

trasse.ch – die unabhängige Trassenvergabestelle

1. Wer ist trasse.ch?

Trasse Schweiz AG, nachstehend kurz trasse.ch genannt, ist die Trassenvergabestelle für die Schienennetze der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), der BLS und der Südostbahn (SOB).

Mit der Auslagerung der Trassenvergabe in eine rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen unabhängige Stelle bekräftigen die drei grössten Normalspurbahnen der Schweiz zusammen mit dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV) ihr Bekenntnis für einen fairen Wettbewerb auf der Schiene.

2. Was ist eine Trasse und warum braucht es eine Trassenvergabe?

Eine Trasse ist vergleichbar mit einem „Slot“ in der Luftfahrt.

Was ist eine Trasse?

Eine Trasse (auch Fahrplantrasse genannt) ist die Berechtigung,

- eine bestimmte Strecke des Bahnnetzes,
- zu fix definierten Zeiten
- mit einem spezifischen Zug (Länge, Gewicht, Profil, Geschwindigkeit),
zu befahren.

Mit der Bahnreform 1 führte die Schweiz im Jahr 1999 den freien Netzzugang ein. Seither haben Güterverkehrsunternehmen – und mit Einschränkungen auch Personenverkehrsunternehmen – ein Anrecht, mit ihren Zügen auf fremden Schienennetzen zu fahren, sofern sie über die vom Bundesamt für Verkehr (BAV) erteilten Bewilligungen verfügen. Vorher war der Netzzugang nur im gegenseitigen Einvernehmen möglich. Der Netzzugang soll den Wettbewerb insbesondere im Güterverkehr fördern und dadurch den Verkehrsträger Bahn attraktiver machen.

Heute verkehren auf dem Schienennetz der SBB, der BLS und der SOB rund 25 verschiedene Eisenbahnverkehrsunternehmen. Gut 15 weitere Unternehmen führen Sonderfahrten mit historischem Rollmaterial oder Bedarfsverkehr durch. Alle nutzen dasselbe Schienennetz. Damit dies funktioniert, muss eine Stelle die einzelnen Nutzungswünsche koordinieren. Alle Unternehmen melden deshalb ihre Bedürfnisse für die einzelnen Züge jedes Jahr bei der Trassenvergabestelle an. Die Trassenvergabestelle koordiniert diese Nutzungswünsche. Sie regelt die Konflikte, wenn zwei oder mehrere Wünsche sich gegenseitig behindern und teilt die Trassen zu. Die Summe aller Trassenzuteilungen ergibt den Fahrplan für das nächste Jahr.

3. Warum wurde trasse.ch gegründet?

Bis zur Gründung der trasse.ch teilten die Bahnen die Trassen auf ihren Schienennetzen selbst zu. Theoretisch könnten sie dabei die eigenen Güter- und Personenverkehrsbereiche gegenüber anderen Bahnen bevorzugen. Dies wurde in der Schweiz zwar nicht festgestellt. Dennoch stand die frühere Form der Trassenvergabestellen im Widerspruch zu den Bestrebungen, den Bahnverkehr weiter zu liberalisieren. Der Wettbewerb kann nur dann seine Vorteile entfalten, wenn alle Unternehmen beim Netzzugang gleich behandelt werden. Deshalb schlug der Bundesrat mit der Botschaft zur Bahnreform 2 vom 23. Februar 2005 die Schaffung einer unabhängigen Trassenvergabestelle in Form einer öffentlichrechtlichen Anstalt im Eigentum des Bundes vor.

Die Rückweisung der Botschaft durch das Parlament – aus Gründen, die nichts mit dem Vorschlag zur Trassenvergabestelle zu tun hatten – hätte zu einer mehrjährigen Verzögerung geführt. SBB, BLS und SOB beschlossen deshalb, ihre Trassenvergabeaktivitäten in eine gemeinsame, unabhängig agierende Stelle auszulagern. Anfang 2006 gründeten sie zusammen mit dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV) die trasse.ch.

Der Bundesrat begrüßte diese Massnahme als wichtigen Schritt zur weiteren Stärkung eines fairen Wettbewerbs im Bahnverkehr. Sie erlaube es, im Hinblick auf die Überarbeitung der Botschaft zur Bahnreform 2 wichtige Erfahrungen zu sammeln. Der Bundesrat hielt aber bereits damals fest, dass nur weitere Gespräche mit der Europäischen Gemeinschaft zeigen werden, ob die organisatorische Unabhängigkeit und die Zuständigkeiten von trasse.ch für die Übernahme des ersten EU-Bahnpakets ausreichend sind.

4. Was macht trasse.ch?

Die drei Hauptaufgaben von trasse.ch sind:

1. *Trassenvergabe*

trasse.ch koordiniert die Trassenbestellungen für die Netze der SBB (inklusive der von den SBB betriebenen Netze von Turbo, der Sensetalbahn und der Hafenbahn Schweiz AG), der BLS und der SOB und teilt die Trassen zu. Sie deckt damit 95% des Schweizer Normalspurnetzes ab. Die übrigen Normalspurbahnen teilen bis zur gesetzlichen Regelung die Trassen auf ihrem Schienennetz selber zu.

Abb. 1: Netz mit Trassenzuteilung durch trasse.ch



2. Diskriminierungsfreier Fahrplan

Der Fahrplan ist die bestmögliche Umsetzung der Trassenwünsche der Antragsteller. trasse.ch sorgt dafür, dass die Fahrpläne diskriminierungsfrei konstruiert werden. Sie beauftragt die Spezialisten der Infrastrukturbetreiber, die Trassenanträge in ihren Planungstools abzubilden und begleitet die Erstellung der Fahrplänenwürfe. Dabei stellt sie die Diskriminierungsfreiheit sicher und sie genehmigt die Fahrplänenwürfe mit der Trassenzuteilung.

3. Engpassanalyse überlasteter Strecken

Kann trasse.ch auch nach dem Koordinierungsverfahren nicht alle Trassenanträge erfüllen, erklärt sie die betroffene Strecke für überlastet. Im Anschluss daran erstellt sie eine Kapazitätsanalyse. Darin analysiert sie die Gründe für die Überlastung und zeigt mögliche kurz- bis mittelfristige Abhilfemassnahmen auf.

5. Wie stellt trasse.ch die diskriminierungsfreie Fahrplanerstellung und Trassenvergabe sicher?

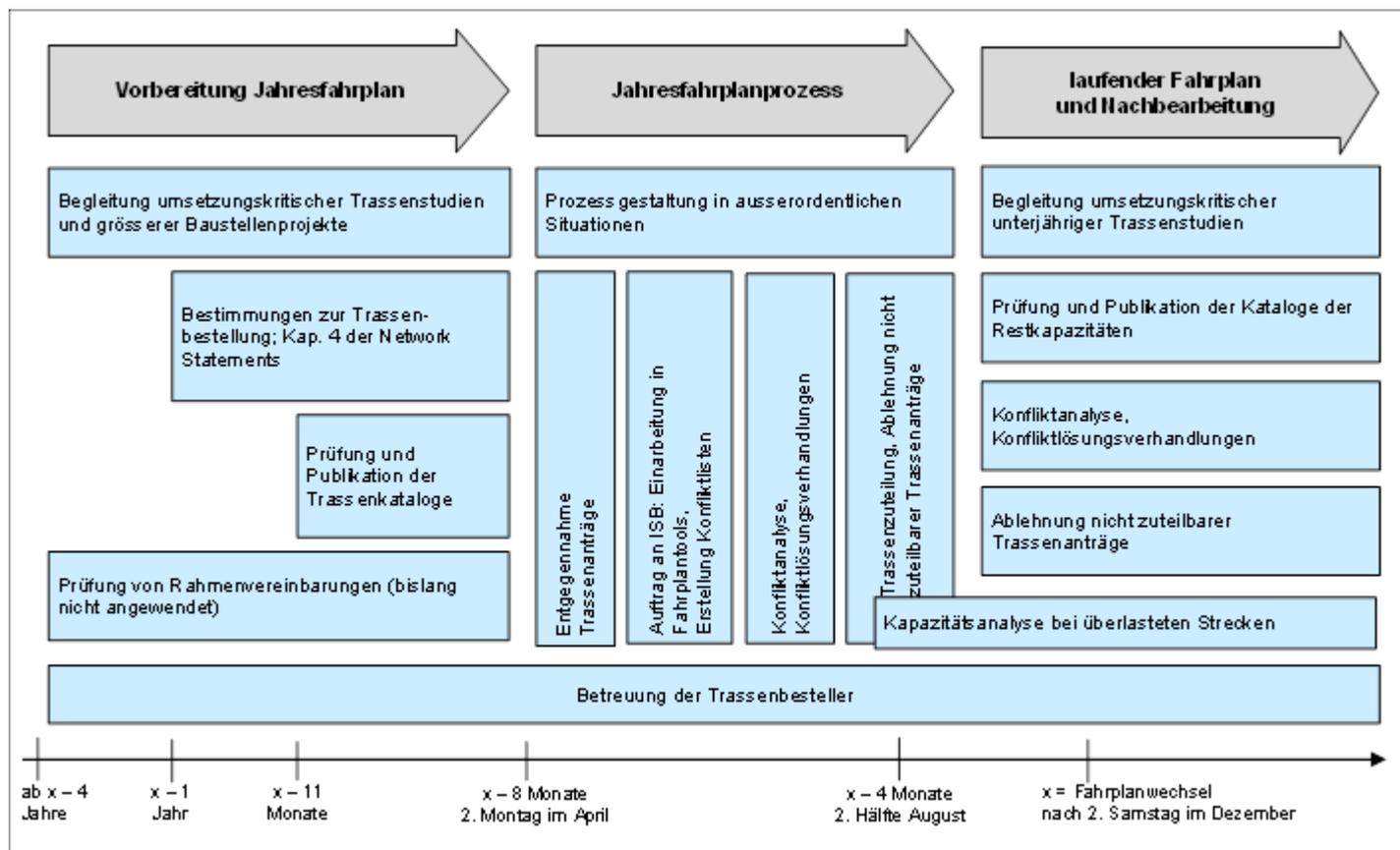
Beim Netzzugang haben alteingesessene Bahnen gegenüber neuen Unternehmen keine Vorrechte. Jedes Jahr müssen alle ihre Trassenanträge von neuem einreichen und jedes Jahr findet ein neues Koordinierungsverfahren statt.

Der Prozess der Fahrplanerstellung lässt sich in drei Phasen einteilen:

- 1) Vorbereitung des Jahresfahrplans vor der Trassenbeantragung
- 2) Trassenvergabe im Jahresfahrplan von der Trassenbeantragung bis zur Trassenzuteilung
- 3) Trassenvergabe im laufenden Fahrplan bis zum Ende des Fahrplanjahres

Abbildung 2 veranschaulicht diese drei Phasen.

Abb. 2: Die drei Phasen der Fahrplanerstellung



trasse.ch stellt in allen drei Phasen die Diskriminierungsfreiheit sicher:

1. Vorbereitung des Jahresfahrplans: Begleitung von Trassenstudien und grösseren Baustellenprojekten sowie Überprüfung bzw. Erstellung der Bestellgrundlagen

Bevor Unternehmen Trassen bestellen, lassen sie oftmals die fahrplanmässige Machbarkeit ihrer Bestellabsichten durch die Fahrplanspezialisten der Infrastrukturbetreiber überprüfen. Ist ein solches Angebotskonzept nicht oder nur mit bedeutenden Änderungen im Fahrplan umsetzbar, ziehen die Infrastrukturbetreiber trasse.ch bei. Die Unternehmen können zudem explizit eine Begleitung der Studienbearbeitung durch trasse.ch wünschen. trasse.ch prüft, ob die Aussagen der Infrastrukturbetreiber korrekt sind, ob diese den Unternehmen die attraktivsten Alternativen aufzeigen und ob die gesetzlichen Vorgaben eingehalten werden. Dies trifft ebenfalls auf Unterhalts- und Bauarbeiten mit Kapazitätseinschränkungen zu. Für die betroffenen Trassennutzer sind frühzeitig, nach Möglichkeit vor Beginn des Trassenbestellprozesses, attraktive und akzeptable Alternativen auszuarbeiten. Die Ersatzangebote und Ersatzfahrpläne müssen diskriminierungsfrei sein. Kein Unternehmen soll einen abschlägigen Bescheid erhalten, ohne dass vorgängig trasse.ch einbezogen wurde. Des Weiteren prüft trasse.ch die Diskriminierungsfreiheit bei allen Grundlagen für die Trassenbestellung (Trassenkataloge, allfällige Rahmenvereinbarungen) und verfasst jährlich aktualisierte Bestimmungen für die Bestellung der Trassen (Kapitel 4 der Network Statements von SBB, BLS und SOB).

2. Jahresfahrplanprozess: Diskriminierungsfreie Fahrplanerstellung und Trassenvergabe

Für den Jahresfahrplan bestellen die Antragsteller rund 15'000 Trassen. Bei derart vielen Bestellungen sind Trassenkonflikte unvermeidlich. Von einem Trassenkonflikt spricht man, wenn sich zwei oder mehrere Netznutzungswünsche gegenseitig behindern und nicht wie gewünscht umgesetzt werden können.

Bei Trassenkonflikten sucht trasse.ch zuerst zusammen mit den beteiligten Unternehmen und Fahrplanerstellern nach Alternativen, welche das Führen aller Züge zum Ziel haben. Alternativen sind zeitlich geänderte Fahrplanlagen, andere Routen oder mit den Unternehmen zusammen entwickelte geringfügige Anpassungen der Angebotskonzepte. trasse.ch leitet diese Verhandlungen als neutrale Stelle. Die Erfahrungen zeigen, dass die Unternehmen bei Konflikten eine hohe Kompromissbereitschaft zeigen und zum Teil selber Alternativen vorschlagen.

Kann ein Konflikt nicht einvernehmlich gelöst werden, entscheidet trasse.ch auf der Basis der gesetzlichen Grundlagen, namentlich der Prioritätenregel, wer den Zuschlag erhält.

Prioritätenregel

Die Prioritätenregel ist in Artikel 9a des Eisenbahngesetzes definiert. Sie besagt, dass bei der Gewährung des Netzzugangs der in einem regelmässigen Takt verkehrende Personenverkehr Vorrang hat. Anschlüsse innerhalb einer abgestimmten Transportkette des öffentlichen Verkehrs dürfen nicht gebrochen werden.

Die Prioritätenregel sagt aber auch, dass ausserhalb des Taktangebots verkehrende Personenzüge und Zusatzzüge dem Güterverkehr beim Netzzugang gleich gestellt sind.

Die Prioritätenregel ist eine zwingende Voraussetzung für das Angebotskonzept des Personenverkehrs. Die im Taktfahrplan stündlich und halbstündlich verkehrenden Züge kommen zur selben Zeit in den Knotenbahnhöfen an und ermöglichen kurze Umsteigebeziehungen.

3. Unterjähriger Fahrplan: Diskriminierungsfreie Trassenvergabe

Trassen können auch während des laufenden Fahrplans bestellt werden. Dies wird insbesondere bei neuen Angeboten im Güterverkehr oder bei Extrafahrten im Personenverkehr getan. Die so genannten unterjährigen Trassenbestellungen beschränken sich auf die noch verfügbare Restkapazität und werden nach dem Prinzip „first come, first served“ zugeteilt (Genehmigung nach der Reihenfolge des Eingangs der Anträge). Eine Koordinierung durch trasse.ch ist hierbei nur erforderlich, wenn eine Trassenbestellung nicht wie gewünscht umgesetzt werden kann. trasse.ch prüft in solchen Fällen, ob die Umsetzung effektiv nicht möglich ist, ob die bestmöglichen Alternativen aufgezeigt und ob die rechtlichen Vorgaben eingehalten wurden. Ablehnungen von Trassenanträgen werden ausschliesslich durch trasse.ch ausgesprochen.

Bei sehr kurzfristigen Trassenanmeldungen (Zugfahrt am gleichen oder am Folgetag) prüft trasse.ch im Nachhinein, ob Ablehnungsentscheide gerechtfertigt waren.

6. Wie fördert trasse.ch den Bahnverkehr?

trasse.ch versteht sich nicht nur als Garant eines fairen Wettbewerbs und einer diskriminierungsfreien Nutzung des Schienennetzes. Sie bemüht sich, jedes einzelne Unternehmen bedürfnisgerecht von der Planung bis zur Trassenzuteilung zu betreuen.

Mit effizienten Prozessen, einer hohen Servicequalität und marktgerechten Alternativen im Konfliktfall liefert trasse.ch einen Beitrag an einen attraktiven Bahnverkehr. Sie optimiert kontinuierlich die Prozesse auf der Basis von jährlich durchgeführten Gesprächen mit den Unternehmen und Prozessanalysen mit den Infrastrukturbetreibern.

trasse.ch engagiert sich als Mitglied von RailNetEurope (Gemeinschaft der europäischen Infrastrukturbetreiber und Trassenvergabestellen) aktiv für die internationale Koordination der Prozesse. Diese

gegenseitige Abstimmung ist aufgrund der zunehmenden Internationalität des Bahnverkehrs sehr wichtig: Beispielsweise überquert über 60% des schweizerischen Bahngüterverkehrs mindestens einmal die Schweizer Landesgrenze (Anteil der im Import-, Export- und Transitverkehr transportierten Tonnen am gesamten Verkehrsaufkommen des Bahngüterverkehrs in der Schweiz).

Des Weiteren unterstützt trasse.ch die Behörden in der Schaffung attraktiver Rahmenbedingungen für den Bahnverkehr. Neben Stellungnahmen und der Mitwirkung in Arbeitsgruppen auf nationaler Ebene engagiert sie sich auch auf internationaler Ebene bei der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturbetreiber CER.

7. Wie ist trasse.ch organisiert und wie sichert sie ihre Unabhängigkeit?

trasse.ch ist eine nicht gewinnorientierte Aktiengesellschaft. Alle vier Eigentümer – SBB, BLS, SOB und VöV – halten eine paritätische Minderheitsbeteiligung mit gleichem Stimmrecht.

Der Verwaltungsrat besteht aus fünf Personen. Er setzt sich zusammen aus dem Präsidenten Urs Hany und je einem Vertreter der vier Eigentümer. Zur Wahrung der Unabhängigkeit dürfen die von den Bahnen bezeichneten Verwaltungsräte weder aus dem Verkehrsbereich noch aus der Geschäftsleitung einer Bahn stammen, die bei trasse.ch Trassenanträge einreicht.

trasse.ch beschäftigt zehn Mitarbeitende, welche die erforderliche Fachkompetenz durch frühere Tätigkeiten bei unterschiedlichen Bahnunternehmen erworben haben.

trasse.ch bietet ihre Dienstleistungen kostenlos an. Sie deckt ihren Aufwand, indem sie bei SBB, BLS und SOB für die Trassenzuteilung auf deren Netzen eine Gebühr erhebt. Die Gebühr deckt den geplanten Aufwand.

8. Wie geht es mit trasse.ch weiter?

Im Sommer 2009 führte das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Vernehmlassung zum zweiten Schritt der Bahnreform 2 durch. Zur weiteren Stärkung der Unabhängigkeit, Transparenz und Nichtdiskriminierung schlug es wie in der Botschaft von 2005 vor, die Trassenvergabestelle in eine öffentlichrechtliche Anstalt im Eigentum des Bundes umzuwandeln. Zudem wurden die Kompetenzen der Trassenvergabestelle insbesondere in Bezug auf die Trassenplanung und Fahrplanerstellung präzisiert.

Der Vorschlag wurde in der Vernehmlassung von einer grossen Mehrheit positiv aufgenommen. Während aber die Einen dies lediglich als Übergang bis zur vollständigen Trennung der Verkehrsbereiche vom

Infrastrukturbereich der Bahnen betrachteten, wollten die Anderen mit der unabhängigen Trassenvergabe gerade diese Trennung vermeiden. Da damals auch die EU ihre entsprechenden Richtlinien überarbeitete, setzte der damalige Vorsteher des UVEK im Juni 2010 eine Expertengruppe ein und erteilte ihr den Auftrag, zu analysieren, wie ein auf die Schweizer Bedürfnisse abgestimmtes, EU-kompatibles sowie unternehmerisch und verkehrlich sinnvolles Modell zur Sicherstellung des diskriminierungsfreien Netzzugangs aussehen könnte. Darauf aufbauend wird das UVEK eine separate Vorlage zur künftigen Ausgestaltung der Trassenvergabestelle und zur Organisation der Bahnunternehmen ausarbeiten.

Die Expertengruppe unter Leitung von Paul Blumenthal publizierte ihren Schlussbericht am 2. Mai 2013. Das UVEK ist derzeit daran, aufbauend auf den Empfehlungen der Expertengruppe eine Vernehmlassungsvorlage zur „Organisation der Bahninfrastruktur“ zu erarbeiten. Der Start der Vernehmlassung ist für August 2015 vorgesehen.

Bern, 14. April 2015