sicherung der Arbeitgeberattraktivität der TVS im für sie relevanten Arbeitsmarkt der Eisenbahnen sowie hinsichtlich der neuen Kompetenzanforderungen aufgrund der zunehmenden Digitalisierung der Trassenplanung.

Die TVS baut auch ein internes Kontrollsystem (IKS) zur Identifikation und Bewertung der operativen finanzbezogenen Risiken der Geschäftsprozesse auf. Dieses konnte per Ende 2021 noch nicht dokumentiert und implementiert werden.

Die TVS finanziert sich seit ihrem operativen Start am 1.1.2021 über Gebühren der Infrastrukturbetreiberinnen in ihrem Zuständigkeitsbereich. Diese decken die geplanten und budgetierten Kosten der TVS (Art. 9o in Verbindung mit Art. 9f EBG).

2.3.7 Strategische Ziele und Kennzahlen

Das erste Geschäftsjahr stand im Zeichen der Finalisierung der Aufbauarbeiten. Die vom Bundesrat genehmigten strategischen Ziele wurden mehrheitlich erreicht. Die Weiterentwicklung des Qualitätsmanagementsystems zur Zertifizierungsreife sowie die Dokumentation und Implementierung des internen Kontrollsystems konnten jedoch nicht bereits auf Ende 2021 abgeschlossen werden. Die Erreichung der strategischen Ziele der verselbständigten Einheiten des Bundes wird jährlich durch den Bundesrat publiziert.¹⁷

¹⁷ https://www.efv.admin.ch/efv/de/home/themen/finanzpolitik_grundlagen/cgov/berichterstattung_bundesrat.html

Kennzahlen

Finanzen und Personal	2021
Betriebsaufwand (Tsd. Fr.)	64 875,7
Jahresgewinn / -verlust (Tsd. Fr.)	818,8
Bilanzgewinn (Tsd. Fr.)	667,8
Bilanzsumme (Tsd. Fr.)	1 882,8
Reserven (Tsd. Fr.)	-151,0
Personalbestand (Anzahl Vollzeitäquivalente)	14,5
Anstaltsspezifische Kennzahlen	
Anzahl bearbeiteter Trassenkonflikte im Jahresfahrplanprozess	275
Anzahl Trassenablehnungen	
- Jahresfahrplan	0
- unterjähriger Fahrplan	6
Anzahl unterlegener Verfahren bei der RailCom	0
Technischer Deckungsgrad PUBLICA (Vorsorgewerk Bund), in %	107,3
Gebühren und übrige Erträge	
Gebühreneinnahmen von den Infrastrukturbetreiberinnen im Zuständigkeitsbereich der TVS (Tsd. Fr.)	65 652,4
Übrige Erträge (Tsd. Fr.)	43,2

3. Glossar

Antragsteller	Als zur Bestellung von Grund- und Zusatzleistungen berechnigte Antragsteller gelten Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie andere am Eisenbahnverkehr interessierte Unternehmen gemäss Artikel 9a Absatz 4 EBG.
Bestellkonflikt	Die Unmögklichkeit, zwei oder mehrere sich gegenseitig behindernde Anträge für Trassen oder Zusatzleistungen zuzuteilen.
Güterverkehrskorridore	Wichtige internationale Strecken gemäss Verordnung 913/2010/EU zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr, auf denen grenzüberschreitender Schienengüterverkehr abgewickelt wird. Sie bezwecken die Stärkung der Zusammenarbeit zwischen den Infrastrukturbetreiberinnen und Trassenvergabestellen beim Kapazitätsangebot und der Zuweisung von grenzüberschreitenden Zugtrassen für Güterzüge. Für die Schweiz sind vor allem die beiden Güterverkehrskorridore Rhein - Alpen und Nordsee - Mittelmeer relevant.
Konfliktlösungsverhandlungen	Verfahren zur Behebung eines Bestellkonflikts. Die Trassenvergabestelle und die betroffenen Infrastrukturbetreiberinnen suchen gemeinsam mit den am Konflikt beteiligten Antragstellern nach zumutbaren alternativen Trassen.
Trasse	Eine Trasse (ähnlich einem "Slot" in der Luftfahrt) ist die Berechnigung, eine bestimmte Strecke des Bahnnetzes zu fix definierten Zeiten mit einem spezifischen Zug (Länge, Gewicht, Profil, Geschwindigkeit) zu befahren.
Trassenantrag	Mit "Trassenantrag" werden die jeweils am 2. Montag im April für den Jahresfahrplan sowie die im unterjährigen Fahrplan laufend durch Antragsteller eingereichten Trassenanmeldungen bezeichnet. Zur Trassenbeantragung berechnigt sind Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie an der Durchführung des Eisenbahnverkehrs interessierte Unternehmen gemäss Artikel 9a Absatz 4 EBG.
Trassenkatalog	Ab 2. Montag im Januar für das Folgejahr veröffentlichtes Angebot vorkonstruierter Trassen für den Güterverkehr auf den Nord-Süd-Achsen Gotthard und Lötschberg-Simplon. Die Trassenkataloge dienen als Bestellgrundlage für Trassenanträge.
Zusatzleistung	Zusatzleistungen sind von den ISB angebotene Leistungen, die ein Verkehrsunternehmen zur Nutzung einer Trasse zusätzlich nachfragen kann. Beispiele sind das Abstellen von Zügen, das Rangieren in Rangierbahnhöfen usw.

4. Jahresrechnung 2021 der TVS

4.1 Bilanz

	Anhang	31.12.2021	01.01.2021
In CHF			
Flüssige Mittel	1	1 594 143	294 300
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		127 891	0
Rechnungsabgrenzungen		24 286	0
Total Umlaufvermögen		1 746 320	294 300
Sachanlagen	2, 15	23 872	10 102
Immaterielle Anlagen	3, 15	111 967	151 150
Total Anlagevermögen		135 839	161 252
TOTAL AKTIVEN		1 882 159	455 552
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten		0	15
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4	440 549	0
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten		104 514	0
Kurzfristige Rückstellungen	7	2 142	0
Rechnungsabgrenzungen	5	85 720	106 466
Total kurzfristiges Fremdkapital		632 925	106 481
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	6	500 549	500 053
Langfristige Rückstellungen	7	80 888	0
Total langfristiges Fremdkapital		581 437	550 053
Gewinnreserven bzw. kumulierte Verluste		-150 982	-150 982
Jahresgewinn		818 779	0
Total Eigenkapital		667 797	-150 982
TOTAL PASSIVEN		1 882 159	455 552

4.2 Erfolgsrechnung

	Anhang	2021
In CHF		
Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen	8	65 695 586
Total Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen		65 695 586
Aufwand für eingekaufte Dienstleistungen	9	-61 752 550
Personalaufwand	10	-2 470 820
Raumaufwand	11	-98 265
Unterhalt, Reparaturen, Ersatz (URE) & Leasing Sachanlagen	12	-5 449
Verwaltungsaufwand	13	-94 171
ICT-Aufwand	14	-372 019
Übriger betrieblicher Aufwand		-39 181
Abschreibungen auf Anlagevermögen	15	-43 243
Betriebsaufwand		-64 875 698
Betriebliches Ergebnis		819 888
Finanzergebnis	16	-1 109
Jahresgewinn		818 779

4.3 Geldflussrechnung

	Anhang	<u>2021</u>
In CHF		
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit		
Jahresgewinn		818 779
Abschreibungen	15	43 243
Veränderung Rückstellungen	7	83 030
Zinsaufwand	16	495
Veränderung Forderung aus Lieferung und Leistungen		-127 891
Veränderung sonstige kurzfristige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen		-24 286
Veränderung Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistungen	4	440 550
Veränderung sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungen	5	83 768
Geldfluss aus Betriebstätigkeit		1 317 688
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen	2	-17 830
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		-17 830
Rückzahlung kurzfristige Finanzverbindlichkeiten		-15
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		-15
Nettoveränderung flüssige Mittel		1 299 843
Nachweis:		
Flüssige Mittel per 01.01.2021		294 300
Flüssige Mittel per 31.12.2021	1	1 594 143
Veränderung flüssige Mittel		1 299 843

4.4 Eigenkapitalnachweis

	<u>2021</u>
In CHF	
Gewinnreserve per 01.01.2021	-150 982
Jahresgewinn	818 779
Gewinnreserve per 31.12.2021	667 797

4.5 Anhang zur Jahresrechnung

4.5.1 Allgemeine Informationen

Die Schweizerischen Trassenvergabestelle (TVS) hat ihren Sitz in Bern (Schweiz), Schwarztorstrasse 31.

Die Schweizerische Trassenvergabestelle ist eine öffentlich-rechtliche Anstalt des Bundes mit eigener Rechtspersönlichkeit und ist seit dem 1. Januar 2021 operativ. Das Jahr 2021 ist somit das erste Geschäftsjahr der TVS. Da die Eröffnungsbilanz der TVS vom Bundesrat genehmigt wurde, werden diese Werte in der Bilanz als Vorjahreswerte abgebildet. Organisationsform, Aufgaben, Organe und Finanzierung der TVS sind im Gesetz (Art. 9d, 9f Abs. 1, 9g, 9o des Eisenbahngesetzes (EBG) vom 20. Dezember 1957 (SR 742.101)) und der Verordnung über die Trassenvergabestelle (TVSV) vom 13. Mai 2020 (SR 742.123) verankert.

Die TVS wird nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen geführt, ist autonom, verfügt über eine eigene Rechtspersönlichkeit und ist im Handelsregister eingetragen. Sie führt ein eigenes Rechnungswesen und ist unabhängig vom Bundeshaushalt.

Die TVS erhebt zur Deckung ihrer gemäss Planrechnung ungedeckten Kosten Gebühren bei den Infrastrukturbetreiberinnen (ISB), auf deren Strecken sie für die Trassenvergabe zuständig ist. Sie verrechnet die Gebühren den ISB im Verhältnis der auf deren Netzen zugeteilten Trassenkilometer. Sie informiert die ISB und das BAV jährlich nach Genehmigung des Budgets und des Finanzplans über die für das nächste Jahr in Rechnung gestellten Gebühren und die Planwerte für die folgenden drei Jahre. In geringem Masse erbringt die TVS für ausländische Organisationen wie z.B. RailNetEurope (RNE) oder den Güterverkehrskorridor 1 (RFC 1 oder RALP) Dienstleistungen.

4.5.2 Grundsätze der Rechnungslegung

Die Rechnungslegung der TVS erfolgt in Übereinstimmung mit den Fachempfehlungen zur Rechnungslegung (Swiss GAAP FER – Kern FER) und vermittelt daher ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechende Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.

Die TVS ist eine Einrichtung des öffentlichen Rechts im Eigentum des Bundes und gehört der dezentralen Bundesverwaltung an. Sie wird gemäss Artikel 55 Finanzhaushaltsgesetz (FHG, SR 611.0) konsolidiert.

Die Jahresrechnung der TVS wurde vom Verwaltungsrat am 04. Februar 2022 verabschiedet, vorbehältlich der Genehmigung durch den Bundesrat.

Fremdwährungsumrechnung

Transaktionen in Fremdwährung werden zu den jeweiligen aktuellen Kursen, monetäre Aktiven und Verbindlichkeiten in Fremdwährungen zu Bilanzstichtagskursen umgerechnet. Die sich daraus ergebenden Fremdwährungsgewinne oder -verluste werden in der Erfolgsrechnung erfasst.

Flüssige Mittel

Die flüssigen Mittel umfassen Kassenbestände, Post- und Bankguthaben. Diese sind zu Nominalwerten bewertet.

Forderungen

Forderungen werden zum Nominalwert eingesetzt. Ausfallgefährdete Debitoren werden einzelwertberichtigt.

Sachanlagen

Die Bewertung der Sachanlagen erfolgt zu Anschaffungs- bzw. Herstellkosten abzüglich notwendiger Abschreibungen und allfälliger Wertbeeinträchtigungen. Die Abschreibungen erfolgen linear aufgrund der geplanten Nutzungsdauer.

Anlageklasse	Nutzungsdauer (Jahre)
Mobiliar und Einrichtungen	10

Immaterielle Anlagen

Immaterielle Anlagen umfassen von Dritten erworbene Lizenzen auf aktivierte Kosten im Zusammenhang mit der Implementierung von Software. Die immateriellen Anlagen werden zum Anschaffungswert abzüglich notwendiger Abschreibungen und allfälliger Wertbeeinträchtigungen erfasst. Die Abschreibungen erfolgen linear bzw. systematisch über eine vorsichtig geschätzte Nutzungsdauer.

Anlageklasse	Nutzungsdauer (Jahre)
Software (insb. ABACUS)	3
Lizenzen, Know-How, Patente (CI/CD, Website)	5

Wertbeeinträchtigungen

Es wird auf jeden Bilanzstichtag geprüft, ob Anzeichen bestehen, dass der Buchwert eines Aktivums den erzielbaren Wert (der höhere Wert von Netto-Marktwert und Nutzwert) übersteigt (Wertbeeinträchtigung, Impairment). Falls eine Wertbeeinträchtigung vorliegt, wird der Buchwert auf den erzielbaren Wert reduziert und die Wertbeeinträchtigung dem Periodenergebnis belastet.

Verbindlichkeiten und Rückstellungen

Verbindlichkeiten werden zum Nominalwert eingesetzt. Rückstellungen werden auf der Basis des Erwartungswertes der zukünftigen Mittelabflüsse bewertet und aufgrund der stichtagsbezogenen Neubeurteilung erhöht, beibehalten oder aufgelöst.

Umsatzerfassung

Dienstleistungserträge werden in der Periode erfasst, in der die Dienstleistungen erbracht wurden. Dienstleistungserträge verstehen sich nach Abzug von Gutschriften und Erlösminderungen von den für die Leistungen fakturierten Beträgen.

Personalvorsorge

Die Mitarbeitenden der TVS sind bei der PUBLICA im Vorsorgewerk Bund versichert (Art. 9n Abs. 2 EBG, SR 742.101). Das Vorsorgewerke bezweckt, die Arbeitnehmer gegen die wirtschaftlichen Folgen von Alter, Tod und Invalidität zu versichern. Als Versicherte werden diejenigen Arbeitnehmer aufgenommen, welche das 17. Altersjahr vollendet haben.

Das Vermögen des Vorsorgewerks ist in der vorliegenden Jahresrechnung nicht enthalten. In der Erfolgsrechnung werden die auf die Periode abgegrenzten Beiträge als Personalaufwand dargestellt. In der Bilanz werden die entsprechenden aktiven oder passiven Abgrenzungen beziehungsweise

Forderungen und Verbindlichkeiten erfasst, die sich aufgrund von vertraglichen, reglementarischen oder gesetzlichen Grundlagen ergeben. Es wird jährlich beurteilt, ob aus einer Vorsorgeeinrichtung aus Sicht der Organisation ein wirtschaftlicher Nutzen oder eine wirtschaftliche Verpflichtung besteht. Als Basis dienen Verträge, die Jahresrechnung der Vorsorgeeinrichtung, die in der Schweiz nach Swiss GAAP FER 26 erstellt werden, und andere Berechnungen, welche die finanzielle Situation, die bestehende Über- beziehungsweise Unterdeckung entsprechend den tatsächlichen Verhältnissen darstellen.

Ertragssteuern

Die TVS ist von sämtlichen direkten Steuern des Bundes, der Kantone und der Gemeinden befreit.

Ausserbilanzgeschäfte

Eventualverbindlichkeiten und weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen werden auf jeden Bilanzstichtag bewertet und offengelegt. Wenn Eventualverbindlichkeiten und weitere zu bilanzierende Verpflichtungen zu einem Mittelabfluss ohne nutzbaren Mittelzufluss führen und dieser Mittelabfluss wahrscheinlich und abschätzbar ist, wird eine Rückstellung gebildet. Die Bewertung erfolgt gemäss der Höhe der zukünftigen einseitigen Leistungen und Kosten, wobei allfällige zugesicherte Gegenleistungen (z.B. Versicherungsdeckungen) berücksichtigt werden.

4.5.3 Erläuterungen zur Jahresrechnung

1. Flüssige Mittel

CHF	<u>31.12.2021</u>	<u>01.01.2021</u>
Kasse	86.70	0.00
PostFinance	1 594 056.16	294 300.39
Total Flüssige Mittel	1 594 142.86	294 300.39

2. Sachanlagen

Die Sachanlagen der TVS bestehen aus Mobiliar und Büroeinrichtungen sowie aus ICT-Anlagen.

	<u>2021</u>
<u>Anschaffungskosten</u>	
01.01.	10 102
Zugänge	17 830
Abgänge	0
31.12.	27 932
<u>Kumulierte Abschreibungen</u>	
01.01.	0
Abschreibungen	4 060
Abgänge	0
31.12.	4 060
Nettobuchwert per 31.12.2021	23 872

3. Immaterielle Anlagen

Die immateriellen Anlagen der TVS bestehen aus aktivierten Kosten für Software, CI usw.

	<u>2021</u>
<u>Anschaffungskosten</u>	
01.01.	151 150
Zugänge	0
Abgänge	0
<hr/>	
31.12.	151 150
<hr/>	
<u>Kumulierte Abschreibungen</u>	
01.01.	0
Abschreibungen	39 183
Abgänge	0
<hr/>	
31.12.	39 183
<hr/>	
Nettobuchwert per 31.12.2021	111 967

4. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

CHF	<u>31.12.2021</u>	<u>01.01.2021</u>
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	391 117	0
gegenüber nahestehenden Personen	49 433	0
<hr/>		
Total Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	440 550	0

Die Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Personen betreffen

CHF	<u>31.12.2021</u>	<u>01.01.2021</u>
Pensionskasse Publica	40 997	0
GS-UVEK	8 436	0

5. Passive Rechnungsabgrenzung

Die passive Rechnungsabgrenzung besteht aus Ferien- und Zeitguthaben (inkl. Sozialabgaben) per 31.12.2021 und weiteren Aufwandsabgrenzungen für das Geschäftsjahr 2021.

6. Langfristigste Finanzverbindlichkeiten

Für die Finanzierung der vor dem operativen Start anfallenden Aufbauarbeiten beantragte die TVS entsprechend Artikel 9r Absatz 2 EBG ein «Darlehen» bei der EFV. Dieses wurde in Form eines Depositenkontos bei der Tresorerie der Eidgenössischen Finanzverwaltung (EFV) bewilligt und ist innerhalb von vier Jahren zurückzubezahlen.

Weist das Konto ein Guthaben zugunsten des TVS aus, wird es unter den flüssigen Mitteln aufgeführt.

7. Rückstellungen

CHF	<u>31.12.2021</u>	<u>01.01.2021</u>
Kurzfristige Rückstellungen	2 142	0
Langfristige Rückstellungen	80 888	0
Total Rückstellungen	83 030	0

Die langfristige Rückstellung besteht für Verpflichtungen der TVS für Treueprämien und Sabbatical (inkl. Sozialabgaben) per 31.12.2021. Die Arbeitsverhältnisse der Angestellten der Trasse Schweiz AG gingen gemäss Absatz 4 der Übergangsbestimmungen des Eisenbahngesetzes (EBG, SR 742.101) zur Änderung vom 28. September 2018 nach Artikel 333 OR mit sämtlichen Verpflichtungen auf die TVS über.

8. Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen

CHF	<u>2021</u>
Gebühren und Abgeltungen	65 652 371
Andere betriebliche Erträge	43 215
Total Erlöse aus Lieferungen und Leistungen	65 695 586

Die TVS finanziert sich seit ihrem operativen Start am 1.1.2021 über Gebühren der Infrastrukturbetreiberinnen in ihrem Zuständigkeitsbereich. Diese decken die geplanten und budgetierten Kosten der TVS (Art. 9o i.V.m. Art. 9f EBG, SR 742.101).

Die anderen betrieblichen Erträge resultieren aus Dienstleistungen für RailNetEurope (RNE) und den Güterverkehrskorridor 1 (RFC 1 oder RALP).

9. Aufwand für eingekaufte Dienstleistungen

Gestützt auf die Fahrplanverträge stellen die ISB seit dem 01.01.2021 ihre Dienstleistungen der TVS in Rechnung.

CHF	<u>2021</u>
Total Aufwand für eingekaufte Dienstleistungen	61 752 550

10. Personalaufwand

CHF	<u>2021</u>
Lohnaufwand	1 928 321
Sozialversicherungsaufwand	477 114
Übriger Personalaufwand	65 385
Total Personalaufwand	2 470 820

Per 31. Dezember betrug der Personalbestand 14,5 Vollzeitstellen.

11. Raumaufwand

CHF	<u>2021</u>
Miete	83 040
Nebenkosten	9 915
Reinigung	5 157
Unterhalt	153
Total Raumaufwand	98 265

12. Unterhalt, Reparaturen, Ersatz (URE) & Leasing Sachanlagen

CHF	<u>2021</u>
Mobiliar	4 557
URE Mobiliar & Einrichtungen	892
Total Unterhalt, Reparaturen, Ersatz (URE) & Leasing Sachanlagen	5 449

13. Verwaltungsaufwand

CHF	<u>2021</u>
Versicherungen	2 365
Abgaben, Gebühren und Bewilligungen	1 171
Energie- und Entsorgung	1 219
Büro- und Verwaltungsaufwand	89 416
Total Verwaltungsaufwand	94 171

14. ICT-Aufwand

CHF	<u>2021</u>
ICT Software inkl. Miete	163 917
ICT Service und Support	208 102
Total ICT-Aufwand	372 019

15. Abschreibungen

CHF	<u>2021</u>
Abschreibungen auf Sachanlagen	4 060
Abschreibungen auf immaterielle Anlagen	39 183
Total Abschreibungen auf Anlagevermögen	43 243

16. Finanzerfolg

CHF	<u>2021</u>
Finanzaufwand	-1 124
Finanzertrag	<u>15</u>
Total Finanzerfolg	-1 109

4.5.4 Sonstige Anhangsinformationen

Zukünftige Verpflichtungen - Raumaufwand

Die TVS hat im 2021 einen fünfjährigen Mietvertrag für die Büroräumlichkeiten abgeschlossen. Nach dem ersten Jahr bestehen noch Verpflichtungen für 4 Jahre in der Höhe von CHF 332 000.

Eventualverpflichtungen

Es bestehen keine Eventualverpflichtungen per 31.12.2021.

Treuhänderisches Inkasso

Gemäss Artikel 9f Absatz 1 Buchstabe b Eisenbahngesetz (SR 742.101; EBG) sowie Artikel 2 Buchstabe I Verordnung über die Trassenvergabestelle (SR 742.123; TVSV) ist die TVS gesetzlich beauftragt, die Trassengebühren sowie das Stornierungsentgelt im Namen und auf Rechnung der Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) bei der Trassennutzern (Eisenbahnverkehrsunternehmen EVU) einzuziehen und an die ISB zu überweisen.

Zur Erfüllung dieser Aufgabe wird ein eigener Buchhaltungs-Mandant "Inkasso" benutzt. Ebenso wird bei PostFinance ein eigenes Konto geführt, welches nur dem Zweck "Inkasso" dient.

Diese treuhänderisch geführte Buchhaltung ist nicht Bestandteil der Jahresrechnung der TVS.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Es sind keine Ereignisse zwischen dem 31. Dezember 2021 und dem 4. Februar 2022 eingetreten, die eine Anpassung der Buchwerte von Aktiven und Passiven der TVS zur Folge gehabt hätten oder an dieser Stelle erwähnt werden müssten.

Bern, den 04.02.2022



Urs Hany
Verwaltungsratspräsident



Dr. Thomas Isenmann
Geschäftsführer

4.5.5 Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns

CHF	<u>2021</u>
Bilanzverlust per 1. Januar	-150 982
Jahresgewinn	818 779
Bilanzgewinn per 31. Dezember	667 797
Gewinnvortrag	667 797



Bericht der Revisionsstelle

an den Bundesrat

Schweizerische Trassenvergabestelle, Bern

GFELLER + PARTNER AG

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Jahresrechnung der Schweizerischen Trassenvergabestelle, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung, Geldflussrechnung, Eigenkapitalnachweis und Anhang für das am 31. Dezember 2021 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung des Verwaltungsrates

Der Verwaltungsrat ist für die Aufstellung der Jahresrechnung in Übereinstimmung mit den Kern-FER und den gesetzlichen Vorschriften verantwortlich. Diese Verantwortung beinhaltet die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung eines internen Kontrollsystems mit Bezug auf die Aufstellung einer Jahresrechnung, die frei von wesentlichen falschen Angaben als Folge von Verstössen oder Irrtümern ist. Darüber hinaus ist der Verwaltungsrat für die Auswahl und die Anwendung sachgemässer Rechnungslegungsmethoden sowie die Vornahme angemessener Schätzungen verantwortlich.

Verantwortung der Revisionsstelle

Unsere Verantwortung ist es, aufgrund unserer Prüfung ein Prüfungsurteil über die Jahresrechnung abzugeben. Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Prüfungsstandards vorgenommen. Nach diesen Standards haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir hinreichende Sicherheit gewinnen, ob die Jahresrechnung frei von wesentlichen falschen Angaben ist.

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen für die in der Jahresrechnung enthaltenen Wertansätze und sonstigen Angaben. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemässen Ermessen des Prüfers. Dies schliesst eine Beurteilung der Risiken wesentlicher falscher Angaben in der Jahresrechnung als Folge von Verstössen oder Irrtümern ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Prüfer das interne Kontrollsystem, soweit es für die Aufstellung der Jahresrechnung von Bedeutung ist, um die den Umständen entsprechenden Prüfungshandlungen festzulegen, nicht aber um ein Prüfungsurteil über die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems abzugeben. Die Prüfung umfasst zudem die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden, der Plausibilität der vorgenommenen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtdarstellung der Jahresrechnung. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise eine ausreichende und angemessene Grundlage für unser Prüfungsurteil bilden.



Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung vermittelt die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2021 abgeschlossene Geschäftsjahr ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage in Übereinstimmung mit den Kern-FER und entspricht dem schweizerischen Gesetz.

Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen an die Zulassung gemäss Revisionsaufsichtsgesetz (RAG) und die Unabhängigkeit (Art. 728 OR) erfüllen und keine mit unserer Unabhängigkeit nicht vereinbaren Sachverhalte vorliegen.

Im Rahmen unserer Prüfung gemäss Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und dem Schweizer Prüfungsstandard 890 haben wir festgestellt, dass ein gemäss den Vorgaben des Verwaltungsrates ausgestaltetes internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Jahresrechnung für die bezogen auf das Unternehmen wesentlichen Prozesse nicht schriftlich dokumentiert und implementiert ist.

Nach unserer Beurteilung entspricht das interne Kontrollsystem nicht dem schweizerischen Gesetz, weshalb wir die Existenz des internen Kontrollsystems für die Aufstellung der Jahresrechnung nicht bestätigen können

Ferner bestätigen wir, dass der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinnes dem schweizerischen Gesetz entspricht, und empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Bern, 9. März 2022

CA/digital

GFELLER + PARTNER AG

Christoph Andenmatten
Dipl. Wirtschaftsprüfer
Zugelassener Revisionsexperte
(Leitender Revisor)

Danielle Tschampion
Dipl. Wirtschaftsprüferin
Zugelassene Revisionsexpertin

Impressum

Der vorliegende Bericht gibt einen Überblick über die Tätigkeiten der Schweizerischen Trassenvergabestelle im Berichtsjahr 2021. Weitergehende Informationen können dem Kaderlohnreporting (publiziert auf www.epa.admin.ch) und der Kurzberichterstattung des Bundesrates über die Erfüllung der strategischen Ziele der verselbständigten Einheiten des Bundes (publiziert auf www.efv.admin.ch) entnommen werden.

Herausgeber

Schweizerische Trassenvergabestelle
Schwarztorstrasse 31
CH-3007 Bern

Telefon +41 79 928 01 63
info@tvs.ch
www.tvs.ch

Sprachen

Dieser Bericht wird in deutscher, französischer und italienischer Sprache herausgegeben.

Ausgabe

April 2022

Bildnachweis

Schweizerische Trassenvergabestelle