



# Kapazitätsstrategie Fahrplan 2025

(15.12.2024 – 13.12.2025)

**Stand:** 23.06.2022

**Status:** Freigegeben

**Ersteller:** SBB AG, Infrastruktur – Fahrplan und Betrieb, Konzeption



**In Zusammenarbeit mit:**

BLS Netz AG



**Verteiler:**

RNE, TTR@CH, BLS Netz AG, SBB AG - Infrastruktur

# Inhalt

Management Summary .....	2
Kapitel 0: Geografischer Geltungsbereich.....	3
0.1    Bezeichnung der Strecken / Grenzpunkte.....	3
Kapitel 1: Infrastruktur-Kapazitätsveränderungen Fahrplan 2025.....	4
Kapitel 2: Temporäre Kapazitätseinschränkungen (TCR).....	5
2.1    Planungsprinzipien TCR.....	5
2.2    Erwartete „Crucial major“-TCR.....	6
Kapitel 3: Verkehrsplanung und Verkehrsflüsse .....	7
3.1    Prinzipien der Verkehrsplanung .....	7
3.2    Verkehrsflüsse .....	8
Kapitel 4: Validierung.....	11

Version	St.*	Datum	Name	Änderung/Bemerkung
0.1	1	05.01.2022	C. Bürgi	Initialversion
0.2	1	07.02.2022	C. Bürgi	Abgleich Kapazitätsveränderungen mit A+I-Matrix Stand 01/2022
0.3	1	22.03.2022	C. Bürgi	Ergänzt mit Ergebnissen aus der Harmonisierung DB / RFI
0.4	1	30.03.2022	R. Saurer	Kapitel 2.1 ergänzt mit Planungsprinzipien Schweiz
0.5	1	26.04.2022	C. Bürgi	Aufnahme crucial major TCR
0.6	2	31.05.2022	C. Bürgi	Version für Vernehmlassung bei BLS Netz
0.7	2	14.06.2022	C. Bürgi	Version für Vernehmlassung bei SBB I-FUB-KOP
1.0	3	23.06.2022	C. Bürgi	Definitive Version

\*Status: 1 = In Arbeit; 2 = Zur Prüfung; 3 = Freigegeben

## Management Summary

Die Kapazitätsstrategie 2025 (englisch Capacity Strategy) wird gemäss Vorgaben der RNE<sup>1</sup> und gemeinsamer Definition im Rahmen des „minimal viable product“ (MVP)<sup>2</sup> erstellt und dient der grenzüberschreitenden Koordination des Kapazitätsmanagements. Diese Kapazitätsstrategie ist rechtlich nicht verbindlich und kein Instrument der Kapazitätssicherung. Verbindlich für die Kapazitätssicherung auf dem nationalen Streckennetz der Schweiz bleiben weiterhin das Netznutzungskonzept und der Netznutzungsplan.

Inhalte der jährlich zu erarbeitenden Kapazitätsstrategie sind Kapazitätsveränderungen der Infrastruktur gegenüber der vorangehenden Kapazitätsstrategie (Aus-/Rückbauten), Planungsprinzipien von temporären Kapazitätseinschränkungen (TCR) und deren Objekte, Prinzipien der Verkehrsplanung und Verkehrsflüsse sowie eine Validierung durch angrenzende, internationale Infrastrukturbetreiberinnen (ISB). In der Schweiz orientieren sich diese Inhalte am genehmigten und publizierten Netznutzungsplan (NNP) des jeweiligen Fahrplanjahres.

Der Nutzen der Kapazitätsstrategie liegt darin, dass die grenzübergreifenden Kapazitäten zu einem frühen Zeitpunkt international abgestimmt und publiziert werden.

Weiter wurden mit dem MVP-Konzept Vorgaben für die nationale Umsetzung der Capacity Strategy definiert. Folgende Vereinbarungen wurden getroffen:

- Die im MVP zu erarbeitende Capacity Strategy soll die Jahre 2025 und 2026 beinhalten (Erstpublikation 2025 im Juni 2022, Update 2026 im Dezember 2022).
- Die Capacity Strategy 2025 soll die infrastrukturseitigen Kapazitätsveränderungen der Jahre 2022, 2023 und 2024 ebenfalls beinhalten, damit keine «Informationslücke» IST-Zustand bis 2025 entsteht.
- Struktur der publizierten Kapazitätsveränderungen.
- Struktur der publizierten crucial major TCR.

---

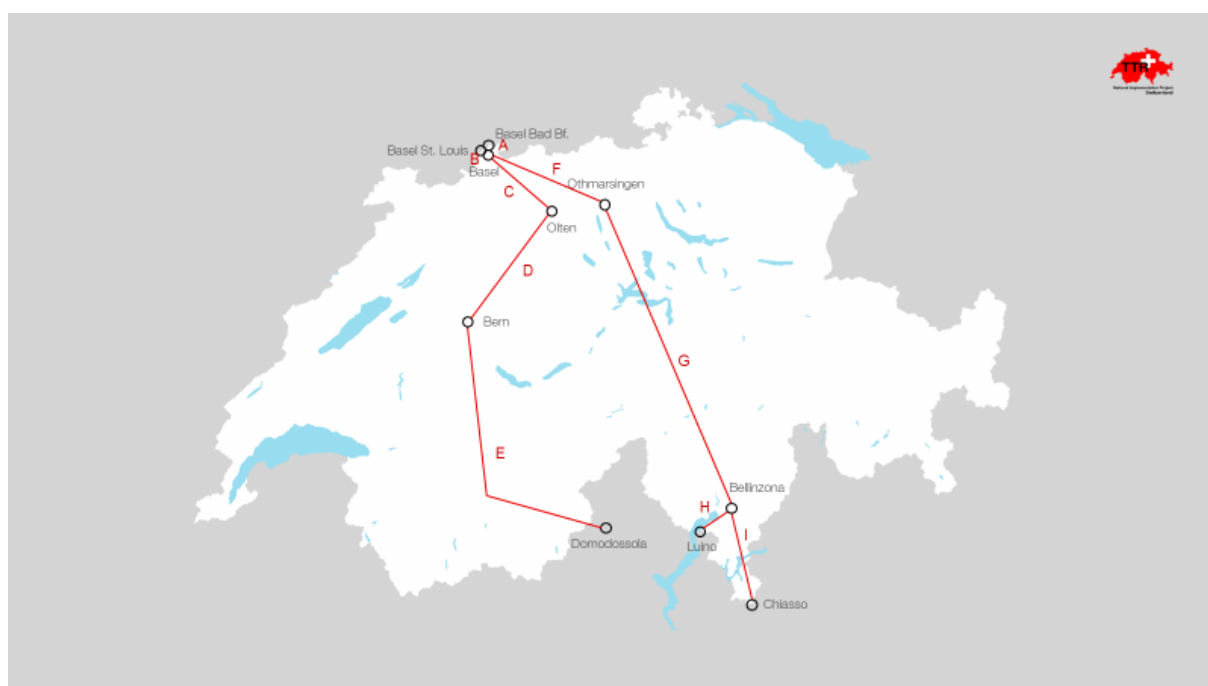
<sup>1</sup> Handbook Capacity Strategy RNE, Version 3.0

<sup>2</sup> MVP Concept Capacity Strategy. Beteiligte ISB: Infrabel, ProRail, ACF, DB Netz, SBB Infrastruktur, BLS Netz, ÖBB Infrastruktur und RFI.

## Kapitel 0: Geografischer Geltungsbereich

Im Rahmen der Konzeptarbeit von TTR@CH<sup>3</sup> wurde festgelegt, dass sich der Geltungsbereich der Kapazitätsstrategie in einer ersten Phase auf die Nord-/Süd-Achsen, das heisst auf die Rail Freight Corridors (RFC) beschränken soll. Diese Fokussierung erlaubt, unter optimiertem Ressourceneinsatz respektive -effizienz erste Erfahrungen mit der Kapazitätsstrategie zu machen. Der Geltungsbereich der Kapazitätsstrategie kann durch die verantwortende Organisationseinheit für die jeweiligen Kapazitätsstrategien der Folgejahre bei Bedarf erweitert werden.

Die vorliegende **Kapazitätsstrategie 2025** sowie die im zweiten Halbjahr 2022 zu erarbeitende Kapazitätsstrategie 2026 der Nord-/Süd-Achsen decken folgende Strecken ab:



### 0.1 Bezeichnung der Strecken / Grenzpunkte

#### Lötschberg-Simplon-Achse

- A: [Basel Bad](#) – Basel
- B: [Basel St. Johann](#) – Basel
- C: Basel – Olten
- D: Olten – Bern
- E: Bern – Brig – [Domodossola](#)

#### Gotthard-Achse

- A: [Basel Bad](#) – Basel
- B: [Basel St. Johann](#) – Basel
- F: Basel – Othmarsingen
- G: Othmarsingen – Bellinzona
- H: Bellinzona – [Luino](#)
- I: Bellinzona – [Chiasso](#)

#### Angrenzende Infrastrukturbetreiberinnen (ISB):

DB Netz (A), SNCF Réseau (B), RFI (E,H,I), BLS Netz (E), SBB Infrastruktur (A-I)

<sup>3</sup> Entscheid Lenkungsausschuss TTR@CH vom 1.12.2021

## Kapitel 1: Infrastruktur-Kapazitätsveränderungen Fahrplan 2025

Dieses Kapitel enthält die verfügbaren Informationen über die gegenüber dem Vorjahr erwarteten, dauerhaft nutzbaren positiven (zusätzlichen) und die erwarteten, dauerhaft negativen Auswirkungen auf die Kapazität. Die Kapazitätsveränderungen können sowohl Ausbauten (Kapazitätserhöhungen) sowie Rückbauten (Kapazitätsminderungen) betreffen. **Die Kapazitätsstrategie 2025 beinhaltet zusätzlich auch die infrastrukturseitigen Kapazitätsveränderungen der Jahre 2022, 2023 und 2024.** Grund: Damit keine „Informationslücken“ zwischen Heute bis 2025 entstehen.

Land	Linie Abschnitt	Beschreibung Massnahme	Wirkung Massnahme	Kapazitätsveränderung ab	Bem.
Schweiz	Basel SBB RB	Zugfahrstrassen Umfahrung Nord und Mitte	Steigerung Leistungsfähigkeit RB.	06/2023	
Schweiz	Chiasso	<a href="#">Erweiterung und Modernisierung Chiasso</a>	<u>Güterverkehr:</u> 5 Gleise verlängert auf 750m Länge. Fascio U: Abschluss Elektrifizierung der Gleise für Abfahrten Richtung Süden.	09/2023	
Schweiz	Basel SBB RB	Basel SBB RB; Bremsprüfanlage	Steigerung Leistungsfähigkeit RB.	09/2023	
Schweiz	Maroggia - Capolago	GSM-R Frequenzverdopplung	Behebung Stabilitätsrisiken.	12/2023	
Schweiz	Basel SBB GB	<a href="#">Ausbau Abstellanlagen Basel Süd   SBB</a>	Schaffung von nötigen Abstellkapazitäten für zusätzliche S-Bahn-Züge und längere Fernverkehrszüge.	02/2024	
Schweiz	Chiasso	Abstellgleise	Abstellungen für den Regionalverkehr.	09/2024	
Schweiz	Basel SBB RB	Basel SBB RB; Lokabstellplätze	Steigerung Leistungsfähigkeit RB.	12/2024	
Schweiz	Vezia - Capolago	Zugfolgezeitverkürzung inkl. Verlängerung Gleis 3 in Capolago für 750m Züge	Behebung von Stabilitätsrisiken.	05/2025	

### Quellen:

- BLS-Infrastruktur: Datencontrolling Projekte BLS-IAN vom 24.01.2022
- SBB-Infrastruktur: A+I-Matrix vom 01/2022 / Umsetzungsplanung Stand 12/2021 (23.03.22) / update Mai 2022

## Kapitel 2: Temporäre Kapazitätseinschränkungen (TCR)

Die Publikation von TCR in diesem Kapitel ist im Sinne einer Vorankündigung zu verstehen und rechtlich nicht bindend, d.h. gewisse Unsicherheiten wie Terminverschiebungen oder Projektänderungen sind zulässig und für die TCR muss noch kein Ersatzkonzept vorliegen. Weiterhin verbindlich sind die bestehenden Informationskanäle zur Erfüllung der Anforderungen gemäss Art. 11b NZV – die Inhalte der Kapazitätsstrategie sind daher als Best-Effort-Zusatzinformationen zu interpretieren.

### 2.1 Planungsprinzipien TCR

Die gesetzlichen Grundlagen für Kapazitätseinschränkungen infolge von Bauarbeiten finden sich in Art. 11b der [Eisenbahn-Netzzugangsverordnung](#) (NZV). Gemäss diesem Artikel muss die Infrastrukturbetreiberin (ISB) Bauarbeiten an einer Strecke, die während mehr als sieben aufeinanderfolgenden Tagen zu einer Einschränkung von mehr als einem Drittel des täglichen Verkehrsaufkommens führen, erstmals mindestens 24 Monate und in aktualisierter Form mindestens 12 Monate vor dem Beginn der betroffenen Fahrplanperiode veröffentlichen. Weiter muss die ISB den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Anschliessern Wochenendsperrern und verlängerte Nachtsperren drei Monate zum Voraus bekanntgeben.

Mit dem Netznutzungsplan (NNP) werden in der Schweiz Kapazitäten für die einzelnen Verkehrsarten gesichert. Der NNP wird für jedes Fahrplanjahr durch die ISB erstellt und vom Bundesamt für Verkehr (BAV) genehmigt. Im NNP werden Kapazitätseinschränkungen aufgrund von Bauarbeiten grundsätzlich ausgewiesen, wenn es sich um durchgehende Sperren von mindestens 30 Tagen oder um sich wiederholende, identische Einzelsperren von mindestens 30 Tagen handelt. Auch kürzere Intervalle mit grossen Auswirkungen auf die Kapazität werden berücksichtigt.

Netznutzungskonzept / Netznutzungspläne:

<https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/verkehrsmittel/eisenbahn/fachinformationen/netznutzungskonzept-plaene.html>

Obwohl Annex VII für die Schweiz nicht direkt anwendbar ist, wird in der Praxis ein Vorgehen angewendet, welches weitgehend konform mit den Fristen gemäss Annex VII ist. Für die Schweiz ergibt sich daraus auf den Transitachsen folgende Unterteilung:

	Sehr grosse Intervalle <b>Major impact TCR</b>	Grosse Intervalle <b>High Impact TCR</b>
<b>Definition gemäss Annex 7 (EU-Richtlinie)</b>	>30 Tage, mehr als 50% des Verkehrs betroffen	>7 aufeinanderfolgende Tage, mehr als 30% des Verkehrs betroffen
<b>Definition gemäss NZV Art. 11b</b>	-	>7 aufeinanderfolgende Tage, mehr als ein Drittel des Verkehrs betroffen
<b>Publikation der Streckensperrung gemäss NZV Art. 11b</b>	24 Monate vor Fahrplanwechsel, aktualisiert 12 Monate vor Fahrplanwechsel	

Die entsprechenden Kapazitätseinschränkungen werden durch die ISB zu den genannten Fristen im OneStopShop publiziert:

<https://company.sbb.ch/de/sbb-als-geschaeftpartner/leistungen-evu/onestopshop/kapazitaetseinschraenkungen.html>

Die Publikation der entsprechenden Kapazitätseinschränkungen fürs Fahrplanjahr 2025 erfolgt daher erstmalig im Dezember 2022 und in aktualisierter Form im Dezember 2023 in der entsprechenden Rubrik des OneStopShop.

Mit der Kapazitätsstrategie sollen die grössten Kapazitätseinschränkungen vorangekündigt werden. Für die Kapazitätsstrategie TTR@CH bedeutet dies, dass im Regelfall nur einzelne, sogenannte «**crucial major**» oder «once-in-a-lifetime» – TCR publiziert werden. Für die Vorankündigung von Kapazitätseinschränkungen in der Kapazitätsstrategie von TTR@CH gelten folgende Kriterien:

**TCR >90 Tage und mehr als 50% Kapazitätseinschränkungen.**

## 2.2 Erwartete „Crucial major“-TCR

Land	Linie Abschnitt	Zweck / Absicht	Dauer	Start- Termin (Quartal)	Auswirkung (Totalsperre, Einspurbetrieb, Geschwindigkeits- Reduktion)
Schweiz	Basel SBB RB D-Gruppe	Gleisverlängerungen D-Gruppe	332 Tage	01/2025	Teilsperre im Rahmen von ca. 50 - 60%. Konzept noch nicht ausgearbeitet. Die Züge werden über die anderen Gruppen umgeleitet, was zu Fahrplananpassungen bzw. auch zu einer Kapazitätsabsenkung führt.

## Kapitel 3: Verkehrsplanung und Verkehrsflüsse

Die Kapazitätsplanung unter TTR wird weiterhin auf den bereits bekannten nationalen Instrumenten Netznutzungskonzept (NNK) und Netznutzungsplan (NNP) basieren. Der NNP deckt mit seinen Eigenschaften die Anforderungen ans Kapitel «Verkehrsplanung und Verkehrsflüsse» vollumfänglich ab. Gemäss Vorgabe der RNE sollen die Kapazitätsstrategien mit den jeweiligen Nachbarstaaten abgeglichen werden.

### 3.1 Prinzipien der Verkehrsplanung

In diesem Kapitel werden die wichtigsten Grundsätze für jede Eisenbahnlinie beschrieben, die später bei der Planung von Elementen in den Kapazitätsmodellen und den Kapazitätsangeboten verwendet werden.

Gemäss TTR ist es möglich, in der Kapazitätsstrategie für einzelne Strecken zu definieren, ob diese als «preplanned» (sämtliche Kapazitäten als vorgefertigte Kapazitätsprodukte – analog heutigem Trassenkatalog), «semi-preplanned» (vorgefertigte Kapazitätsprodukte sowie Restkapazitäten für massgeschneiderte sprich „Tailor-made“-Bestellungen) oder «non-preplanned» (keine vorgefertigten Kapazitätsprodukte, nur Tailor-made-Bestellungen) klassifiziert werden sollen. Da für die Variante «preplanned» die maximale Kapazität einer Strecke definiert werden müsste, was faktisch sehr schwierig ist, **sieht TTR@CH in der Kapazitätsstrategie vor, auf die «semi-preplanned» Variante zu fokussieren**. Somit können beispielsweise die im NNP gesicherten Trassen im Kapazitätsmodell und nachfolgenden Trassenkatalog als vorgefertigte Produkte ausgewiesen werden – für weitere Kapazitätsbedürfnisse können dann innerhalb allfällig vorhandener Restkapazitäten noch kundenorientierte Lösungen gefunden werden.

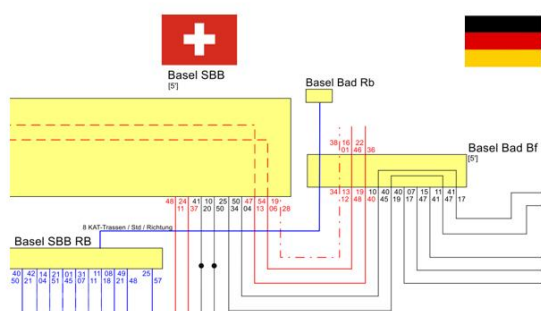
Wie bereits erwähnt, deckt der NNP 2025 die TTR-Anforderungen an die Kapitel «Verkehrsplanung und Verkehrsflüsse» bereits ab. Der NNP beschreibt die geplante Kapazitätsverteilung auf die Verkehrsarten Fernverkehr, Regionalverkehr, Güterverkehr und der weiteren Verkehrsarten (wie z.B. Autozüge) in schriftlicher Form. Im NNP 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 2025 gesichert werden. Die Minutenangaben sowie Anschlüsse und Durchbindungen auf den Netzgrafiken sind nicht verbindlich. Die Anzahl eingetragener Trassen auf den Streckenabschnitten entspricht der maximalen Menge der für eine Verkehrsart gesicherten Trassen auf diesem gesamten Streckenabschnitt. Teilabschnitte auf diesem Streckenabschnitt können weniger Trassen haben. Im NNP 2025 sind noch keine Einschränkungen durch Intervalle aufgeführt. **Link zum publizierten NNP 2025** (Stand: 02.12.2019) <https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/verkehrstraeger/eisenbahn/nnp/nnp-2025.pdf.download.pdf/NNP%202025.pdf>



## 3.2 Verkehrsflüsse

In der folgenden Übersicht ist für jede MVP-Strecke aufgeführt, welche Zugkategorien / Kapazitäten im Kapazitätsmodell verwendet werden. Hinweis: Es werden nur die den bezeichneten Grenzpunkt überschreitenden Trassen betrachtet und abgestimmt. Falls die Verkehrsströme an der Grenze nicht identisch sind, muss der Grund dafür klar erläutert werden.

### DE / CH: «Basel Bad Bf.»



#### Basel SBB / Basel RB – Basel Bad Bahnhof

Verkehrsart	Anzahl Trassen		Zusätzliche Angaben
	Regelstunde	HVZ	
Fernverkehr	2	3	
Regionalverkehr	2	2	
Güterverkehr	8	8	

### Angaben der DB Netz

Border point	passenger train paths per hour per direction		freight train paths per hour
	long distance	regional	
Basel Bad / Basel Bad Rbf (D) – Basel SBB / Basel SBB RB (CH)	1,5	2	5

Zwischen DB Netz und SBB Infrastruktur bestehen Differenzen in den Trassenkapazitäten Fernverkehr und Güterverkehr, welche wie folgt erklärbar sind:

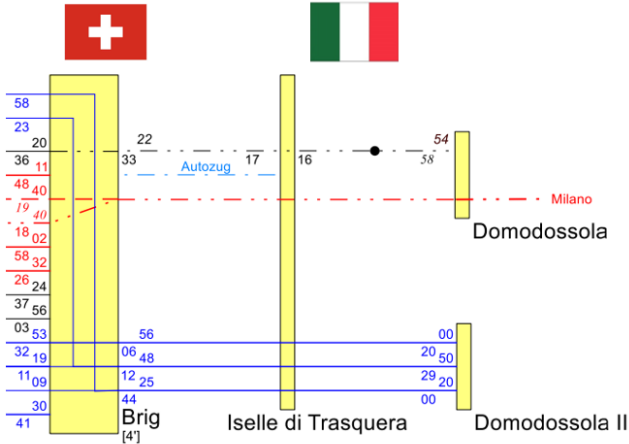
Aktuell gilt in der Schweiz: Grundlage der TTR-Kapazitätsstrategie kann nur der zuletzt vom Bundesamt für Verkehr (BAV) genehmigte Planungsstand sein, der den ordentlichen NNP-Prozess durchlaufen hat. Konkret wurde der NNP für 2025 im Jahr 2019 auf Basis des NNK 2025 genehmigt. Inzwischen wurde das NNK 2025 mit dem NNK 2035 ersetzt. Das heisst, unter der Berücksichtigung des aktuell gültigen NNK 2035, gibt es rein von der Kapazität Personenverkehr her (Betrachtung nur Regelstunde) somit die gleichen Kapazitäten wie bei der DB, nämlich 1.5 Trassen im Fernverkehr und 2 Trassen im Regionalverkehr.

Bei der Kapazität im Güterverkehr gibt es zwischen der DB (5 Trassen pro Stunde/Richtung) und der SBB (8 Trassen pro Stunde/Richtung) eine Differenz. Gemäss Erklärung der DB muss bis zur Beendigung der Ausbau-Arbeiten für die viergleisige Rheintalbahn Basel – Karlsruhe im Raum Basel Bad Bf bis ca. 2028 die Güterverkehrskapazität um 3 Trassen auf 5 Trassen pro Stunde und Richtung reduziert werden. Diese Information lag in der Schweiz zum Zeitpunkt der NNP-Erstellung in dieser Form nicht vor und wurde daher nicht in die entsprechenden NNP aufgenommen.

### Resultat nach der Harmonisierung:

- ➔ Fernverkehr 1.5 Trassen, Regionalverkehr 2 Trassen und Güterverkehr 5 Trassen pro Stunde/Richtung.

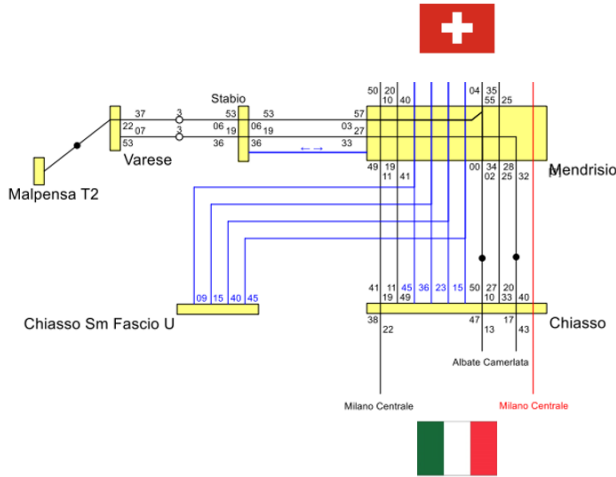
## IT / CH: «Domodossola»



### Spiez – LBT – Brig – Domodossola

Verkehrsart	Anzahl Trassen		Zusätzliche Angaben
	Regelstunde	HVZ	
Fernverkehr	5	5	Spiez – Frutigen: 2 Trassen, eine davon zweistündlich Frutigen – Visp: 2 Trassen, eine davon zweistündlich Visp – Brig: 5 Trassen, eine davon zweistündlich <b>Brig – Domodossola: 1 Trasse zu gewissen Stunden</b>
Regionalverkehr	2	2	Spiez – Frutigen: 1 Trasse Frutigen-Visp: 0 Trassen <b>Brig – Domodossola: 1 Trasse zu gewissen Stunden</b> HVZ: Spiez – Frutigen: +1 Trasse
Güterverkehr	4	4	Davon 2 SIM-Trassen Gemeinsame Betrachtung mit Bergstrecke Spiez – Brig: 3 Trassen Fahrrichtung Nord-Süd: Stunde A: 2 via LBT (1 SIM) – 1 via Bergstrecke (1 SIM) Stunde B: 3 via LBT (2 SIM) – 0 via Bergstrecke Fahrrichtung Süd-Nord: 1 via LBT (SIM) – 2 via Bergstrecke (1 SIM) <b>4. Trasse nach Domodossola II nur fahrbar, wenn die RoLa-Trasse nach Domodossola FS verkehrt (gilt auch für Gegenrichtung, Kapazitätssteigerung nach Domodossola FS und Domodossola II. 4. Trasse in Kapazitätssteigerung mit Fernverkehr. Wenn fahrbar, steht die vierte G-Trasse prioritar dem Güterverkehr zur Verfügung.</b>
Andere	<1>	<1>	Autozug im 90-Minuten Takt Spiez – Brig und Iselle – Domodossola: 0 Trassen

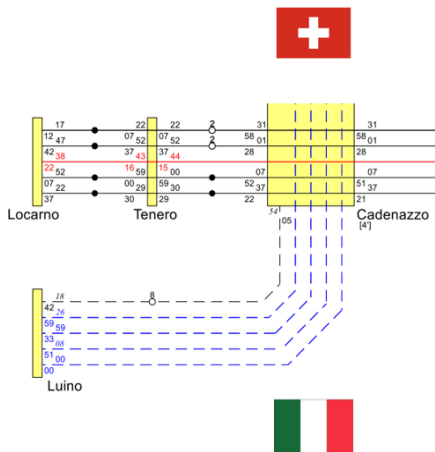
## IT / CH: «Chiasso»



### Castione – Bellinzona – Giubiasco – Chiasso

modalità di traffico	Numero di trasse		informazioni aggiuntive
	Ora di regola	Odp	
Lunga percorrenza	3	3	Castione-Arbedo – Giubiasco: 3 trasse Ceneri-Bergstrecke: 0 traccia CBT: 2 trasse Lugano – Chiasso: 1 traccia
Traffico regionale	5	5	Castione-Arbedo – Bellinzona: 4 trasse Bellinzona – Giubiasco: 4 trasse Ceneri-Bergstrecke: 2 trasse CBT: 4 trasse Lugano – Chiasso: Lugano – Mendrisio: 4 trasse Mendrisio – Chiasso: 5 trasse Castione-Arbedo – Giubiasco: 6 trasse
Traffico merci	6	6	Ceneri-Bergstrecke: 1 traccia CBT: 4 trasse Lugano – Chiasso: 4 trasse

## IT / CH: «Luino»



### Cadenazzo – Luino

modalità di traffico	Numero di trasse		informazioni aggiuntive
	Ora di regola	Odp	
Lunga percorrenza	0	0	
Traffico regionale	1	1	Ogni due ore
Traffico merci	2	2	

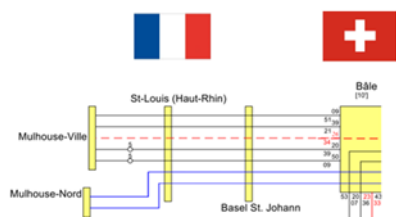
## Angaben der RFI

Border-crossing System Paths per hour per direction (daytime)						
Border Point	Passenger train paths per hour				Freight train paths per hour	
	High speed	Long distance	Regional express	Regional	International	Regional and Service Trains
Domodossola (Iselle) - CH	--	0,5	--	--	3,5	Sporadic service trains
Luino - CH	--	--	--	0,5	2	Sporadic service trains
Chiasso - CH	--	1	1	2	4	Sporadic service trains

Nach der gemeinsamen Harmonisierung zwischen RFI und SBB Infrastruktur besteht eine Differenz in der Trassenkapazität Güterverkehr, welche wie folgt erklärbar ist:

Grenzübergang **Domodossola**: Bei den 3,5 Trassen im Güterverkehr handelt es sich um den Durchschnittswert der 3 bzw. zeitweise 4 möglichen Trassen.

## FR / CH: «St. Louis / Basel St. Johann»



### Basel SBB – St. Louis (France)

Mode de transport	Nombre de sillons		Informations supplémentaires
	Heure de référence	Hdp	
Grandes lignes	3	3	1 Trasse zweistündlich (TGV)
Trafic régional	2	2	
Trafic marchandises	2	2	

SNCF Réseau ist nicht Teilnehmer des MVP Concept Capacity Strategy. Daher ist keine inhaltliche Abstimmung erfolgt.

## Kapitel 4: Validierung

### 1) National

Diese Kapazitätsstrategie wird durch die beiden involvierten Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) BLS AG und SBB AG genehmigt.

Genehmigung SBB Infrastruktur	Genehmigung BLS Netz
FT KOP: 21.06.2022	Leiter Planung Betrieb & Services: 23.06.2022

### 2) International

SBB Infrastruktur bestätigt, die Grenzkapazitäten mit den Nachbarländern besprochen und validiert zu haben.