

Netznutzungsplan 2030

Status	Entwurf
Version	Version 0.2
Letzte Änderung	01.September 2023
Basierend auf	-
Freigabe	-
Urheberrecht	Dieses Dokument ist urheberrechtlich geschützt. Jegliche kommerzielle Nutzung bedarf einer vorgängigen, ausdrücklichen Genehmigung.

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 2030	6
2.7.	Umgang mit Westschweiz in NNP 2030	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	52

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 VBP 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 fehlendem Platz 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 2030 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:

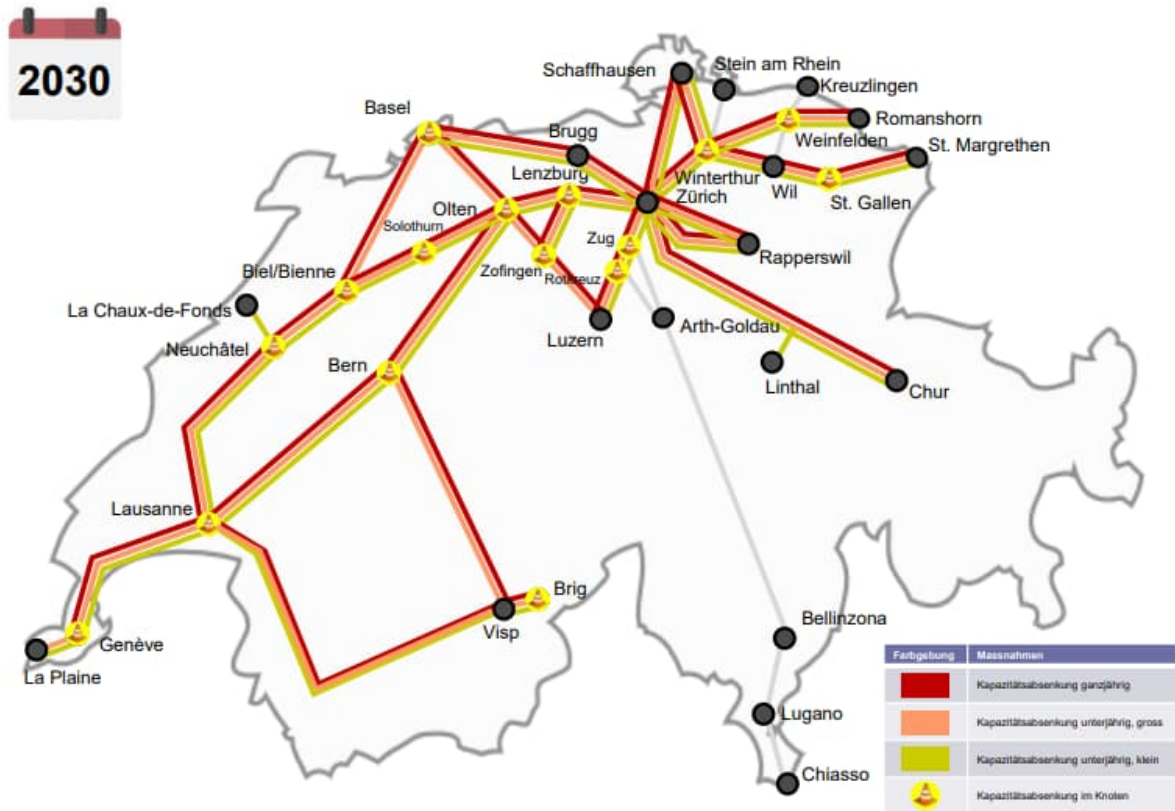
- nur zweistündlich oder nur zeitweise gesichert sind.
- eine Nutzung in beide Richtungen zur gleichen Stunde nicht zulassen (gegenseitiger Richtungsausschluss).
- eine Teilung der Kapazität zwischen zwei Verkehrsarten abbilden.

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 NNP30 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 12/2022 sind aufgrund der Kumulationen die Auswirkungen grob abgeschätzt und auf folgender Karte eingezeichnet worden.



Kapazitätsabsenkung

Farbgebung	Massnahmen	Begriffserklärung und Auswirkungen
█	<p>Kapazitätsabsenkung ganzjährig</p> <p>Anwendung bei Kumulationen von mehreren Grossprojekten in engen topologischen Perimetern</p>	<p>Die Trassenkapazität im konzeptionellen Grundfahrplan wird über die ganze Periode des Jahresfahrplans (Fahrplanperiode) und über 24 Stunden reduziert, bspw.:</p> <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
█	<p>Kapazitätsabsenkung unterjährig, gross</p> <p>Anwendung bei Totalsperrungen und punktuellen grossen Kapazitätseinschränkungen</p>	<p>Zeitlich befristete Anpassung (> 10 Tag) des konzeptionellen Grundfahrplan über 24 Stunden, bspw.:</p> <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 - Totalsperrungen
█	<p>Kapazitätsabsenkung unterjährig, klein</p> <p>Anwendung bei Kumulationen von Grossprojekten in engen, topologischen Perimetern</p>	<p>Die Trassenkapazität im konzeptionellen Grundfahrplan wird am Abend über das ganze Jahr und zeitlich befristet über 24h (<10 Tage) reduziert, bspw.:</p> <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
	<p>Kapazitätsabsenkung im Knoten</p>	<p>Absenkung der Kapazität im Bahnhof für die Durchführung von grossen Bauarbeiten.</p>

2.4. Umgang mit Konflikten

Die im NNP30 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 NNP30

Dieser NNP wurde auf Basis des NNK35 erstellt.

2.7. Umgang mit Westschweiz im NNP30

Mit Beschluss vom 30. März 2023 hat die Westschweizer Verkehrskonferenz (CTSO) den sanierten Fahrplan in der Westschweiz für die Jahre 2025ff. genehmigt. Dieser bildet somit auch die Grundlage für den vorliegenden NNP. Enthaltene Überkapazitäten werden ausschliesslich zur transparenten Darstellung Sanierungsfahrplans Romandie in den Netzgrafiken abgebildet aber nicht gesichert, da diese nicht aufwärtskompatibel zum NNK35 sind.

Die Vergabe der Trasse erfolgt gemäss ordentlichem Bestellprozess. Bei Bestellkonflikten innerhalb der freien, durch den NNP nicht gesicherten Restkapazität hat der vertaktete Personenverkehr gemäss Art. 9b Abs. 4 EBG Vorrang.

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), RV DOSTO (RABe511), IR DOSTO (RABe512), 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	Basel: xx:32 Bienne: xx:49	Lausanne: xx:04
St. Gallen – Zürich		
Rorschach – St. Gallen – Biel – Lausanne	Bienne: xx.19	Lausanne: xx.34
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
Zürich – Chur	Zürich: xx.07/38	Chur: xx.08/38
St. Gallen – Bern – Genève Aéroport	Zürich: xx:32	
Zürich – Luzern	Zürich: xx.10	Luzern: xx.09
Zürich – Schaffhausen	Zürich: xx.05	Schaffhausen: xx.17
Arth-Goldau – Lugano (mit Halt Altdorf) ¹		

Spurtstarker FV mit kurzer Zugabfertigungszeit (≤ 0.3')

Linie	Abfahrtszeit (sofern Linie nicht eindeutig)	Abfahrtszeit (sofern Linie nicht eindeutig)
St. Gallen – Chur	St. Gallen: xx.55	Chur: xx.42
Zürich – Ziegelbrücke – Chur	Zürich: xx.12	Chur: xx.11
Zürich – St. Gallen – Sargans	Zürich: xx.08	Sargans: xx.35
Olten – Bern	Olten: xx.06	Bern: xx.07
Bern – Burgdorf – Zürich		
Martigny – Lausanne - Genève – Annemasse	Martigny: xx.35	Annemasse: xx.12
St. Maurice – Lausanne – Genève - Annemasse	St. Maurice: xx.14	Annemasse: xx.42
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 – Frick – Zürich Flughafen	Basel: xx:37	Zürich Flughafen: xx:55
Arth-Goldau – Göschenen – Locarno		
Luzern – Rapperswil – St. Gallen		

¹ Trassen auch mit ETR610, RABe 501 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.19

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 - Rotkreuz		
Olten – Lenzburg – Rotkreuz		
Brugg – Muri		
Zofingen – Suhr – Lenzburg		
(Winterthur Seen / Seuzach-) Dietikon – Aarau	Dietikon: xx.15/.45	Aarau: xx.17/.47
Rapperswil – Ziegelbrücke – Sargans		
Rapperswil – St. Gallen – Sargans		
Zug – Zürich – Rapperswil – Pfäffikon SZ		
Rapperswil - Schwanden		
Wädenswil – Einsiedeln		
Biberbrugg – Arth-Goldau		
Rapperswil – Einsiedeln		
Uetikon – Baden		
Pfäffikon SZ – Winterthur		
Fribourg – Thun		
Belp – Biel		
Bern – Neuchâtel		
Langnau – Burgdorf - Bern		
Belp – Münchenbuchsee – (Biel)		
Langnau – Laupen		
Bern – Langnau – Luzern		
Bern – Spiez – Brig – Domodossola		
Grandson – Cully		
Vallorbe – Bex		

Allaman – Lausanne – Palézieux		
Tessin: alle RV Trassen		
St-Gingolph – Brig		

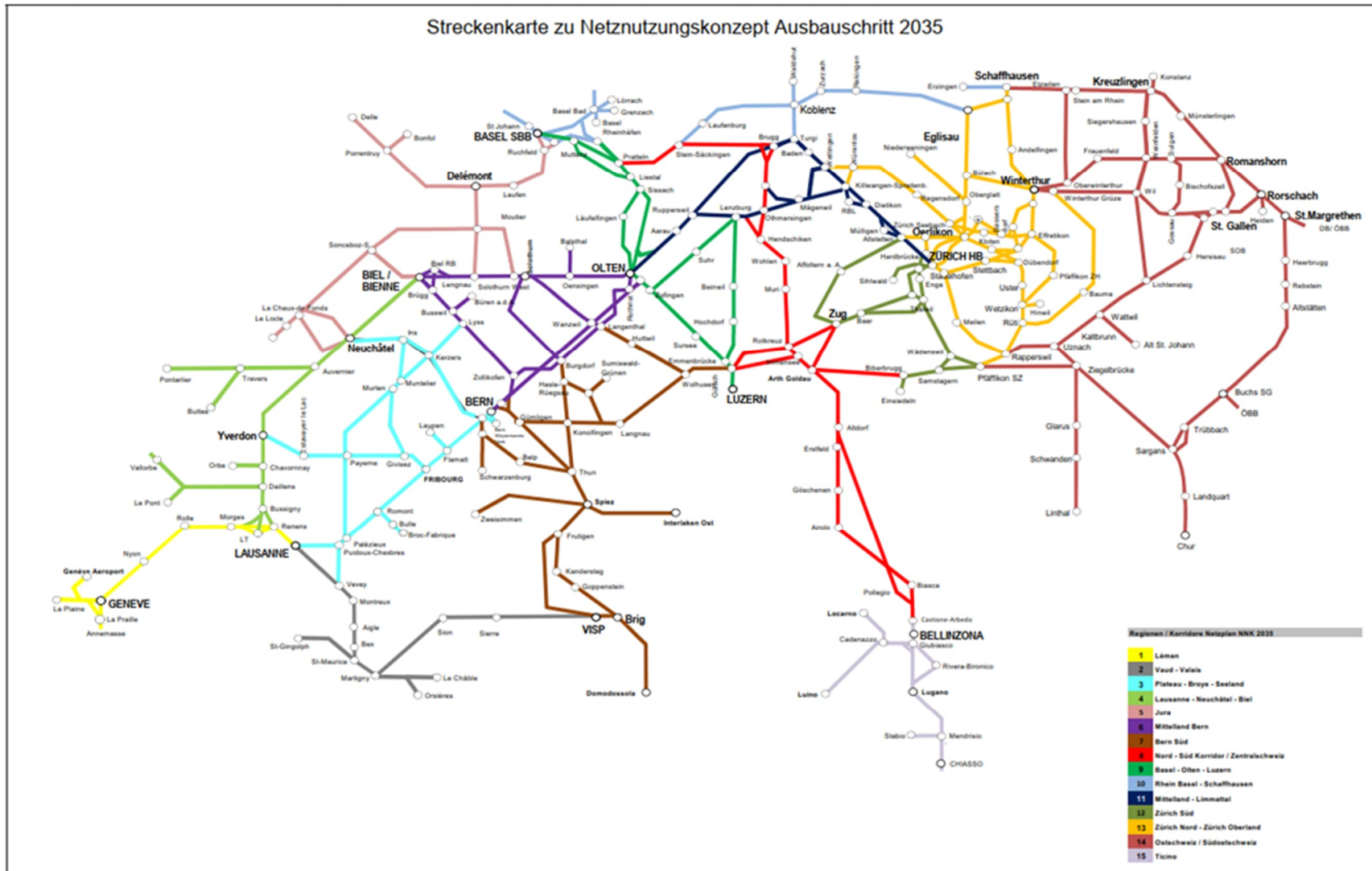
4. Trassenkapazitäten

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 Triage - Bypass - Bussigny	Lécheires (bif) - Denges	0	0	0	0	0	0	GV via Lausanne Triage	Nein

1.10.	Genève – St-Jean (bif) - Furet (bif) - Châtelaïne (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) - Châtelaïne (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.		Châtelaïne (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 - Annemasse	2	2	4	4	0	0		Nein	I
1.17.	(Genève - St-Jean - Furet) - Châtelaïne - Meyrin – La Plaine	Châtelaïne (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		Regionalverkehr		Güterverkehr				
Nr	Strecke	Abschnitt	Regelstunde	HVZ	Regelstunde	HVZ	Regelstunde	HVZ	Bemerkung	NNK-Kapazität erreicht?	Grund (Infrastruktur; Bauarbeiten; 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 verkehrt der nationale und regionale Verkehr zwischen Lausanne und St. Maurice in geänderten Fahrplänen. GV: Beim Verkehren des Eurocity (4 Mal täglich) ist jeweils in der gleichen Fahrtrichtung 1 Standardtrasse GV nicht fahrbar. Anstelle des nicht fahrbaren Standardtrasses ist ein Alternativtrasse mit den Parametern Express in der gleichen Fahrtrichtung 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 Begleitdokuments.	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 - Flamatt	2	2	3	3	1	1	RV: siehe Kapitel 2.7 des Begleitdokuments.	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 Weyer- mannshaus	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 - Fribourg/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-Fa- brique	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 Wests- ide	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	NNK-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	FV: 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 Begleitdokuments. Je Richtung unterschiedliche Haltepolitik.	Nein	I
4.5.		Grandson - Gorgier-St-Aubin	2	2	0	0	3	3	RV: siehe Kapitel 2.7 des Begleitdokuments. Je Richtung unterschiedliche Haltepolitik.	Nein	I
4.6.		Gorgier-St-Aubin - Auvernier	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 Triage - Bypass - Bussigny	Lausanne Triage - Lécheires (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 - Frasne	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.	Auvornier – Travers - Pontarlier	Auvornier - 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 - Frasne 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 - Frasne 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	Regelstunde	HVZ	Regelstunde	HVZ	Regelstunde	HVZ	Bemerkung	NNK-Kapazität erreicht?	Grund (Infrastruktur: Bauarbeiten: Anderes Konzept)
5.1.	Delémont - Basel SBB	Delémont - Laufen	2	2	0	0	0.5	0.5	GV: gegenseitiger Richtungsausschluss	Ja	
5.2.		Laufen - Zwingen	2	2	2	2	0.5	0.5	GV: gegenseitiger Richtungsausschluss	Ja	
5.3.		Zwingen - Aesch BL	2	2	2	2	1	1		Ja	
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)	Ruchfeld - Basel SBB RB	0	0	0	0	1	1		Ja	
5.7.	Lengnau BE – Grenchen Nord – Delémont	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-Frontière	0	0	1	1	0	0		Nein	I
5.11.	Porrentruy - Bonfol	Porrentruy - Bonfol	0	0	1	2	0.5	0		Ja	
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 - Chambrélieu - 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

6 Mittelland Bern (Biel - Solothurn - Oensingen/ABS - Olten / Solothurn - Burgdorf / Oensingen - Balsthal / Bern - Biel / Bern - Burgdorf/NBS - Olten / Zofin- gen)			Fernverkehr		Regional- verkehr		Güterverkehr				
Nr	Strecke	Abschnitt	Regelstunde	HVZ	Regelstunde	HVZ	Regelstunde	HVZ	Bemerkung	NNK-Kapazität erreicht?	Grund (Infra- struktur; Bauar- beiten; Anderes Konzept)
6.1.a	Olten - Burgdorf – (Zolliko- fen) – 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 gesi- chert.	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 gesi- chert.	Nein	I, A
6.2.a		Aarburg-Oftringen - Aarburg- Oftringen West (Abzw) (nur in diese Richtung)	0	0	1	2	4	4	Aarburg-Oftringen - Rothrist Bis zum Ausbau der Infrastruktur gemäss NNK35 ist die Kapazität gemäss NNK25 gesi- chert.	Nein	I, A
6.2.b		Aarburg-Oftringen West (Abzw) - Aarburg-Oftringen (nur in diese Richtung)	0	0	1	2	3	3	Rothrist - Aarburg-Oftringen Bis zum Ausbau der Infrastruktur gemäss NNK35 ist die Kapazität gemäss NNK25 gesi- chert.	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	4	4	Bis zum Ausbau der Infrastruktur gemäss NNK35 ist die Kapazität gemäss NNK25 gesi- chert.	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 gesi- chert.	Nein	I, A

6.5.	Rothrist - Langenthal / Langenthal GB	2	2	1	2	5	5	Gemäss Bundesgerichtsentscheid von Okt. 1995 (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 festgelegt. Bei Trassenkonflikten hat der GV Priorität. P-Trassen sind ggf. durch Flexibilität bezüglich Verkehrszeiten, Haltepolitik und Anschlussverhältnisse fahrbar.	Nein	I
6.6.	Thunstetten - Langenthal / Langenthal GB	2	2	0	0	4	4	dito 6.5.	Nein	I
6.7.	Burgdorf – Thunstetten	2	2	0	0	4	4	dito 6.5.	Nein	I
6.8.	Mattstetten - Burgdorf	2	2	2	2	4	4	dito 6.5.	Nein	I
6.9.1.	Schönbühl SBB - Mattstetten	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
6.11.	Löchligut (Abzw) - Löchligut Süd (Abzw)	10	11	6	6	3	3	Transit Basel – Domodossola zwischen Langenthal – Löchligut (–Thun) in Kapazitätsteilung 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 Kapazitätsteilung 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	1	1	Gemäss Bundesgerichtsentscheid von Okt. 1995 (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: 3 Trassen pro Stunde aufgrund Sperre Bern – (Zollikofen) – Burgdorf – Olten für den Güterverkehr, welche teils in Konflikt mit P-Trassen stehen. Der GV hat Priorität, für die P-Trassen wird bezüglich Verkehrszeiten, Haltepolitik und Anschlussverhältnisse Flexibilität verlangt. Ausserhalb Verkehrszeiten PV sind 4 Trassen verfügbar.	Nein	I
6.14.b		Wanzwil (Abzw) - Rothrist	7	8	0	0	0	0	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 Grauholtztunnel	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 zweistündlich	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 zweistündlich	Ja	
6.29.		Biel Produktionsanlage Ost - Biel/Bienne	0	0	0	0	1.5	1.5	GV: inkl.1 Standardtrasse Biel Produktionsanlage Ost - Delémont zweistündlich	Ja	
6.30.		Biel Mett (Abzw) - Biel/Bienne	4	4	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	1	1	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	0	0		Nein	I
6.33.a		Inkwil - Solothurn (nur in dieser Richtung)	1	1	0	0	1	1	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	0	0		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				
Nr	Strecke	Abschnitt	Regelstunde	HVZ	Regelstunde	HVZ	Regelstunde	HVZ	Bemerkung	NNK-Kapazität erreicht?	Grund (Infrastruktur; Bauarbeiten; Anderes Konzept)
7.1.	Bern – Gümligen – Thun – Spiez	(Bern) - Wyler - Wankdorf - Ostermundigen	3	3	6	6	1	1		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	1	1	3	3	dito 7.2.	Nein	I
7.6.	Löchligut/Zollikofen - VL - Ostermundigen	Löchligut Süd (Abzw) - Ostermundigen	0	0	0	0	3	3		Nein	I
7.7.	Spiez – (Frutigen) - LBT – Brig – Domodossola	Spiez - Frutigen	1.5	1.5	1	2	3	3		Nein	I
7.8.a		Frutigen - Visp (nur in dieser Richtung)	1.5	1.5	0	0	2.5	2.5	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	Nein	I
7.8.b		Visp - Frutigen (nur in dieser Richtung)	1.5	1.5	0	0	0	0	GV: 3 Trassen via Bergstrecke (2 SIM)	Nein	I
7.9.a		Visp - Brig (nur in dieser Richtung)	4	4	2	2	4	4	FV: inkl. EC-Trasse Genève - Milano (06/08/14/19:10 ab Lausanne und 10/15/19/21:18 ab Brig)	Nein	I
7.9.b		Brig - Visp (nur in dieser Richtung)	4	4	2	2	1.5	1.5	FV: inkl. EC-Trasse Genève - Milano (06/08/14/19:10 ab Lausanne und 10/15/19/21:18 ab Brig)	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 - Domo-dossola	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	3	3	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	dito 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	3	3	dito 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	dito 7.12.a	Ja	
7.14.b		Brig - Goppenstein (nur in dieser Richtung)	0	0	1	1	3	3	dito 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	2	2	0	0		Ja	
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 – Obermatt	Hasle-Rüegsau - Ramsei	0	0	2	2	1	1		Ja	
7.21.		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 –	Gümligen - Konolfingen	0	0	3	3	0	0		Ja	
7.24.	Langnau - Luzern	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 –	Langenthal - Huttwil	0	0	2	2	0.5	0.5		Nein	I
7.28.2.	Wolhusen	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 - Niederscherli	0	0	2	2	0	0		Nein	I
7.36.		Niederscherli - Schwarzenburg	0	0	2	2	0	0		Ja	

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	Regelstunde	HVZ	Regelstunde	HVZ	Regelstunde	HVZ	Bemerkung	NNK-Kapazität erreicht?	Grund (Infra- struktur, Bauar- beiten, Anderes Konzept)
8.1.a	Brugg - Stein-Säckingen - Pratteln	Brugg AG - Brugg AG Nord (Abzw) (nur in dieser Richtung)	2	2	0	0	1	1		Nein	A
8.1.b		Brugg AG Nord (Abzw)- Brugg AG (nur in dieser Richtung)	2	2	0	0	0	0		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.a	Brugg – Hendschiken - Muri – Arth-Goldau	Brugg AG Süd (Abzw) - Brugg AG Nord (Abzw) (nur in dieser Richtung)	0	0	0	0	7	7	GV: via Brugg VL	Ja	
8.5.b		Brugg AG Nord (Abzw) - Brugg AG Süd (Abzw) (nur in dieser Richtung)	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 nach Cadenazzo	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.a		Brugg AG Süd (Abzw) - Bru- negg	0	0	2	2	8	8	GV: 1 Expresstrasse zweistündlich nach Cadenazzo	Ja	
8.7.b		Brunegg - Brugg AG Süd (Abzw)	0	0	2	2	7	7		Nein	I
8.8.		Brunegg - Othmarsingen	0	0	2	2	6	6	GV: 1 Expresstrasse zweistündlich nach Cadenazzo	Ja	

8.9.a		Othmarsingen - Henschiken (nur in dieser Richtung)	0	0	2	3	6.5	6.5	GV: 1 Expresstrasse zweistündlich nach Cadenazzo RV: während Umbau Lenzburg wird eine zusätzliche Trasse gesichert	Nein	I
8.9.b		Henschiken - Othmarsingen (nur in dieser Richtung)	0	0	2	3	6	6	RV: während Umbau Lenzburg wird eine zusätzliche Trasse gesichert	Nein	I
8.10.a		Henschiken - Wohlen AG (nur in dieser Richtung)	0	0	3	4	6.5	6.5	GV: 1 Expresstrasse zweistündlich nach Cadenazzo	Nein	I
8.10.b		Wohlen AG - Henschiken (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 nach Cadenazzo	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 nach Cadenazzo	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 nach Cadenazzo	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 nach Cadenazzo	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 – Henschiken	Gexi - Henschiken	0	0	2	2	1	0		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 zweistündlich + 1 Expresstrasse zweistündlich nach Cadenazzo	Ja	
8.16.b		Brunnen - Arth-Goldau (nur in dieser Richtung)	3	3	2	2	5.5	5.5	GV: 5 Standardtrassen + 1 Standardtrasse zweistündlich	Ja	
8.17.a		Brunnen - Altdorf / Rynächt (nur in dieser Richtung)	3	3	1	1	6	6	GV: 5 Standardtrassen + 1 Standardtrasse zweistündlich + 1 Expresstrasse zweistündlich nach Cadenazzo	Ja	
8.17.b		Altdorf / Rynächt - Brunnen (nur in dieser Richtung)	3	3	1	1	5.5	5.5	GV: 5 Standardtrassen + 1 Standardtrasse zweistündlich	Ja	

8.18.a		Altdorf / Rynächt - Giustizia (dira) (nur in dieser Richtung)	2	2	0	0	6	6	GV: 5 Standardtrassen + 1 Standardtrasse zweistündlich + 1 Expressstrasse zweistündlich nach Cadenazzo 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 zweistündlich GV: alle Trassen via Pollegio	Ja	
8.19.a		Giustizia (dira) - Castione-Arbedo (nur in dieser Richtung)	3	3	2	2	6	6	GV: 5 Standardtrassen + 1 Standardtrasse zweistündlich + 1 Expressstrasse 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 zweistündlich	Ja	
8.20.	Rynächt - Erstfeld - Panoramastecke - 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 Chollermüli	2	3	6	6	1.5	1.5		Nein	I
8.24.		Zug Chollermüli - Rotkreuz	2	3	4	4	1	1	FV HVZ: Je Richtung unterschiedliche Haltepolitik	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 NNK 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	

9 Basel - Olten - Luzern (Basel - Adlertunnel/Pratteln - Liestal - Sissach - Läuelfingen/Gelterkinder - Olten - Zofingen - Luzern / Zofingen - Suhr - Zofingen / Emmenbrücke - Lenzburg)			Fernverkehr		Regionalverkehr		Güterverkehr				
Nr	Strecke	Abschnitt	Regelstunde	HVZ	Regelstunde	HVZ	Regelstunde	HVZ	Bemerkung	NNK-Kapazität erreicht?	Grund (Infrastruktur, Bauarbeiten, Anderes Konzept)
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	FV: Bis zur Umsetzung des Fernverkehrsangebots Basel-Zürich (4 FV-Trassen pro Stunde) ist eine zusätzliche FV-Trasse gesichert.	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 – Läuelfingen – Olten	Sissach - Olten	0	0	1	1	0	0		Ja	
9.9.	(Tecknau) - Olten VL - (Dulliken)	(Tecknau) - Olten VL - (Dulliken)	3	3	0	0	0	0		Nein	I
9.10.a	Olten – Luzern	Olten - Aarburg-Oftringen (nur in diese Richtung)	2	2	4	5	4	4	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	3	3	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	1	1	dito 9.10.a	Nein	I, A

9.13.a		Zofingen Nord (Abzw) - Zofingen (nur in dieser Richtung)	3	3	5	5	1.5	1.5	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	2.5	2.5	GV: Nach Suhr 2 Trassen pro Stunde fahrbar, unter 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	1	1	GV: Nach Suhr 2 Trassen pro Stunde fahrbar, unter Ausschluss der Gegenrichtung	Nein	I
9.18.b		Suhr - Zofingen Nord (Abzw) (nur in dieser Richtung)	0	0	2	2	0.5	0.5	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 Einschränkung 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	Basel Bad Bf - Basel SBB RB	0	0	0	0	10	10	GV: 8 Trassen Richtung Weil am Rhein - Lan- desgrenze und 2 Trassen Basel Bad Bf - Rhein- hafen	Ja	
10.2.	Rhein/Lörrach/Grenzach	Basel SBB - Basel Bad Bf	1.5	1.5	3	4	0	0		Nein	I
10.3.		Basel Bad Bf - Weil am Rhein Landesgrenze	1.5	1.5	2	3	8	8		Ja	
10.4.		Basel Bad Bf - Lörrach Lan- desgrenze	0	0	2	2	0	0		Nein	I
10.5.		Basel Bad Bf - Grenzach Landesgrenze	0	0	4	4	0	0		Ja	
10.6.	Basel Grenze (FR) - Basel SBB	Basel Grenze (FR) - Basel SBB	0.5	0.5	6	6	2	2	GV: 2 Standardtrassen, davon 1 Trasse Rich- tung Basel SBB zweistündlich in unterschiedli- chen Fahrlagen RV: die Durchbindungen sind indikativ.	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	1	1	GV: 2 Trassen mit gegenseitigem Richtungsabschluss	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 Richtungsabschluss	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 Richtungsabschluss	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	

11 Mittelland - Limmattal (Olten - Lenzburg - Zürich&RBL / Aarau - Wildeggen - Brugg - Zürich&RBL / Zürich Altstetten - RBL / Mellingen - Baden Oberstadt)			Fernverkehr		Regionalverkehr		Güterverkehr				
Nr	Strecke	Abschnitt	Regelstunde	HVZ	Regelstunde	HVZ	Regelstunde	HVZ	Bemerkung	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	5	3	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
11.7.a		Dietikon - Zürich RB Limmattal (nur in dieser Richtung)	0	0	0	0	4	2		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	9	7		Nein	A, I
11.9.b	Killwangen-Spreitenbach - Zürich RB Limmattal (nur in dieser Richtung)	0	0	0	0	16	11		Nein	A, I
11.10.a	Killwangen-Spreitenbach - Mägenwil (nur in diese Richtung)	9	10	2	3	5	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	6	3	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	4	2	dito 11.10.a	Nein	A, I
11.12.a	Othmarsingen - Gexi (nur in dieser Richtung)	9	10	2	2	5	3	dito 11.10.a	Nein	A, I
11.12.b	Gexi - Othmarsingen (nur in dieser Richtung)	9	10	2	2	4	2	dito 11.10.a	Nein	A, I
11.13.a	Gexi - Lenzburg (nur in dieser Richtung)	9	10	4	4	5	3	dito 11.10.a	Nein	A, I
11.13.b	Lenzburg - Gexi (nur in dieser Richtung)	9	10	4	4	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 Eppenbergr & 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	4	4		Nein	I	
11.18.b		Brugg AG - Rupperswil (nur in dieser Richtung)	1	1	3	3	3	3		Nein	I	
11.19.a	Killwangen-Spreiten- bach/RBL - Brugg	Killwangen-Spreitenbach - Wettingen (nur in dieser Richtung)	3	3	2	3	4	3		Nein	I	
11.19.b		Wettingen - Killwangen- Spreitenbach (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.a		(RBL) -Mägenwil - Bru- negg - (Basel RB)	Mägenwil - Brunegg (nur in dieser Richtung)	0	0	0	0	1	1		Nein	I
11.22.b			Brunegg - Mägenwil (nur in dieser Richtung)	0	0	0	0	2	2		Nein	I
11.23.	Gruemet (Abzw) - Melligen - Wettingen	Gruemet (Abzw) - Melligen - Wettingen	0	0	0	0	0	0		Ja		

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	Regelstunde	HVZ	Regelstunde	HVZ	Regelstunde	HVZ	Bemerkung	NNK-Kapazität erreicht?	Grund (Infrastruktur, Bauarbeiten, Anderes Konzept)
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	I
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	I
12.4.		Nidelbad - Thalwil	7.5	7.5	1	1	2	2	FV: EC Zürich - Wien zweistündlich.	Nein	I
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	I
12.7.		Zürich Aussersihl - Zürich Wiedikon	0	1	6	6	1	1		Nein	I
12.8.		Zürich Wiedikon - Thalwil	0	1	6	6	0	0		Nein	I
12.9.		Thalwil - Horgen Oberdorf	4	5	2	2	0	0		Nein	I
12.10.		Horgen Oberdorf - Baar	4	5	2	2	0	0		Nein	I
12.11.1.		Baar - Baar Lindenpark	4	5	6	6	0	0		Nein	I
12.11.2.		Baar Lindenpark - Zug	4	5	8	8	0	0		Nein	I
12.12.	(Zürich - ZBT 1)-Nidelbad - ZBT 2 - Baar - (Zug)	Nidelbad - (ZBT 2) - Baar	0	0	0	0	0	0		Nein	I
12.13.	Zürich Aussersihl - Zürich VB	Zürich Aussersihl - Zürich Vorbahnhof	0	0	0	0	2	2		Nein	I
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	I
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	RV HVZ: Je Richtung unterschiedliche Haltepolitik	Ja	
12.22.		Langnau-Gattikon - Sihlwald	0	0	1	1	0	0		Ja	

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 - Winterthur	Zürich HB - DML - Zürich Oerlikon	4.5	5	8	8	0	0		Nein	I
13.2.	Zürich Oerlikon - Zürich Flughafen - Winterthur	Zürich Oerlikon - Zürich Flughafen	6.5	7	6	6	0	0	Bis zum Ausbau des Brüttenertunnels ist die Kapazität gem. NNK25 gesichert. Während des Umbaus MSZW verkehrt die S19 nach Effretikon via Wallisellen, in Gegenrichtung via Flughafen (Trasse nicht abgebildet).	Nein	I
13.3.		Zürich Flughafen - Bassersdorf	5.5	6	2	2	0	0	dito 13.2.	Nein	I
13.4.		Bassersdorf - Effretikon	5.5	6	4	4	3	2	dito 13.2.	Nein	I
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	I
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	I
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	I
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	I
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	I

13.8.a		Hard Käferberg - Zürich Oerlikon (nur in dieser Richtung)	0	0	10	14	4	2	GV: Richtung Ost	Nein	I
13.8.b		Zürich Oerlikon - Hard Käferberg (nur in dieser Richtung)	0	0	10	14	1	0	Bis zur Fertigstellung der benötigten Infrastrukturausbauten gemäss NNK35 ist die Kapazität wie im NNK25 gesichert.	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 - (Brüttenerntunnel - Tössmühle - Winterthur)	Bassersdorf - Mülberg	0	0	0	0	0	0		Nein	I
13.16.	Dietlikon - Mülberg – (Brüttenerntunnel - Tössmühle - Winterthur)	Dietlikon - Mülberg	0	0	0	0	0	0		Nein	I
13.17.	(Bassersdorf / Dietlikon)- Mülberg - Brüttenerntunnel - 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	4		Nein	I
13.23.		Eglisau - Hüntwangen-Wil	2	2	2	2	3	3		Nein	I
13.24.		Hüntwangen-Wil - Rafz	2	2	2	2	3	3		Ja	I
13.25.		Rafz - Neuhausen	2	2	2	2	2	2		Ja	
13.26.		Neuhausen - Schaffhausen	2	2	5	6	2	2		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 - Z Stadelhofen - Zürich HB	Rapperswil - Wetzikon ZH	0	0	4	4	0	0		Ja	
13.31.		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	1	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	12	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	4	6	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 - Wetzikon	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 Wetzikon / RBL RV HVZ: Je Richtung unterschiedliche Haltepolitik	Nein	I	
13.53.b		Regensdorf-Watt - Zürich Seebach (nur in dieser Richtung)	0	0	2	4	2	2	RV HVZ: Je Richtung unterschiedliche Haltepolitik.	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: in Stunden mit G-Trasse Winterthur–Wettingen ist die G-Trasse 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

14 Ostschweiz / Südostschweiz (Winterthur - Wil - St.Gallen / Winterthur - Weinfelden - Romanshorn&Konstanz / Winterthur- Bauma - Rüti / Winterthur - Stein am Rhein / Schaffhausen - Etwilen - 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	Regelstunde	HVZ	Regelstunde	HVZ	Regelstunde	HVZ	Bemerkung	NNK-Kapazität erreicht?	Grund (Infrastruktur; Bauarbeiten; Anderes Konzept)
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	1	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	3.5	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 Richtungsausschluss 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 - Kreuzlingen – Romanshorn	Schaffhausen - Etwilen	0	0	2	2	0.5	0.5		Ja	
14.21.		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 - Weinfeld - Kreuzlingen - Konstanz	Wil SG - Bettwiesen	0	0	2	2	1	1		Nein	I
14.30.		Bettwiesen - Bussnang	0	0	2	2	0	0	Für die Dauer des Umbaus WF steht keine durchgehende Trasse zur Verfügung. Siehe Produktionshinweis	Nein	I
14.31.		Bussnang - Weinfeld	0	0	2	2	1	1		Nein	I
14.32.		Weinfeld - 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 - Bazenhaid ZAB (Agl)	0	0	2	2	1	1		Ja	
14.39.		Bazenhaid 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	RV: Bis zur Umsetzung des Regionalverkehrsgebots St. Gallen–Rorschach (4 Trassen pro Stunde) ist eine zusätzliche RV-Trasse Rorschach–St. Margrethen gesichert.	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	0.5	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- verkehr		Güterverkehr				
Nr	Strecke	Abschnitt	Regelstunde	HVZ	Regelstunde	HVZ	Regelstunde	HVZ	Bemerkung	NNK-Kapazität erreicht?	Grund (Infra- struktur; Bauar- beiten; Anderes Konzept)
15.1.a	Castione-Arbedo – Bellin- zona – 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 nach Cadenazzo	Nein	I
15.1.b		Bellinzona S. Paolo - Casti- one-Arbedo (nur in dieser Richtung)	3	3	4	4	5.5	5.5	GV: 5 Standardtrassen +1 Standardtrasse zwei- stündlich	Nein	I
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 nach Cadenazzo	Nein	I
15.2.b		Bellinzona - Bellinzone S. Paolo (nur in dieser Richtung)	3	3	4	4	6	6		Nein	I
15.3.a		Bellinzona - Giubiasco (nur in dieser Richtung)	3	3	4	4	6.5	6.5	GV: 6 Standardtrassen + 1 Expresstrasse zwei- stündlich nach Cadenazzo	Nein	I
15.3.b		Giubiasco - Bellinzona (nur in dieser Richtung)	3	3	4	4	6	6		Nein	I
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 viaggio- tori (davon 1 Trasse ab CHI xx.13 oder ab CHSM xx.07) GV aus Richtung Norden nach Smistamento	Ja		
15.8.	Chiasso - Chiasso Grenze	1	1	3	3	4	4	GV nach Richtung Norden ab Chiasso viaggio- tori (davon 1 Trasse ab CHI xx.13 oder ab CHSM xx.07) 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 Expresstrasse zweistündlich nach Cadenazzo	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 Expresstrasse zweistündlich nach Cadenazzo	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		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

Nr.	Region / Netzgrafik								Strecke, Knoten	Beschreibung	
	Fernverkehr	Güterverkehr	West	Bern	Mittelland - NW	Zentral-CH	Tessin	Zürich			Ost-CH
1	x								x	Zürich-St. Margrethen	EC Einsatz von Fahrzeugen Reihe N, Halt St. Margrethen nur mit fahrender Transition (V 80 km/h) zwischen St. Margrethen und Lustenau (A) möglich
2	x								x	Kreuzlingen	Zuglängenbeschränkung FV: ab ZUE max. IC2000 mit 9 Wagen, Anschlussausnahme: In Kreuzlingen perrongleicher Anschluss S1/FV mit 2 Min. Umsteigezeit
3									x	Winterthur - Wil	S12 Rollmateriallänge max. 150m (Gleislänge in Wil, Perronlänge Guntershausen)
4									x	Winterthur - Weinfelden	S24 Rollmateriallänge max. 200m (Doppelgleisnutzung in WF)
5									x	Weinfelden	S44 nur 2-h möglich, gegenseitiger Ausschluss in der Gleisbelegung
6									x	Frauenfeld	Umsteigezeit im RV ist 2min.
7									x	Rheineck	Umsteigezeit im RV ist 2min.
8									x	Bettwiesen	Mit Taktverdichtung zum 30-Min. Takt der S10 ändern die Zustellbedingungen für Ölzüge ab Wil. Studienbericht zu Zustellungsablauf/Rangierfenster vorhanden.
9									x	Bettwiesen - Bussnang	Keine durchgehende G-Kapazität Wil SG - Weinfelden - Wil SG während dem Verkehren der S10 im Halbstundentakt. Grund: Wegfall Gleis 2 in Weinfelden (Bauprojekt AS2035 "Weinfelden Anlageanpassungen"). Die Erreichbarkeit Bettwiesen von Wil SG her und Weinfelden Süd / Bussnang von Weinfelden her ist gewährleistet. Die durchgehende G-Kapazität kann wieder angeboten werden, wenn die neue Anlage Weinfelden und die Kreuzungsstation Tägerschen gemäss AS2035 in Betrieb ist.
10									x	St. Gallen	Die S81 (HE-SG) muss in St. Gallen zwingend auf den "2.RE" (SG-CH) durchgebunden werden.
11	x								x	Chur - Zürich	Rollmaterialesinsatz alle IC3: Spurtstark oder: bis 7 Wagen EW IV: 1x Re460 ab 8 Wagen EW IV: zwingend 2x Re460
12	x								x	Chur - Zürich	IR35 Selbstabfahrt & Spurtstark: Um die Fahrzeiten sowie die Stabilität zu gewährleisten ist der IR35 zwingend in Selbstabfahrt mit einer ZAZ Zeit von 0.2 sowie Spurtstark zu produzieren. Dies gilt für alle EVU's, unabhängig allfälliger Kooperationen.
13									x	Zürich - Pfäffikon SZ - Rapeprswil	Durchbindung S8 <-> S5: Die S8 und die S5 werden in Pfäffikon SZ durchgebunden.
14									x	Rapperswil	Perrongleiche Anschlüsse (2') geplant: S5 von/nach S17/S6
15									x	Rapperswil	Es sind Durchbindungen zwischen S6 und S4 oder S40 sowie zur HVZ Flügeln VAE und S17 für perrongleiche Anschlüsse (2') S17/S6 von/nach S5 zwingend
16									x	Schaffhausen	Anschlussausnahme: S1 an x.13 auf S24 ab x.15 am selben Perron sichergestellt
17	x					x			x	Luzern - Zürich	HVZ Züge Luzern - Zürich via Zürich Enge 4x am Tag: Maximal 9 Wagen um Fahrzeiten zwischen Luzern und Zürich zu halten.
18	x					x			x	Basel - Zürich Flughafen	IR36 Selbstabfahrt 20xx: Um die Fahrzeiten sowie die Stabilität zu gewährleisten ist der IR20xx zwingend in Selbstabfahrt sowie schnellem Rollmaterial zu produzieren.
19	x					x				Emmenbrücke (Richtung Zofingen)	Ab Emmenbrücke ist Doppeltraktion notwendig. Max. Länge 530m wegen Zofingen.
20	x									Rothenburg - Basel RB	Längenbeschränkung auf 520m in Zofingen, 370m in Olten
21	x									Basel RB - Rothenburg	Längenbeschränkung auf 700m in Tecknau resp. 620m in Zofingen
22										Basel	Die Durchbindungen S2 Olten - Basel SBB - Mulhouse, S4 Laufen - Basel SBB - St-Louis sind indikativ.
23	x					x				Basel - Olten - Bern - Brig / Interlaken	IC6/8/61/81: ab 11 Wagen EW4 bzw 10 Wagen IC2000 mit 2. Lok Re460
24	x									Riedtwil	C-Trasse Basel RB-Domo Längenbeschränkung auf 720m (Pufferung in Riedtwil - neuer Grundfahrplan Knoten Bern/Aaretal 2025ff)
25										Bern	S5: Zuglänge max 150m (zur Überprüfung bei erfolgter IBN AS25 Verl Perron 6)
26										Bern	S52: Zuglänge max 110m (zur Überprüfung bei erfolgter IBN AS25 Verl Perron 6)
27	x									Thun GB - Münsingen (-BIPO,-BNWM)	Güterverkehr ab Thun GB mit min. Reihe D70 erforderlich (Anpassung RADN)
28	x									Thun GB	Längenbeschränkung auf 400m bei Annahme/Ankunft (neuer Grundfahrplan 2025ff)
29	x									Basel RB - Cornaux	Längenbeschränkung auf 700m in Tecknau, 610m in Solothurn, 610m in Cornaux
30										Langenthal - Thun	Kapazitätsteilung Trassen Langenthal - Thun, Biel RB - Bern, Langenthal - Bern max. 1 Trasse pro Std/Richtung
31	x									Langenthal - Thun	Kapazitätsteilung Langenthal - Thun max. 3 Trassen Std/Richtung
32										Lenzburg	Wegen Umbau Lenzburg geänderte Durchbindungen im RV. Es wird der Baufahrplan abgebildet Gültigkeit ab 26.05.26.
33	x									Zofingen - Suhr - Lenzburg	Zofingen - Suhr: nach Suhr 2 Trassen pro Stunde fahrbar unter Ausschluss der Gegenrichtung; in den Abendstunden ab 20 Uhr Taktlücken analog Fahrplan 2021 (Vorrang GV) Suhr - Zofingen: von Suhr 1 Trasse pro Stunde fahrbar unter Ausschluss der Gegenrichtung; in den Abendstunden ab 20 Uhr Taktlücken analog Fahrplan 2021 (Vorrang GV) Suhr - Lenzburg 2 Trassen pro Stunde und Richtung fahrbar unter Ausschluss der Gegenrichtung; in den Abendstunden ab 20 Uhr Taktlücken analog Fahrplan 2021 (Vorrang GV)

(Fortsetzung)

Nr.	Region / Netzgrafik								Strecke, Knoten	Beschreibung	
	Fernverkehr	Güterverkehr	West	Bern	Mittelland - NW	Zentral-CH	Tessin	Zürich			Ost-CH
34		x	x							Lausanne-Triage - Genève la Praille	Cex : Limité à 400m ,en gare de Genève une longueur supérieur empêcherait le train de dégager les AV d'entrée
35			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
36	x		x							Lausanne	Suite travaux avec interdictions de 2 voies simultanément : IR 90 longueur max. 312m / IR 15 longueur max. 312m/ IC 1 longueur max. 402m / TGV et EC en UM interdits. Coupe-accroche interdites. Exception possibles pour les coupes d'entente avec planificateur annuel du noeud.
37			x							Genève	LEX L5 wendet in 6 Minuten -> 2. Lokführer notwendig
38			x							Genève	Suite travaux en gare de GE pour la future gare souterraine et diminution des capacités de garage, certaines compositions devront être garées en dehors du nœud soit à GEPR, VMC, GEAP, COP, LP.
39	x		x							Genève-Aéroport	IR90 wendet in 9 resp. 10 Min -> ggf. 2. Lokführer nötig
40		x	x							Genève-Aéroport-Lausanne	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
41			x							Coppet	LEX L1-4 wendet in 7 Minuten -> Bei Verkehren in Doppeltraktion, sowie Einzeltraktion Régiois ist 2. Lokführer notwendig.

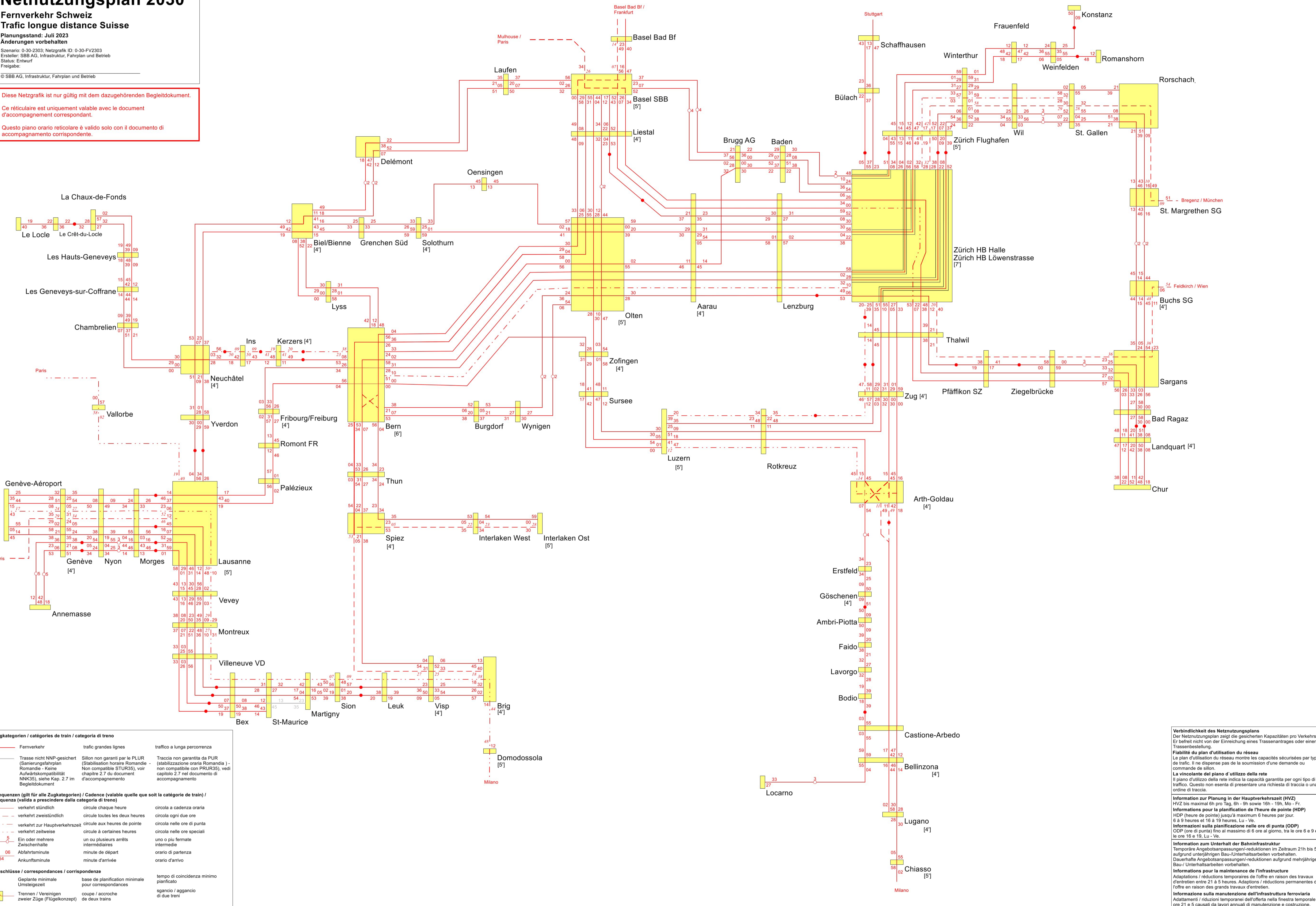
6. Netzgrafiken

Netnutzungsplan 2030

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 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
	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	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)			
	verkehr stündlich	circule chaque heure	circola a cadenza oraria
	verkehr zweistündlich	circule toutes les deux heures	circola ogni due ore
	verkehr zur Hauptverkehrszeit	circule aux heures de pointe	circola nelle ore di punta
	verkehr zeitweise	circule à certaines heures	circola nelle ore speciali
	Ein oder mehrere Zwischenhalte	un ou plusieurs arrêts intermédiaires	uno o più fermate intermedie
	08 Abfahrtsminute	minute de départ	orario di partenza
	54 Ankunftsminute	minute d'arrivée	orario d'arrivo
Anschlüsse / correspondances / corrispondenze			
	Geplante minimale Umsteigezeit	base de planification minimale pour correspondances	tempo di coincidenza minimo pianificato
	Trennen / Vereinen 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.

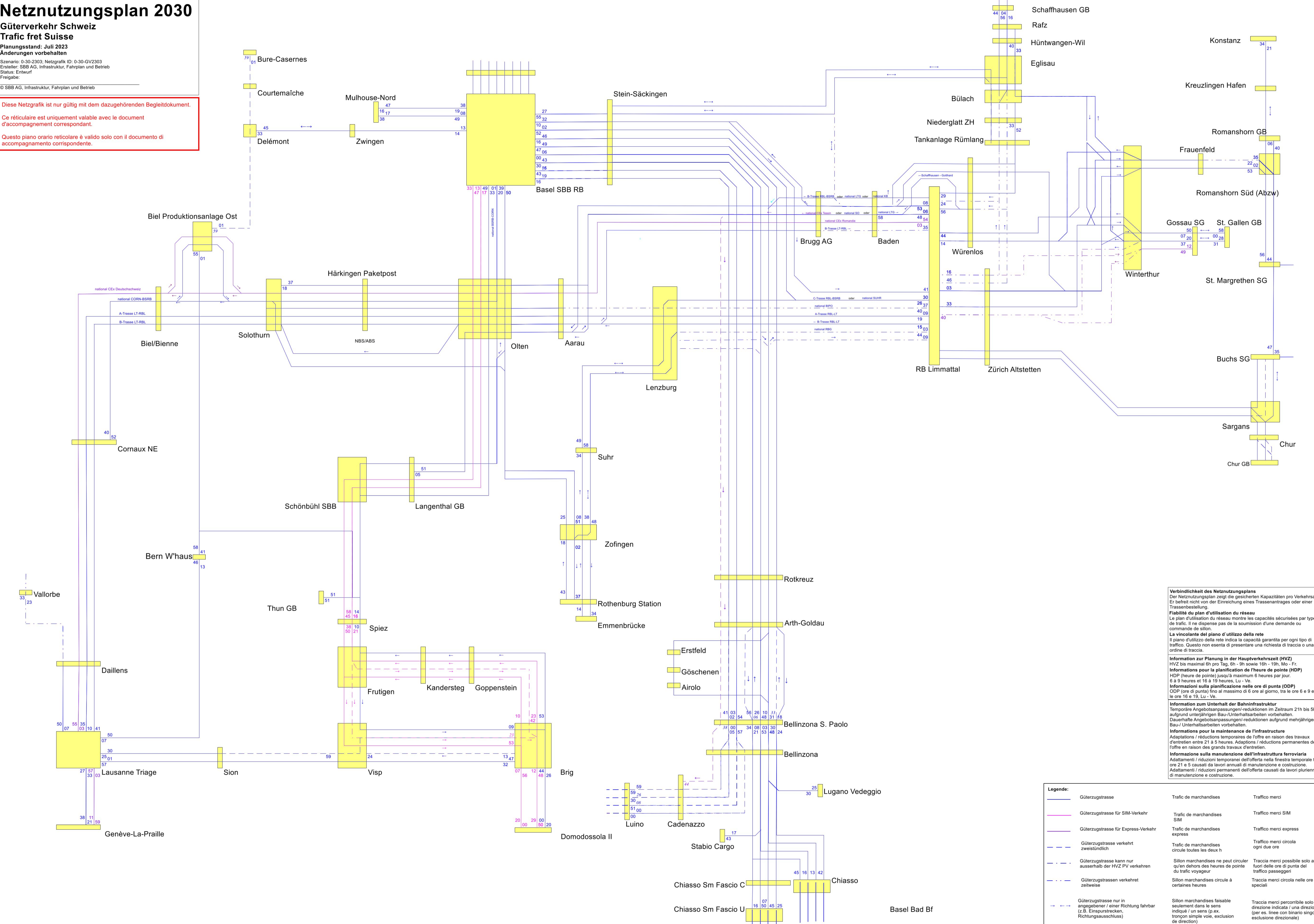
Informazione sulla manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria
 Adattamenti / riduzioni temporanee dell'offerta nella finestra temporale tra le ore 21 e 5 causati da lavori annuali di manutenzione e costruzione.
 Adattamenti / riduzioni permanenti dell'offerta causati da lavori pluriennali di manutenzione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

Netznutzungsplan 2030

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.



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 sillons.

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 un 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.

Legende:	Trafic de marchandises	Traffic mercè
	Güterzugstrasse	Traffic de marchandises
	Güterzugstrasse für SIM-Verkehr	Traffic de marchandises SIM
	Güterzugstrasse für Express-Verkehr	Traffic de marchandises express
	Güterzugstrasse verkehrt zweiseitig	Traffic de marchandises circule toutes les deux h
	Güterzugstrasse kann nur ausserhalb der HVZ PV verkehren	Sillons marchandises ne peut circuler qu'en dehors des heures de pointe du trafic voyageur
	Güterzugstrassen verkehrt zeitweise	Sillons marchandises circule à certaines heures
	Güterzugstrasse nur in angegebener / einer Richtung fahrbar (z.B. Einspurstrassen, Richtungsausschluss)	Sillons marchandises faisable seulement dans le sens indiqué / un sens (p.ex. tronçon simple voie, exclusion de direction)
		Traffic mercè SIM
		Traffic mercè express
		Traffic mercè circola ogni due ore
		Traffic mercè possibile solo al di fuori delle ore di punta del traffico passeggeri
		Traffic mercè circola nelle ore speciali
		Traffic mercè percorribile solo in direzione indicata / una direzione (per es. linee con binario singolo, esclusione direzionale)

Netznutzungsplan 2030

Région ouest

Trafic longue distances, régional et fret

Planungsstand: Juillet 2023
Änderungen vorbehalten
Szenario: 0-30-2303; Netzfahrd ID: 0-30-2303
Ersteller: SBB AG, Infrastrukt., Fahrplan und Betrieb
Status: Entwurf
Freigebe:
© 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	minute de départ
	Ankunftsminute	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

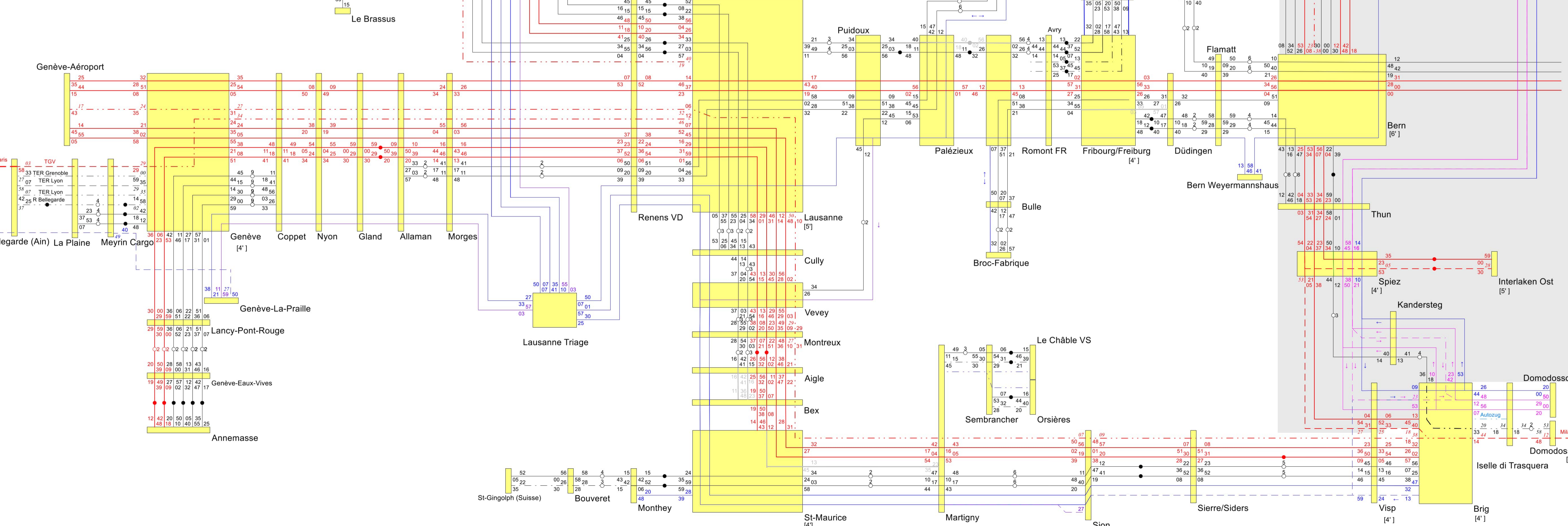
Verbindlichkeit des Netznutzungsplans
Der Netznutzungsplan zeigt die gesicherten Kapazitäten pro Verkehrsart.
Er befreit nicht von der Einreichung eines Trassenantrages oder einer
Trassenbestellung.

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.

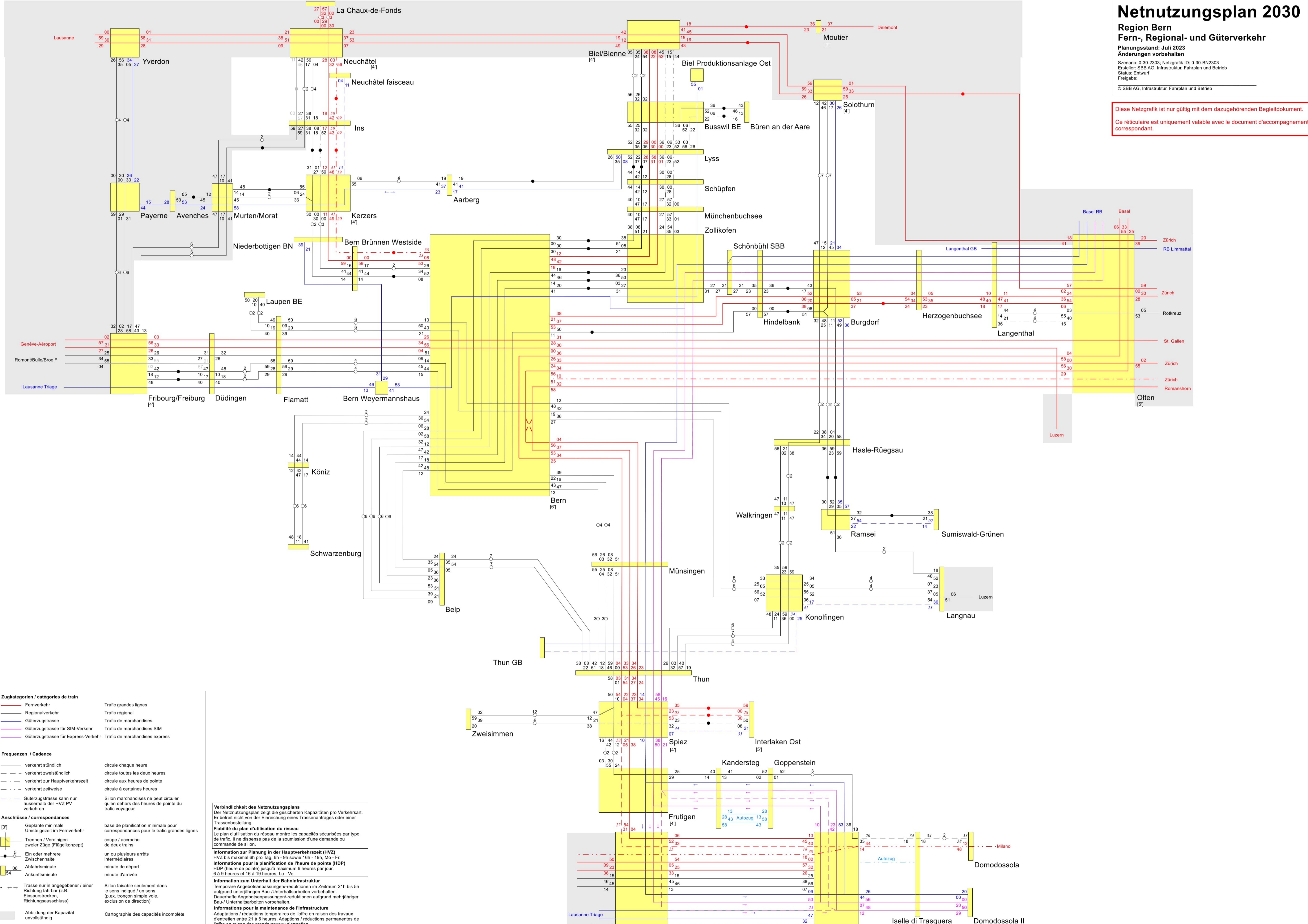


Netnutzungsplan 2030

Region Bern Fern-, Regional- und Güterverkehr

Planungsstand: Juli 2023
 Änderungen vorbehalten
 Szenario: 0-30-2303; Netzgrafik ID: 0-30-BN2303
 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.



Zugkategorien / catégories de train

- Fernverkehr
- Regionalverkehr
- Güterzugstrasse
- Güterzugstrasse für SIM-Verkehr
- Güterzugstrasse für Express-Verkehr
- Trafic grandes lignes
- Trafic régional
- Trafic de marchandises
- Trafic de marchandises SIM
- Trafic de marchandises express

Frequenzen / Cadence

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

Anschlüsse / correspondances

- Geplante minimale Umstiegszeit im Fernverkehr
- Trennen / Vereinigen zweier Züge (Flügelkonzept)
- Ein oder mehrere Zwischenhalte
- Abfahrtsminute
- Ankunftsminute
- base de planification minimale pour correspondances pour le trafic grandes lignes
- coupe / accroche de deux trains
- un ou plusieurs arrêts intermédiaires
- minute de départ
- minute d'arrivée

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.

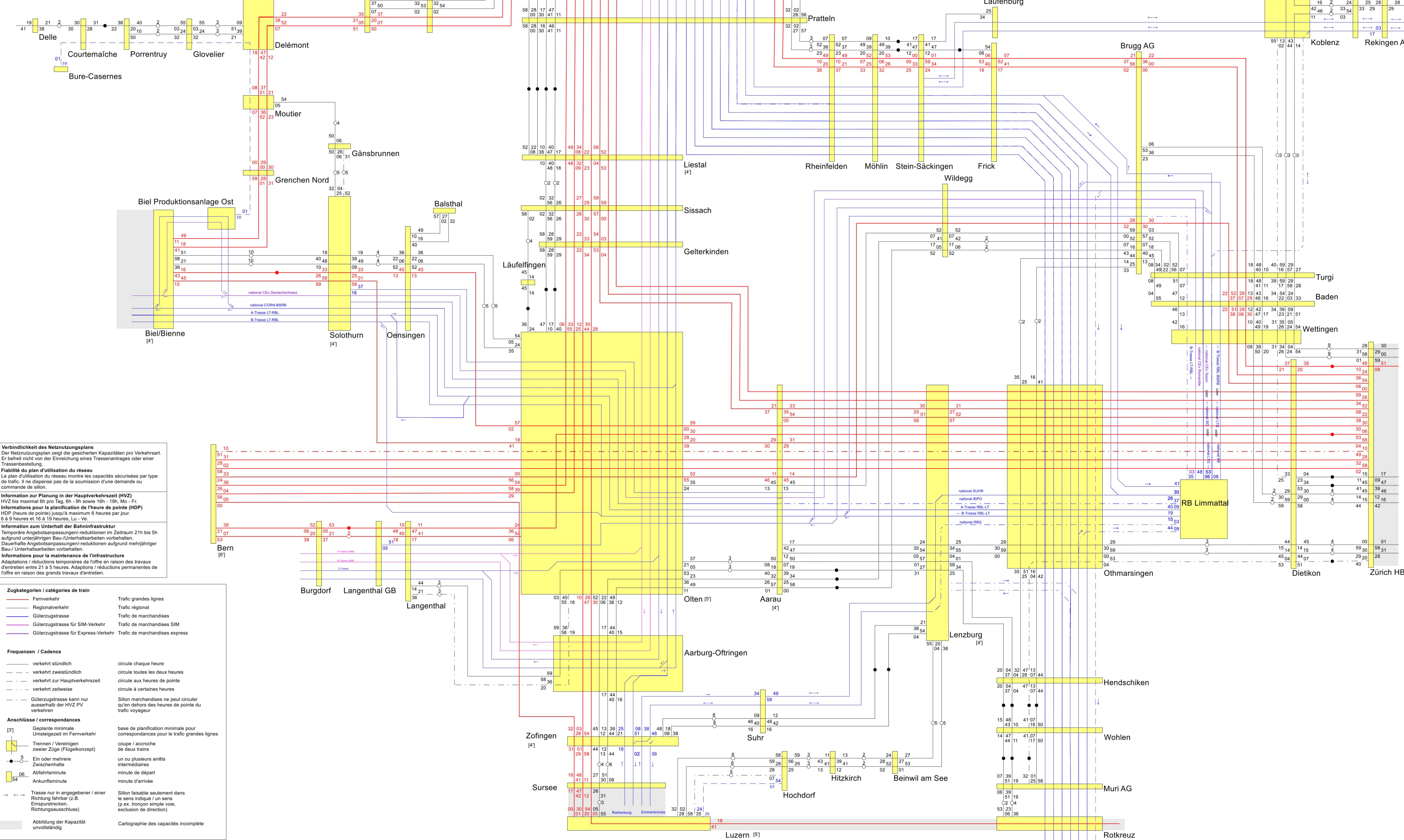
Information zum Unterhalt der Bahninfrastruktur
 Temporäre Angebotsanpassungen/-reduktionen im Zeitraum 21h bis 5h aufgrund unterjähriger Bau-/Unterhaltsarbeiten vorbehalten. Dauerhafte Angebotsanpassungen/-reduktionen aufgrund mehrjähriger Bau-/ Unterhaltsarbeiten vorbehalten.

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

Netznutzungsplan 2030

Region Mittelland - Nordwestschweiz
Fern-, Regional- und Güterverkehr
 Planungsstand: Juli 2023
 Änderungen vorbehalten
 Szenario: 0-30-2303; Netzgrafik ID: 0-30-NW2303
 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.



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 sillou.

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.

Zugkategorie / catégories de train

- Fernverkehr: Traffic grandes lignes
- Regionalverkehr: Traffic régional
- Güterzugstrasse: Traffic de marchandises
- Güterzugstrasse für SIM-Verkehr: Traffic de marchandises SIM
- Güterzugstrasse für Express-Verkehr: Traffic de marchandises express

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: Sillou marchandises ne peut circuler qu'en dehors des heures de pointe du trafic voyageur

Anschlüsse / correspondances

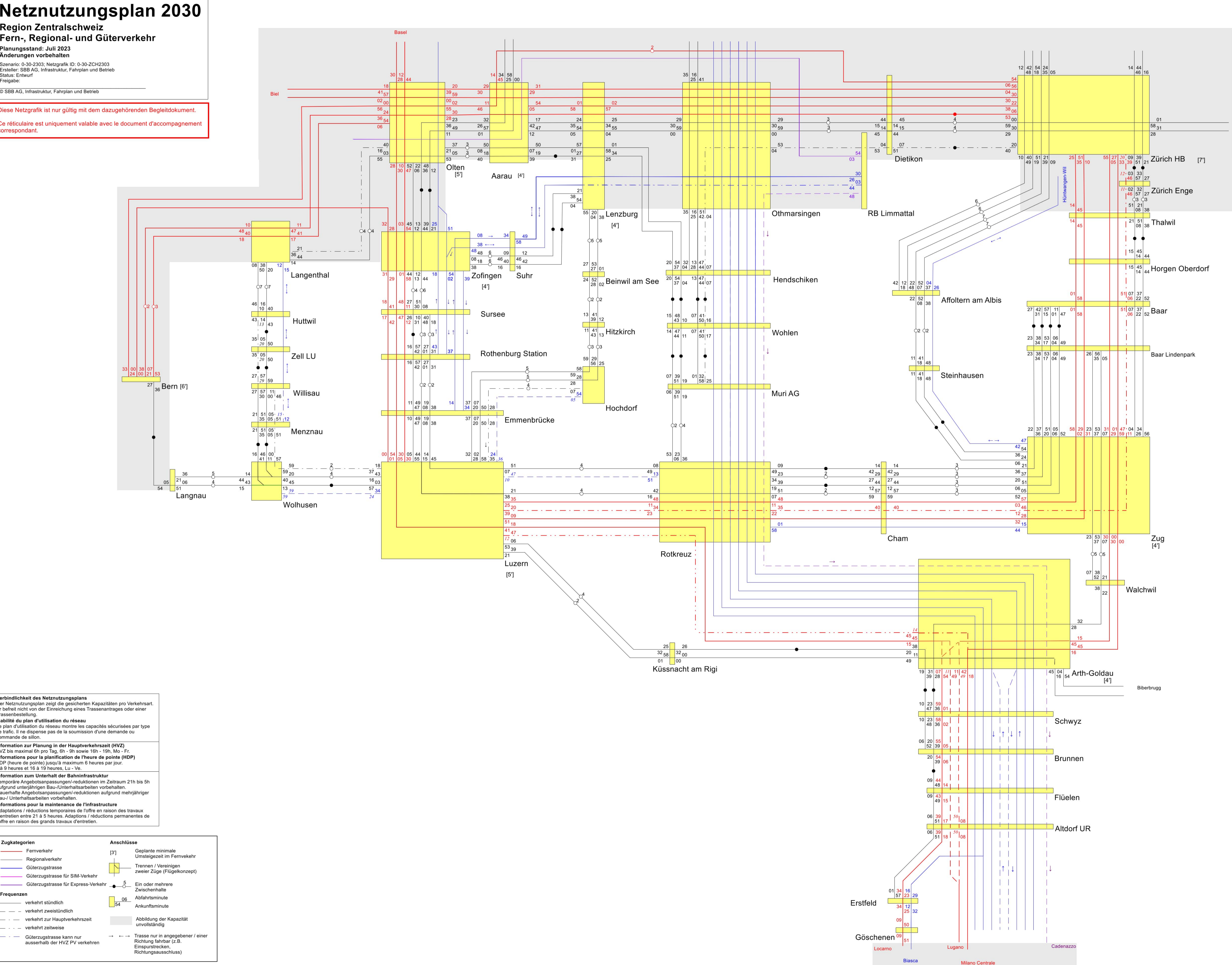
- [3] Geplante minimale Umsteigezeit im Fernverkehr: base de planification minimale pour correspondances pour le trafic grandes lignes
- Trennen / Vereinigen zweier Züge (Flügelkonzept): coupe / accroche de deux trains
- Ein oder mehrere Zwischenhalte: un ou plusieurs arrêts intermédiaires
- Abfahrtsminute: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

Netznutzungsplan 2030

Region Zentralschweiz
Fern-, Regional- und Güterverkehr

Planungsstand: Juli 2023
Änderungen vorbehalten
Szenario: 0-30-2303; Netzgrafik ID: 0-30-ZCH2303
Ersteller: SBB AG, Infrastruktur, Fahrplan und Betrieb
Status: Entwurf
Freigabe:

Diese Netzgrafik ist nur gültig mit dem dazugehörigen Begleiddokument.
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 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.

Zugkategorien	Anschlüsse
Fernverkehr	Geplante minimale Umsteigezeit im Fernverkehr [3]
Regionalverkehr	Trennen / Vereinigen zweier Züge (Flügelkonzept)
Güterzugstrasse	Ein oder mehrere Zwischenhalte
Güterzugstrasse für SIM-Verkehr	Abfahrtsminute
Güterzugstrasse für Express-Verkehr	Ankunftsminute
Frequenzen	Abbildung der Kapazität unvollständig
verkehrt stündlich	verkehrt zur Hauptverkehrszeit
verkehrt zweistündlich	verkehrt zeitweise
verkehrt zur Hauptverkehrszeit	Güterzugstrasse kann nur ausserhalb der HVZ PV verkehren
verkehrt zeitweise	Trasse nur in angegebener / einer Richtung fahrbar (z.B. Einspurstrecken, Richtungsausschluss)

Netzgrafik 2030

Region Ostschweiz Fern-, Regional- und Güterverkehr

Planungsstand: Juli 2023
Änderungen vorbehalten

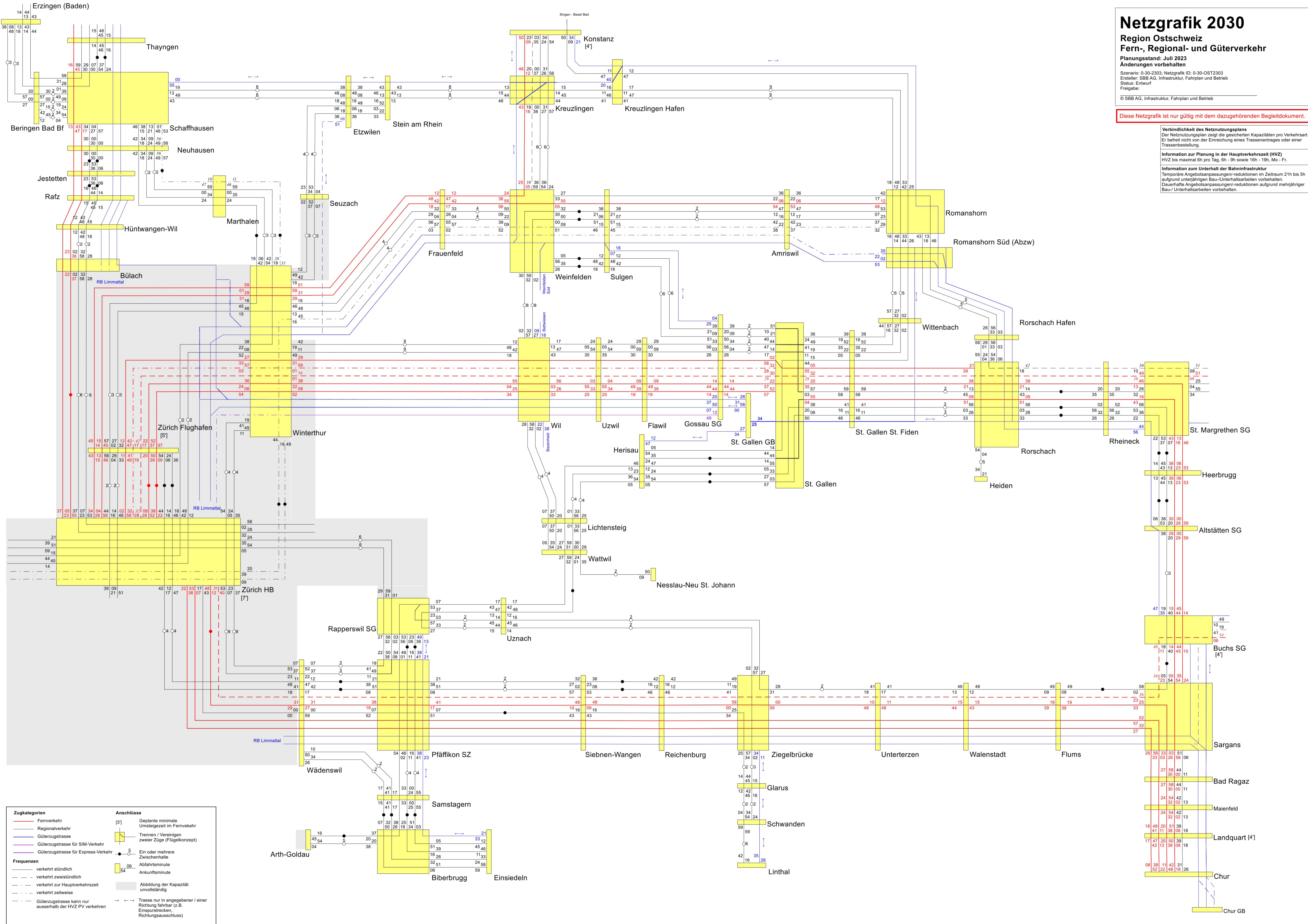
Szenario: 0-30-2303; Netzgrafik ID: 0-30-OST2303
Ersteller: SBB AG, Infrastruktur, Fahrplan und Betrieb
Status: Entwurf
Freigabe:
© SBB AG, Infrastruktur, Fahrplan und Betrieb

Diese Netzgrafik ist nur gültig mit dem dazugehörigen Begleiddokument.

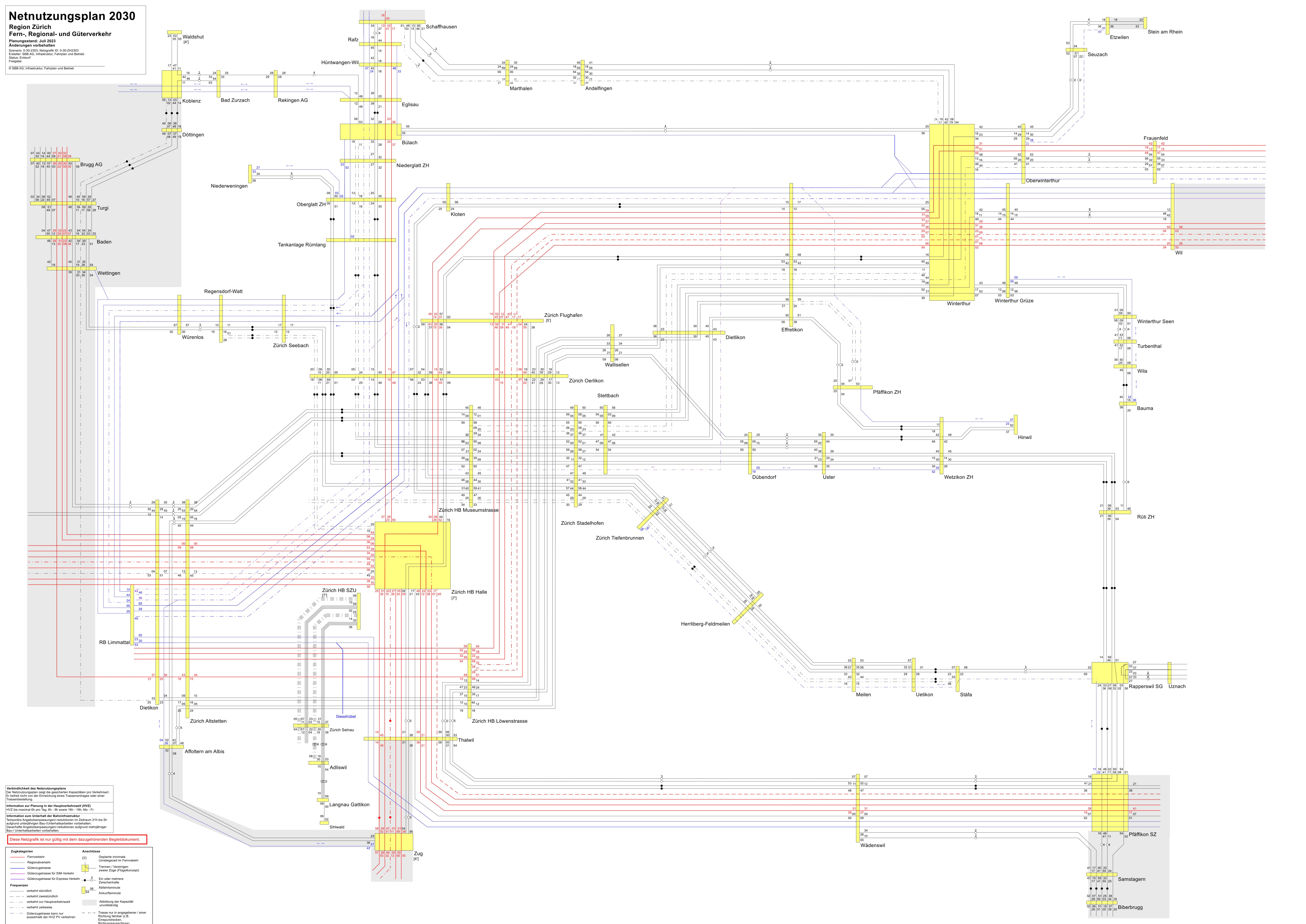
Verbindlichkeit des Netzungsplans
Der Netzungsplan zeigt die gesicherten Kapazitäten pro Verkehrsart. Er befreit nicht von der Einreichung eines Trassenantrages oder einer Trassenbestellung.

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

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.



Zugkategorien	Anschlüsse
— Fernverkehr	[3] 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
Frequenzen	Abbildung der Kapazität unvollständig
— verkehrt stündlich	Trasse nur in angegebener / einer Richtung fahrbar (z.B. Einspurstrecken, Richtungsausschluss)
— verkehrt zweistündlich	
— verkehrt zur Hauptverkehrszeit	
— verkehrt zeitweise	
— Güterzugstrasse kann nur ausserhalb der HVZ PV verkehren	



Netnutzungsplan 2030
 Region Zürich
 Fern-, Regional- und Güterverkehr
 Planungsstand: Juli 2023
 Änderungen vorbehalten
 Szenario: 0-30-2030, Netzgrafik ID: 0-30-ZH(2)003
 Ersteller: SBB AG, Infrastruktur, Fahrplan und Betrieb
 Status: Entwurf
 Freigabe:
 © SBB AG, Infrastruktur, Fahrplan und Betrieb

Verbindlichkeit des Netznutzungsplans
 Der Netznutzungsplan zeigt die gesicherten Kapazitäten pro Verkehrsträger. Er bezieht sich nicht auf die Erreichung eines Trassenantrages oder einer Trassenbestellung.
Information zur Planung in der Hauptverkehrszeit (HVZ)
 HVZ bis maximal 6h pro Tag, 6h - 9h sowie 18h - 19h, Mo - Fr.
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.

Zugkategorien
 Fernverkehr
 Regionalverkehr
 Güterzugstrasse
 Güterzugstrasse für SIM-Verkehr
 Güterzugstrasse für Express-Verkehr

Anschlüsse
 Geplante minimale Umstiegszeit im Fernverkehr
 Treppen / Versenken zweier Züge (Flügelkonzept)
 Ein oder mehrere Zischhalte
 Abfahrtsminute
 Ankunftsminute

Frequenzen
 - - - - - verkehrt stündlich
 - - - - - verkehrt zweistündlich
 - - - - - verkehrt zur Hauptverkehrszeit
 - - - - - verkehrt zeitweise
 - - - - - Güterzugstrasse kann nur ausserhalb der HVZ PV-Verkehren

Abbildung der Kapazität unvollständig
 Trasse nur in angegebener / einer Richtung fahrbar (z.B. Einspurstrecken, Betriebsverkehrs)

Diese Netzgrafik ist nur gültig mit dem dazugehörigen Begleitdokument.

Netznutzungsplan 2030

Region Tessin Fern-, Regional- und Güterverkehr

Planungsstand: Juli 2023
Änderungen vorbehalten

Szenario: 0-30-2303; Netzgrafik ID: 0-30-SUD2303
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.

Zugkategorien / catégories de train

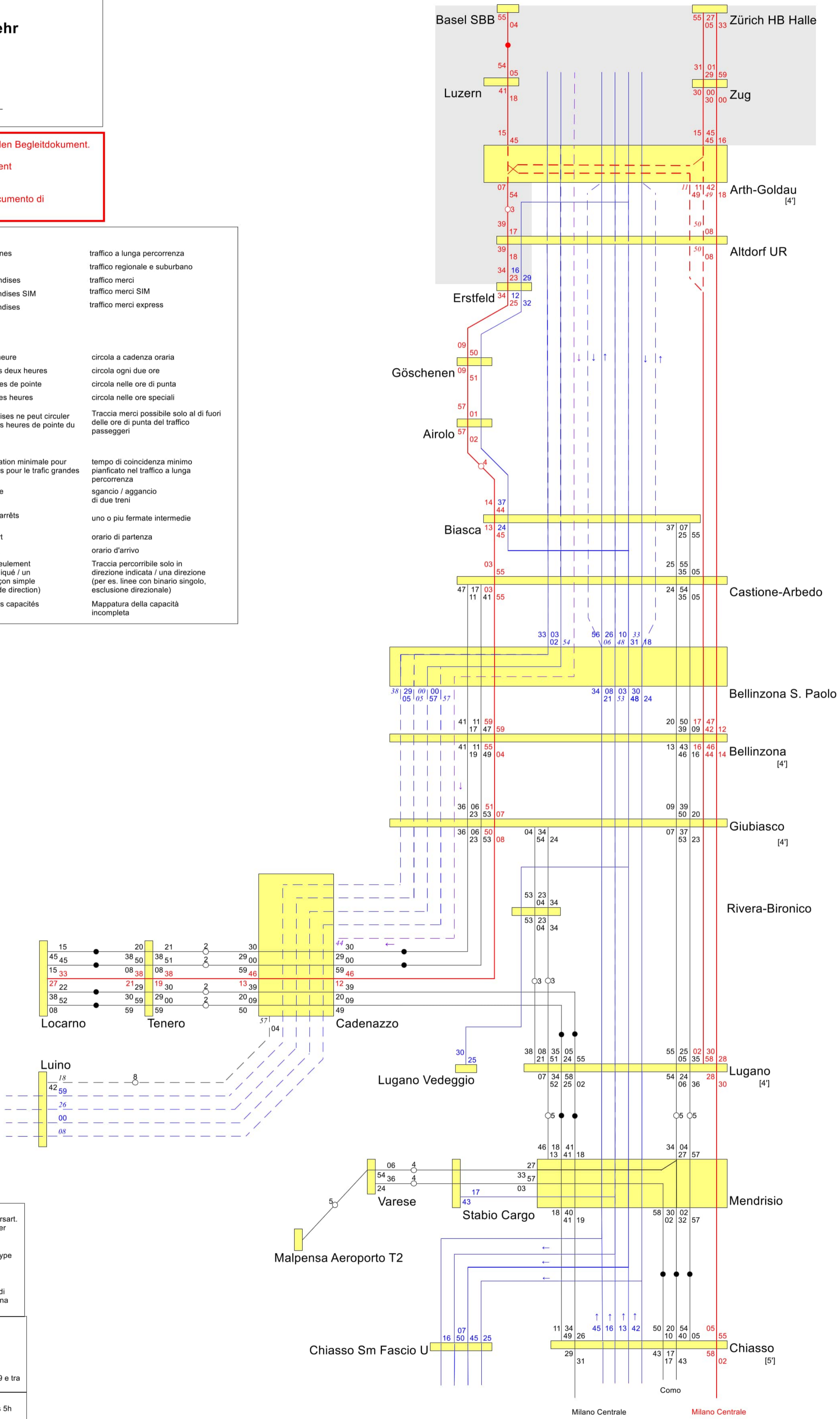
	Fernverkehr	trafic grandes lignes	traffico a lunga percorrenza
	Regio- und S-Bahnverkehr	Regio et RER	traffico regionale e suburbano
	Güterzugstrasse	trafic de marchandises	traffico merci
	Güterzugstrasse für SIM-Verkehr	trafic de marchandises SIM	traffico merci SIM
	Güterzugstrasse für Express-Verkehr	trafic de marchandises express	traffico merci express

Frequenzen / Cadence

	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 kann nur ausserhalb der HVZ PV verkehren	Sillon marchandises ne peut circuler qu'en dehors des heures de pointe du trafic voyageur	Traccia merci possibile solo al di fuori delle ore di punta del traffico passeggeri

Anschlüsse / correspondances

[3']	Geplante minimale Umsteigezeit im Fernverkehr	base de planification minimale pour correspondances pour le trafic grandes lignes	tempo di coincidenza minimo pianificato nel traffico a lunga percorrenza
	Trennen / Vereinigen zweier Züge (Flügelkonzept)	coupe / accroche de deux trains	sgancio / aggancio di due treni
	Ein oder mehrere Zwischenhalte	un ou plusieurs arrêts intermédiaires	uno o più fermate intermedie
	Abfahrtsminute	minute de départ	orario di partenza
	Ankunftsminute	minute d'arrivée	orario d'arrivo
	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)	Traccia percorribile solo in direzione indicata / una direzione (per es. linee con binario singolo, esclusione direzionale)
	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.