

Netznutzungsplan 2029

Status	Freigegeben
Version	Version 1.1
Letzte Änderung	-
Basierend auf	-
Freigabe	BAV, 06.Dezember 2022
Urheberrecht	Dieses Dokument ist urheberrechtlich geschützt. Jegliche kommerzielle Nutzung bedarf einer vorgängigen, ausdrücklichen Genehmigung.

Die Aktualisierung beinhaltet lediglich die durch den Sanierungsfahrplan Westschweiz 2025 betroffenen Kapitel und die Netzgrafiken Fernverkehr, Güterverkehr und Westschweiz.

S. 11-19

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	3
2.	Grundsätze	4
2.1.	Umfang und Granularität	4
2.2.	Anzahl Trassen je Streckenabschnitt	4
2.3.	Eingeschränkte Anzahl Trassen bei Intervallen	4
2.4.	Umgang mit Konflikten	6
2.5.	Kapazität gemäss NNK	6
2.6.	Grundlage NNP 2029	6
2.7.	Umgang mit Westschweiz in NNP 2029	6
3.	Angaben zum hinterlegten Rollmaterial	7
3.1.	Fernverkehr	7
3.2.	Regionalverkehr	8
4.	Trassenkapazitäten	9
4.1.	Korridore / Regionen	10
4.2.	Tabellarische Darstellung der Kapazität pro Korridor / Region	11
5.	Anhänge	51
5.1.	Produktionshinweise zum Angebot	51
6.	Netzgrafiken	51

1. Einleitung

Der Netznutzungsplan (NNP) wird von den Infrastrukturbetreiberinnen erstellt. Die Koordination mit den verschiedenen Infrastrukturbetreiberinnen und die Erstellung der Unterlagen wird von der SBB im Auftrag des BAV gemacht. Der NNP bildet das Streckennetz des Netznutzungskonzepts ab. Die genehmigende Instanz ist das BAV.

Dieses Begleitdokument beschreibt die geplante Kapazitätsverteilung auf die Verkehrsarten Fernverkehr, Regionalverkehr, Güterverkehr und der weiteren Verkehrsarten (wie z.B. Autozüge) in schriftlicher Form.

Gemäss der Fernverkehrskonzession vom 12.06.18 wird die Konkretisierung (Haltestellen, Takt) des Angebotes nicht mehr in der Konzession nachvollzogen, sondern in den jährlichen Netznutzungsplänen (NNP). Diese Vorgehensweise führt dazu, dass die Konzessionärin geplante Angebotsänderungen nicht mehr in ein Konzessionsverfahren einbringen muss, sondern im Rahmen der Planungsinstrumente (NNP) und Netznutzungskonzept (NNK). Ohne Aufnahme dieser Angebotsänderung in den NNP resp. NNK hat die Konzessionärin kein Transportrecht nach PBG zur Erbringung dieses Angebotes. Auf der anderen Seite wird die Konzessionärin durch die Konzession verpflichtet, das in den NNP konkretisierte Angebot genauso zu erbringen und dieses entsprechend im Fahrplan abzubilden.

Angebote, welche nicht im NNP resp. NNK abgebildet sind, können ins Fahrplanverfahren eingebracht werden. Sofern die Konzessionärin über die entsprechenden Trassen verfügt und keine Konkurrenzierung im Sinne von Artikel 11 Absatz 1 Buchstabe b VPB vorliegt, kann das Angebot gefahren werden. Solche Vorhaben sind jedoch durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) dem BAV im Sinne von Artikel 17 VPB vorzulegen. Die im NNP als Fernverkehr dargestellten Linien umfasst auch die eidgenössische Bewilligung Nr. 733 der SBB für den ausschliesslich grenzüberschreitenden Verkehr.

Das Begleitdokument ist immer nur gültig mit den dazugehörigen Netzgrafiken. Diese beiden Instrumente sind immer gemeinsam zu betrachten. Da die Netzgrafiken aufgrund fehlenden Platzes nicht sämtliche Informationen zu den geplanten Kapazitäten beinhalten können, sind einige Informationen ausschliesslich im Begleitdokument zu finden. Der NNP bildet den bei der Erstellung gültigen Planungsstand ab.

Trassenbestellungen für im NNP gesicherte Kapazitäten erhalten in der Trassenvergabe Vorrang gegenüber im NNP nicht enthaltenen Kapazitäten. Der NNP macht eindeutige Aussagen dazu, für welche Verkehrsart die Kapazität (resp. die Trasse) reserviert ist, nicht aber für welche Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Die geplanten Kapazitäten sind in Kapitel 4 ausgewiesen.

Haben Sie beim Lesen dieses Begleitdokuments oder der Netzgrafiken Fragen oder möchten Sie uns eine Rückmeldung geben?

Dann schreiben Sie uns bitte an kapazitaetsmanagement.konzeption@sbb.ch

2. Grundsätze

2.1. Umfang und Granularität

Im Netznutzungsplan sind die Kapazitäten enthalten, die in **einer Regelstunde** und **während der Hauptverkehrszeit des Personenverkehrs** (6–9 Uhr und 16–19 Uhr, Montag bis Freitag, ohne allg. Feiertage) für die Trassenvergabe des Fahrplans 2029 gesichert werden. **Massgebendes Kriterium** für die Hauptverkehrszeit ist die durch die EVU des Personenverkehrs beantragte Abfahrtszeit der HVZ-Leistung. Bei grösseren Auswirkungen auf die Kapazität aufgrund von Intervallen werden auch Rand- / Nachtstunden aufgeführt. Die Basis sämtlicher Angaben bilden die Fahrplanplanungen bei den Infrastrukturbetreiberinnen. Die **Minutenangaben** sowie **Anschlüsse** und **Durchbindungen** auf den Netzgrafiken sind **nicht verbindlich**.

2.2. Anzahl Trassen je Streckenabschnitt

Die Anzahl eingetragener Trassen auf den Streckenabschnitten, entspricht der **maximalen Menge der für eine Verkehrsart gesicherten Trassen je Richtung auf diesem gesamten Streckenabschnitt**.

In der tabellarischen Erfassung wird zwischen Regelstunde (Nebenverkehrszeit) und Hauptverkehrszeit unterschieden. Eine Trasse pro Stunde und Richtung ist mit dem Wert «1» erfasst. Wo nicht speziell vermerkt, gelten diese Kapazitäten gleichermaßen in beide Richtungen. Bestehen bezüglich Kapazität zwischen den beiden Richtungen Unterschiede, ist die Kapazität richtungsgetreunt aufgeführt.

Trassen weisen den Wert "0.5" aus, wenn sie:

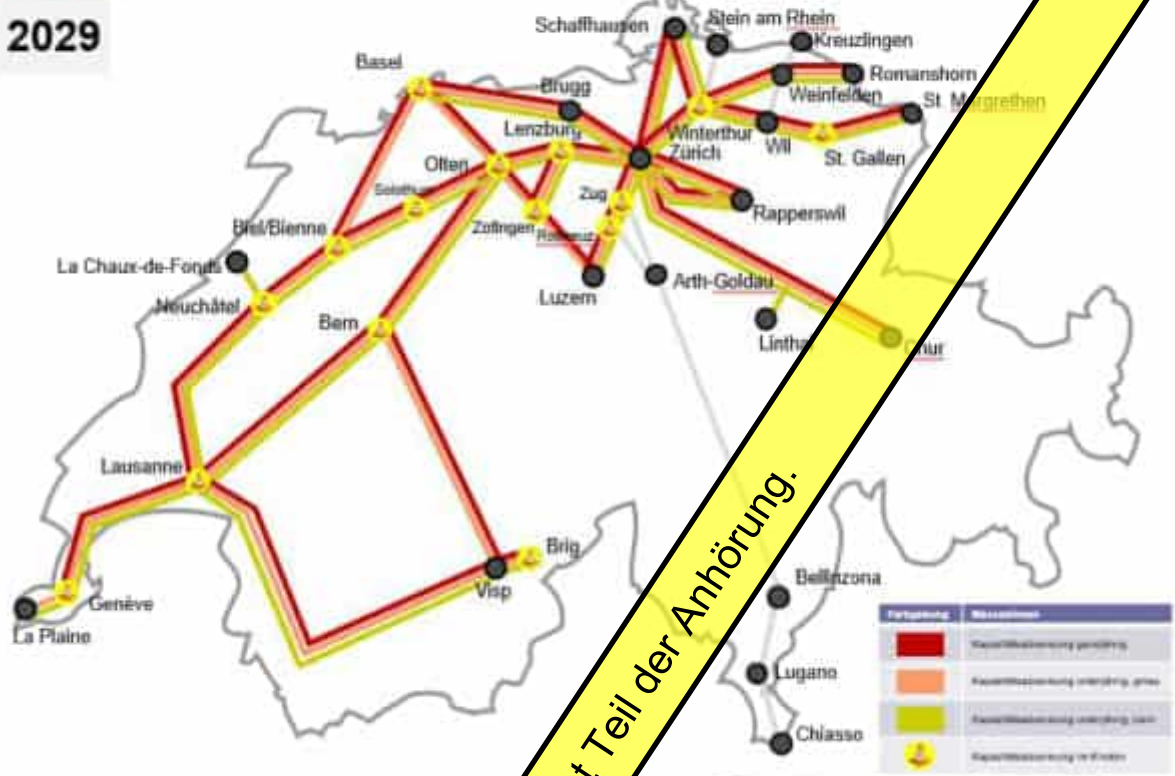
- nur zweistündlich oder nur zeitweise gesichert sind.
- eine Nutzung in beide Richtungen zur gleichen Stunde nicht zulassen (gegenseitiger Richtungsausschluss).
- eine Teilung der Kapazität zwischen zwei Verkehrsarten abbilden.

Der Messpunkt für die Trassenzählung ist immer der Abschnittsbeginn.

Bestehen ungelöste Trassenkonflikte zwischen Güter- und Personenverkehr, sind die betroffenen Trassen als «Hybridtrassen» gekennzeichnet und werden analog Trassenteilung mit dem Wert «0.5» bei beiden Verkehrsarten erfasst.

2.3. Eingeschränkte Anzahl Trassen bei Intervallen

Im NNP 2029 sind noch **keine** Einschränkungen durch Intervalle aufgeführt. Für dieses Jahr sind jedoch wichtige Bauarbeiten (Grossprojekte für Angebotserweiterungen) mit Kapazitätseinschränkungen geplant. In der Umsetzungsplanung Ausbauschritte Stand 12/2021 sind aufgrund der Kumulationen die Auswirkungen grob abgeschätzt und auf folgender Karte eingezeichnet worden.



Nicht aktualisiert. Nicht Teil der Anhörung.

Kapazitätsabsenkung

Farbgebung	Massnahmen	Begriffserklärung und Auswirkungen
Red	Kapazitätsabsenkung ganzjährig Anwendung bei Kumulationen von Grosseprojekten in engen topologischen Perimetern	Die Trassenkapazität im konzeptionellen Grundfahrplan wird über die ganze Periode des Jahresfahrplans (Fahrplanperiode) und über 24 Stunden reduziert, bspw. <ul style="list-style-type: none"> - Angebotsausdünnungen mit Reduktion der Taktkadenz - Veränderung der Haltepolitik von Zügen des Fernverkehrs / Regionalverkehr - Eventuell Erhöhung der Bauzeitreserven - Veränderung der Transport- und Reiseketten - Umleitung Güterverkehr
Orange	Kapazitätsabsenkung unterjährig, gross Anwendung bei Totalsperren und punktuellen grossen Kapazitätsabsenkungen	Zeitlich befristete Anpassung (> 10 Tag) des konzeptionellen Grundfahrplan über 24 Stunden, bspw. <ul style="list-style-type: none"> - Angebotsausdünnungen mit Reduktion der Taktkadenz - Veränderung der Haltepolitik von Zügen des Fernverkehrs - Eventuell Erhöhung der Bauzeitreserven - Transport- und Reiseketten sind nicht mehr zugesichert - Totalsperren
Yellow	Kapazitätsabsenkung unterjährig, klein Anwendung bei Kumulationen von Grosseprojekten in engen topologischen Perimetern	Die Trassenkapazität im konzeptionellen Grundfahrplan wird am Abend über das ganze Jahr und zeitlich befristet über 24h (<10 Tage) reduziert, bspw. <ul style="list-style-type: none"> - Angebotsausdünnungen mit Reduktion der Taktkadenz - Haltepolitik wird in den Abendstunden nicht mehr eingehalten - Eventuell Erhöhung der Bauzeitreserven - Transport- und Reiseketten sind nicht mehr zugesichert
Yellow circle with 'X'	Kapazitätsabsenkung im Knoten	Absenkung der Kapazität im Bahnhof für die Durchführung von grossen Bauarbeiten.

2.4. Umgang mit Konflikten

Die im NNP 2029 gesicherten Trassen stehen teilweise noch in gegenseitigem Konflikt. Bei den Konflikten handelt es sich um die im Netznutzungskonzept ausgewiesenen Hybridtrassen.

2.5. Kapazität gemäss NNK

Die Kapazität vom NNP wird mit der vom NNK verglichen und bei Differenzen ausgewiesen. Ebenfalls ist der Grund für die noch nicht ausgeschöpfte Kapazität gemäss Zielkonzept ersichtlich. Dies kann durch Einschränkungen wegen Bauarbeiten, noch nicht gebauter Infrastruktur oder anderen Konzepten (z.B. Umverteilung FV/RV durch die FV-Konzession) möglich sein.

2.6. Grundlage NNP 2029

Dieser NNP wurde auf Basis des NNK 2035 erstellt.

2.7. Umgang mit Westschweiz in NNP 2029

Allfällige Anpassungen zugunsten der Fahrplanstabilität werden mit den Aktualisierungen der NNP in den Folgejahren kommuniziert.

Nicht aktualisiert. Nicht Teil der Anhörung.

3. Angaben zum hinterlegten Rollmaterial

Die grundsätzlichen Angaben zum hinterlegten Rollmaterial sind im Netznutzungskonzept ersichtlich. Präzisierungen zu Reihe N und spurtstarkem Rollmaterial sind hier aufgeführt.

Als Reihe N Rollmaterial gelten: ICN (RABDe 500), ETR610.

Als spurtstarkes Rollmaterial gelten: Fernverkehr DOSTO (RABe502), Regio DOSTO (RABe511, 512), Flirt (RABe521, 522, 523, 524, 528), Flirt Evo, DTZ (RABe514) und MUTZ BLS-PV (RABe515), Traverso SOB (RABe 526).

3.1. Fernverkehr

Reihe N

Linie	Abfahrtszeit (sofern Linie nicht eindeutig)	Abfahrtszeit (sofern Linie nicht eindeutig)
Basel – Delémont – Biel – Lausanne		
St. Gallen – Zürich		
Rorschach – St. Gallen – Biel – Genève Aéroport		
Zürich – München		

Spurtstarker FV

Linie	Abfahrtszeit (sofern Linie nicht eindeutig)	Abfahrtszeit (sofern Linie nicht eindeutig)
Bern – Neuchâtel		
Bern – Biel/Bienne	Bern: xx.12/.42	Biel/Bienne: xx.22/.52
Olten – Bern	Olten: xx.06	Bern: xx.07
Bern – Burgdorf – Zürich		
Zürich – St. Gallen – Sargans		
Zürich – Chur	Zürich: xx.38	Chur: xx.08
St. Gallen – Bern – Genève Aéroport		
Zürich – Luzern	Zürich: xx.10	Luzern: xx.09
Zürich – Schaffhausen	Zürich: xx.05	Schaffhausen: xx.17
Arth-Goldau – Lugano – Milano ¹		
Arth-Goldau – Chiasso ¹		

Spurtstarker FV mit kurzer Zugabfertigungszeit (≤ 0.3')

Linie	Abfahrtszeit (sofern Linie nicht eindeutig)	Abfahrtszeit (sofern Linie nicht eindeutig)
St. Gallen – Chur		
Zürich – Ziegelbrücke – Chur	Zürich: xx.12	Chur: xx.12
Vevey – Annemasse		
St-Maurice – Annemasse		
Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds	Neuchâtel: xx.29	La Chaux-de-Fonds: xx.02
Zürich – Aarau	Zürich: xx.38	Aarau: xx.54
Zürich – Olten / Oensingen - Biel		
Basel – Zürich Flughafen		

¹ Trassen auch mit ETR610, RABe501 und ICN fahrbar

FV mit kurzer Zugabfertigungszeit ($\leq 0.3'$) ohne Anforderung an spurtstarkes Rollmaterial

Linie	Abfahrtszeit (sofern Linie nicht eindeutig)	Abfahrtszeit (sofern Linie nicht eindeutig)
Neuchâtel – Le Locle	Neuchâtel: xx.00	Le Locle: xx.20
Basel Bad Bf – Schaffhausen	Basel Bad Bf: xx.59	Schaffhausen: xx.01
(Basel / Zürich) – Erstfeld – Locarno		

3.2. Regionalverkehr**Spurtstarker RV**

Linie	Abfahrtszeit (sofern Linie nicht eindeutig)	Abfahrtszeit (sofern Linie nicht eindeutig)
Delémont – Porrentruy		
Olten – Basel – Laufen		
Delle - Delémont		
Olten – Luzern	Olten: xx.06	Luzern: xx.05
Olten – Wettingen		
Basel – Frick		
Basel – Laufenburg		
Baar – Luzern – Sursee		
Baar – Rotkreuz		
Baar Lindenpark – Walchwil		
Baar Lindenpark – Erstfeld		
Olten – Biel		
Langenthal – Olten		
Langenthal – Olten – Lenzburg – Baden		
Olten – Lenzburg – Rotkreuz		
Brugg – Muri		
Dietikon – Aarau	Dietikon: xx.15/.45	Aarau: xx.17/.47
Uznach – St. Gallen – Sargans – Uznach		
Zug – Zürich – Rapperswil – Pfäffikon SZ		
Rapperswil - Schwanden		
Wädenswil – Einsiedeln		
Biberbrugg – Arth-Goldau		
Rapperswil – Einsiedeln		
Uetikon – Baden		
Pfäffikon SZ – Winterthur		
Fribourg – Thun		
Belp – Biel		
Belp – Thun		
Bern – Neuchâtel		
Langnau – Burgdorf - Bern	Bern: xx.18/.20, x.41/.42	
Belp – Münchenbuchsee – (Biel)		
Langnau – Laupen		
Grandson – Cully		
Vallorbe – Aigle		
Allaman – Lausanne – Palézieux		
Tessin: alle RV Trassen		

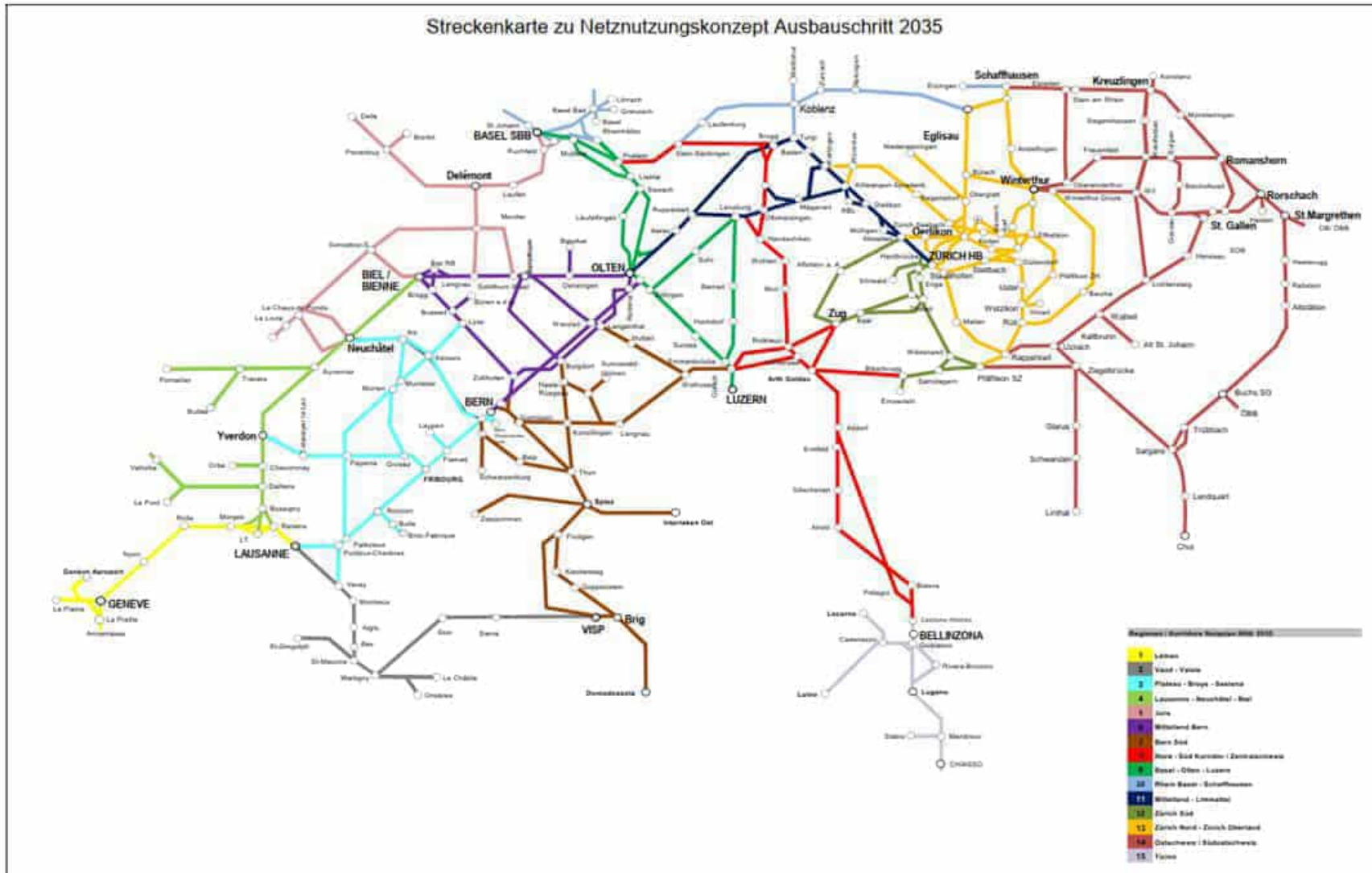
4. Trassenkapazitäten

Die tabellarische Darstellung der Kapazität erfolgt gemäss nachfolgenden Erläuterungen.

Angabe	Beschreibung
Strecke	Interoperable Normalspurstrecke der Schweiz.
Abschnitt	Teil einer Strecke, der sich bezüglich Kapazität von der angrenzenden Teilstrecke unterscheidet.
Regelstunde (NVZ)	Musterstunde ausserhalb Hauptverkehrszeit (HVZ) Personenverkehr.
HVZ	Hauptverkehrszeit des Personenverkehrs (Mo – Fr, 06:00 – 09:00 und 16:00 – 19:00 Uhr)
0.5,1,1.5, 2, 2.5, 3, ...	Anzahl Trassen pro Stunde und Richtung
Hybridtrasse	Nicht gelöster Trassenkonflikt zwischen Güter- und Personenverkehr.
Fernverkehr	EC, IC, IR und RE ohne Bestellung durch den Bund
Regionalverkehr	Regio- und S-Bahnverkehr, RE mit Bestellung durch den Bund
Güterverkehr	Standard- und Expresstrassen Güterverkehr

4.1. Korridore / Regionen

Die verschiedenen Abschnitte des Netzes wurden analog dem NNK35 auf die Korridore / Regionen gemäss folgender Darstellung aufgeteilt.



4.2. Tabellarische Darstellung der Kapazität pro Korridor / Region

In den folgenden Tabellen ist die Kapazität pro Korridor / Region dargestellt

1 Léman (Lausanne - Lausanne Triage - Genève - Genève Aéroport / Genève - La Praille - Annemasse / Genf - La Plaine)			Fernverkehr		Regionalverkehr		Güterverkehr				
Nr	Strecke	Abschnitt	Regelstunde	HVZ	Regelstunde	HVZ	Regelstunde	HVZ	Bemerkung	NNK-Kapazität erreicht?	Grund (Infrastruktur; Bauarbeiten; Anderes Konzept)
1.1.	Lausanne – Genève Cornavin	Lausanne - Renens VD	9	9	6	6	3	3	FV: inkl. TGV (Lausanne - Genève: 09/13/19:46 de Lausanne et 09/17/19:34 de Genève sowie Lausanne - Vallorbe - Paris 07/12/16:19 de Lausanne et 11/15/21:02 de Vallorbe) oder EC-Trasse (Lausanne - Genève: 11/16/20/22:52 de Lausanne et 05/07/13/18:27 de Genève) FV: Trassenverwendung; in Stunden mit EC- oder TGV-Tasse zwischen Lausanne und Genf verkehrt der nationale Verkehr im unterschiedlichen Fahrlagen.	Nein	I
1.2.		Renens VD - Lausanne-Triage	0	0	0	0	3	3		Nein	I
1.3.		Lausanne-Triage - Lonay	0	0	0	0	2	2		Ja	
1.4.		Renens VD - Denges	6.5	6.5	2	2	0	0	FV: dito 1.1 GV: via Lausanne Triage	Nein	I
1.5.		Denges - Lonay	6.5	6.5	2	2	0	0	FV: dito 1.1 GV: via Lausanne Triage	Nein	I
1.6.		Lonay - Allaman	6.5	6.5	2	2	2	2	FV: dito 1.1	Nein	I
1.7.		Allaman - Coppet	6.5	6.5	0	0	2	2	FV: dito 1.1	Nein	I

1.8.		Coppet - Genève	6.5	6.5	4	4	2	2	FV: dito 1.1	Nein	I
1.9.	(Genève)&Lausanne Tri- age - Bypass - Bussigny	Lécheires (bif) - Denges	0	0	0	0	0	0	GV via Lausanne Triage	Nein	I
1.10.	Genève – St-Jean (bif) - Furet (bif) - Châtelaine (bif) - Genève Aéroport	Genève - St-Jean (bif)	7	7	8	8	2	2	FV: inkl. TGV , dito 1.1 RV: inkl. TER Trassen zweistündlich oder zeitweise	Nein	I
1.11.		St-Jean (bif) - Furet (bif)	5	5	4	4	0.5	0.5	FV: inkl. TGV , dito 1.1 RV: inkl. TER Trassen zweistündlich oder zeitweise	Nein	I
1.12.		Furet (bif) - Châtelaine (bif)	5	5	4	4	0.5	0.5	FV: inkl. TGV, dito 1.1 RV: inkl. TER Trassen zweistündlich oder zeitweise	Nein	I
1.13.		Châtelaine (bif) - Genève- Aéroport	4.5	4.5	0	0	0	0	FV: dito 1.1	Nein	I
1.14.	(Genève) – St-Jean (bif) - Jonction (Genève) - La Praille - Annemasse	St-Jean (bif) - Jonction (Genève)	2	2	4	4	2	2		Nein	I
1.15.		Jonction (Genève) - Genève-La-Praille (nur in dieser Richtung)	2	2	4	4	2.5	2.5		Nein	I
1.16.		Genève-La-Praille - Anne- masse	2	2	4	4	0	0		Nein	I
1.17.	(Genève - St-Jean - Furet) - Châtelaine - Meyrin – La Plaine	Châtelaine (bif) - Vernier- Meyrin Cargo	0.5	0.5	4	4	0.5	0.5	FV: inkl. TGV RV: inkl. TER Trassen zweistündlich oder zeitweise	Nein	I
1.18.		Vernier-Meyrin Cargo - La Plaine	0.5	0.5	4	4	0.5	0.5	FV: inkl. TGV RV: inkl. TER Trassen zweistündlich oder zeitweise	Nein	I
1.19.		La Plaine - La Plaine- Frontière	0.5	0.5	2	2	0.5	0.5	FV: inkl. TGV RV: inkl. TER Trassen zweistündlich oder zeitweise	Nein	I

1.20.a	(Meyrin) - Furet - Jonction Genève - (La Praille)	Furet (bif) - Jonction (Genève) (nur in dieser Richtung)	0	0	0	0	0.5	0.5		Nein	I
1.20.b		Jonction (Genève) - Furet (bif) (nur in dieser Richtung)	0	0	0	0	0.5	0.5		Nein	I

2 Vaud - Valais (Lausanne - Martigny - Visp / Martigny - Le Châble&Orsière / Vevey - Puidoux)			Fernverkehr		Regional- verkehr		Güterverkehr				
Nr	Strecke	Abschnitt	Regelstunde	HVZ	Regelstunde	HVZ	Regelstunde	HVZ	Bemerkung	NNK-Kapazität erreicht?	Grund (Infra- struktur; Bauar- beiten; Anderes Konzept)
2.1.	Lausanne – Visp	Lausanne - Cully	4.5	4.5	4	4	2	2	FV: inkl. EC-Trasse Genève - Milano (06/08/14/19:10 ab Lausanne und 10/15/19/21:20 ab Brig) FV und RV: In Stunden mit EC-Trasse ver- kehrt der nationale und regionale Ver- kehr zwischen Lausanne und St. Maurice in ge- änderten Fahrlagen. GV: Beim Verkehren des Eurocity (4 Mal täglich) ist jeweils in der gleichen Fahr- richtung 1 Standardtrasse GV nicht fahrbar. Anstelle des nicht fahrbaren Standardtrasse es ist ein Alternativtrasse mit den Parame- tern Express in der gleichen Fahr- richtung wie der EC zwischen Lausanne Triage – Sion fahrbar oder auch eine eingekürzte Standard-Trasse Lausanne Triage – St- Maurice. Dasselbe gilt in Gegenrichtung.	Nein	I
2.2.		Cully - Vevey	4.5	4.5	2	2	2	2	dito 2.1	Nein	I
2.3.		Vevey - Villeneuve VD	4.5	4.5	2	2	2	2	dito 2.1	Nein	I
2.4.		Villeneuve VD - Aigle	4.5	4.5	2	2	2	2	dito 2.1	Nein	I
2.5.		Aigle - St-Maurice	4.5	4.5	0	0	2	2	dito 2.1 RV: siehe Kapitel 2.7 des Begleitdokuments	Nein	I
2.6.		St-Maurice - Sion	2.5	2.5	2	2	2	2	GV: dito 2.1 FV: siehe Kapitel 2.7 des Begleitdokuments	Nein	I

2.7.		Sion - Visp	2.5	2.5	2	2	1.5	1.5	GV: dito 2.1	Nein	I
2.8.a	Vevey – Puidoux-Chexbres	Vevey - Puidoux (nur in dieser Richtung)	0	0	1	1	0	0		Ja	
2.8.b		Puidoux - Vevey (nur in dieser Richtung)	0	0	1	1	1	1		Ja	
2.9.	St. Maurice - Monthey – St-Gingolph	St-Maurice - Monthey	0	0	2	2	1	1	Bis zur Fertigstellung der benötigten Infrastrukturausbauten gemäss NNK35 ist die Kapazität wie im NNK25 gesichert.	Nein	I
2.10.		Monthey - St-Gingolph (Frontière)	0	0	1	2	0	0		Nein	I
2.11.	Martigny - Sembrancher - Orsières & Le Châble (VS)	Martigny - Orsières	0	0	1	2	1	0		Ja	
2.12.		Sembrancher - Le Châble VS	0	0	1	2	1	0		Ja	

3 Plateau - Broye - Seeland (Lausanne - Romont - Fribourg - Bern / Palézieux- Payerne - Lyss / Romont - Bulle / Yverdon - Payerne - Fribourg / Fribourg - Murten - Ins / Bern - Neuchâtel)			Fernverkehr		Regional- verkehr		Güterverkehr				
Nr	Strecke	Abschnitt	Regelstunde	HVZ	Regelstunde	HVZ	Regelstunde	HVZ	Bemerkung	NNK-Kapazität erreicht?	Grund (Infra- struktur; Bauar- beiten; Anderes Konzept)
3.1.	Lausanne – Bern	Lausanne - Puidoux	2	2	4	4	1	1		Nein	I
3.2.		Puidoux - Palézieux	2	2	5	5	1	1	FV und RV: geänderte Zuordnung.	Nein	I
3.3.		Palézieux - Romont FR	2	2	1	1	1	1	RV: siehe Kapitel 2.7 des Begleitdoku- ments.	Nein	I
3.4.		Romont FR - Avry	2	2	4	4	1	1	FV und RV: geänderte Zuordnung.	Nein	I
3.5.		Avry - Fribourg/Freiburg	2	2	4	6	1	1	FV und RV: geänderte Zuordnung.	Nein	I
3.6.		Fribourg/Freiburg - Fla- matt	2	2	3	3	1	1	RV: siehe Kapitel 2.7 des Begleitdoku- ments.	Nein	I
3.7.		Flamatt - Thörishaus	2	2	5	5	1	1		Nein	I
3.8.		Thörishaus - Bümpliz Süd	2	2	5	5	1	1		Nein	I
3.9.		Bümpliz Süd - Bern	2	2	5	5	0	0		Nein	I
3.10.		Bümpliz Süd - Bern Wey- ermannshaus	0	0	0	0	1	1		Nein	I
3.11.		Bern Weyermannshaus - Bern	0	0	0	0	1	1		Nein	I
3.12.	Palézieux – Payerne	Palézieux - Payerne	0	0	2	2	0.5	0.5		Ja	
3.13.	Payerne – Murten/Morat - Muntelier - Kerzers – Lyss	Payerne - Murten/Morat	0	0	1	1.5	1	0.5	Hybridtrasse: GV mit RV-Trasse HVZ	Ja	
3.14.		Murten/Morat - Muntelier	0	0	4	4	1	1		Ja	
3.15.		Muntelier - Kerzers	0	0	2	2	1	1		Ja	
3.16.		Kerzers - Aarberg	0	0	1	1	0.5	0.5		Nein	A
3.17.		Aarberg - Lyss	0	0	1	1	1	1		Ja	
3.18.	Muntelier - Ins	Muntelier - Ins	0	0	2	2	0.5	0.5		Ja	
3.19.	Yverdon-les-Bains - Payerne - Givisiez - Fri- bourg/Freiburg	Yverdon-les-Bains - Payerne	0	0	2	2	1	1		Ja	

3.20.		Payerne - Grolley	0	0	1.5	1.5	0.5	0.5	GV: gegenseitiger Richtungsausschluss Hybridtrasse: GV mit RV-Trasse	Ja	
3.21.		Grolley - Givisiez	0	0	2	2	0.5	0.5		Ja	
3.22.		Givisiez - Fribourg/Freiburg	0	0	4	4	1	1		Ja	
3.23.	Givisiez – Murten/Morat	Givisiez - Murten/Morat	0	0	1.5	1.5	0.5	0.5	GV: gegenseitiger Richtungsausschluss Hybridtrasse: GV mit RV-Trasse	Ja	
3.24.	(Murten/Morat) - Muntelier - Ins	Muntelier - Ins	0	0	2	2	0.5	0.5		Ja	
3.25.	Romont FR – Bulle – Broc-Fabrique	Romont FR - Bulle - Broc-Fabrique	0	0	2	2	0.5	0.5		Ja	
3.26.	Thörishaus – Laupen BN	Thörishaus - Laupen BN	0	0	2	2	0	0		Ja	
3.27.	Bern – Neuchâtel	Bern - Bern Brünnen Westside	1	2	2	2	1	1	Infolge der Bauarbeiten im RV 2 statt 4 Trassen.	Nein	I
3.28.		Bern Brünnen Westside - Niederbottigen BN	1	2	2	2	1	1		Nein	I
3.29.		Niederbottigen BN - Kerzers	1	2	2	2	0	0		Nein	I
3.30.1		Kerzers - Ins	1	2	1	2	0.5	0.5		Nein	I
3.30.2		Ins - Neuchâtel	1	2	2	2	0.5	0.5	RV: siehe Kapitel 2.7 des Begleitdokuments.	Nein	I

4 Lausanne - Neuchâtel - Biel (Lausanne_Lausanne Triage - Neuchâtel - Biel / Daillens-Vallorbe / Chavornay - Orbe / Auvernier -Travers - Buttes-/Verrières)			Fernverkehr		Regional- verkehr		Güterverkehr					
Nr	Strecke	Abschnitt	Regelstunde	HVZ	Regelstunde	HVZ	Regelstunde	HVZ	Bemerkung	NIN-Kapazität erreicht?	Grund (Infra- struktur; Bauar- beiten; Anderes Konzept)	
4.1.	Lausanne – Neuchâtel – Biel/Bienne	Renens VD - Bussigny	2.5	2.5	4	4	0	0	FV: inkl. TGV-Trasse (Lausanne - Vallorbe - Paris 07/12/16:19 de Lausanne et 11/15/21:02 de Vallorbe)	Nein	I	
4.2.		Bussigny - Daillens	2.5	2.5	4	4	4	4	dito 4.1	Nein	I	
4.3.		Daillens - Chavornay	2	2	2	2	3	3		Nein	I	
4.4.		Chavornay - Grandson	2	2	2	2	3	3	RV: siehe Kapitel 2.7 des Begleitdoku- ments. Je Richtung unterschiedliche Haltepolitik.	Nein	I	
4.5.		Grandson - Gorgier-St- Aubin	2	2	0	0	3	3	RV: siehe Kapitel 2.7 des Begleitdoku- ments. Je Richtung unterschiedliche Haltepolitik.	Nein	I	
4.6.		Gorgier-St-Aubin - Auver- nier	2	2	2	2	3	3		Nein	I	
4.7.		Auvernier - Neuchâtel	2	2	4	4	3.5	3.5	RV: 3 Trassen + 1 TER-Trasse 3 mal pro Tag + 1 Hybridtrasse GV: 3 Standardtrassen + 1 Standardtrasse (Hybridtrasse) Hybridtrasse: GV-Trasse ab Les Verrières mit RV-Trasse ab Buttes	Nein	I	
4.8.		Neuchâtel - Cornaux NE	2	2	2	2	3	3		Nein	I	
4.9.		Cornaux NE - Biel/Bienne	2	2	2	2	4	4		Nein	I	
4.10.		(Genève)&Lausanne Tri- age - Bypass - Bussigny	Lausanne Triage - Léchei- res (bif)	0	0	0	0	4	4		Nein	I
4.11.			Lécheires (bif) - Bussigny	0	0	0	0	4	4		Nein	I

4.12.	Daillens – Le Day - Vallorbe - Frasnè	Daillens - Vallorbe	0.5	0.5	2	2	0.5	0.5	Trassenteilung GV und FV: Grundsatz: FV: TGV-Trasse 3 mal pro Tag (Lausanne - Vallorbe - Paris 07/12/16:19 de Lausanne et 11/15/21:02 de Vallorbe) GV: in Stunden ohne TGV-Trasse ist 1 Standardtrasse verfügbar.	Ja	
4.13.		Vallorbe - Vallorbe Frontière	0.5	0.5	0	0	0.5	0.5	Trassenteilung GV und FV: Grundsatz: FV: TGV-Trasse 3 mal pro Tag (Lausanne - Vallorbe - Paris 07/12/16:19 de Lausanne et 11/15/21:02 de Vallorbe) GV: in Stunden ohne TGV-Trasse ist 1 Standardtrasse verfügbar.	Ja	
4.14.	Le Day - Le Brassus	Le Day - Le Brassus	0	0	1	1	0	0		Ja	
4.15.	Chavornay - Orbe	Chavornay - Orbe	0	0	2	2	3	3		Ja	
4.16.	Auvernier – Travers - Pontarlier	Auvernier - Travers	0	0	2	2	0.5	0.5	RV: 1 Trasse + 1 Hybridtrasse + 1 TER-Trasse 3 mal pro Tag GV: Hybridtrasse mit RV mit gegenseitigem Richtungsausschluss Hybridtrasse: GV-Trasse mit RV-Trasse Neuchâtel - Travers - Buttes	Ja	
4.17.		Travers - Les Verrières	0	0	0.5	0.5	0.5	0.5	Trassenteilung RV - GV: Grundsatz: RV: TER-Trasse Neuchâtel - Frasnè 3 mal pro Tag GV: In Stunden ohne TER-Trasse auf diesem Abschnitt ist eine Standardtrasse verfügbar	Ja	
4.18.		Les Verrières - Les Verrières-Frontière	0	0	0.5	0.5	0	0	RV: TER-Trasse Neuchâtel - Frasnè 3 mal pro Tag	Ja	
4.19.	Travers - Buttes	Travers - Buttes	0	0	2	2	0	0		Ja	

5 Jura (Neuchâtel - La-Chaux-de-Fonds / Biel/Biel - Biel Produktionsanlage Ost - La Chaux-de-Fonds - Le Locle / Biel/Biel - Biel Produktionsanlage Ost - Moutier - Delémont - Basel / Delémont-Delle&Bonfol, Solothurn - Moutier)			Fernverkehr		Regionalverkehr		Güterverkehr				
Nr	Strecke	Abschnitt	Fernverkehr		Regionalverkehr		Güterverkehr		Bemerkung	NNK-Kapazität erreicht?	Grund (Infrastruktur; Bauarbeiten; Anderes Konzept)
			Regelstunde	HVZ	Regelstunde	HVZ	Regelstunde	HVZ			
5.1.	Delémont - Basel SBB ²	Delémont - Laufen	2	2	0	0	0.5	0.5	RV ist zur Einführung des 30 Minuten-Taktes des HVZ zusätzlich eine HVZ-Trasse für den RV gesichert. GV: gegenseitiger Richtungsabschluss	Ja	A, I
5.2.		Laufen - Zwingen	2	2	2	2	0.5	0.5	GV: gegenseitiger Richtungsabschluss	Ja	A, I
5.3.		Zwingen - Aesch BL	2	2	2	2	1	1		Ja	A, I
5.4.		Aesch BL - Ruchfeld	2	2	2	2	1	1		Nein	A, I
5.5.		Ruchfeld - Basel SBB	2	2	2	2	0	0		Nein	A, I
5.6.	Basel SBB RB – VL - Ruchfeld (- Delémont) ²	Ruchfeld - Basel SBB RB	0	0	0	0	1	1		Ja	
5.7.	Lengnau BE – Grenchen Nord – Delémont ²	Lengnau BE - Delémont	2	2	0	0	0.5	0.5		Ja	
5.9.	Delémont – Porrentruy - Delle	Delémont - Porrentruy	0	0	2	2	0.5	0.5		Ja	
5.10.1.		Porrentruy - Courtemaiche	0	0	1	1	0.5	0.5		Ja	
5.10.2.		Courtemaiche - Delle-Fonti-ère	0	0	1	1	0	0		Nein	I
5.11.	Porrentruy - Bonfol	Porrentruy - Bonfol	0	0	1	2	0.5	0		Ja	

² Basel –Delémont –Biel/Bienne: Sicherung des neuen Angebotes «Décalage» (FV 1/2h Takt BS-BI inkl. Durchbindung stündlich Richtung Lausanne, S3 ab Basel nur noch bis Laufen sowie Wegfall der HVZ-Leistung Basel -Laufen-Delémont) kann zum aktuellen Planungszeitpunkt nicht definitiv zugesichert werden. Die Zusicherung erfolgt vorbehaltlich positiver Prüfergebnisse aus der Planung, Fahrbarkeit sowie der Stabilität und Robustheit. Der Konflikt wird in der Arbeitsgruppe Décalage gelöst, mit dem Ziel einer Konfliktbereinigung bis Ende 2023.

5.12.	Biel/Bienne – La Chaux-de-Fonds	Biel/Bienne - Reuchenette-Péry	0	0	2	2	0.5	0.5		Nein	I
5.13.		Reuchenette-Péry - Sonceboz-Sombeval	0	0	2	2	0.5	0.5		Nein	I
5.14.		Sonceboz-Sombeval - La Chaux-de-Fonds	0	0	2	2	0.5	0.5		Ja	
5.15.	Sonceboz-Sombeval – Moutier	Sonceboz-Sombeval - Malleray-Bévilard	0	0	2	2	0.5	0.5		Ja	
5.16.		Malleray-Bévilard - Moutier	0	0	1	2	0.5	0.5		Ja	
5.17.	Solothurn – Moutier	Solothurn West - Gänsbrunnen	0	0	1	2	0	0		Ja	
5.18.		Gänsbrunnen - Moutier	0	0	1	1	0	0		Ja	
5.19.	Neuchâtel – Le Locle-Col-des-Roches - Le Locle-Frontière	Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds	0	0	0	0	0	0		Nein	I
5.20.		La Chaux-de-Fonds - Le Locle	1	1	1.5	1.5	0.5	0.5	RV: inkl. TER-Trasse 7 mal pro Tag Hybridtrasse: GV-Trasse mit RV-Trasse	Nein	I
5.21.		Le Locle - Le Locle-Col-des-Roches	0	0	0.5	0.5	0.5	0.5	RV: TER-Trasse 7 mal pro Tag	Nein	I
5.22.		Le Locle-Col-des-Roches - Le Locle-Frontière	0	0	0.5	0.5	0.5	0.5		Ja	
5.23.1	Neuchâtel - Chambrelieu – La-Chaux-de-Fonds	Neuchâtel-Vauseyon (bif.) Corcelles-Peseux	2	2	2	2	0	0		Nein	I
5.23.2		Corcelles-Peseux - La Chaux-de-Fonds	2	2	0	0	0	0		Nein	I

Nicht aktualisiert. Nicht Teil der Anhörung.

6 Mittelland Bern (Biel - Solothurn - Oensingen/ABS - Olten / Solothurn - Burgdorf / Oensingen - Balsthal / Bern - Biel / Bern - Burgdorf/NBS - Olten / Zofingen)			Fernverkehr		Regional- verkehr		Güterverkehr		Bemerkung	NNK-Kapazität erreicht?	Grund (Infra- struktur; Bauar- beiten; Anderes Konzept)
Nr	Strecke	Abschnitt	Regelstunde	HVZ	Regelstunde	HVZ	Regelstunde	HVZ			
6.1.a	Olten - Burgdorf – (Zollikofen) – Bern	Olten - Rothrist (nur in diese Richtung)	8	9	0	0	2	2	via Borntunnel Bis zum Ausbau der Infrastruktur gemäss NNK35 ist die Kapazität gemäss NNK25 gesichert.	Nein	I, A
6.1.b		Rothrist - Olten (nur in diese Richtung)	8	9	0	0	4	4	via Borntunnel Bis zum Ausbau der Infrastruktur gemäss NNK35 ist die Kapazität gemäss NNK25 gesichert.	Nein	I, A
6.2.a		Aarburg-Oftringen - Aarburg- Oftringen West (Abzw) (nur in diese Richtung)	0	0	0	0	4	4	Aarburg-Oftringen - Rothrist Bis zum Ausbau der Infrastruktur gemäss NNK35 ist die Kapazität gemäss NNK25 gesichert.	Nein	I, A
6.2.b		Aarburg-Oftringen West (Abzw) - Aarburg-Oftringen (nur in diese Richtung)	0	0	1	2	1	1	Rothrist - Aarburg-Oftringen Bis zum Ausbau der Infrastruktur gemäss NNK35 ist die Kapazität gemäss NNK25 gesichert.	Nein	I, A
6.3.		Aarburg-Oftringen Süd (Abzw) - Aarburg-Oftringen West (Abzw)	1	1	0	0	1	1	Rothrist - Zofingen (Kriegsschlaufe)	Nein	I
6.4.a		Aarburg-Oftringen West (Abzw) - Rothrist (nur in diese Richtung)	1	1	1	2	5	5	Bis zum Ausbau der Infrastruktur gemäss NNK35 ist die Kapazität gemäss NNK25 gesichert.	Nein	I, A
6.4.b		Rothrist - Aarburg-Oftringen West (Abzw) (nur in diese Richtung)	1	1	1	2	2	2	Bis zum Ausbau der Infrastruktur gemäss NNK35 ist die Kapazität gemäss NNK25 gesichert.	Nein	I, A

6.5.	Rothrist - Langenthal / Langenthal GB	2	2	1	2	5	5	Gemäss Bundesgerichtsentscheid von Okt. 1998 (121 II 378) sind die Güterzüge Olten - Mattstetten zwischen 22.00 und 06.00 Uhr über die Neubaustrecke (NBS) statt über die Stammlinie via Langenthal - Burgdorf zu führen. Kapazitätszuteilung NBS (Mattstetten - Rothrist) 22.00 - 06.00 Uhr GV: 4 Trassen Stammstrecke: Die Auswirkungen von den 4 Trassen auf der NBS auf die Kapazitäten des Personenverkehrs zwischen 22.00 und 06:00 (eventuell in Abweichung zum Netzplan NNK35) werden in den NNP eingelegt. Bei Trassenkonflikten hat der GV Priorität. P-Trassen sind ggf. durch Flexibilität bezüglich Verkehrszeiten, Haltepolitik und Anschlussverhältnisse fahrbar.	Nein	I
6.6.a	Langenthal / Langenthal GB – Thunstetten (nur in diese Richtung)	2	2	0	0	5	5	dito 6.5	Nein	I
6.6.b	Thunstetten - Langenthal / Langenthal GB (nur in diese Richtung)	2	2	0	0	4	4	dito 6.5		
6.7.a	Thunstetten – Burgdorf (nur in diese Richtung)	2	2	0	0	5	5	dito 6.5	Nein	I
6.7.b	Burgdorf – Thunstetten (nur in diese Richtung)	2	2	0	0	4	4	dito 6.5		
6.8.a	Burgdorf - Mattstetten (nur in diese Richtung)	2	2	2	2	5	5	dito 6.5.	Nein	I
6.8.b	Mattstetten - Burgdorf (nur in diese Richtung)	2	2	2	2	4	4	dito 6.5	Nein	I
6.9.1.a	Mattstetten - Schönbühl SBB (nur in diese Richtung)	0	0	1	1	5	5		Nein	I
6.9.1.b	Schönbühl SBB - Mattstetten (nur in diese Richtung)	0	0	1	1	4	4		Nein	I
6.9.2.	Schönbühl SBB- Zollikofen	0	0	1	1	3	3		Nein	I
6.10.	Zollikofen - Löchligut (Abzw)	2	2	5	5	4	4	Transit Basel – Domodossola zwischen Langenthal – Löchligut (–Thun) in Kapazitätsteilung mit lokalen Güterverkehr	Nein	I

Nicht aktualisiert. Nicht Teil der Anhörung.

6.11.		Löchligut (Abzw) - Löchligut Süd (Abzw)	10	11	6	6	3	3	Transit Basel – Domodossola zwischen Langenthal – Löchligut (–Thun) in Kapazitätssteigerung mit lokalen Güterverkehr	Nein	I
6.12.		Löchligut Süd (Abzw) - Bern Wankdorf - Wyler - (Bern)	10	11	6	6	1	1	Transit Basel – Domodossola zwischen Langenthal – Löchligut (–Thun) in Kapazitätssteigerung mit lokalen Güterverkehr	Nein	I
6.13.		(Wankdorf) - Wyler - Bern	13	14	12	12	1	1		Nein	I
6.14.a	Rothrist - NBS - Mattstetten - Löchligut (Abzw)	Rothrist - Wanzwil (Abzw)	7	8	0	0	2	2	Gemäss Bundesgerichtsentscheid von Okt. 1995 (121 II 379) sind die Güterzüge Olten - Mattstetten zwischen 22.00 und 06.00 Uhr über die Neubaustrecke (NBS) statt über die Stammlinie via Langenthal - Burgdorf zu führen. Kapazitätszuteilung NBS (Mattstetten - Rothrist) 22.00 - 06.00 Uhr GV: 4 Trassen Stammstrecke: Die Auswirkungen von den 4 Trassen auf der NBS auf die Kapazitäten des Personenverkehrs zwischen 22.00 und 06:00 (eventuell in Abweichung zum Netzplan NNK35) werden in den NNP festgelegt. Bei Trassenkonflikten hat der GV Priorität. P-Trassen sind ggf. durch Flexibilität bezüglich Verkehrszeiten, Haltepolitik und Anschlussverhältnisse fahrbar. Bis zur Fertigstellung der benötigten Infrastrukturausbauten gemäss NNK35 ist die Kapazität wie im NNK 25 gesichert	Nein	I
6.14.b		Wanzwil (Abzw) - Rothrist	7	8	0	0	1	1	dito 6.14.a	Nein	I
6.15.		Wanzwil (Abzw) - Mattstetten	6	7	0	0	0	0	dito 6.14.a	Nein	I
6.16.		Mattstetten - Löchligut (Abzw)	8	9	1	1	0	0	via Grauholtzunnel	Nein	I
6.17.1.	Zollikofen - Biel/Bienne	Zollikofen - Münchenbuchsee	2	2	4	4	1	1		Nein	I
6.17.2.		Münchenbuchsee - Lyss	2	2	2	4	1	1		Nein	I
6.18.		Lyss - Busswil BE	2	2	3	6	1	1	RV: Bis zum Ausbau der Strecke Busswil – Büren a. A. ist die Kapazität gem. NNK25 gesichert	Nein	I
6.19.		Busswil BE - Madretsch	2	2	2	4	1	1		Nein	I
6.20.		Madretsch - Biel/Bienne	2	2	2	4	0	0		Ja	

6.21.		Madretsch - Biel Produktionsanlage Ost	0	0	0	0	1	1		Nein	I
6.22.	Busswil BE – Büren an der Aare	Busswil BE - Büren an der Aare	0	0	1	2	0	0		Ja	
6.23.	Olten - Oensingen – Solothurn - Biel Produktionsanlage Ost / Biel/Bienne	Olten - Solothurn	1	1	2	2	6	6	GV: Bis zum Angebot AK35 ist eine Trasse O-W via ABS gemäss NNK25 gesichert.	Nein	A
6.24.		Solothurn - Solothurn West	2	2	3	4	4	4		Nein	I
6.25.		Solothurn West - Grenchen Süd	2	2	2	2	4	4		Nein	I
6.26.		Grenchen Süd - Lengnau BE	2	2	2	2	4	4		Nein	I
6.27.		Lengnau BE - Biel Mett (Abzw)	4	4	2	2	4.5	4.5	GV: inkl. 1 Standardtrasse Biel Produktionsanlage Ost - Delémont mit gegenseitigem Richtungsausschluss	Nein	I
6.28.		Biel Mett (Abzw) – Biel Produktionsanlage Ost	0	0	0	0	1.5	1.5	GV: inkl. 1 Standardtrasse Biel Produktionsanlage Ost - Delémont mit gegenseitigem Richtungsausschluss	Ja	
6.29.		Biel Produktionsanlage Ost - Biel/Bienne	0	0	0	0	1.5	1.5	GV: inkl. 1 Standardtrasse Biel Produktionsanlage Ost - Biel/Bienne mit gegenseitigem Richtungsausschluss	Ja	
6.30.		Biel Mett (Abzw) - Biel/Bienne	0	0	2	2	3	3		Nein	I
6.31.	Langenthal / Wanzwil - ABS - Solothurn	Thunstetten - Inkwil	0	0	0	0	0	0		Nein	I
6.32.a		Wanzwil (Abzw) - Inkwil (nur in dieser Richtung)	1	1	0	0	2	2	GV: Bis zum Angebot AK35 ist eine Trasse O-W via ABS gemäss NNK25 gesichert.	Nein	A
6.32.b		Inkwil - Wanzwil (Abzw) (nur in dieser Richtung)	1	1	0	0	1	1		Nein	I
6.33.a		Inkwil - Solothurn (nur in dieser Richtung)	1	1	0	0	2	2	GV: Bis zum Angebot AK35 ist eine Trasse O-W via ABS gemäss NNK25 gesichert.	Nein	A
6.33.b		Solothurn - Inkwil (nur in dieser Richtung)	1	1	0	0	1	1		Nein	I
6.34.	Solothurn – Burgdorf	Solothurn - Burgdorf	0	0	2	2	1	1		Ja	
6.35.	Oensingen – Balsthal	Oensingen - Balsthal	0	0	2	2	0	0		Ja	

7 Bern (Bern Süd / Emmental / Berner Oberland / Lötschberg - Simplon) (Bern - Belp - Thun / Bern - Luzern / Bern - Thun - Spiez - Interlaken / Spiez- Zweisimmen / Spiez - Frutigen - LBT/Lötscheberg - Visp - Brig - Domodossola / Burgdorf - Konolfingen- Thun&Sumiswald / Langenthal - Wolhusen)			Fernverkehr		Regionalverkehr		Güterverkehr		Bemerkung	NNK-Kapazität erreicht?	Grund (Infrastruktur, Bauarbeiten; Anderes Konzept)	
Nr	Strecke	Abschnitt	Regelstunde	HVZ	Regelstunde	HVZ	Regelstunde	HVZ				
7.1.	Bern – Gümligen – Thun – Spiez	(Bern) - Wyler - Wankdorf - Ostermundigen	3	3	6	6	1	1	Nicht aktualisiert. Nicht Teil der Anhörung.	Nein	I	
7.2.		Ostermundigen - Gümligen	3	3	6	6	3	3		GV: Lokaler GV in Kapazitätsteilung mit Transitverkehr	Nein	I
7.3.		Gümligen - Münsingen	3	3	3	3	3	3		dito 7.2.	Nein	I
7.4.		Münsingen - Thun	3	3	3	3	3	3		dito 7.2.	Nein	I
7.5.		Thun - Spiez	3	3	3	3	1	3		3	dito 7.2.	Nein
7.6.	Löchligut/Zollikofen - VL – Ostermundigen	Löchligut Süd (Abzw) - Ostermundigen	6	6	6	6	0	3	3	Nein	I	
7.7.	Spiez – (Frutigen) - LBT – Brig – Domodossola	Spiez - Frutigen	4	1.5	1	2	3	3	Nicht aktualisiert. Nicht Teil der Anhörung.	Nein	I	
7.8.a		Frutigen - Visp (nur in Fahrrichtung)	1.5	1.5	0	0	2.5	2.5		GV: Stunde A: 2 Trassen via LBT (1 SIM) - 1Trasse via Bergstrecke (1 SIM) Stunde B: 3 Trassen via LBT (2 SIM) - 0 Trassen via Bergstrecke	Nein	I
7.8.b		Visp - Frutigen (nur in dieser Richtung)	1.5	1.5	0	0	1	1		GV: 1 Trasse via LBT (SIM) – 2 Trassen via Bergstrecke (1 SIM)	Nein	I
7.9.a		Visp - Brig (nur in dieser Richtung)	4	4	2	2	4	4		FV: inkl. EC-Trasse Genève - Milano 4 mal pro Tag	Nein	I
7.9.b		Brig - Visp (nur in dieser Richtung)	4	4	2	2	3	3		FV: inkl. EC-Trasse Genève - Milano 4 mal pro Tag	Nein	I
7.10.		Brig - Iselle di Trasquera	0.5	0.5	0.5	0.5	3	3		Weitere Verkehrsarten: zusätzlich 1 Trasse pro 1.5 Stunde und Richtung (Autozug)	Nein	I
7.11.		Iselle di Trasquera - Domodossola	0.5	0.5	0.5	0.5	3	3		Nein	I	

7.12.a	Frutigen – Kandersteg – Brig	Frutigen – Kandersteg (nur in dieser Richtung)	0	0	1	1	0.5	0.5	GV: Stunde A: 2 Trassen via LBT (1 SIM) - 1 Trasse via Bergstrecke (1 SIM) Stunde B: 3 Trassen via LBT (2 SIM) - 0 Trassen via Bergstrecke. Bis zur Fertigstellung der benötigten Infrastrukturausbauten gemäss NNK35 ist die Kapazität wie im NNK 25 gesichert	Nein	I
7.12.b		Kandersteg - Frutigen (nur in diese Richtung)	0	0	1	1	2	2	GV: 1 Trasse via LBT (SIM) – 2 Trassen via Bergstrecke (1 SIM) Bis zur Fertigstellung der benötigten Infrastrukturausbauten gemäss NNK35 ist die Kapazität wie im NNK 25 gesichert	Nein	I
7.13.a		Kandersteg - Goppenstein (nur in dieser Richtung)	0	0	1	1	0.5	0.5	ditto 7.12.a Weitere Verkehrsarten: Zusätzlich 2 Trassen pro Stunde und Richtung (Autozug) Bis zur Fertigstellung der benötigten Infrastrukturausbauten gemäss NNK35 ist die Kapazität wie im NNK 25 gesichert	Ja	
7.13.b		Goppenstein - Kandersteg (nur in dieser Richtung)	0	0	1	1	2	2	ditto 7.12.b Weitere Verkehrsarten: Zusätzlich 2 Trassen pro Stunde und Richtung (Autozug) Bis zur Fertigstellung der benötigten Infrastrukturausbauten gemäss NNK35 ist die Kapazität wie im NNK 25 gesichert	Nein	I
7.14.a		Goppenstein - Brig (nur in dieser Richtung)	0	0	1	1	0.5	0.5	ditto 7.12.a	Ja	
7.14.b		Brig - Goppenstein (nur in dieser Richtung)	0	0	1	1	2	2	ditto 7.12b	Nein	I
7.15.	Spiez – Interlaken Ost	Spiez - Interlaken Ost	1.5	1.5	0.5	0.5	0.5	0.5		Nein	I
7.16.	Spiez – Zweisimmen	Spiez - Zweisimmen	0	0	1.5	1.5	0	0		Nein	I
7.17.	Burgdorf – Konolfingen –	Burgdorf - Hasle-Rüegsau	0	0	3	3	1	1		Nein	A
7.18.	Thun	Hasle-Rüegsau - Konolfingen	0	0	2	2	0	0		Ja	
7.19.		Konolfingen - Thun	0	0	3	3	0.5	0.5		Ja	
7.20.	Hasle-Rüegsau – Ramsei –	Hasle-Rüegsau - Ramsei	0	0	2	2	1	1		Ja	
7.21.	Obermatt	Ramsei - Obermatt	0	0	1	1	0	0		Ja	
7.22.	Ramsei – Sumiswald	Ramsei - Sumiswald-Grünen	0	0	1	1	0.5	0.5		Ja	

7.23.	Gümligen – Obermatt – Langnau - Luzern	Gümligen - Konolfingen	0	0	3	3	0	0		Ja	
7.24.		Konolfingen - Obermatt	0	0	3	3	0.5	0.5		Ja	
7.25.		Obermatt - Langnau i.E.	0	0	4	4	0.5	0.5		Ja	
7.26.		Langnau i.E. - Wolhusen	0	0	2	2	0	0		Ja	
7.27.		Wolhusen - Luzern	0	0	2	3	0.5	0.5		Nein	A
7.28.1.	Langenthal – Huttwil – Wolhusen	Langenthal - Huttwil	0	0	2	2	0.5	0.5		Nein	I
7.28.2		Huttwil - Zell LU	0	0	1	2	0.5	0.5		Nein	I
7.29.		Zell LU - Gettnau	0	0	1	2	0.5	0.5		Nein	I
7.30.		Gettnau - Willisau	0	0	1	2	0.5	0.5		Nein	I
7.31.1.		Willisau - Menznau	0	0	2	3	0.5	0		Nein	A
7.31.2.		Menznau - Wolhusen	0	0	2	3	0	0		Nein	A
7.32.	Bern – Belp – Thun	Bern - Bern Fischermätteli	0	0	8	8	0	0		Nein	I
7.33.		Bern Fischermätteli - Belp	0	0	6	6	0	0		Ja	
7.34.		Belp - Thun	0	0	2	2	0	0		Ja	
7.35.	Bern Fischermätteli – Schwarzenburg	Bern Fischermätteli - Nieder- scherli	0	0	2	2	0	0		Nein	I
7.36.		Niederscherli - Schwarzen- burg	0	0	2	2	0	0		Ja	

Nicht aktualisiert. Nicht Teil der Anhörung.

8 Nord-Süd-Korridor / Zentralschweiz / Innerschweiz (Basel - Brugg VL - Arth-Goldau - GBT / Panoramastrecke - Castione- Arbedo / Luzern - Zug / Luzern - Arth-Goldau / Zug - Arth-Goldau / Arth-Goldau - Biberbrugg)			Fernverkehr		Regional- verkehr		Güterverkehr				
Nr	Strecke	Abschnitt	Fernverkehr		Regional- verkehr		Güterverkehr		Bemerkung	NNK-Kapazität erreicht?	Grund (Infra- struktur; Bauar- beiten; Anderes Konzept)
			Regelstunde	HVZ	Regelstunde	HVZ	Regelstunde	HVZ			
8.1.	Brugg - Stein-Säckingen - Pratteln	Brugg AG - Brugg AG Nord (Abzw)	2	2	0	0	0,5	0,5		Nein	A
8.2.		Brugg AG Nord (Abzw) - Frick	2	2	0	0	8	8		Ja	
8.3.		Frick - Stein-Säckingen	2	2	1	1	8	8		Ja	
8.4.		Stein-Säckingen - Pratteln	2	2	2	2	9	9		Ja	
8.5.	Brugg – Hendschiken - Muri – Arth-Goldau	Brugg AG Süd (Abzw) - Brugg AG Nord (Abzw)	0	0	0	0	8	8	GV: via Brugg VL	Ja	
8.6.a		Brugg AG - Brugg AG Süd (Abzw) (nur in dieser Richtung)	0	0	2	2	1,5	1,5	GV: 1 Expresstrasse zweistündlich	Nein	I
8.6.b		Brugg AG Süd (Abzw) - Brugg AG (nur in dieser Richtung)	0	0	2	2	0	0		Nein	I
8.7.		Brugg AG Süd (Abzw) - Brunegg	0	0	2	2	8	8	GV: 1 Expresstrasse zweistündlich	Ja	
8.8.		Brunegg - Othmarsingen	0	0	2	2	6	6	GV: 1 Expresstrasse zweistündlich	Ja	
8.9.a		Othmarsingen - Hendschiken (nur in dieser Richtung)	0	0	1	2	6,5	6,5	GV: 1 Expresstrasse zweistündlich	Nein	I
8.9.b		Hendschiken - Othmarsingen (nur in dieser Richtung)	0	0	1	2	6	6		Nein	I
8.10.a		Hendschiken - Wohlen AG (nur in dieser Richtung)	0	0	3	4	6,5	6,5	GV: 1 Expresstrasse zweistündlich	Nein	I
8.10.b		Wohlen AG - Hendschiken (nur in dieser Richtung)	0	0	3	4	6	6		Nein	I
8.11.a		Wohlen AG - Muri AG (nur in dieser Richtung)	0	0	3	4	6,5	6,5	GV: 1 Expresstrasse zweistündlich	Nein	I

8.11.b		Muri AG - Wohlen AG (nur in dieser Richtung)	0	0	3	4	6	6		Nein	I
8.12.a		Muri AG - Rotkreuz (nur in dieser Richtung)	0	0	2	2	6.5	6.5	GV: 1 Expresstrasse zweistündlich	Nein	I
8.12.b		Rotkreuz - Muri AG (nur in dieser Richtung)	0	0	2	2	6	6		Nein	I
8.13.a		Rotkreuz - Immensee (nur in dieser Richtung)	1.5	1	0	0	6.5	6.5	FV: Davon eine Trasse nur 2 Mal pro Tag GV: 1 Expresstrasse zweistündlich	Nein	I
8.13.b		Immensee - Rotkreuz (nur in dieser Richtung)	1.5	1	0	0	6	6	FV: Davon eine Trasse nur 2 Mal pro Tag	Nein	I
8.14.a		Immensee - Arth-Goldau (nur in dieser Richtung)	1.5	1	2	2	6.5	6.5	FV: Davon eine Trasse nur 2 Mal pro Tag GV: 1 Expresstrasse zweistündlich	Nein	I
8.14.b		Arth-Goldau - Immensee (nur in dieser Richtung)	1.5	1	2	2	6	6	FV: Davon eine Trasse nur 2 Mal pro Tag	Nein	I
8.15.	Lenzburg – Hendschiken	Gexi - Hendschiken	0	0	2	2	1	1		Nein	I
8.16.a	Arth-Goldau – GBT – Castione-Arbedo	Arth-Goldau - Brunnen (nur in dieser Richtung)	3	3	2	2	6	6	GV: 5 Standardtrassen + 1 Standardtrasse zwei- stündlich + 1 Expresstrasse zweistündlich	Ja	
8.16.b		Brunnen - Arth-Goldau (nur in dieser Richtung)	3	3	2	2	5.5	5.5	GV: 5 Standardtrassen + 1 Standardtrasse zwei- stündlich	Ja	
8.17.a		Brunnen - Altdorf / Rynächt (nur in dieser Richtung)	3	3	1	1	6	6	GV: 5 Standardtrassen + 1 Standardtrasse zwei- stündlich + 1 Expresstrasse zweistündlich	Ja	
8.17.b		Altdorf / Rynächt - Brunnen (nur in dieser Richtung)	3	3	1	1	5.5	5.5	GV: 5 Standardtrassen + 1 Standardtrasse zwei- stündlich	Ja	
8.18.a		Altdorf / Rynächt - Giustizia (dira) (nur in dieser Richtung)	2	2	0	0	6	6	GV: 5 Standardtrassen + 1 Standardtrasse zwei- stündlich + 1 Expresstrasse zweistündlich GV: 4 Standardtrassen via Biasca statt Pollegio	Ja	
8.18.b		Giustizia (dira) - Altdorf / Rynächt (nur in dieser Richtung)	2	2	0	0	5.5	5.5	GV: 5 Standardtrassen + 1 Standardtrasse zwei- stündlich GV: alle Trassen via Pollegio	Ja	
8.19.a		Giustizia (dira) - Castione-Ar- bedo (nur in dieser Richtung)	3	3	2	2	6	6	GV: 5 Standardtrassen + 1 Standardtrasse zwei- stündlich + 1 Expresstrasse zweistündlich	Ja	
8.19.b		Castione-Arbedo - Giustizia (dira) (nur in dieser Richtung)	3	3	2	2	5.5	5.5	GV: 5 Standardtrassen + 1 Standardtrasse zwei- stündlich	Ja	
8.20.	Rynächt - Erstfeld - Panora- mastecke - Biasca - Giustizia	Altdorf / Rynächt - Erstfeld	1	1	1	1	1	1		Ja	
8.21.		Erstfeld - Biasca	1	1	0	0	1	1		Ja	
8.22.		Biasca - Giustizia (dira)	1	1	2	2	1	1	GV: zusätzlich 4 Standardtrassen Transit in Richtung Süd via Biasca	Ja	

8.23.	Zug - Luzern	Zug - Zug Chollemüli	2	3	6	6	1.5	1.5		Nein	I
8.24.		Zug Chollemüli - Rotkreuz	2	3	4	4	1	1		Nein	I
8.25.		Rotkreuz - Ebikon	3.5	4	2	2	0.5	0.5	FV: 4 Trassen, davon eine Trasse nur 2 Mal pro Tag. GV: Hybrid-Trasse Rotkreuz - Luzern. Bis zum Ausbau des Fernverkehrsangebots Luzern-Zürich ist die Hybridtrasse Luzern-Ebikon (Güterverkehr mit Fernverkehr) wie im MNK 2025 gesichert.	Nein	I
8.26.		Ebikon - Luzern	3.5	4	2	2	0.5	0.5	dito 8.25.	Nein	I
8.27.	Luzern – Küssnacht am Rigi – Immensee	Luzern - Immensee	0	0	2	2	0	0		Ja	
8.28.	Zug – Arth-Goldau	Zug - Walchwil	2	2	2	2	0	0		Ja	
8.29.		Walchwil - Arth-Goldau	2	2	1	1	0	0		Ja	
8.30.	Biberbrugg – Arth-Goldau	Biberbrugg - Arth-Goldau	0	0	2	2	0	0		Ja	

Nicht aktualisiert. Nicht Teil der Anhörung.

9 Basel - Olten - Luzern (Basel - Adlertunnel/Pratteln - Liestal - Sissach - Läufeufingen/Gelterkinden - Olten - Zofingen - Luzern / Zofingen - Suhr - Zofingen / Emmenbrücke - Lenzburg)			Fernverkehr		Regionalverkehr		Güterverkehr		Bemerkung	NNK-Kapazität erreicht?	Grund (Infrastruktur; Bauarbeiten; Anderes Konzept)
Nr	Strecke	Abschnitt	Regelstunde	HVZ	Regelstunde	HVZ	Regelstunde	HVZ			
9.1.	Basel SBB / Basel SBB RB – Tecknau – Olten	Basel SBB - Muttenz	9	9	6	6	0	0		Ja	
9.2.		Muttenz - Pratteln	2	2	6	6	0	0		Ja	
9.3.		Pratteln - Liestal	0	0	4	4	5	5		Nein	I
9.4.		Liestal - Olten Nord	7	7	2	2	5	5		Nein	I
9.5.		Olten Nord - Olten	4	4	2	2	5	5		Nein	I
9.6.	(Basel SBB) – Muttenz - Adlertunnel - Liestal – (Olten)	Muttenz - Liestal	7	7	0	0	0	0	FV: via Adlertunnel	Ja	
9.7.	Basel SBB RB - Pratteln	Basel SBB RB - Pratteln	0	0	0	0	14	14		Nein	I
9.8.	Sissach – Läufeufingen – Olten	Sissach - Olten	0	0	1	1	0	0		Ja	
9.9.	(Tecknau) - Olten VL - (Dulliken)	(Tecknau) - Olten VL - (Dulliken)	0	0	0	0	0	0		Nein	I
9.10.a	Olten – Luzern	Olten - Aarburg-Oftringen (nur in diese Richtung)	2	2	4	5	5	5	Bis zur Fertigstellung der benötigten Infrastrukturausbauten gemäss NNK35 ist die Kapazität wie im NNK 25 gesichert.	Nein	I, A
9.10.b		Aarburg-Oftringen - Olten (nur in diese Richtung)	2	2	4	5	2	2	dito 9.10.a	Nein	I, A
9.11.		Aarburg-Oftringen - Aarburg-Oftringen Süd (Abzw)	2	2	3	3	1	1	dito 9.10.a	Nein	I, A
9.12.		Aarburg-Oftringen Süd (Abzw) - Zofingen Nord (Abzw)	3	3	3	3	2	2	dito 9.10.a	Nein	I, A

9.13.a		Zofingen Nord (Abzw) - Zofingen (nur in dieser Richtung)	3	3	5	5	3	3	GV: Von Suhr 1 Trasse pro Stunde fahrbar, unter Ausschluss der Gegenrichtung dito 9.10.a	Nein	I, A
9.13.b		Zofingen - Zofingen Nord (Abzw) (nur in dieser Richtung)	3	3	5	5	4	4	GV: Nach Suhr 2 Trassen pro Stunde fahrbar, un- ter Ausschluss der Gegenrichtung dito 9.10.a	Nein	I, A
9.14.		Zofingen - Sursee	3	3	2	2	2	2		Ja	
9.15.1.		Sursee - Rothenburg Station	3	3	3	3	2	2		Ja	
9.15.2.		Rothenburg Station - Hübeli (LU)	3	3	3	3	1	1		Nein	I
9.16.a		Hübeli (LU) - Emmenbrücke (nur in dieser Richtung)	3	3	5	6	1.5	1.5	GV: Absenkung in HVZ morgens in Richtung Hochdorf, keine Einschränkung in HVZ abends RV: HVZ-Trassen aus Richtung Hochdorf nur in Morgen-HVZ	Nein	I
9.16.b		Emmenbrücke - Hübeli (LU) (nur in dieser Richtung)	3	3	5	5	1.5	1.5	RV: keine HVZ-Trassen Richtung Hochdorf	Nein	I
9.17.a		Emmenbrücke - Luzern (nur in dieser Richtung)	3	3	5	6	0.5	0.5	GV: Absenkung in HVZ morgens in Richtung Hochdorf, keine Einschränkung in HVZ abends RV: HVZ-Trassen aus Richtung Hochdorf nur in Morgen-HVZ	Nein	I
9.17.b		Luzern - Emmenbrücke (nur in dieser Richtung)	3	3	5	5	0.5	0.5	RV: keine HVZ-Trassen Richtung Hochdorf	Nein	I
9.18.a	(Zofingen) - Zofingen Nord (Abzw) – Lenzburg	Zofingen Nord (Abzw) - Suhr (nur in dieser Richtung)	0	0	2	2	2	2	GV: Nach Suhr 2 Trassen pro Stunde fahrbar, un- ter Ausschluss der Gegenrichtung	Nein	I
9.18.b		Suhr - Zofingen Nord (Abzw) (nur in dieser Richtung)	0	0	2	2	1	1	GV: Von Suhr 1 Trasse pro Stunde fahrbar, unter Ausschluss der Gegenrichtung	Nein	I
9.19.		Suhr - Lenzburg	0	0	2	2	1	1		Nein	I
9.20.a	(Emmenbrücke) Hübeli (LU) - Hochdorf - Lenzburg	Hübeli (LU) - Hochdorf (nur in dieser Richtung)	0	0	2	2	0.5	0	RV: keine HVZ-Trassen	Nein	I
9.20.b		Hochdorf - Hübeli (LU) (nur in dieser Richtung)	0	0	2	3	0.5	0.5	RV: HVZ-Trassen nur in Morgen-HVZ GV: Absenkung in HVZ morgens, keine Einschrän- kung in HVZ abends	Nein	I
9.21.		Hochdorf - Lenzburg	0	0	2	2	0	0		Ja	

10 Rhein Basel - Schaffhausen (inkl DE & FR) (Schaffhausen - DE - Basel / Basel - Frankreich/ Stein-Säckingen- Koblenz- Eglisau / Waldshut - Koblenz - Turgi)			Fernverkehr		Regional- verkehr		Güterverkehr				
Nr	Strecke	Abschnitt	Regelstunde	HVZ	Regelstunde	HVZ	Regelstunde	HVZ	Bemerkung	NNK-Kapazität erreicht?	Grund (Infra- struktur; Bauar- beiten; Anderes Konzept)
10.1.	Basel SBB / Basel SBB RB – Basel Bad Bf (Deutschland) - Weil am Rhein/ Lörrach/ Grenzach	Basel Bad Bf - Basel SBB RB	0	0	0	0	10	10	GV: 8 Trassen Richtung Weil am Rhein - Landes- grenze und 2 Trassen Basel Bad Bf - Rheinhafen	Ja	
10.2.		Basel SBB - Basel Bad Bf	1.5	1.5	2	4	0	0		Nein	I
10.3.		Basel Bad Bf - Weil am Rhein Landesgrenze	1.5	1.5	0	2	0	8		Nein	I
10.4.		Basel Bad Bf - Lörrach Lan- desgrenze	0	0	2	2	0	0		Nein	I
10.5.		Basel Bad Bf - Grenzach Lan- desgrenze	0	0	4	4	0	0		Ja	
10.6.	Basel Grenze (FR) - Basel SBB	Basel Grenze (FR) - Basel SBB	0	0.5	4	4	2	2	GV: 2 Standardtrassen, davon 1 Trasse Richtung Basel SBB zweistündlich in unterschiedlichen Fahrlagen	Nein	I
10.7.	Basel SBB - Basel SBB GB - Basel SBB RB	Basel SBB - Basel SBB GB	0	0	0	0	2	2		Ja	
10.8.		Basel SBB GB - Basel SBB RB	0	0	0	0	3	3		Nein	I
10.9.	Eglisau – Koblenz – Stein- Säckingen	Eglisau - Bad Zurzach	0	0	1	1	1	1	GV: 2 Trassen pro Stunde in einer Fahr- richtung oder 1 Trasse pro Stunde und Fahr- richtung fahr- bar.	Ja	
10.10.		Bad Zurzach - Koblenz	0	0	2	2	1	1	GV: 2 Trassen pro Stunde in einer Fahr- richtung oder 1 Trasse pro Stunde und Fahr- richtung fahr- bar.	Ja	
10.11.		Koblenz - Laufenburg	0	0	0	0	1	1	GV: 2 Trassen pro Stunde in einer Fahr- richtung oder 1 Trasse pro Stunde und Fahr- richtung fahr- bar.	Ja	

10.12.		Laufenburg - Stein-Säckingen	0	0	1	1	2	2		Ja	
10.13.	Turgi - Waldshut	Turgi - Siggenthal-Würenlingen	0	0	2	3	1	1	RV: Bis zum Zeitpunkt der Durchbindung der S-Bahn von Koblenz in Baden Richtung Regensdorf sind die GV-Trasse und die HVZ-RV-Trasse als eine Hybridtrasse gesichert (analog NNK 25).	Nein	I
10.14.		Siggenthal-Würenlingen - Döttingen	0	0	2	3	1	1	RV: Bis zum Zeitpunkt der Durchbindung der S-Bahn von Koblenz in Baden Richtung Regensdorf sind die GV-Trasse und die HVZ-RV-Trasse als eine Hybridtrasse gesichert (analog NNK 25). GV: gegenseitiger Richtungsausschluss	Nein	I
10.15.		Döttingen - Koblenz	0	0	2	3	1	1	RV: Bis zum Zeitpunkt der Durchbindung der S-Bahn von Koblenz in Baden Richtung Regensdorf ist die GV-Trasse als Hybridtrasse mit dem Regionalverkehr in der HVZ gesichert (analog NNK 25). GV: gegenseitiger Richtungsausschluss	Nein	I
10.16.		Koblenz - Koblenz Grenze	0	0	2	2	0	0		Ja	
10.17.	Erzingen (Baden) - Beringen Bad Bf – Schaffhausen	Klettgau Landesgrenze - Beringen Bad Bf	0	0	4	4	0	0		Ja	
10.18.		Beringen Bad Bf - Schaffhausen	0	0	4	6	0	0		Ja	

Nicht aktualisiert. Nicht Teil der Anhörung

11 Mittelland - Limmattal (Olten - Lenzburg - Zürich&RBL / Aarau - Wildegg - Brugg - Zürich&RBL / Zürich Altstetten - RBL / Mellingen - Baden Oberstadt)			Fernverkehr		Regional-verkehr		Güterverkehr		Bemerkung		
Nr	Strecke	Abschnitt	Regelstunde	HVZ	Regelstunde	HVZ	Regelstunde	HVZ		NNK-Kapazität erreicht?	Grund (Infrastruktur; Bauarbeiten; Anderes Konzept)
11.1.a	Zürich - Lenzburg - Olten	Zürich HB - Zürich Altstetten (nur in dieser Richtung)	12	13	10	11	1	0	GV: Expresstrasse Gossau - Mülligen	Nein	I
11.1.b		Zürich Altstetten - Zürich HB (nur in dieser Richtung)	12	13	10	11	0	0		Nein	I
11.2.a		Zürich VB - Zürich Altstetten (nur in dieser Richtung)	0	0	0	0	2	2		Nein	I
11.2.b		Zürich Altstetten - Zürich VB (nur in dieser Richtung)	0	0	0	0	2	2		Nein	I
11.3.a		Zürich Altstetten - Zürich Mülligen (nur in dieser Richtung)	0	0	0	0	1	1	GV: Expresstrasse Gossau - Mülligen	Ja	
11.3.b		Zürich Mülligen - Zürich Altstetten (nur in dieser Richtung)	0	0	0	0	2	2	GV: Expresstrassen Ostschweiz	Ja	
11.4.		Zürich Mülligen - Einfang (Abzw)	0	0	0	0	1	1		Ja	
11.5.a		Zürich Altstetten - Einfang (Abzw) (nur in dieser Richtung)	12	13	6	7	2	2	GV: Expresstrassen via Mülligen	Nein	I
11.5.b		Einfang (Abzw) - Zürich Altstetten (nur in dieser Richtung)	12	13	6	7	6	4	GV: Expresstrassen via Mülligen	Nein	I
11.6.a		Einfang (Abzw) - Dietikon (nur in dieser Richtung)	12	13	6	7	3	3		Nein	I
11.6.b	Dietikon - Einfang (Abzw) (nur in dieser Richtung)	12	13	6	7	6	4		Nein	I	

Nicht aktualisiert. Nicht Teil der Anhörung.

11.7.a	Dietikon - Zürich RB Limmattal (nur in dieser Richtung)	0	0	0	0	3	3		Nein	I
11.7.b	Zürich RB Limmattal - Dietikon (nur in dieser Richtung)	0	0	0	0	6	4		Nein	I
11.8	Dietikon - Killwangen-Spreitenbach	12	13	4	6	0	0		Nein	I
11.9.a	Zürich RB Limmattal - Killwangen-Spreitenbach (nur in dieser Richtung)	0	0	0	0	11	8		Nein	A, I
11.9.b	Killwangen-Spreitenbach - Zürich RB Limmattal (nur in dieser Richtung)	0	0	0	0	15	11		Nein	A, I
11.10.a	Killwangen-Spreitenbach - Mägenwil (nur in diese Richtung)	9	10	2	3			Bis zur Fertigstellung der benötigten Infrastrukturausbauten gemäss NNK35 ist die Kapazität wie im NNK25 gesichert.	Nein	A, I
11.10.b	Mägenwil - Killwangen-Spreitenbach (nur in diese Richtung)	9	10	2	3		4	dito 11.10.a	Nein	A, I
11.11.a	Mägenwil - Othmarsingen (nur in diese Richtung)	9	10	2	3	5	3	dito 11.10.a	Nein	A, I
11.11.b	Othmarsingen - Mägenwil (nur in diese Richtung)	9	10	2	3	5	3	dito 11.10.a	Nein	A, I
11.12.a	Othmarsingen - Gexi (nur in dieser Richtung)	9	10	3	3	5	3	dito 11.10.a	Nein	A, I
11.12.b	Gexi - Othmarsingen (nur in dieser Richtung)	9	10	3	3	4	3	dito 11.10.a	Nein	A, I
11.13.a	Gexi - Lenzburg (nur in dieser Richtung)	9	10	5	5	5	3	dito 11.10.a	Nein	A, I
11.13.b	Lenzburg - Gexi (nur in dieser Richtung)	9	10	5	5	4	3	dito 11.10.a	Nein	A, I
11.14.a	Lenzburg - Rapperswil (nur in dieser Richtung)	9	10	4	4	3	2	dito 11.10.a	Nein	A, I
11.14.b	Rapperswil - Lenzburg (nur in dieser Richtung)	9	10	4	4	2	1	dito 11.10.a	Nein	A, I
11.15.	Rapperswil - Aarau	10	11	7	7	6	5		Nein	A, I
11.16.	Aarau - Olten Ost (Abzw)	9	10	5	5	6	6	via Eppenberg & via Schönenwerd	Nein	A, I
11.17.	Olten Ost (Abzw) - Olten	6	7	5	5	6	6		Nein	A, I

11.18.a	Rupperswil - Brugg	Rupperswil - Brugg AG (nur in dieser Richtung)	1	1	3	3	3	3		Nein	I
11.18.b		Brugg AG - Rupperswil (nur in dieser Richtung)	1	1	3	3	3	3		Nein	I
11.19.a	Killwangen-Spreitenbach/RBL - Brugg	Killwangen-Spreitenbach - Wettingen (nur in dieser Richtung)	3	3	2	3	4	3		Nein	I
11.19.b		Wettingen - Killwangen-Sprei- tenbach (nur in dieser Richtung)	3	3	2	3	3	2		Nein	I
11.20.1.a		Wettingen - Baden (nur in dieser Richtung)	3	3	5	6	4	3		Nein	I
11.20.1.b		Baden - Wettingen (nur in dieser Richtung)	3	3	5	6	3	2		Nein	I
11.20.2.a		Baden - Turgi (nur in dieser Richtung)	3	3	6	7	4	3		Nein	I
11.20.2.b		Turgi - Baden (nur in dieser Richtung)	3	3	6	7	3	2		Nein	I
11.21.a		Turgi - Brugg AG (nur in dieser Richtung)	3	3	6	6	4	3		Nein	I
11.21.b		Brugg AG - Turgi (nur in dieser Richtung)	3	3	6	6	3	2		Nein	I
11.22.	(RBL) -Mägenwil - Brunegg - (Basel RB)	Mägenwil - Brunegg	0	0	0	0	2	1		Nein	I
11.23.	Gruemet (Abzw) - Melligen - Wettingen	Gruemet (Abzw) - Melligen - Wettingen	0	0	0	0	0	0		Ja	

Nicht aktualisiert. Nicht Teil der Anhörung.

12 Zürich Süd (Zürich - Affoltern aA - Zug / Zürich Giesshübel - Langnau (SZU) / Zürich - Zug alle Strecken / Zürich - Thalwil - Pfäffikon / Wädenswil - Einsiedeln / Pfäffikon - Biberbrugg)			Fernverkehr		Regionalverkehr		Güterverkehr				
Nr	Strecke	Abschnitt	Fernverkehr		Regionalverkehr		Güterverkehr		Bemerkung	NNK-Kapazität erreicht?	Grund (Infrastruktur; Bauarbeiten; Anderes Konzept)
			Regelstunde	HVZ	Regelstunde	HVZ	Regelstunde	HVZ			
12.1.	(Zürich) - Zürich Altstetten - Affoltern a.A. - Zug Kollermühle - (Zug)	Zürich Altstetten - Affoltern am Albis	0	0	4	4	0,5	0,5		Nein	
12.2.		Affoltern am Albis - Zug Chollermüli	0	0	2	2	0,5	0,5		Ja	
12.3.	(Zürich) - Zürich Aussersihl - ZBT 1 - Thalwil - Pfäffikon SZ	Zürich Aussersihl - Nidelbad	7.5	7.5	1	1	2	2	FV: EC Zürich - Wien zweistündlich.	Nein	
12.4.		Nidelbad - Thalwil	7.5	7.5	1	1	2	2	FV: EC Zürich - Wien zweistündlich.	Nein	
12.5.		Thalwil - Pfäffikon SZ	3.5	3.5	5	5	2	2	FV: EC Zürich - Wien zweistündlich	Ja	
12.6.	Zürich - Zürich Enge - Thalwil - Baar - Zug	Zürich HB - Zürich Aussersihl	7.5	8.5	7	7	0	0	FV: EC Zürich - Wien zweistündlich	Nein	
12.7.		Zürich Aussersihl - Zürich Wiedikon	0	1	6	6	1	1		Nein	
12.8.		Zürich Wiedikon - Thalwil	0	1	6	6	0	0		Nein	
12.9.		Thalwil - Horgen Oberdorf	4	5	2	2	0	0		Nein	
12.10.		Horgen Oberdorf - Baar	4	5	2	2	0	0		Nein	
12.11.1.		Baar - Baar Lindenpark	4	5	6	6	0	0		Nein	
12.11.2.		Baar Lindenpark - Zug	4	5	8	8	0	0		Nein	
12.12.	(Zürich - ZBT 1)-Nidelbad - ZBT 2 - Baar - (Zug)	Nidelbad - (ZBT 2) - Baar	0	0	0	0	0	0		Nein	
12.13.	Zürich Aussersihl - Zürich VB	Zürich Aussersihl - Zürich Vorbahnhof	0	0	0	0	2	2		Nein	
12.14.	Giesshübel (SZU) - Wiedikon	Zürich Giesshübel - Zürich Wiedikon	0	0	0	0	1	1		Ja	
12.15.	Wädenswil - Samstagern - Biberbrugg - Einsiedeln	Wädenswil - Samstagern	0	0	2	2	0	0		Nein	
12.16.		Samstagern - Biberbrugg	0	0	5	5	1	1		Ja	
12.17.		Biberbrugg - Einsiedeln	0	0	4	4	0,5	0,5		Ja	
12.18.	Pfäffikon SZ - Samstagern	Pfäffikon SZ - Samstagern	0	0	3	3	0,5	0,5		Ja	

12.19.	Zürich SZU - Selnau - Giesshübel - Adliswil - Sihlbrugg (SZU)	Zürich HB SZU - Zürich Giesshübel	0	0	8	16	0	0		Ja	
12.20.		Zürich Giesshübel - Adliswil	0	0	4	8	0	0		Ja	
12.21.		Adliswil - Langnau-Gattikon	0	0	4	4	0	0		Ja	
12.22.		Langnau-Gattikon - Sihlwald	0	0	1	1	0	0		Ja	

Nicht aktualisiert. Nicht Teil der Anhörung.

13 Zürich Nord - Zürcher Oberland Zürich - Winterthur alle Strecken / Zürich - Uster/Meilen-Rapperswil - Pfäffikon / Effretikon - Wetzikon - Hinwil / Zürich - Schaffhausen / Oberglatt ZH - Niederweningen / ZAS - Oerlikon / RBL&Wettingen - Zürich Seebach - Oerlikon&Glattbrugg / Bülach - Winterthur / Schaffhausen - Winterthur / Winterthur - Bauma - Rüti)			Fernverkehr		Regionalverkehr		Güterverkehr				
Nr	Strecke	Abschnitt	Regelstunde	HVZ	Regelstunde	HVZ	Regelstunde	HVZ	Bemerkung	NNK-Kapazität erreicht?	Grund (Infrastruktur; Bauarbeiten; Anderes Konzept)
13.1.	Zürich HB – DML - Zürich Oerlikon - Zürich Flughafen - Bassersdorf - Effretikon – Winterthur	Zürich HB - DML - Zürich Oerlikon	4.5	5	8	8	0	0		Nein	
13.2.		Zürich Oerlikon - Zürich Flughafen	6.5	7	6	6	0	0	Bis zum Ausbau des Brüttenertunnels ist die Kapazität gem. NNK25 gesichert.	Nein	
13.3.		Zürich Flughafen - Bassersdorf	5.5	6	2	2	0	0	dito 13.2.	Nein	
13.4.		Bassersdorf - Effretikon	5.5	6	4	4	3	2	dito 13.2.	Nein	
13.5.a		Effretikon - Tössmühle (nur in dieser Richtung)	5.5	6	10	11	3	2	dito 13.2. RV HVZ-Morgen: 10 Trassen RV HVZ-Abend: 11 Trassen	Nein	
13.5.b		Tössmühle - Effretikon (nur in dieser Richtung)	5.5	6	10	12	3	2	dito 13.2. RV HVZ-Morgen: 12 Trassen RV HVZ-Abend: 10 Trassen	Nein	
13.6.a		Tössmühle – Winterthur (nur in dieser Richtung)	5.5	6	10	11	3	2	dito 13.2. RV HVZ-Morgen: 10 Trassen RV HVZ-Abend: 11 Trassen	Nein	
13.6.b	Winterthur - Tössmühle (nur in dieser Richtung)	5.5	6	10	12	3	2	dito 13.2. RV HVZ-Morgen: 12 Trassen RV HVZ-Abend: 10 Trassen	Nein		
13.7.1.	Zürich HB – Hardbrücke – Kloten – Bassersdorf	Zürich HB - Zürich Hardbrücke	0	0	12	14	0	0		Nein	
13.7.2.		Zürich Hardbrücke - Hard Käferberg	0	0	10	14	0	0		Nein	
13.8.a		Hard Käferberg - Zürich Oerlikon (nur in dieser Richtung)	0	0	10	14	4	2	GV: Richtung Ost	Nein	

13.8.b		Zürich Oerlikon - Hard Käferberg (nur in dieser Richtung)	0	0	10	14	1	0		Nein	I
13.9.a		Zürich Oerlikon - Opfikon (nur in dieser Richtung)	0	0	2	2	3	2		Nein	I
13.9.b		Opfikon - Zürich Oerlikon (nur in dieser Richtung)	0	0	2	2	1	0	Bis zur Fertigstellung der benötigten Infrastrukturausbauten gemäss NNK35 ist die Kapazität wie im NNK25 gesichert.	Nein	I
13.10.		Opfikon - Kloten	0	0	2	2	3	2		Nein	I
13.11.		Kloten - Bassersdorf	0	0	2	2	3	2		Nein	I
13.12.	Zürich HB - Wipkingen – Zürich Oerlikon - Wallisellen - Dietlikon	Zürich HB - Wipkingen - Zürich Oerlikon	4	4	2	2	0	0		Nein	I
13.13.		Zürich Oerlikon - Wallisellen	0	0	6	6	0	0		Nein	I
13.14.		Wallisellen - Dietlikon	0	0	4	4	0	0		Nein	I
13.15.	Bassersdorf - Mülberg - (Brüttenertunnel - Tössmühle - Winterthur)	Bassersdorf - Mülberg	0	0	0	0	0	0		Nein	I
13.16.	Dietlikon - Mülberg - (Brüttenertunnel - Tössmühle - Winterthur)	Dietlikon - Mülberg	0	0	0	0	0	0		Nein	I
13.17.	(Bassersdorf / Dietlikon)- Mülberg - Brüttenertunnel - Tössmühle - (Winterthur)	Mülberg - Tössmühle	0	0	0	0	0	0		Nein	I
13.18.a	Zürich Seebach - Glattbrugg/Opfikon	Zürich Seebach - Glattbrugg Süd / Opfikon Süd (nur in dieser Richtung)	0	0	0	0	2	2	GV: Richtung Glattbrugg & Kloten	Ja	
13.18.b		Glattbrugg Süd / Opfikon Süd - Zürich Seebach (nur in dieser Richtung)	0	0	0	0	5	3	GV: aus Richtung Glattbrugg & Kloten	Nein	I
13.19.a	(Zürich Oerlikon) - Oerlikon Nord - Schaffhausen - Singen	Zürich Oerlikon - Glattbrugg Süd (Abzw) (nur in dieser Richtung)	2	2	4	6	2	0	GV: Richtung Ost	Nein	I
13.19.b		Glattbrugg Süd (Abzw) – Zürich Oerlikon (nur in dieser Richtung)	2	2	4	6	0	0	GV: nur Gegenrichtung	Nein	I
13.20.		Glattbrugg Süd (Abzw) - Oberglatt ZH	2	2	4	6	4	2		Nein	I
13.21.		Oberglatt ZH - Bülach	2	2	2	4	4	2		Nein	I
13.22.		Bülach - Eglisau	2	2	3	3	4	2		Nein	I

13.23.		Eglisau - Hüntwangen-Wil	2	2	2	2	3	1		Nein	I
13.24.		Hüntwangen-Wil - Rafz	2	2	2	2	3	1		Nein	I
13.25.1.		Rafz - Jestetten	2	2	1	2	2	0		Nein	I
13.25.2		Jestetten - Neuhausen	2	2	1.5	2	2	0	RV: Davon eine Trasse nur zu gewissen Stunden (09 – 15 und 20 – 22 Uhr)	Nein	I
13.26.		Neuhausen - Schaffhausen	2	2	4.5	6	2	0	RV: Davon eine Trasse nur zu gewissen Stunden (09 – 15 und 20 – 22 Uhr)	Nein	I
13.27.		Schaffhausen - Thayngen (Grenze)	1	1	4	4	2	2		Ja	
13.28.	Oberglatt ZH - Niederweningen	Oberglatt ZH - Niederweningen	0	0	2	2	0.5	0.5		Ja	
13.29.	Wallisellen - Dübendorf	Dübendorf - Wallisellen	0	0	2	2	0	0		Nein	I
13.30.	Rapperswil - Uster - Stettbach	Rapperswil - Wetzikon ZH	0	0	4	4	0	0		Ja	
13.31.	- Z Stadelhofen - Zürich HB	Wetzikon ZH - Uster	0	0	6	6	0.5	0.5		Nein	I
13.32.		Uster - Dübendorf	0	0	8	8	0.5	0.5		Nein	I
13.33.		Dübendorf - Stettbach	0	0	6	6	0	0		Nein	I
13.34.a		Stettbach - Zürich Stadelhofen (nur in dieser Richtung)	0	0	12	14	0	0	RV: HVZ-Trassen nur am Morgen GV: Expresstrasse Gossau - Mülligen	Nein	I
13.34.b		Zürich Stadelhofen - Stettbach (nur in dieser Richtung)	0	0	0	13	0	0	RV: HVZ-Trassen nur am Abend GV: nur Gegenrichtung	Nein	I
13.35.a		Zürich Stadelhofen - Zürich HB (nur in dieser Richtung)	0	0	18	22	1	0	RV: HVZ-Trassen nur am Morgen GV: Expresstrasse Gossau - Mülligen	Nein	I
13.35.b		Zürich HB - Zürich Stadelhofen (nur in dieser Richtung)	0	0	18	21	0	0	RV: HVZ-Trassen nur am Abend GV: nur Gegenrichtung	Nein	I
13.36.	(Winterthur) - Winterthur Grüze - Bauma - Rüti ZH	Winterthur Grüze - Winterthur Seen	0	0	3	3	0.5	0.5		Nein	I
13.37.		Winterthur Seen - Turbenthal	0	0	3	3	0.5	0.5		Ja	
13.38.1.		Turbenthal - Wila	0	0	3	3	0.5	0.5	Bis zur Fertigstellung der benötigten Infrastrukturausbauten gemäss NNK35 ist die Kapazität wie im NNK 25 gesichert.	Nein	I
13.38.2.		Wila - Bauma	0	0	2	2	0.5	0.5		Ja	
13.39.		Bauma - Rüti ZH	0	0	2	2	0	0		Ja	
13.40.	Rapperswil - Pfäffikon SZ	Rapperswil - Pfäffikon SZ	0	0	5	5	0.5	0.5		Ja	

13.41.a	Zürich Stettbach - Dietlikon - Effretikon - Pfäffikon - Wetzikon - Hinwil	Stettbach - Dietlikon (nur in dieser Richtung)	0	0	6	7	0	0	RV: HVZ-Trassen nur am Abend GV: nur Gegenrichtung	Nein	I
13.41.b		Dietlikon - Stettbach (nur in dieser Richtung)	0	0	6	8	1	0	RV: HVZ-Trassen nur am Morgen GV: Richtung Mülligen	Nein	I
13.42.a		Dietlikon - Effretikon (nur in dieser Richtung)	0	0	10	11	0	0	RV: davon 1 RV-Trasse in der HVZ nur am Abend GV: nur Gegenrichtung	Nein	I
13.42.b		Effretikon - Dietlikon (nur in dieser Richtung)	0	0	10	12	1	0	RV: davon 2 RV-Trassen in der HVZ nur am Morgen GV: Richtung Mülligen	Nein	I
13.43.		Effretikon - Pfäffikon ZH	0	0	2	4	0.5	0.5	Hybrid-Trasse	Nein	I
13.44.		Pfäffikon ZH - Hinwil	0	0	2	2	0.5	0.5		Ja	
13.45.	Zürich Stadelhofen - Meilen - Rapperswil	Zürich Stadelhofen - Zürich Tiefenbrunnen	0	0	6	8	0	0	RV: Davon 2 HVZ-Trassen nur in Lastrichtung.	Nein	I
13.46.1.		Zürich Tiefenbrunnen - Herrliberg-Feldmeilen	0	0	6	8	0.5	0.5	Hybrid-Trasse Z Tiefenbrunnen - Meilen. RV: Davon 2 HVZ-Trassen nur in Lastrichtung.	Nein	I
13.46.2.		Herrliberg-Feldmeilen - Meilen	0	0	4	6	0.5	0.5	Hybrid-Trasse Z Tiefenbrunnen - Meilen. RV: Davon 2 HVZ-Trassen nur in Lastrichtung.	Nein	I
13.47.1.		Meilen - Uetikon	0	0	2	4	0.5	0.5	RV: Davon 2 HVZ-Trassen nur in Lastrichtung.	Nein	I
13.47.2.		Uetikon - Stäfa	0	0	2	4	0.5	0.5	RV: Davon 2 HVZ-Trassen nur in Lastrichtung.	Nein	I
13.48.		Stäfa - Rapperswil	0	0	2	2	0.5	0.5		Nein	I
13.49.	Winterthur - Neuhausen	Winterthur - Marthalen	0	0	3	4	0	0		Nein	I
13.50.		Marthalen - Neuhausen	0	0	3	4	0	0		Nein	I
13.51.	Winterthur - Bülach	Winterthur - Bülach	0	0	2	2	1	1		Ja	
13.52.	Zürich Oerlikon - Regensdorf-Watt - Wettingen	Zürich Oerlikon - Zürich Seebach	0	0	2	4	0	0		Nein	I
13.53.a		Zürich Seebach - Regensdorf-Watt (nur in dieser Richtung)	0	0	2	4	5	4	GV: Richtung Wettingen / RBL	Nein	I
13.53.b		Regensdorf-Watt - Zürich Seebach (nur in dieser Richtung)	0	0	2	4	2	2		Nein	I
13.54.a		Regensdorf-Watt - Würenlos (nur in dieser Richtung)	0	0	2	2	5	4	GV: Richtung Wettingen / RBL	Nein	I
13.54.b		Würenlos - Regensdorf-Watt (nur in dieser Richtung)	0	0	2	2	2	2		Nein	I
13.55.		Würenlos - Wettingen	0	0	2	2	2	2	GV: Fahrrichtung Ost - West nur 1 Trasse Verkehrt Gütertrasse Winterthur-Wettingen, ist die Gütertrasse Wettingen-Würenlos nicht fahrbar.	Ja	

13.56.a	Würenlos - RBL	Würenlos - Killwangen-Spreitenbach (nur in dieser Richtung)	0	0	0	0	5	4	GV: nur Richtung RBL	Nein	I
13.56.b		Killwangen-Spreitenbach – Würenlos (nur in dieser Richtung)	0	0	0	0	0	0	GV: nur Gegenrichtung	Ja	
13.57.a	Zürich Altstetten - Zürich Hard	Zürich Altstetten - Hard Käferberg (nur in dieser Richtung)	0	0	0	0	4	2	GV: nur Richtung Oerlikon	Nein	I
13.57.b		Hard Käferberg - Zürich Altstetten (nur in dieser Richtung)	0	0	0	0	1	0	Bis zur Fertigstellung der benötigten Infrastrukturausbauten gemäss NNK35 ist die Kapazität wie im NNK25 gesichert	Nein	I

Nicht aktualisiert. Nicht Teil der Anhörung.

14 Ostschweiz / Südostschweiz (Winterthur - Wil - St.Gallen / Winterthur - Weinfelden - Romanshorn&Konstanz / Winterthur- Bauma - Rüti / Winterthur - Stein am Rhein / Schaffhausen - Etwilwil - Romanshorn - Rorschach&St. Gallen / Rapperswil - Uznach - Wattwil - Nesslau&Wil&Herisau-St. Gallen / Uznach - Ziegelbrücke - Linthal, Pfäffikon - Sargans / St. Gallen - Rorschach - Buchs - Sargans - Chur)			Fernverkehr		Regionalverkehr		Güterverkehr				
Nr	Strecke	Abschnitt	Fernverkehr		Regionalverkehr		Güterverkehr		Bemerkung	NNK-Kapazität erreicht?	Grund (Infrastruktur; Bauarbeiten; Anderes Konzept)
			Regelstunde	HVZ	Regelstunde	HVZ	Regelstunde	HVZ			
14.1.	St.Gallen - Winterthur	St. Gallen - St. Gallen West (Abzw)	3.5	4	9	9	0	0		Nein	I
14.2.		St. Gallen - St. Gallen GB	0	0	0	0	0	1		Ja	
14.3.		St. Gallen GB - St. Gallen West (Abzw)	0	0	0	0	1.5	1.5	GV: 3 Standardtrassen mit gegenseitigem Richtungsausschluss	Ja	
14.4.		St. Gallen West (Abzw) - Gossau SG	3.5	4	4	4	1	1	GV: 2 Systemtrassen: gegenseitiger Richtungsausschluss	Nein	I
14.5.		Gossau SG - Wil SG	3.5	4	2	2	3	3		Nein	I
14.6.		Wil SG - Winterthur Grüze	3	4	2	2	3	3		Nein	I
14.7.		Winterthur Grüze - Winterthur	3.5	4	5	5	3	3		Nein	I
14.8.	Winterthur - Romanshorn	Winterthur - Oberwinterthur	2	2	5	6	2	2		Nein	I
14.9.		Oberwinterthur - Frauenfeld	2	2	2	3	2	2		Nein	I
14.10.		Frauenfeld - Weinfelden	2	2	2	3	2	1	Die RV-Trasse in der HVZ ist nur in der Lastrichtung gesichert.	Nein	I
14.11.		Weinfelden - Sulgen	1	1	5	6	2	1	Die RV-Trasse in der HVZ ist nur in der Lastrichtung gesichert.	Nein	I
14.12.		Sulgen - Romanshorn West (Abzw)	1	1	3	4	2	1	Die RV-Trasse in der HVZ ist nur in der Lastrichtung gesichert.	Nein	I, A
14.13.		Romanshorn West (Abzw) - Romanshorn	1	1	3	4	0	0	Die RV-Trasse in der HVZ ist nur in der Lastrichtung gesichert.	Nein	I, A
14.14.		Romanshorn West (Abzw) - Romanshorn Süd	0	0	0	0	2	1		Nein	I

14.15.	Romanshorn - Rorschach	Romanshorn - Romanshorn Süd	0	0	5	5	0	0		Ja	
14.16.		Romanshorn - Romanshorn GB	0	0	0	0	1	1		Ja	
14.17.		Romanshorn GB - Romanshorn Süd	0	0	0	0	2.5	2.5	GV: gegenseitiger Richtungsabschluss Standardtrasse Romanshorn GB - St. Gallen	Ja	
14.18.		Rorschach Hafen - Rorschach	0	0	3	3	2	2		Ja	
14.19.		Romanshorn Süd - Rorschach Hafen	0	0	2	2	2	2		Ja	
14.20.	Schaffhausen – Etwilen -	Schaffhausen - Etwilen	0	0	2	2	0.5	0.5		Ja	
14.21.	Kreuzlingen – Romanshorn	Etwilen - Stein am Rhein	0	0	4	4	0.5	0.5		Ja	
14.22.		Stein am Rhein - Kreuzlingen	0	0	2	2	0.5	0.5		Ja	
14.23.		Kreuzlingen - Kreuzlingen Hafen	0	0	2	2	1	1		Ja	
14.24.		Kreuzlingen Hafen - Romanshorn	0	0	3	3	0.5	0.5		Nein	I
14.25.	Romanshorn - St.Gallen St.Fiden - St. Gallen	Romanshorn / Romanshorn GB - Häggenschwil-Winden	0	0	3	3	0.5	0.5		Ja	
14.26.		Häggenschwil-Winden - Wittenbach	0	0	3	3	0.5	0.5		Nein	I
14.27.		Wittenbach - St. Gallen St. Fiden	0	0	4	4	1	1		Nein	A
14.28.	Konstanz – Kreuzlingen Hafen	Kreuzlingen Hafen - Kreuzlingen Hafen Grenze	0	0	1	1	1	1		Ja	
14.29.	Wil - Weinfeldern -	Wil SG - Bettwiesen	0	0	2	2	0.5	0.5		Nein	I
14.30.	Kreuzlingen - Konstanz	Bettwiesen - Bussnang	0	0	2	2	0.5	0.5		Ja	
14.31.		Bussnang - Weinfeldern	0	0	2	2	0.5	0.5		Nein	I
14.32.		Weinfeldern - Siegershausen	1	1	2.5	2.5	0.5	0.5		Nein	I
14.33.		Siegershausen - Kreuzlingen	1	1	2.5	2.5	0.5	0.5		Nein	I
14.34.		Kreuzlingen - Kreuzlingen Grenze	1	1	2.5	2.5	0.5	0.5		Nein	I
14.35.	Rorschach - Heiden	Rorschach - Heiden	0	0	1	1	0	0		Ja	
14.36.	Oberwinterthur - Etwilen	Oberwinterthur - Seuzach	0	0	3	3	0.5	0.5		Nein	I
14.37.		Seuzach - Etwilen	0	0	2	2	0.5	0.5		Ja	
14.38.	Wil - Lichtensteig	Wil SG - Bazenheid ZAB (Agl)	0	0	2	2	1	1		Ja	
14.39.		Bazenheid ZAB (Agl) - Lichtensteig	0	0	2	2	0	0		Ja	

14.40.	St.Gallen - Herisau – Lichtensteig - Wattwil - Uznach	St. Gallen West (Abzw) - Herisau	0	0	5	5	0.5	0.5		Ja	
14.41.		Herisau - Lichtensteig	0	0	3	3	0	0		Ja	
14.42.		Lichtensteig - Wattwil	0	0	5	5	0	0		Ja	
14.43.		Wattwil - Uznach	0	0	2	2	0	0		Ja	
14.44.	Wattwil – Nesslau- Neu St. Johann	Wattwil - Nesslau-Neu St. Johann	0	0	1	1	0	0		Ja	
14.45.	Sulgen – Gossau SG	Sulgen - Gossau SG	0	0	2	2	0.5	0.5		Ja	
14.46.	Sargans - alte Linie/Schleife - Trübbach - Buchs – St.Margrethen - Rorschach - St. Gallen	Sargans - Buchs SG	2.5	2.5	1	1	2	2	via Schleife & via alte Line FV: EC Zürich - Wien zweistündlich GV: Die Trassen Buchs - Chur schliessen sich mit den Trassen Buchs - RBL aus.	Nein	I
14.47.		Buchs SG - Altstätten SG	2	2	1	1	1	1		Ja	
14.48.		Altstätten SG - St. Margrethen	2	2	2	2	1	1		Ja	
14.49.		St. Margrethen - Rorschach	2.5	2.5	3.5	3.5	2	2		Nein	A
14.50.		Rorschach - St. Gallen St. Fiden	3.5	3.5	3	3	0.5	0.5		Nein	I
14.51.		St. Gallen St. Fiden - St. Gallen	3.5	3.5	7	7	1	1		Nein	I
14.52.	Feldkirch - Buchs	Landesgrenze CH-Liechtenstein - Buchs SG	0.5	0.5	1.5	1.5	1	1	FV: EC Zürich - Wien zweistündlich	Ja	
14.53.	St-Margrethen - Bregenz	St. Margrethen - St. Margrethen Landesgrenze	0	0.5	2.5	2.5	1	1		Nein	A
14.54.	Pfäffikon SZ - Chur	Pfäffikon SZ - Ziegelbrücke	3.5	3.5	3	3	2	2	FV: EC Zürich Wien: zweistündlich GV: 2 Standardtrassen, in Stunden ohne EC 2 Standardtrassen oder 1 Standardtrasse + 1 Expresstrasse	Ja	
14.55.		Ziegelbrücke - Sargans	3.5	3.5	1	1	2	2	FV: EC Zürich Wien: zweistündlich GV: 2 Standardtrassen, in Stunden ohne EC 2 Standardtrassen oder 1 Standardtrasse + 1 Expresstrasse	Ja	
14.56.		Sargans - Chur	4	4	1	1	2	2		Nein	I
14.57.		Chur - Chur GB	0	0	0	0	2	2		Nein	I
14.58.	Ziegelbrücke - Rapperswil	Ziegelbrücke - Uznach	0	0	2	2	0	0		Ja	
14.59.		Uznach - Rapperswil	0	0	4	4	0	0		Ja	
14.60.	Ziegelbrücke - Linthal	Ziegelbrücke - Glarus	0	0	2	2	0.5	0.5		Nein	I
14.61.1.		Glarus - Schwanden	0	0	2	2	0.5	0.5		Nein	I
14.61.2.		Schwanden - Linthal	0	0	1	1	0.5	0.5		Nein	I

15 Ticino (Castione-Arbedo - Bellinzona - CBT / Ceneri Bergstrecke - Lugano Chiasso / Bellinzona - Locarno&Luino)			Fernverkehr		Regional-ver- kehr		Güterverkehr		Bemerkung	NNK-Kapazität erreicht?	Grund (Infra- struktur; Bauar- beiten; Anderes Konzept)
Nr	Strecke	Abschnitt	Regelstunde	HVZ	Regelstunde	HVZ	Regelstunde	HVZ			
15.1.a	Castione-Arbedo - Bellinzona - Giubiasco - CBT - Mendrisio - Chiasso	Castione-Arbedo - Bellinzona S. Paolo (nur in dieser Richtung)	3	3	4	4	6	6	GV: 5 Standardtrassen + 1 Standardtrasse zwei- stündlich + 1 Expresstrasse zweistündlich	Nein	
15.1.b		Bellinzona S. Paolo - Casti- one-Arbedo (nur in dieser Richtung)	3	3	4	4	5.5	5.5	GV: 1 Standardtrasse zweistündlich	Nein	
15.2.a		Bellinzona S. Paolo - Bel- linzona (nur in dieser Richtung)	3	3	4	4	6.5	6.5	GV: 6 Standardtrassen + 1 Expresstrasse zwei- stündlich	Nein	
15.2.b		Bellinzona - Bellinzone S. Paolo (nur in dieser Richtung)	3	3	4	4	6	6		Nein	
15.3.a		Bellinzona - Giubiasco (nur in dieser Richtung)	3	3	4	4	6.5	6.5	GV: 6 Standardtrassen + 1 Expresstrasse zwei- stündlich	Nein	
15.3.b		Giubiasco - Bellinzona (nur in dieser Richtung)	3	3	4	4	6	6		Nein	
15.4.		Giubiasco - Camorino Nord	2	2	2	2	4	4		Ja	
15.5.		Camorino Nord - Vezia (bif)	2	2	4	4	4	4		Ja	
15.6.		Vezia (bif) - Lugano	2	2	6	6	4	4		Ja	
15.7.		Lugano - Chiasso	1	1	5	5	4	4	GV nach Richtung Norden ab Chiasso viaggiatori GV aus Richtung Norden nach Smistamento	Ja	
15.8.		Chiasso - Chiasso Grenze	1	1	3	3	4	4	GV nach Richtung Norden ab Chiasso viaggiatori GV aus Richtung Norden nach Smistamento	Ja	

15.9.a	Giubiasco - Cadenazzo - Locarno	Giubiasco - S. Antonino (nur in dieser Richtung)	1	1	2	2	2.5	2.5	GV: 2 Standardtrassen ab / nach Luino 1 Expressstrasse zweistündlich	Nein	I
15.9.b		S. Antonino - Giubiasco (nur in dieser Richtung)	1	1	2	2	2	2	GV: 2 Standardtrassen ab / nach Luino	Nein	I
15.10.a		S. Antonino - Cadenazzo (nur in dieser Richtung)	1	1	4	4	2.5	2.5	GV: 2 Standardtrassen ab / nach Luino 1 Expressstrasse zweistündlich	Nein	I
15.10.b		Cadenazzo - S. Antonino (nur in dieser Richtung)	1	1	4	4	2	2	GV: 2 Systemtrasse ab / nach Luino	Nein	I
15.11.		Cadenazzo - Locarno	1	1	4	4	0	0		Nein	I
15.12.	Cadenazzo - Luino	Cadenazzo - Luino	0	0	0.5	0.5	2	2		Ja	I
15.13.	(Cadenazzo) - S. Antonino - CBT - (Lugano)	S. Antonino - Camorino Nord	0	0	2	2	0	0		Nein	I
15.14.a	Giubiasco - Taverne-Torricella & Lugano Vedeggio (Ceneri Bergstrecke) - Vezia	Giubiasco - Taverne-Torricella (nur in dieser Richtung)	0	0	2	2	1	1	GV: 1 Standardtrasse	Nein	I
15.14.b		Taverne-Torricella - Giubiasco (nur in dieser Richtung)	0	0	2	2	1	1		Ja	
15.15.a		Taverne-Torricella - Lugano Vedeggio (nur in dieser Richtung)	0	0	0	0	1	1		Nein	I
15.15.b		Lugano Vedeggio - Taverne-Torricella (nur in dieser Richtung)	0	0	0	0	1	1		Ja	
15.16.		Taverne-Torricella - Vezia (bif)	0	0	2	2	0	0		Ja	
15.17.	Mendrisio - Stabio - Varese	Mendrisio - Stabio	0	0	2	2	1	1		Nein	A
15.18.		Stabio - Stabio Grenze	0	0	2	2	0	0		Nein	A

5. Anhänge

5.1. Produktionshinweise zum Angebot

Produktionshinweise zum Angebot Fahrplan 2029											
Nr.	Region / Netzgrafik								Strecke, Knoten	Beschreibung	
	Fernverkehr	Güterverkehr	West	Bern	Mittelland - NW	Zentral-CH	Tessin	Zürich			Ost-CH
1									x	Rapperswil	Perrongleiche Anschlüsse zwischen S5 und S6/S17
2	x		x							Vevey	Durée de rebroussement des RE en 7 min.: 2ème mécanisme
3	x		x							Genève - Ap	IC 700 wendet in 5,9 Minuten: 2. Lokführer nötig
4	x		x							Genève - Ap	ICN 500 wendet in 9,9 Minuten: 2. Lokführer nötig wenn in Doppeltraktion gefahren wird
5			x							Genève	3'-Anschluss von La Plaine (an:xxh12) auf ICN (ab:xxh15) nur wenn am gleichen Perron
6	x								x	Kreuzlingen	Zuglängenbeschränkung FV: ab ZUE max. IC2000/Wagen-Anschlussausnahme: In Kreuzlingen perrongleicher Anschluss S1/FV max. 1 Min. Umsteigezeit
7									x	Schaffhausen	Anschluss S1 an x.13 auf S24 max. 15 min. am gleichen Perron sichergestellt
8									x	Winterthur - Wil	S12 Rollmateriallänge max. 150m (Gleislänge in Wil, Perronlänge Guntershausen)
9									x	Winterthur - Weinfelden	S24 Rollmateriallänge max. 200m (Gleislänge in WF, Perronlänge Guntershausen)
10									x	Bettwiesen	Mit Taktverdichtung zum 300s Takt der S10 ändern die Zustellbedingungen für Ölzüge ab Wil. Studienbericht zu Zustelllauf/Rangierfenster vorhanden.
11	x		x							Lausanne - Visp	IR 90: Auf den Einsatz von ausreichend motorisiertem Rollmaterial ist zu achten -> max. 9 Wg EW4 (oder 7 x IC2000) / Re460, andernfalls ist eine zweite Re460 nötig
12	x				x				x	Basel SBB - Zürich Flughafen	IR 2050/2010 ("Flugzug") zwingend unbegleitet und mit spurtstarkem Rollmaterial. Nur dann sind Halte in den Säcklingen und Möhlin möglich
13	x		x							Lausanne	Seuls travaux avec interdictions de voies simultanément, IR 90 longueur max. 312m / IR 15 longueur max. 312m/ TGV et EC en UM interdits
14				x						Zweismimen - Interlaken Ost	Einsatz von neuem GPE Rollmaterial nach Reihe R ist sicherzustellen
15	x									Zürich - Bern	Zug 1408 (HVZ-morgens) ist mit einer 2. Lok Re460 zu planen. Dies wird im Zusammenhang mit der Durchbindung der S26/S23 in Olten notwendig.
16					x					Basel SBB - Liestal	S3 Basel SBB ab xx.21/51 (statt xx.22/52) infolge Topologie Liestal Gleis 40 / Umsteigezeit LST 3 Min (statt neu 4 Min) auf 9xx nach Bern
17									x	Herisau - Chur	Durchbindung S Herisau / zweiter RE Richtung Chur in St. Gallen nötig.
18			x							Genève	LEX L5 wendet in 6 Minuten -> 2. Lokführer notwendig
19			x								LEX L1-4 wendet in 7 Minuten -> Bei Verkehren in Doppeltraktion, sowie Einzeltraktion Régioils ist 2. Lokführer notwendig.
20									x	Weinfelden	S44 nur 2-h möglich, gegenseitiger Ausschluss in der Gleisbelegung
21									x	Rapperswil	Es werden Verknüpfungen zwischen S6 und S4 sowie zur HVZ zwischen VAE und S17 (Flügeln) notwendig.
22									x	St. Gallen	Die S81 (HE-SG) muss in St. Gallen zwingend auf den "2. IR" (SG-CH) durchgebunden werden.
23									x	Bettwiesen - Weinfelden	Bauprojekt AS2035 "Weinfelden Anlageanpassungen": Ab Ausserbetriebnahme Gleis 2 bis Inbetriebnahme der neuen Anlage kann während dem Verkehren der S10 im Halbstundentakt die G-Kapazität Bettwiesen - Weinfelden nicht angeboten werden.
24	x								x	Zürich	Die Verkehrszeiten im Fernverkehr Zürich HB sind mit plus/minus 1 Minute bereits angepasst. Der Anschluss Bern-Konstanz von 6 Minuten wird mit Anschlussausnahme hergestellt.
25				x						Aarau	3'-Anschluss von RE von Zürich (Aarau an xx.05) an die S26 nach Schönenwerd (Aarau ab xx.08) am gleichen Perron sichergestellt.
26			x							Lausanne - Visp	IR90: Auf den Einsatz von ausreichend motorisiertem Rollmaterial ist zu achten -> max. 9 Wg EW4 (oder 7 x IC2000) mit 1 Re460; andernfalls ist eine zweite Re460 nötig

6. Netzgrafiken

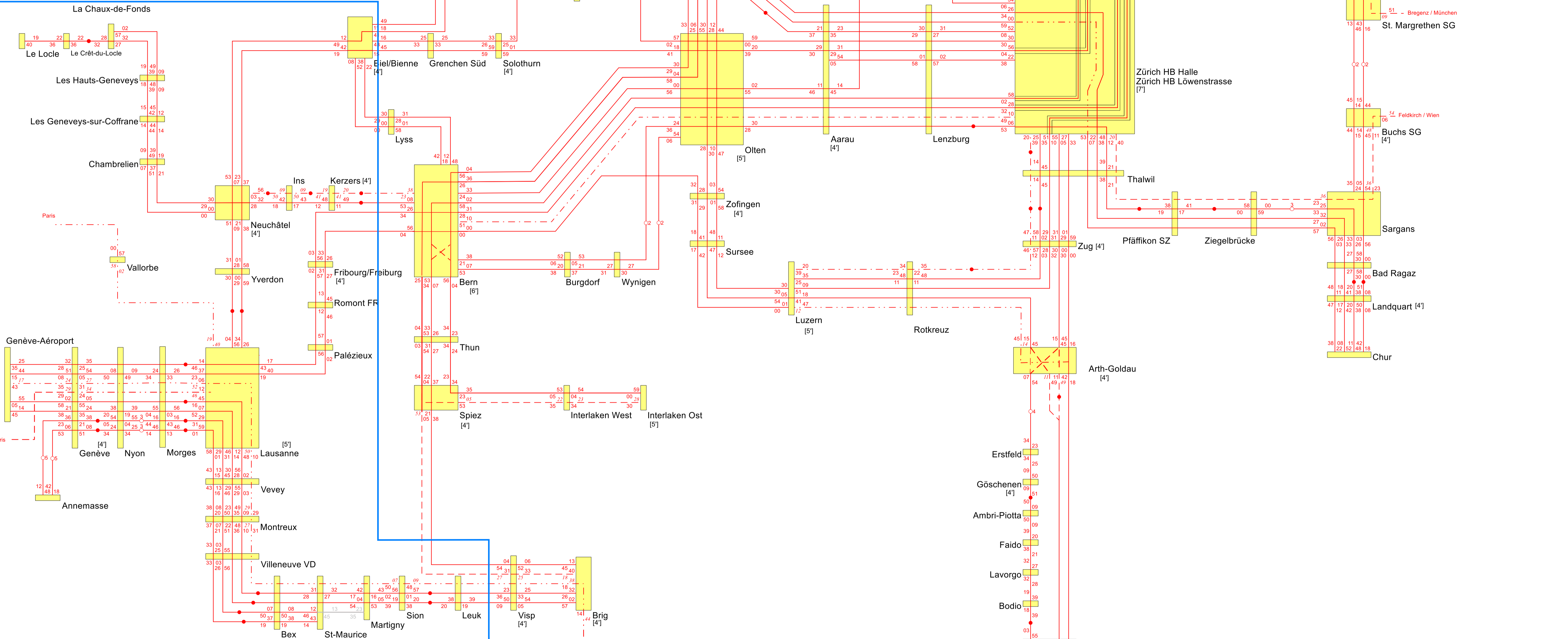
Netnutzungsplan 2029

Fernverkehr Schweiz Trafic longue distance Suisse

Planungsstand: Juli 2023
Änderungen vorbehalten
Szenario: 0-30-2303; Netzgrafik ID: 0-30-FV2303
Ersteller: SBB AG, Infrastruktur, Fahrplan und Betrieb
Status: Entwurf
Freigabe:
© SBB AG, Infrastruktur, Fahrplan und Betrieb

Diese Netzgrafik ist nur gültig mit dem dazugehörigen Begleiddokument.
Ce réticulaire est uniquement valable avec le document d'accompagnement correspondant.
Questo piano orario reticolare è valido solo con il documento di accompagnamento corrispondente.

Dieser Teil der Grafik wurde im Jahr 2023 aktualisiert. Der Rest der Grafik bleibt derzeit auf dem letzten Aktualisierungsstand 16.11.2022.
Cette partie du graphique a été mise à jour en 2023. Le reste du graphique reste actuellement à la dernière mise à jour du 16/11/2022.



Zugkategorien / catégories de train / categoria di treno		
Fernverkehr	trafic grandes lignes	traffico a lunga percorrenza
Trasse nicht NNP-gesichert (Sanierungsfahrplan Romandie - Keine Aufwärtskompatibilität NNK35), siehe Kap. 2.7 im Begleiddokument	Sillon non garanti par le PLUR (Stabilisation horaire Romandie - Non compatible STUR35), voir chapitre 2.7 du document d'accompagnement	Traccia non garantita da PUR (stabilizzazione oraria Romandia - non compatibile con PRUR35), vedi capitolo 2.7 nel documento di accompagnamento
Frequenzen (gilt für alle Zugkategorien) / Cadence (valable quelle que soit la catégorie de train) / frequenza (valida a prescindere dalla categoria di treno)		
verkehrt stündlich	circule chaque heure	circola a cadenza oraria
verkehrt zweistündlich	circule toutes les deux heures	circola ogni due ore
verkehrt zur Hauptverkehrszeit	circule aux heures de pointe	circola nelle ore di punta
verkehrt zeitweise	circule à certaines heures	circola nelle ore speciali
Ein oder mehrere Zwischenhalte	un ou plusieurs arrêts intermédiaires	uno o più fermate intermedie
06	Abfahrtsminute	minuto de départ
54	Ankunftsminute	minuto d'arrivée
Anschlüsse / correspondances / corrispondenze		
[3]	Geplante minimale Umsteigezeit	tempo di coincidenza minimo pianificato
Trennen / Vereinigen zweier Züge (Flügelkonzept)	coupe / accroche de deux trains	sgancio / aggancio di due treni
Durchgangsbahnhof	gare de passage	stazione di transito

Verbindlichkeit des Netznutzungsplans
Der Netznutzungsplan zeigt die gesicherten Kapazitäten pro Verkehrsart. Er befreit nicht von der Einreichung eines Trassenantrages oder einer Trassenbestellung.
Fiabilité du plan d'utilisation du réseau
Le plan d'utilisation du réseau montre les capacités sécurisées par type de trafic. Il ne dispense pas de la soumission d'une demande ou commande de sillon.
La vincolante del piano d'utilizzo della rete
Il piano d'utilizzo della rete indica la capacità garantita per ogni tipo di traffico. Questo non esenta di presentare una richiesta di traccia o una ordine di traccia.

Information zur Planung in der Hauptverkehrszeit (HVZ)
HVZ bis maximal 6h pro Tag, 6h - 9h sowie 16h - 19h, Mo - Fr.
Informations pour la planification de l'heure de pointe (HDP)
HDP (heure de pointe) jusqu'à maximum 6 heures par jour, 6 à 9 heures et 16 à 19 heures, Lu - Ve.
Informazioni sulla pianificazione nelle ore di punta (ODP)
ODP (ore di punta) fino al massimo di 6 ore al giorno, tra le ore 6 e 9 e tra le ore 16 e 19, Lu - Ve.

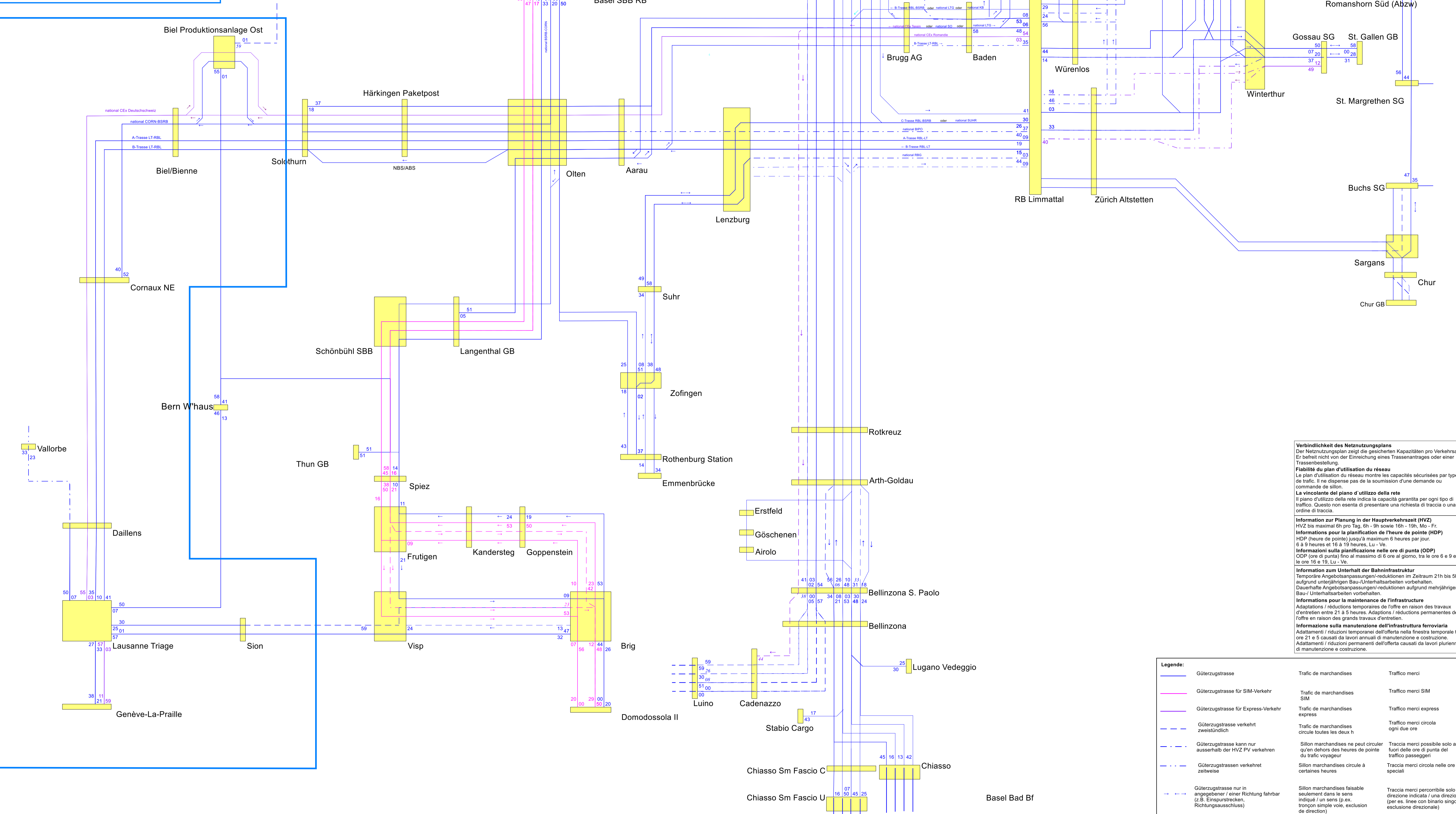
Information zum Unterhalt der Bahninfrastruktur
Temporäre Angebotsanpassungen/-reduktionen im Zeitraum 21h bis 5h aufgrund unterjähriger Bau-/Unterhaltsarbeiten vorbehalten.
Dauerhafte Angebotsanpassungen/-reduktionen aufgrund mehrjähriger Bau-/ Unterhaltsarbeiten vorbehalten.
Informations pour la maintenance de l'infrastructure
Adaptations / réductions temporaires de l'offre en raison des travaux d'entretien entre 21 à 5 heures. Adaptions / réductions permanentes de l'offre en raison des grands travaux d'entretien.
Informazione sulla manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria
Adattamenti / riduzioni temporanei dell'offerta nella finestra temporale tra le ore 21 e 5 causati da lavori annuali di manutenzione e costruzione. Adattamenti / riduzioni permanenti dell'offerta causati da lavori pluriennali di manutenzione e costruzione.

Netznutzungsplan 2029

Güterverkehr Schweiz
Trafic fret Suisse
 Planungsstand: Juli 2023
 Änderungen vorbehalten
 Szenario: 0-30-2303; Netzgrafik ID: 0-30-GV2303
 Ersteller: SBB AG, Infrastruktur, Fahrplan und Betrieb
 Status: Entwurf
 Freigabe:
 © SBB AG, Infrastruktur, Fahrplan und Betrieb

Diese Netzgrafik ist nur gültig mit dem dazugehörigen Begleitdokument.
 Ce réticulaire est uniquement valable avec le document d'accompagnement correspondant.
 Questo piano orario reticolare è valido solo con il documento di accompagnamento corrispondente.

Dieser Teil der Grafik wurde im Jahr 2023 aktualisiert. Der Rest der Grafik bleibt derzeit auf dem letzten Aktualisierungsstand 16.11.2022.
 Cette partie du graphique a été mise à jour en 2023. Le reste du graphique reste actuellement à la dernière mise à jour du 16/11/2022.



Verbindlichkeit des Netznutzungsplans
 Der Netznutzungsplan zeigt die gesicherten Kapazitäten pro Verkehrsart. Er befreit nicht von der Einreichung eines Trassenantrages oder einer Trassenbestellung.
Fiabilité du plan d'utilisation du réseau
 Le plan d'utilisation du réseau montre les capacités sécurisées par type de trafic. Il ne dispense pas de la soumission d'une demande ou commande de silon.
La vincolante del piano d'utilizzo della rete
 Il piano d'utilizzo della rete indica la capacità garantita per ogni tipo di traffico. Questo non esenta di presentare una richiesta di traccia o una ordine di traccia.
Information zur Planung in der Hauptverkehrszeit (HVZ)
 HVZ bis maximal 6h pro Tag, 6h - 9h sowie 16h - 19h, Mo - Fr.
Informations pour la planification de l'heure de pointe (HDP)
 HDP (heure de pointe) jusqu'à maximum 6 heures par jour, 6 à 9 heures et 16 à 19 heures, Lu - Ve.
Informazioni sulla pianificazione nelle ore di punta (ODP)
 ODP (ore di punta) fino al massimo di 6 ore al giorno, tra le ore 6 e 9 e tra le ore 16 e 19, Lu - Ve.
Information zum Unterhalt der Bahninfrastruktur
 Temporäre Angebotsanpassungen/-reduktionen im Zeitraum 21h bis 5h aufgrund unterjähriger Bau-/Unterhaltsarbeiten vorbehalten.
Informazioni sulla manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria
 Adattamenti / riduzioni temporanei dell'offerta nella finestra temporale tra le ore 21 e 5 causati da lavori annuali di manutenzione e costruzione.
Informations pour la maintenance de l'infrastructure
 Adaptations / réductions temporaires de l'offre en raison des travaux d'entretien entre 21 à 5 heures. Adaptions / réductions permanentes de l'offre en raison des grands travaux d'entretien.

Legende:	Trafic de marchandises	Traffic mercè
	Güterzugstrasse	Traffic mercè
	Güterzugstrasse für SIM-Verkehr	Traffic mercè SIM
	Güterzugstrasse für Express-Verkehr	Traffic mercè express
	Güterzugstrasse verkehrt zweiseitig	Traffic mercè circola ogni due ore
	Güterzugstrasse kann nur ausserhalb der HVZ PV verkehren	Traccia mercè possibile solo al di fuori delle ore di punta del traffico passeggeri
	Güterzugstrassen verkehret zeitweise	Traccia mercè circola nelle ore speciali
	Güterzugstrasse nur in angegebener / einer Richtung fahrbar (z.B. Einspurstrecken, Richtungsausschluss)	Traccia mercè percorribile solo in direzione indicata / una direzione (per es. linee con binario singolo, esclusione direzionale)

Netznutzungsplan 2029

Région ouest

Trafic longue distances, régional et fret

Planungsstand: Juillet 2023
Änderungen vorbehalten
Szenario: 0-30-2303; Netznutzungsplan ID: 0-30-2303
Ersteller: SBB AG, Infrastrukt., Fahrplan und Betrieb
Status: Entwurf
Freigeabe:
© SBB AG, Infrastrukt., Fahrplan und Betrieb

Diese Netzgrafik ist nur gültig mit dem dazugehörigen Begleitdokument.
Ce réticulaire est uniquement valable avec le document d'accompagnement correspondant.

Zugkategorien / catégories de train

	Fernverkehr	Trafic grandes lignes
	Regionalverkehr	Trafic régional
	Güterzugstrasse	Trafic de marchandises
	Güterzugstrasse für SIM-Verkehr	Trafic de marchandises SIM
	Güterzugstrasse für Express-Verkehr	Trafic de marchandises express
	Trasse nicht NNP-gesichert (Sanierungsfahrplan Romandie - Keine Aufwärtskompatibilität NNK35), siehe Kap. 2.7 im Begleitdokument	Sillon non garanti par le PLUR (Stabilisation horaire Romandie - Non compatible STUR35), voir chapitre 2.7 du document d'accompagnement

Frequenzen / Cadence

	verkehrt stündlich	circule chaque heure
	verkehrt zweistündlich	circule toutes les deux heures
	verkehrt zur Hauptverkehrszeit	circule aux heures de pointe
	verkehrt zeitweise	circule à certaines heures
	Güterzugstrasse kann nur ausserhalb der HVZ PV verkehren	Sillon marchandises ne peut circuler qu'en dehors des heures de pointe du trafic voyageur

Anschlüsse / correspondances

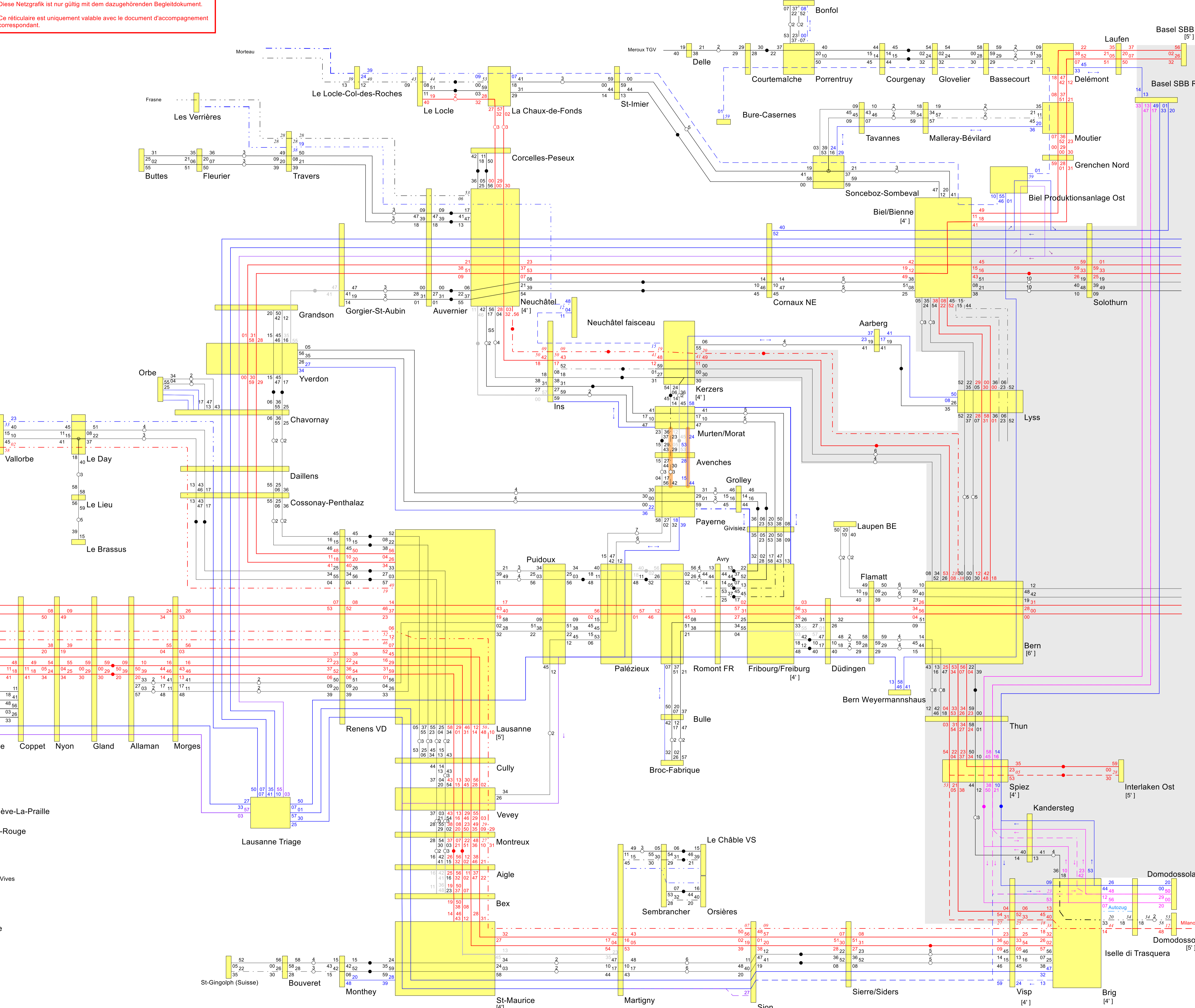
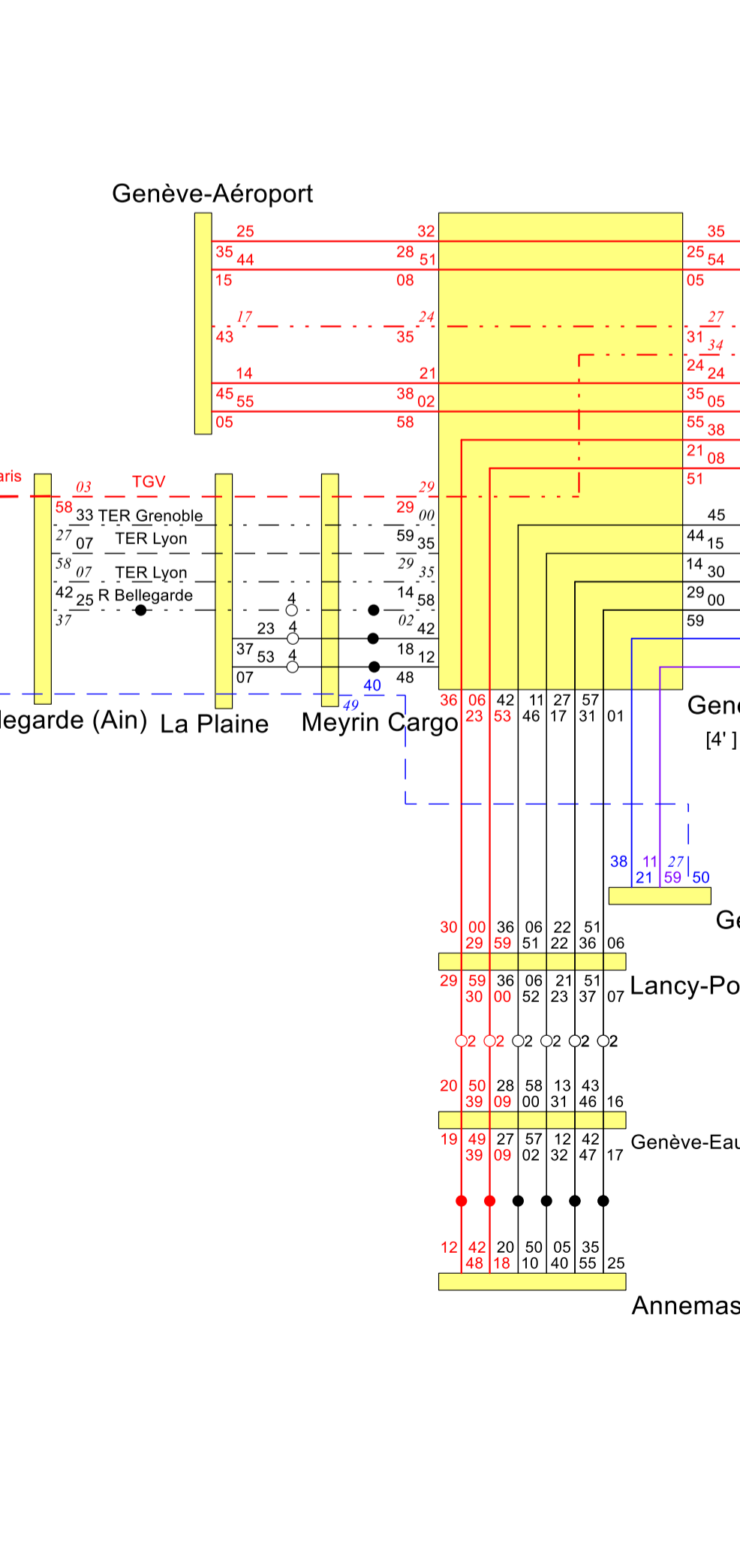
	Geplante minimale Umsteigezeit im Fernverkehr	base de planification minimale pour correspondances pour le trafic grandes lignes
	Trennen / Vereinigen zweier Züge (Flügelkonzept)	coupe / accroche de deux trains
	Ein oder mehrere Zwischenhalte	un ou plusieurs arrêts intermédiaires
	Abfahrtsminute Ankunftsminute	minute de départ minute d'arrivée
	Trasse nur in angegebener / einer Richtung fahrbar (z.B. Einspurstrecken, Richtungsausschluss)	Sillon faisable seulement dans le sens indiqué / un sens (p.ex. tronçon simple voie, exclusion de direction)
	Abbildung der Kapazität unvollständig	Cartographie des capacités incomplète

Verbindlichkeit des Netznutzungsplans
Der Netznutzungsplan zeigt die gesicherten Kapazitäten pro Verkehrsart. Er befreit nicht von der Einreichung eines Trassenantrages oder einer Trassenbestellung.
Fiabilité du plan d'utilisation du réseau
Le plan d'utilisation du réseau montre les capacités sécurisées par type de trafic. Il ne dispense pas de la soumission d'une demande ou commande de sillon.

Information zur Planung in der Hauptverkehrszeit (HVZ)
HVZ bis maximal 6h pro Tag, 6h - 9h sowie 16h - 19h, Mo - Fr.
Informations pour la planification de l'heure de pointe (HDP)
HDP (heure de pointe) jusqu'à maximum 6 heures par jour.
6 à 9 heures et 16 à 19 heures, Lu - Ve.

Information zum Unterhalt der Bahninfrastruktur
Temporäre Angebotsanpassungen/-reduktionen im Zeitraum 21h bis 5h aufgrund unterjähriger Bau-/Unterhaltsarbeiten vorbehalten.
Dauerhafte Angebotsanpassungen/-reduktionen aufgrund mehrjähriger Bau-/Unterhaltsarbeiten vorbehalten.

Informations pour la maintenance de l'infrastructure
Adaptations / réductions temporaires de l'offre en raison des travaux d'entretien entre 21 à 5 heures. Adaptions / réductions permanentes de l'offre en raison des grands travaux d'entretien.



Netznutzungsplan 2029

Region Bern Fern-, Regional- und Güterverkehr

Planungsstand: Juli 2022
Änderungen vorbehalten

Szenario: 0-29-2110, Netzgrafik ID: 0-29-BN2110
Ersteller: SBB AG, Infrastruktur, Fahrplan und Betrieb
Status: Entwurf
Freigabe:

© SBB AG, Infrastruktur, Fahrplan und Betrieb

Diese Netzgrafik ist nur gültig mit dem dazugehörigen Begleitdokument.
Ce réticulaire est uniquement valable avec le document d'accompagnement correspondant.

Verbindlichkeit des Netznutzungsplans
Der Netznutzungsplan zeigt die gesicherten Kapazitäten pro Verkehrstyp. Er befreit nicht von der Einreichung eines Trassenantrages oder einer Trassenbestellung.

Fiabilité du plan d'utilisation du réseau
Le plan d'utilisation du réseau montre les capacités sécurisées par type de trafic. Il ne dispense pas de la soumission d'une demande ou commande de sillons.

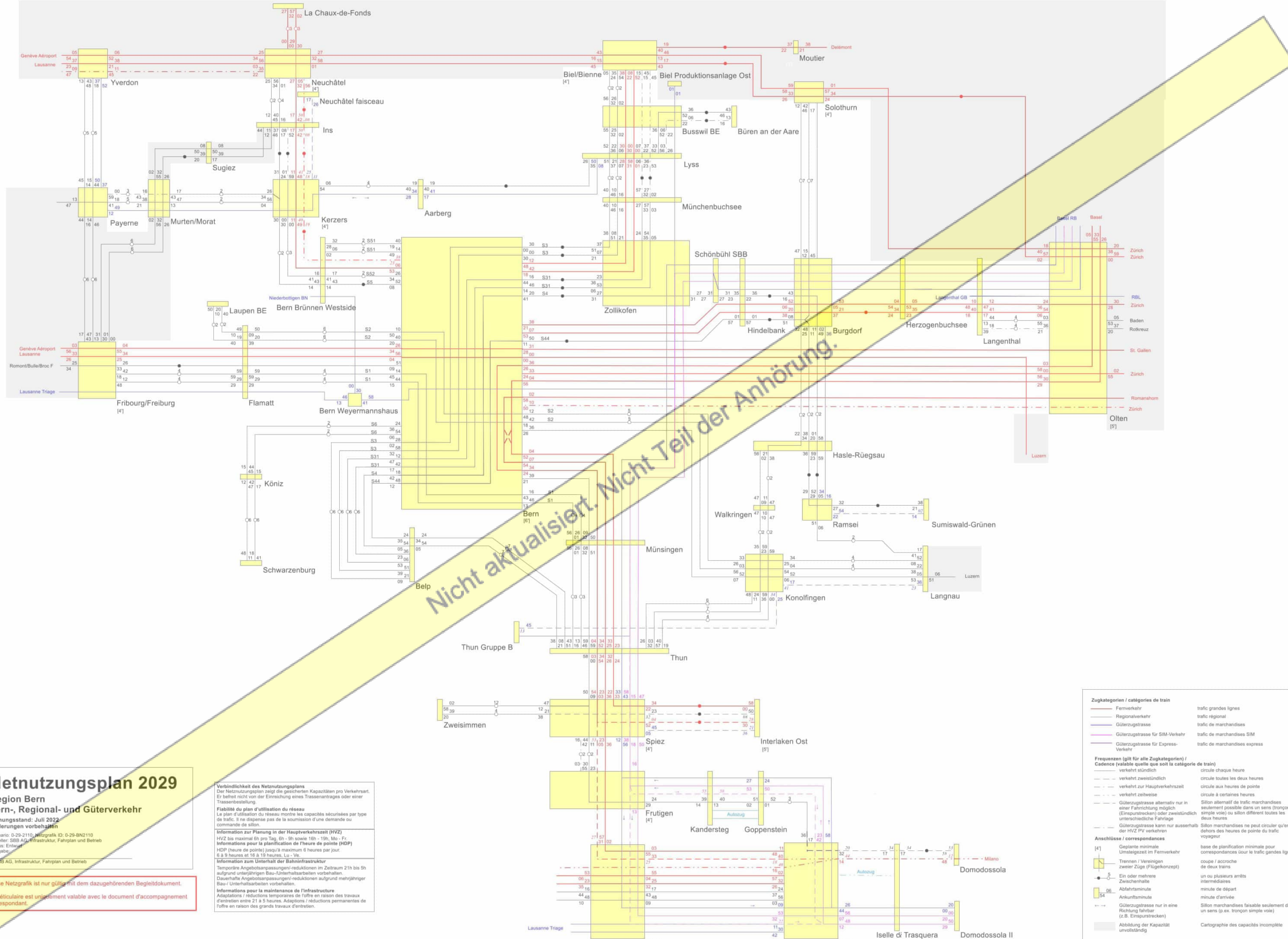
Information zur Planung in der Hauptverkehrszeit (HVZ)
HVZ bis maximal 6h pro Tag, 6h - 9h sowie 16h - 19h, Mo - Fr.

Informations pour la planification de l'heure de pointe (HDP)
HDP (heure de pointe) jusqu'à maximum 6 heures par jour, 6 à 9 heures et 16 à 19 heures, Lu - Ve.

Information zum Unterhalt der Bahninfrastruktur
Temporäre Angebotsanpassungen/-reduktionen im Zeitraum 21h bis 5h aufgrund unterjähriger Bau-/Unterhaltsarbeiten vorbehalten. Dauerhafte Angebotsanpassungen/-reduktionen aufgrund mehrjähriger Bau-/Unterhaltsarbeiten vorbehalten.

Informations pour la maintenance de l'infrastructure
Adaptations / réductions temporaires de l'offre en raison des travaux d'entretien entre 21 à 5 heures. Adaptions / réductions permanentes de l'offre en raison des grands travaux d'entretien.

Nicht aktualisiert. Nicht Teil der Anhörung.



Zugkategorien / catégories de train	
—	Fernverkehr / trafic grandes lignes
—	Regionalverkehr / trafic régional
—	Güterzugstrasse / trafic de marchandises
—	Güterzugstrasse für SIM-Verkehr / trafic de marchandises SIM
—	Güterzugstrasse für Express-Verkehr / trafic de marchandises express

Frequenzen (gilt für alle Zugkategorien) / Cadence (valable quelle que soit la catégorie de train)	
—	verkehrt stündlich / circule chaque heure
- - -	verkehrt zweistündlich / circule toutes les deux heures
- · - · -	verkehrt zur Hauptverkehrszeit / circule aux heures de pointe
- · - · - · -	verkehrt zeitweise / circule à certaines heures
- - - - -	Güterzugstrasse alternativ nur in einer Fahrrichtung möglich (Einspurstrecken) oder zweistündlich unterschiedliche Fahrträge / Sillon alternatif de trafic marchandises seulement possible dans un sens (tronçon simple voie) ou sillon différent toutes les deux heures
- - - - -	Güterzugstrasse kann nur ausserhalb der HVZ verkehren / Sillon marchandises ne peut circuler qu'en dehors des heures de pointe du trafic voyageur

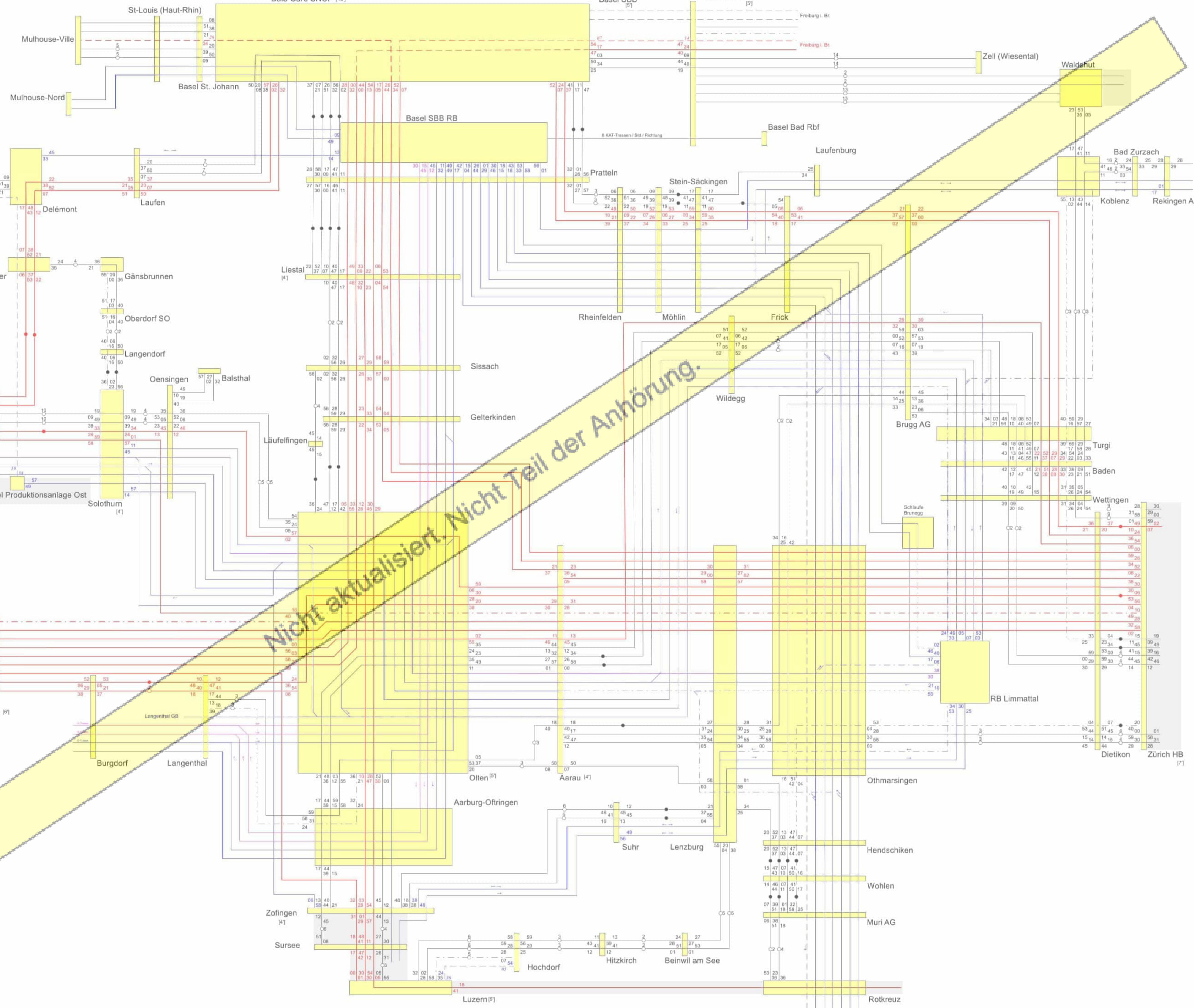
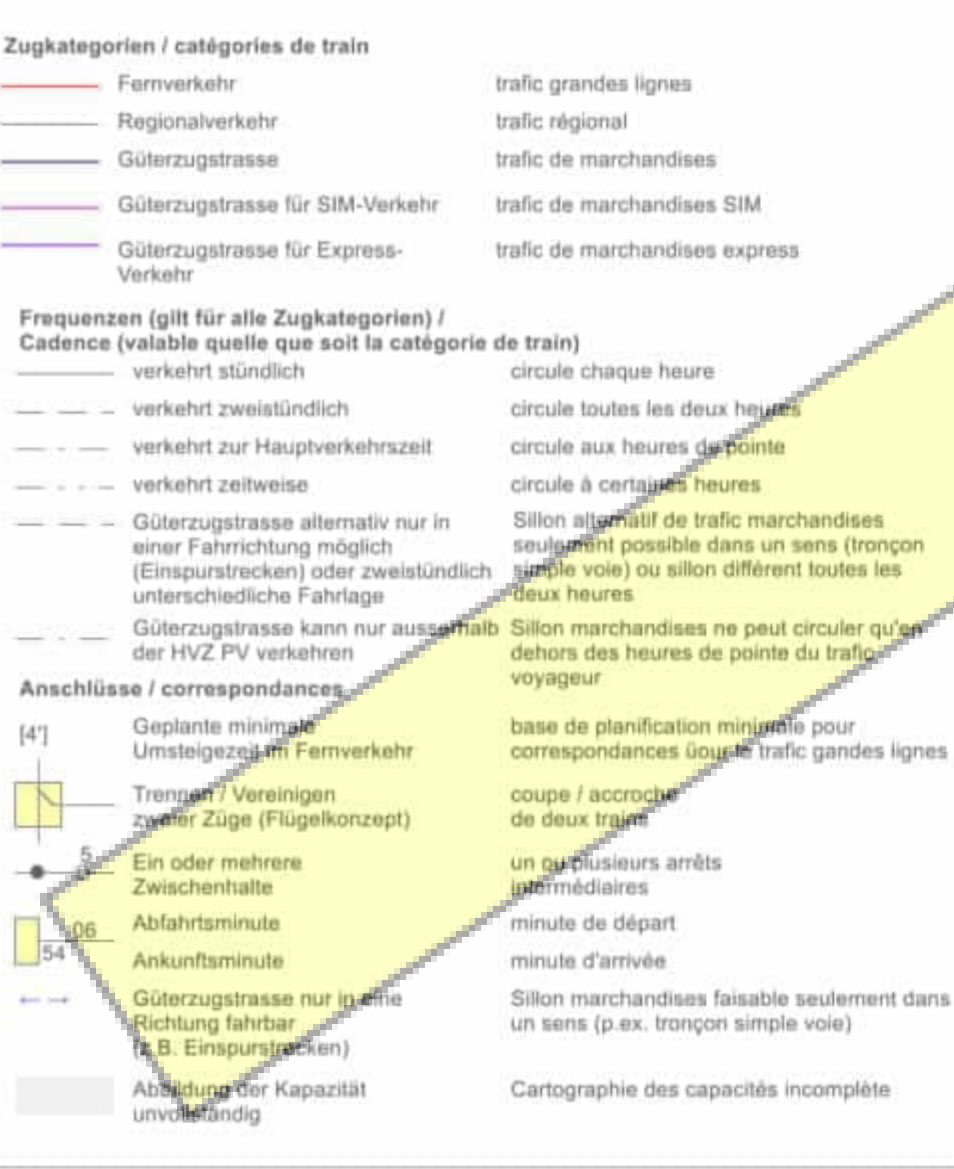
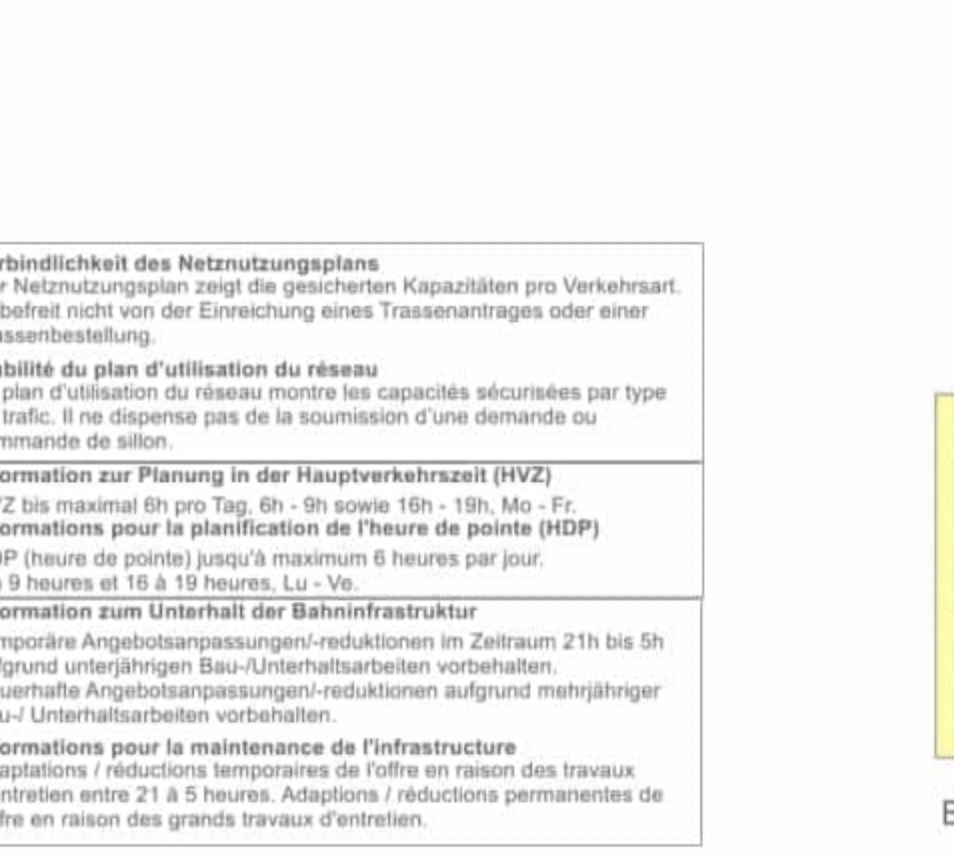
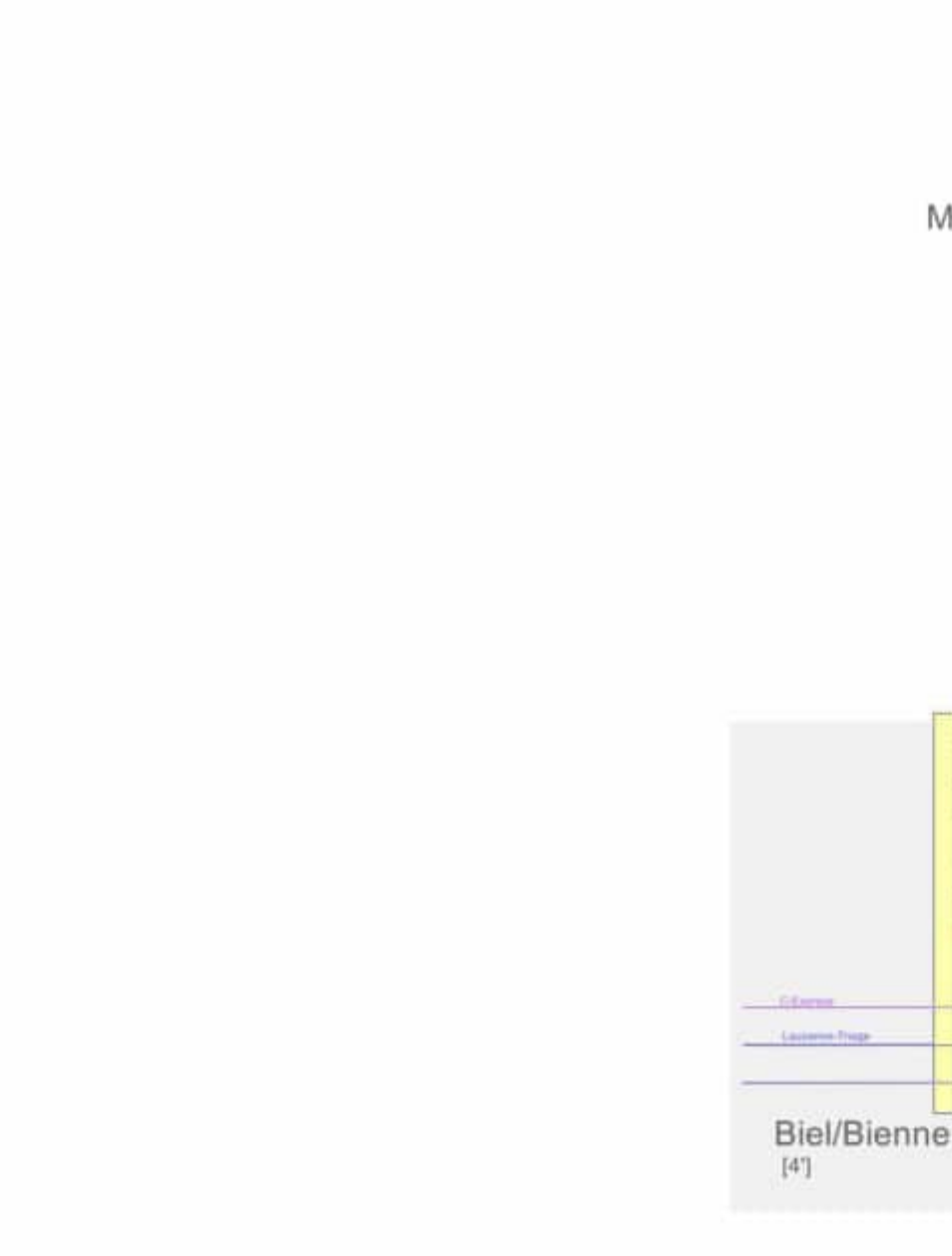
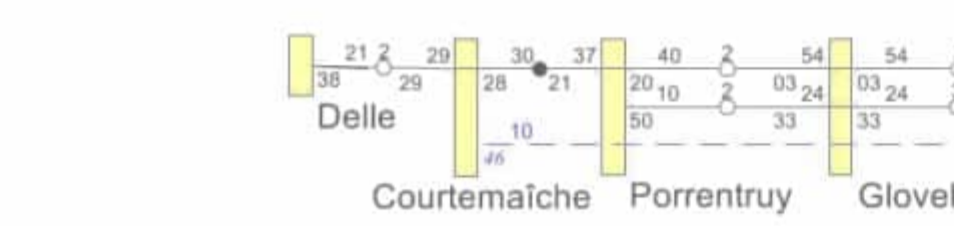
Anschlüsse / correspondances	
[4]	Geplante minimale Umstiegszeit im Fernverkehr / base de planification minimale pour correspondances pour le trafic grandes lignes
 	Trennen / Vereinigen zweier Züge (Flügelkonzept) / coupe / accroche de deux trains
●	Ein oder mehrere Zwischenhalte / un ou plusieurs arrêts intermédiaires
 	Abfahrtsminute / minute de départ
 	Ankunftsminute / minute d'arrivée
- - -	Güterzugstrasse nur in eine Richtung fahrbar (z.B. Einspurstrecken) / Sillon marchandises faisable seulement dans un sens (p.ex. tronçon simple voie)
	Abbildung der Kapazität unvollständig / Cartographie des capacités incomplète

Netnutzungsplan 2029

Region Mittelland - Nordwestschweiz
Fern-, Regional- und Güterverkehr

Planungsstand: Juli 2022
Änderungen vorbehalten
Szenario: 0-29-2110; Netzgrafik ID: 0-29-NW2110
Ersteller: SBB AG, Infrastruktur, Fahrplan und Betrieb
Status: Entwurf
Freigabe:
© SBB AG, Infrastruktur, Fahrplan und Betrieb

Diese Netzgrafik ist nur gültig mit dem dazugehörigen Begleiddokument.
Ce réticulaire est uniquement valable avec le document d'accompagnement correspondant.



Nicht aktualisiert. Nicht Teil der Anhörung.

Verbindlichkeit des Netznutzungsplans
Der Netznutzungsplan zeigt die gesicherten Kapazitäten pro Verkehrart. Er befreit nicht von der Einreichung eines Trassenantrages oder einer Trassenbestellung.
Fiabilité du plan d'utilisation du réseau
Le plan d'utilisation du réseau montre les capacités sécurisées par type de trafic. Il ne dispense pas de la soumission d'une demande ou commande de sillon.
Information zur Planung in der Hauptverkehrszeit (HVZ)
HVZ bis maximal 6h pro Tag, 6h - 9h sowie 16h - 19h, Mo - Fr.
Informations pour la planification de l'heure de pointe (HDP)
HDP (heure de pointe) jusqu'à maximum 6 heures par jour, 6 à 9 heures et 16 à 19 heures, Lu - Ve.
Information zum Unterhalt der Bahninfrastruktur
Temporäre Angebotsanpassungen/-reduktionen im Zeitraum 21h bis 5h aufgrund unterjähriger Bau-/Unterhaltsarbeiten vorbehalten.
Dauerhafte Angebotsanpassungen/-reduktionen aufgrund mehrjähriger Bau-/Unterhaltsarbeiten vorbehalten.
Informations pour la maintenance de l'infrastructure
Adaptations / réductions temporaires de l'offre en raison des travaux d'entretien entre 21 à 5 heures. Adaptations / réductions permanentes de l'offre en raison des grands travaux d'entretien.

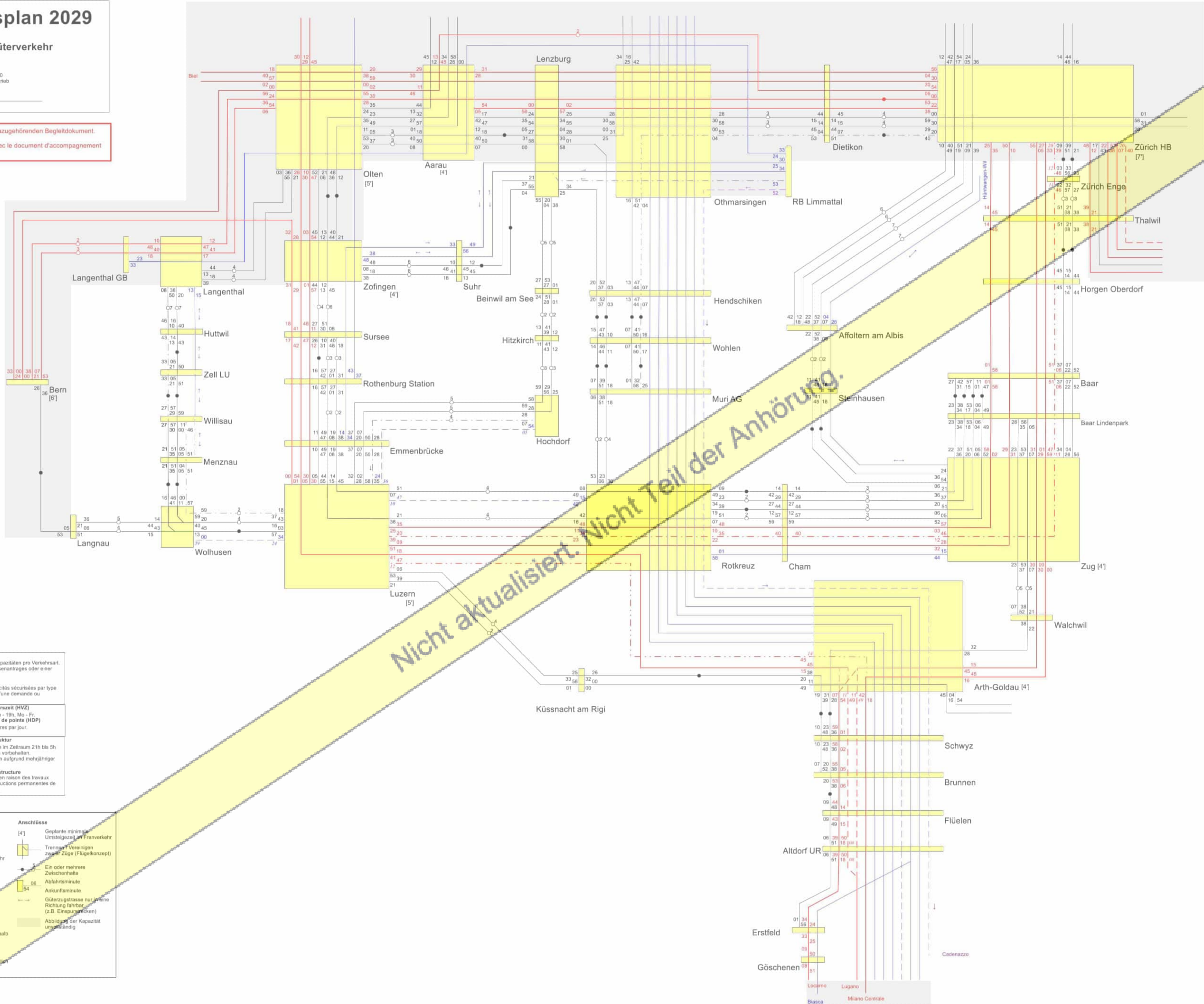
Zugkategorien / catégories de train
Fernverkehr: trafic grandes lignes
Regionalverkehr: trafic régional
Güterzugstrasse: trafic de marchandises
Güterzugstrasse für SIM-Verkehr: trafic de marchandises SIM
Güterzugstrasse für Express-Verkehr: trafic de marchandises express
Frequenzen (gilt für alle Zugkategorien) / Cadence (valable quelle que soit la catégorie de train)
verkehrt stündlich: circule chaque heure
verkehrt zweistündlich: circule toutes les deux heures
verkehrt zur Hauptverkehrszeit: circule aux heures de pointe
verkehrt zeitweise: circule à certaines heures
Güterzugstrasse alternativ nur in einer Fahrtrichtung möglich (Einspurtrasse) oder zweistündlich unterschiedliche Fahrpläne: Sillon alternatif de trafic marchandises seulement possible dans un sens (tronçon simple voie) ou sillons différents toutes les deux heures
Güterzugstrasse kann nur ausserhalb der HVZ PV verkehren: Sillon marchandises ne peut circuler qu'en dehors des heures de pointe du trafic voyageur
Anschlüsse / correspondances
[4] Geplante minimale Umsteigezeit im Fernverkehr: base de planification minimale pour correspondances lignes trafic grandes lignes
Trennung / Vereinigen zweier Züge (Flügelkonzept): coupe / accroche de deux trains
Ein oder mehrere Zwischenhalte: un ou plusieurs arrêts intermédiaires
Abfahrtsminute: minute de départ
Ankunftsminute: minute d'arrivée
Güterzugstrasse nur in eine Richtung fahrbar (z.B. Einspurtrasse): Sillon marchandises faisable seulement dans un sens (p.ex. tronçon simple voie)
Abbildung der Kapazität unvollständig: Cartographie des capacités incomplète

Netnutzungsplan 2029

Region Zentralschweiz Fern-, Regional- und Güterverkehr

Planungsstand: Juli 2022
 Änderungen vorbehalten
 Szenario: 0-29-2110, Netzgrafik ID: 0-29-ZCH2110
 Ersteller: SBB AG, Infrastruktur, Fahrplan und Betrieb
 Status: Entwurf
 Freigabe:
 © SBB AG, Infrastruktur, Fahrplan und Betrieb

Diese Netzgrafik ist nur gültig mit dem dazugehörigen Begleitdokument.
 Ce réticulaire est uniquement valable avec le document d'accompagnement correspondant.



Verbindlichkeit des Netznutzungsplans
 Der Netznutzungsplan zeigt die gesicherten Kapazitäten pro Verkehrsart. Er befreit nicht von der Einreichung eines Trassenantrages oder einer Trassenbestellung.

Fiabilité du plan d'utilisation du réseau
 Le plan d'utilisation du réseau montre les capacités sécurisées par type de trafic. Il ne dispense pas de la soumission d'une demande ou commande de sillon.

Information zur Planung in der Hauptverkehrszeit (HVZ)
 HVZ bis maximal 6h pro Tag, 6h - 9h sowie 16h - 19h, Mo - Fr.
 Informations pour la planification de l'heure de pointe (HDP)
 HDP (heure de pointe) jusqu'à maximum 6 heures par jour.
 6 à 9 heures et 16 à 19 heures, Lu - Ve.

Information zum Unterhalt der Bahninfrastruktur
 Temporäre Angebotsanpassungen/-reduktionen im Zeitraum 2h bis 5h aufgrund unterjähriger Bau-/Unterhaltsarbeiten vorbehalten.
 Dauerhafte Angebotsanpassungen/-reduktionen aufgrund mehrjähriger Bau-/ Unterhaltsarbeiten vorbehalten.

Informations pour la maintenance de l'infrastructure
 Adaptations / réductions temporaires de l'offre en raison des travaux d'entretien entre 2h à 5 heures. Adaptions / réductions permanentes de l'offre en raison des grands travaux d'entretien.

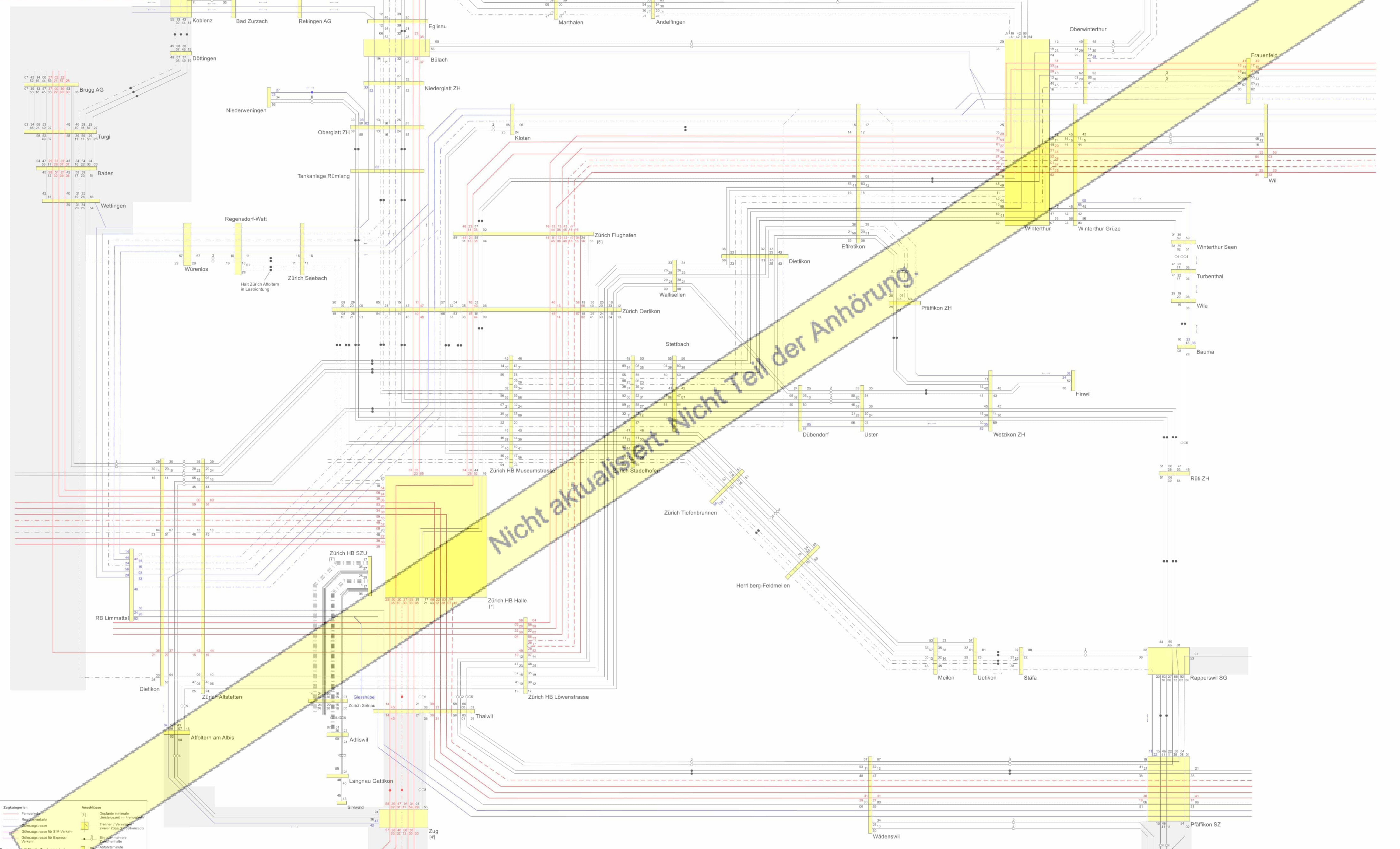
Zugkategorien	Anschlüsse
— Fernverkehr	[4] Geplante minimale Umsteigezeit im Fernverkehr
— Regionalverkehr	— Trennen / Vereinigen zweier Züge (Flügelkonzept)
— Güterzugstrasse	• Ein oder mehrere Zwischenhalte
— Güterzugstrasse für SIM-Verkehr	• Abfahrtsminute
— Güterzugstrasse für Express-Verkehr	• Ankunftsminute
— verkehrt stündlich	— Güterzugstrasse nur in eine Richtung fahrbar (z.B. Einspurstrecken)
— verkehrt zweistündlich	— verkehrt zur Hauptverkehrszeit
— verkehrt zur Hauptverkehrszeit	— verkehrt zeitweise
— verkehrt zeitweise	— Abbildung der Kapazität unvollständig
— Güterzugstrasse kann nur ausserhalb der HVZ PV verkehren	
— Güterzugstrasse alternativ nur in einer Fahrtrichtung möglich (Einspurstrecken) oder zweistündlich unterschiedliche Fahrtrichtung	

Netzungsplan 2029

Region Zürich Fern-, Regional- und Güterverkehr

Planungsstand: Juli 2022
Änderungen vorbehalten
Szenario: S-29-210; Netzgrafik: D-0-29-210210
Ersteller: SBB AG, Infrastruktur, Fahrplan und Betrieb
Status: Entwurf
Freigabe:
© SBB AG, Infrastruktur, Fahrplan und Betrieb

Diese Netzgrafik ist nur gültig mit dem dazugehörigen Begleitdokument.



Zugkategorien

- Fernverkehr
- Regionalverkehr
- Güterzugstrasse
- Güterzugstrasse für S/M-Verkehr
- Güterzugstrasse für Express-Verkehr

Frequenzzeit für alle Zugkategorien

- verkehrt stündlich
- verkehrt zweistündlich
- verkehrt halbstündlich
- Güterzugstrassen nur ausserhalb der HVZ PV verkehren
- Güterzugstrasse alternativ nur in einer Fahrtrichtung möglich (Empfangsstrecke) oder zweistündlich unterschiedliche Fahrtrige

Anschlüsse

- Geplante normale Unterlegestelle im Fernverkehr [4]
- Trennen / Versetzen zweier Züge (Personenzug)
- Ein oder mehrere Züge verbleiben
- Ankunftsminute
- Güterzugstrasse nur in einer Richtung fahrbar (z.B. Empfangsstrecke)
- Abbildung der Kapazität unvollständig

Verbindlichkeit des Netzungsplans
Der Netzungsplan zeigt die geschätzten Kapazitäten pro Verkehrstyp. Er befreit nicht von der Erreichung eines Trassenantrages oder einer Trassenbestätigung.

Information zur Planung in der Hauptverkehrszeit (HVZ)
HVZ bis maximal 6h pro Tag, 6h - 5h sowie 15h - 18h, Mo - Fr.

Information zum Unterhalt der Bahninfrastruktur
Temporäre Angebotsreduzierungen reduzieren im Zeitraum 21h bis 5h aufgrund unterirdigen Bau-/Unterhaltsarbeiten vorbehalten. Dauerhafte Angebotsreduzierungen reduzieren aufgrund möglicher Bau-/Unterhaltsarbeiten vorbehalten.

Samstagern

- 41 15 00 33
- 17 41 05 24
- 30 07 18 25 37
- 26 05 03 34 18
- 32 06 51 18 37
- 28 51 05 09 20

Biberbrugg

- 11 16 48 22 50 54
- 17 41 05 24
- 47 21 38 58
- 21

Pläffikon SZ

- 16 48 41 11
- 54 02
- C4 C4

Wädenswil

- 07 07
- 53 11 58 12
- 45 47
- 31 31
- 20 00 59
- 34
- 26 10 50

Stäfa

- 07 08
- 23 22
- 36

Uetikon

- 51 53 57
- 01
- 48 45
- 46

Meilen

- 36 47 35 28 32 01
- 33 13 32 14 29 28
- 48 45

Rapperswil SG

- 23 53 27 50 03 06
- 36 06 12 02
- 53
- 07

Rüti ZH

- 51 06 18 53 46
- 51 06 18 54

Hinwil

- 11 11
- 48 43
- 45 45
- 15 30 14 30
- 00 35 59
- 52

Wetzikon ZH

- 19 47 48
- 24 24
- 38

Dübendorf

- 24 25
- 50 10
- 54
- 49 38
- 21 23 24
- 08 08
- 18

Uster

- 35 35
- 54
- 49 38
- 21 23 24
- 08 08
- 18

Dietlikon

- 31 45 23 43
- 25
- 36 39
- 21 50 20 61
- 38 39
- 36 39

Effretikon

- 16 17
- 14 12
- 25

Winterthur

- 21 19 42 08
- 36
- 42 45 45
- 19 23 14 29 14 30 28 28 77 28
- 34
- 31
- 45 20 44 44
- 31
- 20 01
- 39 48 52 52
- 13 16 09 20 08 20
- 46 49 41 41
- 16

Winterthur Grütze

- 42 45 45
- 14 15 14 15
- 45 20 44 44
- 31
- 31 38
- 39 48 52 52
- 46 49 41 41
- 16

Winterthur Seen

- 01 29 50
- 58 59
- 02 51
- C4 C4
- 41 22 06
- 41 22 06

Turbenthal

- 41 22 06
- 39 38 09

Wila

- 19 08
- 10 23 18 36

Bauma

- 08 30

Baumgartenschwil

- 11 11
- 48 43
- 45 45
- 15 30 14 30
- 00 35 59
- 52

Herrliberg-Feldmeilen

- 11 11
- 48 43
- 45 45
- 15 30 14 30
- 00 35 59
- 52

Zug [4]

- 51 23 40 00 26
- 52 31 11 59 29 59
- 42

Netnutzungsplan 2029

Region Tessin Fern-, Regional- und Güterverkehr

Planungsstand: Juli 2022
Änderungen vorbehalten

Szenario: 0-29-2110; Netzgrafik ID: 0-29-SUD2110
Ersteller: SBB AG, Infrastruktur, Fahrplan und Betrieb
Status: Entwurf
Freigabe:

© SBB AG, Infrastruktur, Fahrplan und Betrieb

Diese Netzgrafik ist nur gültig mit dem dazugehörigen Begleitdokument.

Ce réticulaire est uniquement valable avec le document d'accompagnement correspondant.

Questo piano orario reticolare è valido solo con il documento di accompagnamento corrispondente.

Zugkategorien / catégories de train / categoria di treno			
	Fernverkehr	trafic grandes lignes	traffico a lunga percorrenza
	Regio- und S-Bahnverkehr	Regio et RER	traffico regionale e suburbano
	Güterzugstrasse	trafic de marchandises	traffico merci
	Güterzugstrasse für SIM-Verkehr	trafic de marchandises SIM	traffico merci SIM
	Güterzugstrasse für Express-Verkehr	trafic de marchandises express	traffico merci espresso

Frequenzen (gilt für alle Zugkategorien) / Cadence (valable quelle que soit la catégorie de train) / frequenza (valida a prescindere dalla categoria di treno)			
	verkehrt stündlich	circule chaque heure	circola a cadenza oraria
	verkehrt zweistündlich	circule toutes les deux heures	circola ogni due ore
	verkehrt zur Hauptverkehrszeit	circule aux heures de pointe	circola nelle ore di punta
	verkehrt zeitweise	circule à certaines heures	circola nelle ore speciali
	Güterzugstrasse alternativ nur in einer Fahrrichtung möglich (Einspurstrecken) oder zweistündlich unterschiedliche Fahrpläne	Sillon alternatif de trafic marchandises seulement possible dans un sens (tronçon simple voie) ou sillon différent toutes les deux heures	Traccia merci possibile in alternativa solo in una direzione di marcia (linee con binario semplice) o ogni 2 ore con orari differenti
	Güterzugstrasse kann nur ausserhalb der HVZ PV verkehren	Sillon marchandises ne peut circuler qu'en dehors des heures de pointe du trafic voyageur	Traccia merci percorribile solo al di fuori delle ore di punta del traffico passeggeri

Anschlüsse / correspondances / corrispondenze			
[4']	Geplante minimale Umsteigezeit	base de planification minimale pour correspondances	tempo di coincidenza minimo pianificato
	Trennen / Vereinigen zweier Züge (Flügelkonzept)	coupe / accroche de deux trains	sgancio / aggancio di due treni
5	Ein oder mehrere Zwischenhalte	un ou plusieurs arrêts intermédiaires	uno o più fermate intermedie
06	Ablfahrtsminute	minute de départ	orario di partenza
54	Ankunftsminute	minute d'arrivée	orario d'arrivo
	Güterzugstrasse nur in eine Richtung fahrbar (z.B. Einspurstrecken)	Sillon marchandises faisable seulement dans un sens (p.ex. tronçon simple voie)	Traccia merci percorribile solo in una direzione di marcia (per es. linee con binario singolo)
	Abbildung der Kapazität unvollständig	Cartographie des capacités incomplète	Mappatura della capacità incompleta

Verbindlichkeit des Netznutzungsplans
Der Netznutzungsplan zeigt die gesicherten Kapazitäten pro Verkehrsart. Er befreit nicht von der Einreichung eines Trassenantrages oder einer Trassenbestellung.

Fiabilité du plan d'utilisation du réseau
Le plan d'utilisation du réseau montre les capacités sécurisées par type de trafic. Il ne dispense pas de la soumission d'une demande ou commande de sillon.

La vincolante del piano d'utilizzo della rete
Il piano d'utilizzo della rete indica la capacità garantita per ogni tipo di traffico. Questo non esenta di presentare una richiesta di traccia o una ordine di traccia.

Information zur Planung in der Hauptverkehrszeit (HVZ)
HVZ bis maximal 6h pro Tag, 6h - 9h sowie 16h - 19h Mo - Fr.

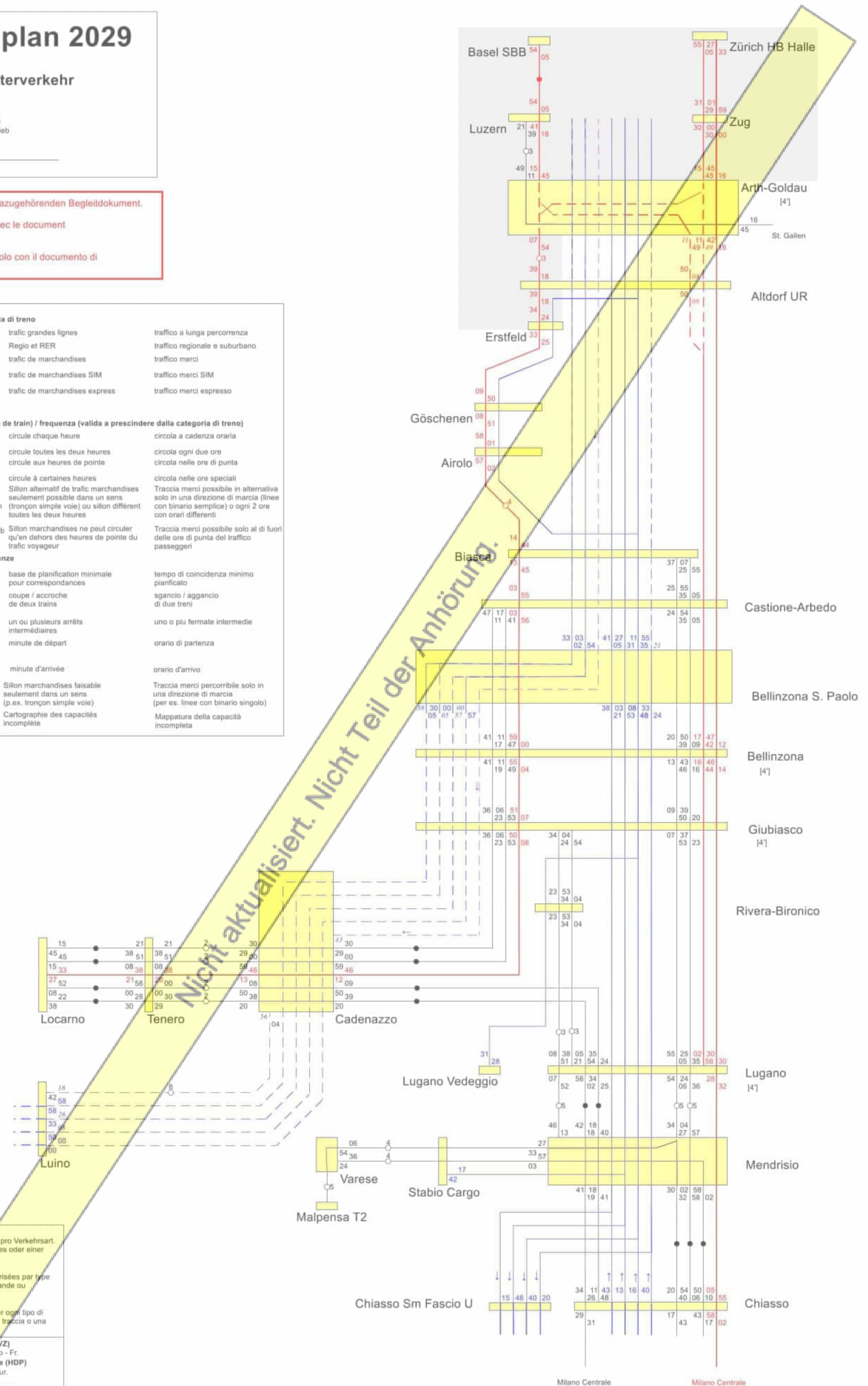
Informations pour la planification de l'heure de pointe (HDP)
HDP (heure de pointe) jusqu'à maximum 6 heures par jour, 6 à 9 heures et 16 à 19 heures, Lu - Ve.

Informazioni sulla pianificazione nelle ore di punta (ODP)
ODP (ore di punta) fino al massimo di 6 ore al giorno, tra le ore 6 e 9 e tra le ore 16 e 19, Lu - Ve.

Information zum Unterhalt der Bahninfrastruktur
Temporäre Angebotsanpassungen/-reduktionen im Zeitraum 21h bis 5h aufgrund unterjähriger Bau-/Unterhaltsarbeiten vorbehalten. Dauerhafte Angebotsanpassungen/-reduktionen aufgrund mehrjähriger Bau-/Unterhaltsarbeiten vorbehalten.

Informations pour la maintenance de l'infrastructure
Adaptations / réductions temporaires de l'offre en raison des travaux d'entretien entre 21 à 5 heures. Adaptions / réductions permanentes de l'offre en raison des grands travaux d'entretien.

Informazione sulla manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria
Adattamenti / riduzioni temporanei dell'offerta nella finestra temporale tra le ore 21 e 5 causati da lavori annuali di manutenzione e costruzione. Adattamenti / riduzioni permanenti dell'offerta causati da lavori pluriennali di manutenzione e costruzione.



Chiasso Sm Fascio U

Milano Centrale Milano Centrale