

TTR for Smart Capacity Management

Änderungsverzeichnis

Version	Datum	Änderung
1.0	09.12.2022	Veröffentlichung

1 Ziele von TTR (Ergänzung der Ziffer 4.9.1 des NWS 2024)

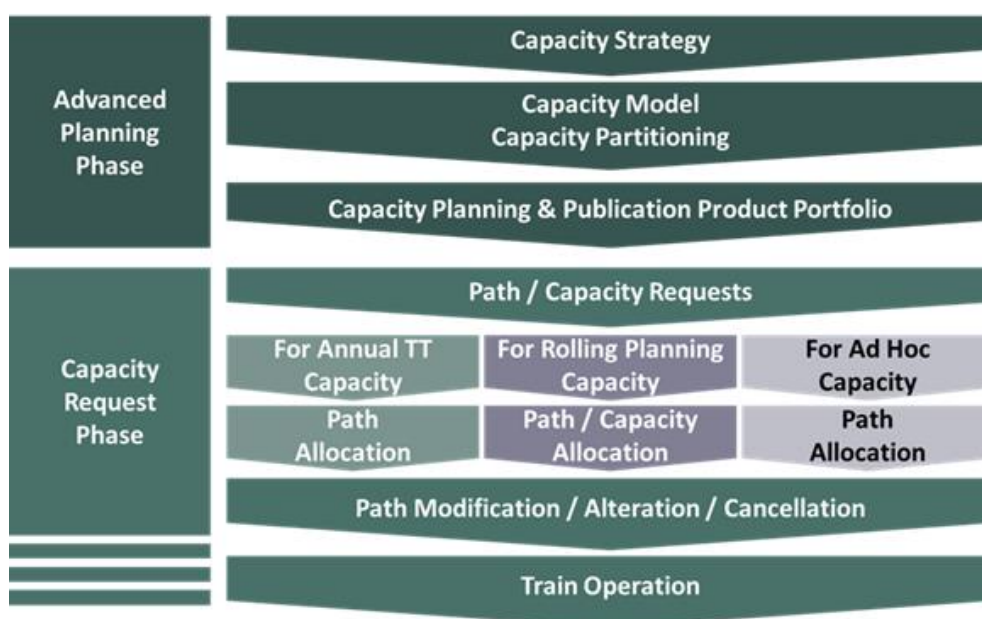
RailNetEurope (RNE) und Forum Train Europe (FTE), unterstützt vom Europäischen Schienengüterverkehrsverband (ERFA), arbeiten an einem Projekt namens TTR zur Harmonisierung und Verbesserung des Fahrplansystems um die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs zu erhöhen. TTR umfasst eine verbesserte Planung der Kapazitätsverteilung (einschliesslich temporärer Kapazitätsbeschränkungen) und neue Kapazitätsvergabeprozesse.

Ziel ist es den Marktbedürfnissen gerecht zu werden und eine optimale Nutzung der vorhandenen Kapazitäten zu erreichen. Für den Personenverkehr bedeutet dies eine frühere Verfügbarkeit des definitiven Fahrplans, was zu einer früheren Öffnung der Buchungssysteme führt. Für den Güterverkehr bedeutet dies mehr Möglichkeiten für Trassenanträge, die näher am ersten Betriebstag liegen, und damit mehr Flexibilität.

Die vollständige Umsetzung der TTR ist für den Fahrplan 2025 geplant, sofern sie durch den europäischen und nationalen Rechtsrahmen unterstützt wird.

2 Prozesskomponenten (Ergänzung der Ziffer 4.9.2 des NWS 2024)

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 und sich auf die wichtigsten Grundsätze für die Erstellung des Kapazitätsmodells zu einigen.
- 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 Unterhaltarbeiten handeln. Kapazitätseinschränkungen sind notwendig, um die Infrastruktur in einem guten Zustand zu halten und eine den Marktbedürfnissen entsprechende Infrastrukturentwicklung ermöglichen.

Trassen-/Kapazitätsanträge:

- 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, die nach X-2 eingereicht werden.
- Kapazität für kurzfristige Ad-hoc-Anfragen: Nicht geplante oder nicht bestellte Kapazität für Trassenanträge, die weniger als 30 Tage vor der Durchführung eingereicht werden.

**X steht für den Tag des Fahrplanwechsels 2025*