







## Die Unzulänglichkeiten des gegenwärtigen Fahrplanprozesses...

## ... und wie TTR sie überwinden wird

<p>Temporary Capacity Restrictions (TCR) sind unvermeidlich – aber sie bedürfen besserer Planung, Kommunikation und Koordination, um kein weitreichendes Hindernis für einen wettbewerbsfähigen Eisenbahnsektor zu sein. Heutzutage führen TCR zu unerwarteten Kosten, zum Teil sogar zum Verlust von Kunden für EVU, verminderter Zuverlässigkeit gegenüber dem Markt und unnötiger Nichtverfügbarkeit von Streckenabschnitten.</p>		<p>Mit der Capacity Strategy und dem Capacity Model ordnen EIU die verfügbare Kapazität von Anfang an verschiedenen Bedürfnissen (Güterverkehr, Personenverkehr, TCR) zu. Diese Ergebnisse tragen dazu bei, kommerzielle Kapazitäten von guter Qualität zu sichern, insbesondere für den Fernverkehr. Darüber hinaus bietet TTR Lösungen für ein international koordiniertes Vorgehen zur Minimierung negativer Auswirkungen durch eine verbesserte EVU-Beratung, die Einordnung von TCR entsprechend ihren Auswirkungen und dem TCR-Tool für optimierte Kommunikation und Planung.</p>
<p>Mit der Veröffentlichung des endgültigen Fahrplans im September können EVU im Personenverkehr ihre Tickets nicht lange vor dem Fahrplanwechsel im Dezember verkaufen – ein zusätzlicher Wettbewerbsnachteil gegenüber Straße und Luft.</p>		<p>Durch eine vorausschauende Planung mit Kapazitätsmodellen, kann der Zuweisungsprozess beschleunigt werden. Dadurch können Personenverkehrsunternehmen ihre Fahrkarten mehrere Monate im Voraus verkaufen und werden so wettbewerbsfähiger.</p>
<p>Der aktuelle Fahrplanprozess konzentriert sich stark auf Anfragen im Jahresfahrplan. Dieser frühen Platzierung von Trassenanfragen fehlt die Flexibilität, die einige Unternehmen, insbesondere im Schienengüterverkehr, benötigen, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Dies führt schließlich zu überflüssigen Buchungen, hohen Kosten und Kapazitätsverlusten.</p>		<p>Differenzierte Fahrplanprodukte – von denen einige auf gesicherten Kapazitäten aufbauen – bedienen die vielfältigen Marktbedürfnisse: Anfragen im Jahresfahrplan werden durch Möglichkeiten ergänzt, hochwertige, sowie national und international abgestimmte Trassen erst kurz vor der Zugfahrt zu bestellen.</p>
<p>Die grenzüberschreitende Harmonisierung von Trassen wird oft durch nationale Prozesse und Verhaltensweisen behindert.</p>		<p>TTR steht für die europaweite und grenzüberschreitende Harmonisierung aller relevanten Fahrplanprozesse zur Erleichterung des internationalen Schienenverkehrs und zur Arbeitserleichterung für Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen. Insbesondere eine gemeinsame IT-Infrastruktur und die Unterstützung von TTR durch einen angepassten Rechtsrahmens sind entscheidend.</p>
<p>Voraussetzung für international harmonisierte Fahrplanprozesse ist ein hoher Grad an synchronisierter Digitalisierung und entsprechenden nationalen IT-Systemen. Allzu oft ist dies noch nicht der Fall. Zu Recht wird auch eine stärkere Aufmerksamkeit für eine schnelle, digitalisierte Bearbeitung von Ad-hoc-Anfragen gefordert.</p>		<p>Digital Capacity Management (DCM) als integraler IT-Bestandteil von TTR wird eine Vielzahl nationaler IT-Systeme mit einer zentralen Geschäftsschicht verbinden und so die Kompatibilität aufbauend auf TAF/TAP TSI sicherstellen. Es wird eine schnelle Kommunikation ermöglichen – unabhängig von der Art des Verkehrs, national oder international, ob Personen- oder Güterverkehr. Die Digitalisierung nationaler und internationaler Ebenen wird den manuellen Arbeitsaufwand und die Vorlaufzeiten bei der Kapazitätsplanung und Trassenvergabe minimieren. Es wird bei der Optimierung helfen und sowohl EVU als auch EIU zugutekommen.</p>

Abb. 5: Gegenüberstellung der von TTR angestrebten Verbesserungen im Vergleich zum gegenwärtigen Fahrplanprozess

Quelle: RNE

### Die Implementierung von TTR

Nach intensiver Erarbeitung und Abstimmung der Konzepte hat im Sommer des Jahres 2021 die Implementierung mit den ersten Capacity Strategies für besonders relevante internationale Strecken für das Fahrplanjahr 2025 begonnen. RailNetEurope und Forum Train Europe haben bei diesem Vorhaben die Unterstützung der Europäischen Kommission, die im Jahr 2022 Aktivitäten für eine mögliche Gesetzesanpassung gestartet hat, in welcher TTR als Eckpfeiler ausgewiesen ist. Die EIU planen eine schrittweise Umsetzung anhand eines zentralen Implementierungsplans. Von diesem Kraftakt sind auch alle anderen Akteure des Sektors beeinflusst, führt er doch zu geänderten Prozessen bei EVU, Aufgabenträgern, Spediteuren und Terminals. Es liegt nun an den verschiedenen Akteuren des Eisenbahnsektors, gemeinsam ein zeitgemäßes Kapazitätsmanagement zu erreichen.

Neben den Capacity Strategies wird die automatisierte Erstellung von grenzüberschreitenden Ad-hoc-Trassenangeboten von DB Netz AG gemeinsam mit dem schweizerischen Infrastrukturbetreiber SBB Infrastruktur auf den Weg gebracht. Europaweit wird in die Entwicklung der IT-Landschaft für zen-

trale Tools und nationale Entwicklungen investiert. Eine Förderung dieser Investitionen ist bei der Connecting Europe Facility (CEF) der EU beantragt.

Für die kommenden Schritte der Implementierung wird der gesamte Sektor zusammenarbeiten müssen, um das Kapazitätsmanagement auf die Marktanforderungen des 21. Jahrhunderts einzustellen. TTR ist dafür die Basis. ■

Weitere Informationen unter: [ttr.rne.eu](http://ttr.rne.eu)

### QUELLEN

- [1] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) 2020: [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/masterplan-schieneverkehr.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/masterplan-schieneverkehr.pdf?__blob=publicationFile), 09.03.2022 um 14:50  
 [2] European Commission 2020: [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5e601657-3b06-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0001.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5e601657-3b06-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_1&format=PDF), 09.03.2022 um 14:50



**Sebastian Naundorf**  
stellv. Leiter  
Forum Train Europe, CH-Bern  
[sebastian.naundorf@forumtraineurope.eu](mailto:sebastian.naundorf@forumtraineurope.eu)



**Lukas Del Giudice**  
Funding & Project Manager  
RailNetEurope, AT-Wien  
[lukas.delgiudice@rne.eu](mailto:lukas.delgiudice@rne.eu)