

## Timetabling and Capacity Redesign (TTR)

### Änderungsverzeichnis

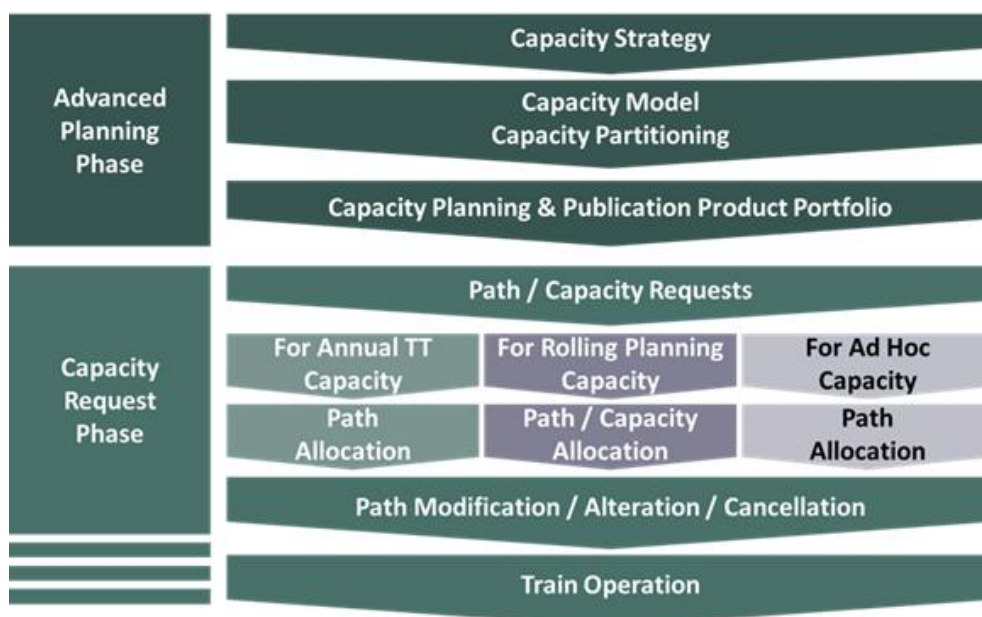
Version	Datum	Änderung
0.1	04.12.2020	Erstellung

## 1 Ziele TTR

RailNetEurope (RNE) und Forum Train Europe (FTE), unterstützt vom Europäischen Schienengüterverkehrsverband (ERFA), arbeiten derzeit an einer Neugestaltung des internationalen Fahrplanstellungsprozesses (TTR). Ziel von TTR ist die Harmonisierung und Verbesserung des europäischen Fahrplansystems, um die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs deutlich zu erhöhen. TTR besteht aus verschiedenen Komponenten, insbesondere einer verbesserten Zuteilung der vorhandenen Infrastrukturkapazität (einschliesslich temporärer Kapazitätsbeschränkungen) und die Einführung neuer Kapazitätsvergabeprozesse. Dadurch sollen die Marktbedürfnisse im Fahrplanplanungsprozess gerechter berücksichtigt werden. Insbesondere für den Personenverkehr bedeutet dies eine frühere Verfügbarkeit der definitiven Fahrplanzeiten, was wiederum gegenüber dem aktuellen Zustand zu einer früheren Öffnung der Buchungssysteme führen wird. Für den Grossteil des Güterverkehrs bedeutet dies mehr Möglichkeiten für kurzfristige Trassenanträge und damit mehr Flexibilität, um den volatilen Kundenbedürfnissen besser gerecht zu werden. Ausführliche Informationen über das Projekt finden Sie auf [ttr.rne.eu](http://ttr.rne.eu).

## 2 Prozesskomponenten

Der TTR-Prozess baut auf den folgenden Komponenten auf:



Die wesentlichen Komponenten werden nachstehend näher beschrieben.

- Kapazitätsstrategie (X\*-60 bis X\*-36 Monate): Die Kapazitätsstrategie ist die langfristige Kapazitätsplanung des ISB für eine bestimmte Strecke, einen Teil eines Netzes oder das gesamte Netz. Das Hauptziel der Kapazitätsstrategie besteht darin, einen ersten Überblick über die in der Zukunft verfügbare Kapazität der Infrastruktur und den künftigen Kapazitätsbedarf zu geben. Sie ermöglicht es dem ISB, mit benachbarten ISB und Trassenantragstellern einen Informationsaustausch zu den künftigen Kapazitätsbedarf zu führen.
- Kapazitätsmodell (X\*-30 bis X\*-18 Monate) mit Kapazitätsaufteilung: Das Kapazitätsmodell bietet eine detailliertere Definition der Bedarfsprognose und die Aufteilung der Kapazität in Jahresplanung, rollierende Planung und temporäre Kapazitätsbeschränkungen und in nicht benötigte Kapazität (sofern verfügbar). Die Trassenantragsteller haben die Möglichkeit, einerseits durch Bekanntgabe ihres Kapazitätsbedarfs einen Beitrag zum Kapazitätsmodell zu leisten und andererseits können sie Stellung zur vorgeschlagene Kapazitätsaufteilung nehmen.
- Internationale Abstimmung der temporären Kapazitätseinschränkungen: Temporäre Kapazitätseinschränkungen können im Falle von Instandhaltung, Erneuerung oder des Baus von neuen Infrastrukturen oder weiterer Nutzungseinschränkungen auftreten, und somit einen Einfluss auf die verfügbare Kapazität einer Strecke haben. Es kann sich dabei um Einschränkungen mit grossen, hohen, mittleren und geringen Auswirkungen sowie Unterhaltsarbeiten handeln. Kapazitätseinschränkungen sind notwendig, um die Infrastruktur in einem guten Zustand zu halten und eine den Marktbedürfnissen entsprechende Infrastrukturentwicklung ermöglichen.
- Kapazität für Trassenbestellungen im Jahresfahrplan: Kapazität, welche die Trassenantragsteller bis zur vorgegebenen Trassenantragsfrist oder auch noch nach diesem Termin beantragen können.
- Kapazität für Anträge der rollierenden Planung: Speziell vorgehaltene Kapazität auf der Grundlage von Kapazitätsbändern für ein definiertes Zeitfenster oder eine Trasse, welche zu einem vom Trassenantragsteller frei gewählten Zeitpunkt bestellt werden kann, jedoch frühestens vier Monate vor dem ersten Verkehrstag.
- Kapazität für Ad-hoc-Anfragen: Nicht geplante oder nicht bestellte Kapazität für Trassenanträge, welche weniger als 30 Tage vor der Durchführung eingereicht werden.

*\*X steht für den Tag des Fahrplanwechsels 2025*

### **3 Umsetzung von TTR**

Mit dem Netznutzungskonzept (NNK) und den entsprechenden Netznutzungsplänen (NNP) verfügt die Schweiz bereits seit einiger Zeit über die erforderlichen Instrumente den Bereichen Kapazitätsstrategie und Kapazitätsmodell. Auf europäischer Ebene werden im Jahr 2022 mit den Arbeiten für die Erstellung von Kapazitätsmodellen für den Fahrplan 2025 gestartet, unter Mitwirkung

der Trassenantragsteller. Das Kapazitätsmodell 2025 für die Schweiz ist bereits erstellt und veröffentlicht (NNP 2025). Die Umsetzungsarbeiten in der Schweiz im 2022 fokussieren sich daher auf die Abstimmungen des Schweizer Kapazitätsmodells mit den benachbarten ISB.