

Was ist Forum Train Europe (FTE)?

- Als europäische Koordinierungsplattform fördert FTE die grenzüberschreitende Koordination zwischen den Eisenbahnunternehmen. Damit leistet FTE einen wesentlichen Beitrag zur Förderung der Interoperabilität des europäischen Eisenbahnverkehrs
- FTE unterstützt ihre Mitglieder mit einem internationalen Produktionsplanungsprozess. Diese wird mit dem Fahrplan der Infrastrukturbetreiber und mit den EU-Richtlinien synchronisiert
- FTE hilft seinen Mitgliedern bei der Harmonisierung ihrer Produktionspläne bis hin zur Beantragung von grenzüberschreitenden Trassen
- FTE garantiert ihren Mitgliedern internationale Kontakte und ein hervorragendes Netzwerk
- FTE vertritt aktiv die Interessen seiner Mitglieder gegenüber den Infrastrukturbetreibern, den paneuropäischen Organisationen und den internationalen Behörden

Warum FTE-Mitglied werden?

FTE hat eine sehr lange und reiche Geschichte, als es als Konferenzforum für integrierte Eisenbahnunternehmen zur Koordinierung ihrer grenzüberschreitenden Züge diente. Die neue wichtige Funktion des FTE hat sich jedoch seit der vertikalen Trennung von Eisenbahninfrastrukturmanagement und Zugbetrieb sowie der Entscheidung zur Schaffung eines europäischen Eisenbahnbinnenmarktes ergeben.

Der liberalisierte Markt hat viele Chancen, aber auch viele Herausforderungen für das Kapazitätsmanagement mit sich gebracht. Probleme, die in der Vergangenheit leicht innerhalb eines einzigen integrierten Unternehmens gelöst werden konnten, sind nun Gegenstand vieler verschiedener Interessen und Akteure. Die Kapazitätskonflikte zwischen Gleisstandhaltung, Personen- und Güterverkehr nehmen zu, und es bedarf transparenter Verfahren, um sie zu lösen. Darüber hinaus nimmt auch die Zahl der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in Europa zu, die mit ähnlichen Problemen konfrontiert sind und von ihren Kunden unter starken Marktdruck gesetzt werden.

Es bestand ein großer Bedarf an einer kompetenten Plattform für das Kapazitätsmanagement, auf der die Probleme aller EVU erörtert, zwischen Unternehmen unterschiedlicher Größe und Geschäftsbereiche abgestimmt und gegenüber den Infrastrukturbetreibern (IB) und anderen Interessengruppen mit einer einzigen, stärkeren Stimme vertreten werden können. FTE bietet unter anderem:

- Eine Diskussionsplattform sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr zur Bewertung und Konsolidierung der Positionen zu Projekten, IM-Prozessen und zu wichtigen Interessengruppen,
- Die koordinierte Förderung der europaweiten Standardisierung von Prozessen und Instrumenten zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnen,
- Die Möglichkeit zur Mitentwicklung europäischer kapazitätsbezogener Prozesse (einschließlich TTR (Timetable Redesign)) und IT-Systeme (wie PCS (Path Coordination System) und ECMT (European Capacity Management Tool)),
- Eine Koordinierungsplattform für internationale Züge und Züge, die in Partnerschaften betrieben werden,
- Eine Vernetzungsplattform.

FTE Services im Detail

Capacity Management Plattform

FTE ist die europäische Plattform für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) für Kapazitätsmanagement und Fahrplangestaltung. Güter- und Personenverkehrs-EVU, unabhängig davon, ob sie als etablierte oder neue Marktteilnehmer gelten, sitzen an einem Tisch, um die wichtigsten Kapazitätsprobleme anzugehen und die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs zu verbessern. Obwohl sie Konkurrenten sind, teilen die FTE-Mitglieder die Probleme auf derselben Infrastruktur, sie teilen den Wunsch nach transparenten und standardisierten Prozessen und sie möchten einen marktorientierten und effizienten Service von den IBs erhalten.

Die FTE-Mitglieder treffen sich regelmäßig, um wichtige Fragen für EVU im Bereich des Kapazitätsmanagements zu erörtern. Jedes Mitglied hat die Möglichkeit, eigene Themen einzubringen und sie mit anderen zu diskutieren. Die Positionen werden konsolidiert, und bei Bedarf werden weitere Schritte gegenüber den Infrastrukturbetreibern und anderen europäischen Akteuren unternommen.

Einige der Gruppen und Anlässe bieten auch eine ausgezeichnete Gelegenheit für das operative und das Managementpersonal der FTE-EVU, ihr Kontaktnetz zu stärken und Erfahrungen auszutauschen. Der FTE unterstützt auch die Bildung internationaler und nationaler Koalitionen von EVU, um die Stimme der EVU gegenüber den IB und anderen Interessenvertretern zu stärken, das Änderungsmanagement voranzutreiben, Anwendungsfälle und Daten zu sammeln und gemeinsame Positionen zu erarbeiten.

Mehrere Gruppen werden auch zusammen mit Rail Net Europe (RNE) und den Infrastrukturbetreibern (IB) eingerichtet. In diesen Gruppen können die EVU des FTE Feedback zu den Prozessen und Leistungen der IB geben und gemeinsam Schritte zur Verbesserung der Mängel diskutieren. Der FTE ist auch Initiator und Mitgestalter des TTR-Prozesses und der TTR-IT (DCM - Digitales Kapazitätsmanagement), und die Mitglieder arbeiten gemeinsam mit den IBs an den künftigen Kapazitätsmanagementprozessen.

Fahrplankonferenzen

FTE bietet ihren Mitgliedern eine Koordinationsplattform für die internationale Harmonisierung der Fahrplan- und Produktionsplanung im grenzüberschreitenden Verkehr.

Die Koordinierungskonferenzen finden dreimal im Jahr statt (als FTE A, B und C/D). In der ersten befassen sich die Mitglieder mit den Trassenstudienphasen. Der Zweck der zweiten ist die Harmonisierung und Platzierung der Trassenanträge für die kommende Jahresfahrplanperiode. Die dritte ist der Validierung der von den IB angebotenen Fahrplänenwürfe, der Platzierung von Beobachtungen und auch dem möglichen Einsatz der Wagen gewidmet. Darüber hinaus werden die Konferenzen von den Mitgliedern auch genutzt, um die so genannten "late path requests" zu besprechen, d. h. Anträge, die nach Ablauf der Jahresfahrplanfrist gestellt und von den IB mit geringerer Priorität bearbeitet werden. Darüber hinaus sind die Konferenzen auch der Ort, an dem Maßnahmen zu Bauarbeiten mit internationalen Auswirkungen diskutiert werden.

Input zur IT-Entwicklung

Forum Train Europe entwickelt keine eigenen europäischen IT-Systeme, sondern dient als Unternehmensberater und Mitentwickler der europäischen IT-Systeme für das Kapazitätsmanagement von Infrastrukturbetreibern. Die FTE-Mitglieder sammeln und diskutieren ihre funktionalen Anforderungen an die IT, die dann konsolidiert und dem RNE und den IBs zur Verfügung gestellt werden. Auf diese Weise stellen sie sicher, dass die Systeme so benutzerfreundlich wie möglich sind und die Bedürfnisse der EVU-Nutzer erfüllen.

FTE fungiert derzeit als EVU-Unternehmensberater für die folgenden Instrumente:

- Path Coordination System (PCS)

Das Trassenkoordinierungssystem (PCS) ist ein webbasiertes Kommunikationssystem für den internationalen Koordinierungsprozess zwischen den Eisenbahnunternehmen und den Infrastrukturbetreibern während der Produktions- und Trassenplanungsphasen. Der Systemeigentümer von PCS ist RNE. Die FTE-Mitglieder können jedoch von der Möglichkeit profitieren, an der PCS-Benutzergruppe teilzunehmen, von der Tatsache, dass der FTE als Mitentwickler der Software fungiert, und schließlich erhalten die FTE-Mitglieder auch eine allgemeine Unterstützung bei den jeweiligen Planungsprozessen.

FTE ist der alleinige Mitentwickler von PCS und trägt auch finanziell zur weiteren Entwicklung von PCS bei. Die EVU des FTE definieren ihre eigenen PCS-Änderungswünsche, um die Software stärker an den Bedürfnissen der EVU auszurichten und ihnen gerecht zu werden. Jeder Antrag wird in den jeweiligen FTE-Gruppen gebührend erörtert und anschließend dem RNE zur Umsetzung vorgelegt.

- European Capacity Management Tool (ECMT)

European Capacity Management Tool (ECMT) ist ein webbasiertes System, das in naher Zukunft als europäische Kapazitätsdrehscheibe dienen soll. ECMT soll Antragstellern den Zugang zu TTR-Kapazitätsmodellen und TTR-Kapazitätsangeboten ermöglichen und eine Lösung für deren Konsultation bieten. Darüber hinaus sollte das ECMT auch die Verwaltung der Kapazitätsbedarfsmeldungen umfassen, die von Antragstellern an IBs als Input für ihre Kapazitätsmodelle und Kapazitätsangebote gesendet werden können.

Der Systemeigentümer von ECMT ist RNE. Der FTE ist der wichtigste Berater für die Softwareentwicklung, indem er die Erwartungen und Bedürfnisse der EVU definiert und konsolidiert. Während die IT-Arbeitsgruppe des FTE und die CNA-Arbeitsgruppe des FTE direkten Input liefern, haben die Mitglieder des FTE auch die Möglichkeit, dem ECMT-Beirat beizutreten und gemeinsam mit den IB neue Funktionen mitzugestalten und zu testen.

- Temporary Capacity Restriction Tool (TCR)

Das Tool für vorübergehende Kapazitätsbeschränkungen soll dazu dienen, Beschränkungen auf verschiedenen Netzen in Zukunft besser zu koordinieren. Das FTE erarbeitet derzeit einen Mechanismus, um sicherzustellen, dass die TCR-Veröffentlichungsfunktion den Erwartungen der EVU-Benutzer entspricht.

150 Jahre Forum Train Europe

Übersicht



TTR

Der heutige Prozess des Kapazitätsmanagements, der im vergangenen Jahrhundert geschaffen wurde, entspricht nicht mehr den Bedürfnissen des Marktes. Es erfordert Verbesserungen in Bezug auf Flexibilität, Effizienz und Effektivität und ist zudem nicht ganz kostenoptimal. Darüber hinaus erschweren die nationalen Besonderheiten die internationale Harmonisierung und stehen einem nahtlosen grenzüberschreitenden Verkehr, einer besseren Nutzung der bestehenden Infrastruktur und der Weiterentwicklung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums im Wege. Daher haben sich 2014 das Forum Train Europe (FTE) und RailNetEurope (RNE) mit Unterstützung der European Rail Freight Association (ERFA) zusammengeschlossen, um ein ehrgeiziges Projekt zu starten - "Timetabling and Capacity Redesign for Smart Capacity Management", kurz TTR.

Geschichte

Die Notwendigkeit, die europäischen Fahrpläne zu koordinieren und grenzüberschreitende Bahnverbindungen zu schaffen, wurde schon sehr früh erkannt. Die Geschichte der europäischen Fahrplankonferenzen lässt sich anhand der verfügbaren Dokumente bis ins Jahr 1872 zurückverfolgen.

Personenbeförderung auf der Schiene

Kurze Geschichte der Europäischen Fahrplankonferenzen (EFK)

Zeitraum: Vor dem Ersten Weltkrieg (1872-1914)

Am 12. Februar 1872 fand in Köln (Deutschland) das erste Treffen von Delegierten einiger europäischer Regierungen und Vertretern einiger Eisenbahnorganisationen zu einer Fahrplankonferenz statt. Ihre Aufgabe war es, die Fahrpläne für die internationalen Züge und die direkten Strecken für das rollende Material für den Sommerfahrplan 1872 festzulegen. An dieser ersten historischen Konferenz nahmen die Eisenbahngesellschaften von Österreich, Belgien, dem Deutschen Reich, Frankreich (Compagnie de l'Est) und der Schweiz teil. Eine der gemeinsamen Entscheidungen, die getroffen wurden, war die Einführung der römischen Ziffern für die Stunden 0-12.

Nachdem die Konferenz gegründet worden war, schlossen sich sehr bald weitere Eisenbahngesellschaften aus den Niederlanden, Polen, Ungarn, Rumänien, Spanien, Portugal usw. an. Damals hieß die Konferenz noch "Internationale Fahrplankonferenz". Erst 1897 wurde sie als "Europäische Fahrplankonferenz" bekannt. An die Fahrplankonferenzen schlossen sich die "European Rolling Stock Management Conferences" an, die die Zusammensetzung der internationalen Züge festlegten und die Anzahl und Art der Wagen für jede Direktverbindung bestimmten.

Bis zum Ersten Weltkrieg fand die Konferenz zweimal im Jahr statt, einmal zu Beginn des Jahres, um die internationalen Fahrpläne für den Sommer festzulegen, und dann im Juni oder Juli, um die internationalen Fahrpläne für die Wintersaison auszuarbeiten. Die Konferenz befasste sich mit zahlreichen Anträgen zu internationalen Zugverbindungen und mit Fragen von grundsätzlicher Bedeutung für den Eisenbahnverkehr. Die Organisation und Leitung jeder Konferenz lag in der Verantwortung des Landes, in dem die jährliche Delegiertenversammlung stattfand.

Am 10. und 11. Juni 1914 tagte die "Europäische Fahrplankonferenz" in Bern (Schweiz) zum letzten Mal vor dem Ersten Weltkrieg. Der Erste Weltkrieg führte zu einer längeren Unterbrechung der Arbeiten.

150 Jahre Forum Train Europe

Übersicht



Zeitraum: 1920 bis zum Zweiten Weltkrieg (1939-1945)

Die erste Konferenz nach dem Krieg fand auf Initiative der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) im Dezember 1920 in Bern (Schweiz) statt. Es wurde der allgemeine Wunsch geäußert, dass die Konferenz einen festeren Status erhalten sollte. Ein Jahr später, 1921, wurde beschlossen, dass die Europäischen Fahrplankonferenzen nur noch einmal im Jahr stattfinden sollten, und zwar abwechselnd in den Ländern aller Mitgliedsorganisationen. 1922 wurden die ersten Statuten der "Europäischen Konferenz" angenommen. Sie erhielt den Status einer Konvention nach internationalem Zivilrecht. 1923 wurde in Nizza (Frankreich) die SBB für einen Zeitraum von 5 Jahren als federführende Bahn ausgewählt.

Die letzte Konferenz vor dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs fand 1938 in Budapest (Ungarn) statt. Zwischen 1938 und 1946 wurden nur zwei Teilkonferenzen organisiert, 1940 und 1945.

Zeitraum: 1946-1996

Die erste Nachkriegskonferenz wurde wiederum auf Initiative der SBB in Montreux (Schweiz) abgehalten. Die Hauptaufgabe dieser Konferenz bestand darin, so schnell wie möglich internationale Verbindungen herzustellen.

Es stellte sich heraus, dass verschiedene Verfahrensregeln für die Konferenz, die seit dem 1. Januar 1923 in Kraft waren, klarer formuliert werden mussten. Die Statuten wurden deshalb mit Wirkung vom 1. Januar 1952 überarbeitet. Ab diesem Zeitpunkt wurde für die Konferenz der genauere Titel "Europäische Fahrplankonferenz für den Personenverkehr, EFK" verwendet.

Auf den europäischen Fahrplankonferenzen für den Personenverkehr in den 50er Jahren wurden wichtige Themen wie die Schaffung eines einheitlichen Sitzplatzreservierungsverfahrens, die Analyse der internationalen Verkehrsströme und die Vereinheitlichung der Zugtypen diskutiert.

Die wichtigsten Ereignisse in den 60er Jahren waren der 1963 in Sofia gefasste Beschluss, ab 1964 zu einem Zweijahreszyklus überzugehen, und der Abschluss der Überarbeitung der Satzung mit einer am 1. Januar 1967 veröffentlichten Neuauflage. 1972 wurde in St. Gallen das Jubiläum "100 Jahre EFK" gefeiert.

Auf der EFK 1994 in Warschau (Polen) wurde die federführende Gesellschaft der EFK, die SBB, beauftragt, gemeinsam mit der federführenden Gesellschaft der "Europäischen Güterzugfahrplankonferenz EGK", der CD (Tschechische Bahnen), die Möglichkeit einer Zusammenlegung der beiden Organisationen EFK und EGK zu prüfen. Im Jahr 1995 wurde das Konzept für eine Neuorganisation zum 1. Januar 1997 genehmigt. Die erste vollständige gemeinsame Sitzung von EFK und EGK fand am 20. September 1996 in La Rochelle (Frankreich) statt. Bei dieser historischen Gelegenheit riefen die Vertreter der europäischen Eisenbahnunternehmen die gemeinsame Organisation Forum Train Europe (FTE) ins Leben.

Güterverkehr auf der Schiene

Kurze Geschichte der Europäischen Güterverkehrskonferenzen (EGK)

Zeitraum: Vor dem Ersten Weltkrieg (1915-1918)

Nach der Auflösung der österreichisch-ungarischen Doppelmonarchie im Jahr 1918 mussten die Eisenbahngesellschaften der neu entstandenen Staaten die Probleme des Güterverkehrs von und nach dem Hafen von Triest lösen, der für sie von besonderer Bedeutung war. Diese Probleme wurden in zahlreichen von der tschechischen Eisenbahngesellschaft (CSD) organisierten Sitzungen erörtert. Der Güterverkehr von und nach Triest war sehr wichtig. Er versorgte die hungernden Donauanrainerstaaten, die mit Waren bezahlten. Es sei daran erinnert, dass das internationale Übereinkommen über den Eisenbahngüterverkehr bereits seit 1878 bestand.

Zeitraum: 1920 bis zum Zweiten Weltkrieg (1939-1945)

Bei der Sitzung in Bologna 1923 beschlossen die Vertreter der Eisenbahngesellschaften CSD (Tschechoslowakei), ÖBB (Österreich), FS (Italien) und JZ (Jugoslawien), vor jedem Fahrplanwechsel Regelfahrpläne für den Güterverkehr auszuarbeiten. Die erste Sitzung fand 1924 in Ceské Budejovice (Budweis) statt, an der auch ein Vertreter der MAV (ungarische Eisenbahngesellschaft) teilnahm. Die CSD wurde zunächst für einen Zeitraum von fünf Jahren als federführende Bahn benannt, der später auf sechs Jahre verlängert wurde. Im Jahr 1925 schlossen sich auch die PKP (Polen) und die CFR (Rumänien) an. Seitdem findet die Konferenz zweimal im Jahr statt.

1927 beteiligten sich die Deutsche Reichsbahn (DR) (später Deutsche Bahn (DB) und DR), BDZ (Bulgarien), CH (Griechenland) und GySEV/ROeEE (Győr-Sopron-Ebenfurt-Bahn, Ungarn). Im Jahr 1928 waren auch die SNCB/NMBS (Belgien), DSB (Dänemark), NS (Niederlande), SBB (Schweizerische Bundesbahnen), BLS (Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn, beide Schweiz) und SJ (Schweden) dabei. In diesem Jahr veröffentlichte die Konferenz zum ersten Mal die Ergebnisse ihrer Arbeit in Form eines Buches, dem internationalen Güterzugfahrplan, der die wichtigsten internationalen Güterverkehrsverbindungen in Europa auflistete und den Namen LIM, die Kurzform seines französischen Titels, erhielt. 1929 wurden die ersten Statuten dieser Organisation angenommen, ebenso wie die offizielle Bezeichnung "Internationale Güterzugfahrplankonferenz". Im Jahr 1930 nahmen auch andere Bahnen (SNCF (Frankreich), CFL (Luxemburg), NSB (Norwegen), die ehemaligen Litauischen Eisenbahnen und ein Teil der RENFE (Spanien) an der Konferenz teil, und 1934 trat auch die BR (Großbritannien) bei.

Zeitraum: 1946-1996

1963 traten die RENFE, die TCDD (Türkei) und die Unternehmen Interfrigo und Intercontainer bei, 1968 die CP (Portugal), 1980 Eurotunnel, 1991 die HZ (Kroatien) und die SZ (Slowenien), 1992 die CFARYM (Nordmazedonien) und 1994 die UIRR (Internationale Vereinigung für den Kombinierten Verkehr Straße-Schiene).

Nach dem Zweiten Weltkrieg nahm die Konferenz 1946 ihre Arbeit wieder auf, 1951 wurde sie in "Europäische Güterzugfahrplankonferenz" oder EGK umbenannt. Bis 1969 war sie kurz als LIM-Konferenz bekannt, nach dem internationalen Güterzugfahrplan "Livret indicateur

150 Jahre Forum Train Europe

Übersicht



International des Marchandises - LIM". 1951 trat das Abkommen über die Zusammenarbeit zwischen nichtstaatlichen Eisenbahnorganisationen, wie der UIC, und der EGK in Kraft. 1952 wurden die neuen Statuten verabschiedet. 1961 wurde beschlossen, regelmäßige Aufzeichnungen über die Güterzugbewegungen zu führen. In diesem Jahr wurde auch der TEEM eingeführt, das Trans-Europe-Express-Güterzugnetz, das für Geschwindigkeiten von 100 km/h ausgelegt ist. Die TEEM-Verbindungen und -Fahrpläne wurden in Buchform veröffentlicht. 1969 wurde der kombinierte Verkehr in Containern eingeführt. Die Verbindungen wurden in einem speziellen TEC-Fahrplan veröffentlicht.

1979 wurde eine neue Fassung der Satzung veröffentlicht, und 1980 wurde zur Erleichterung der Aufgabe der federführenden Eisenbahngesellschaft eine "ständige Arbeitsgruppe" eingerichtet. 1981 wurden die Kriterien für die "Liste der Grenzübergänge und Transitstrecken mit hoher Kapazität" und die "Liste der Zugtrassen mit hoher Kapazität" festgelegt. 1984 wurde das internationale Güterverkehrsnetz ICM (Intercity-Marchandises) eingerichtet, das später in TEF (Trans-Euro-Freight) umbenannt wurde. Das Güterverkehrssystem "EurailCargo" wurde 1986 ins Leben gerufen. Der TEEM-Fahrplan erschien 1987 zum ersten Mal in grafischer Form. 1988 wurden die Statuten erneut geändert.

Im Jahr 1993 wurden CD (Tschechische Republik) und ZSR (Slowakei), die Nachfolger der CSD (Tschechoslowakei), in die Konferenz aufgenommen. CD übernahm die Organisation der Konferenz. Der erste computergenerierte LIM-Fahrplan wurde 1994 erstellt und veröffentlicht. 1994 beauftragte die Generalversammlung die federführende Bahngesellschaft, gemeinsam mit der EFK die Möglichkeit einer Fusion im Jahr 1996 zu prüfen.

1995 wurde das System "Europ Unit Cargo (EUC)" eingeführt und eine Fusion mit der EFK ab 1.1.1997 vereinbart. Die gemeinsame Generalversammlung von EFK und EGK beschloss in einer Sitzung in La Rochelle am 20. September 1996 die Einführung einer neuen Organisationsstruktur.

Zusammenschluss von EFK und EGK zum heutigen Forum Train Europe FTE

Zeitraum: 1997-2005

Am 1. Januar 1997 entstand aus der Fusion von EFK und EGK das "Forum Train Europe", das eigentlich "Forum Rail Europe" heißen sollte, was aber aufgrund der rechtlichen Bedenken Frankreichs abgelehnt wurde.

Das Forum Train Europe FTE ist nun die Rahmenorganisation für die internationale Koordinierung bei der Planung von internationalen Personen- und Güterverkehrsverbindungen in den europäischen Schienenverkehrssystemen.

Mit der Deregulierung des europäischen Schienennetzes haben sich die Strukturen der Eisenbahnen völlig verändert. Die EU-Richtlinien 91/440/EWG vom 29. Juli 1991 (später 2001/12/EG) zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft und 95/19/EG vom 19. Juni 1995 (später 2001/14/EG) über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Wegeentgelten fordern die funktionale Trennung von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern sowie einen diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur.

FTE, eine paneuropäische Organisation, die für die internationale Produktionsplanung, die Fahrplankoordination und die Harmonisierung der Trassenzuweisungen im Schienenverkehr

150 Jahre Forum Train Europe

Übersicht



zuständig ist, ging mit der Trennung der Funktionen von Eisenbahnunternehmen (EVU) und Infrastrukturbetreibern (IB) noch weiter, indem sie die Hauptaktivitäten der EVU und der IO unter dem Dach der FTE noch deutlicher voneinander abgrenzte. Eine neue Koordinierungssitzung der Kapazitätsanbieter "FTE C" wurde eingeführt, um die Trassenvergabe unter den Kapazitätsanbietern zu harmonisieren.

Fahrplanwechsel von Mai/Juni auf Mitte Dezember 2002 verschoben

Am 21. April 1999 beschloss die Generalversammlung der FTE, den Fahrplanwechsel vom damaligen Mai/Juni auf Mitte Dezember zu verschieben. Seit dem 15. Dezember 2002 wird der Fahrplanwechsel europaweit auf Mitte Dezember vollzogen. Auf dieser Generalversammlung wurde auch beschlossen, dass die Auswirkungen nach einer zweijährigen Probezeit untersucht werden sollen, um zu entscheiden, ob der Termin im Dezember beibehalten oder auf Januar verschoben werden soll. Eine Rückkehr zu einem Termin Ende Mai/Anfang Juni am Ende des Versuchszeitraums ist nicht möglich (es gäbe auch keinen Grund für eine Rückkehr, da eine grundsätzliche Entscheidung für das Jahresende getroffen wurde).

Die FTE hat bei der EU-Kommission in Brüssel einen Änderungsantrag zur Verankerung des Datums in der EU-Richtlinie 2001/14/EG gestellt, und der Anhang 3 wurde erfolgreich geändert. Am 23. Oktober 2002 beschloss die EU-Kommission auf Antrag der FTE, die EU-Richtlinie 2001/14/EG bezüglich des Termins für den Fahrplanwechsel im Schienenverkehr mit Wirkung ab dem Fahrplan 2003 (ab 14.12.2002) zu ändern.

PATHFINDER - internetbasiertes Kommunikationssystem

Am 19.04.2000 hat die Generalversammlung der FTE beschlossen, das Projekt Pathfinder zu starten. Pathfinder ist ein internetbasiertes Kommunikationssystem, das für die Vereinbarung von Produktionsplänen zwischen EVU und für die Koordinierung von Fahrplänen sowie für die Vereinbarung von Zugtrassen zwischen Infrastrukturbetreibern konzipiert wurde. Am 1.1.2004 wurde Pathfinder nach rund dreijähriger Konzeptions- und Entwicklungszeit unter der Federführung des FTE und der Projektleitung der SBB in Europa eingeführt. Das Projekt wurde auch mit dem Swiss IT Award 2004 ausgezeichnet.

Weitere Entwicklung des FTE

Auf Antrag der federführenden Bahnen des FTE hat die Generalversammlung am 6. November 2002 beschlossen, das Fahrplanverfahren an die neuen Anforderungen und Gegebenheiten anzupassen, die bisherige Organisation zu überprüfen und eine Rechtsform für das FTE ab 1.1.2004 einzuführen. Die Gründe für die Notwendigkeit einer Rechtsform für das FTE sind u.a. der fehlende Status als juristische Person, die fehlende Haftungsbeschränkung, die eingeschränkte Verhandlungsbefugnis usw.

Die Vorstandsvorsitzenden des Exekutivkomitees des Internationalen Eisenbahnverbandes UIC haben jedoch auf ihrer Sitzung am 24. September 2003 in Paris und auf Druck der EU-Kommission in Brüssel diese Weiterentwicklung der FTE gestoppt. Sie beauftragten die Vorstände der FTE und der am 1.1.2004 gegründeten Vereinigung RailNetEurope (RNE), bis zum 19.11.2003 einen gemeinsamen Vorschlag (Positionspapier) über die künftige Struktur und Aufgabenverteilung zwischen FTE und RNE zu erarbeiten.

Die Generalversammlungen von RNE und FTE genehmigten am 3./4.11.2003 bzw. 5.11.2003 das gemeinsame Positionspapier zur Weiterentwicklung von FTE und RNE vom 24.10.2003. Ende 2004 haben alle Infrastrukturbetreiber den FTE verlassen.

Mit dem Austritt der Infrastrukturbetreiber aus der FTE wurde die FTE ab dem 1.1.2005 zu einer Organisation für Eisenbahnunternehmen und Dienstleistungsunternehmen. Die FTE-Generalversammlung vom 4. November 2004 beauftragte die federführenden Bahnen, auf dieser Grundlage eine neue Satzung und einen neuen Verteilungsschlüssel für die Stimmen und Kosten zu erarbeiten.

Am 25. Mai 2005 genehmigte die Generalversammlung die neuen Statuten und den neuen Schlüssel für die Verteilung der Stimmen und der Kosten. Kurz darauf wurde der Verein Forum Train Europe FTE mit Sitz in Bern gegründet

Außerdem wurden zum ersten Mal der Vorsitz und der neue Vorstand des FTE benannt und entsprechend gewählt:

Hans-Jürg Spillmann	Präsident	Schweizerische Bundesbahnen (SBB)
Jaroslav Kocourek	Vizepräsident	Ceský Dražby (CD)
Roland Scholten	Personenverkehr	NS Reizigers
Roland Hartkopf	Güterverkehr	Railion Deutschland AG
Peter Jäggy	Generalsekretär	Forum Train Europe FTE



150 Years Forum Train Europe an Overview

Mitglieder

FTE currently consists of 86 members from 27 European countries



150 Jahre Forum Train Europe

Übersicht

Kontakt



Edgar Schenk

Managing Director

0041 79 619 46 64

edgar.schenk@
forumtraineurope.eu



Sebastian Naundorf

Senior Project Manager /
Deputy Managing Director

0041 79 789 62 28

sebastian.naundorf@
forumtraineurope.eu



Sebastián Čarek

Senior Project Manager

0041 79 904 52 42

sebastian.carek@
forumtraineurope.eu



Marisa Emery

Event & Administration
Manager

0041 79 658 86 21

marisa.emery@
forumtraineurope.eu



Fabian Hunkeler

Project & Finance
Manager

0041 79 647 11 03

fabian.hunkeler@
forumtraineurope.eu



Matteo Soldini

Senior Project Manager

0041 79 545 17 88

matteo.soldini@
forumtraineurope.eu



Peter Bouman

Senior Project Manager

0031 644 740 645

peter.bouman@
forumtraineurope.eu

