



Kapazitätsstrategie Fahrplan 2026

(14.12.2025 – 13.12.2026)

Stand: 07.12.2022

Status: Definitive Version

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 2026.....	4
Kapitel 2: Temporäre Kapazitätseinschränkungen (TCR).....	5
2.1 Planungsprinzipien TCR.....	5
2.2 Erwartete „Crucial major“-TCR.....	8
Kapitel 3: Verkehrsplanung und Verkehrsflüsse	9
3.1 Prinzipien der Verkehrsplanung	9
3.2 Verkehrsflüsse	11
Kapitel 4: Validierung.....	15

Version	St.*	Datum	Name	Änderung/Bemerkung
0.1	1	27.06.2022	C. Bürgi	Initialversion
0.2	1	09.08.2022	C. Bürgi	Kapitel 1 Infrastruktur- Kapazitätsveränderungen aktualisiert
0.3	1	17.08.2022	C. Bürgi	Kapitel 2.2 crucial major TCR aktualisiert
0.4	1	14.11.2022	C. Bürgi	1. Entwurf fertiggestellt
0.5	1	24.11.2022	C. Bürgi	Ergänzt mit Ergebnissen aus der Harmonisierung DB / RFI / SNCF
0.6	2	24.11.2022	C. Bürgi	Version für Vernehmlassung bei BLS Netz
0.7	2	05.12.2022	C. Bürgi	Version für Vernehmlassung bei SBB I-FUB-KOP
1.0	3	07.12.2022	C. Bürgi	Definitive Version

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

Management Summary

Die Kapazitätsstrategie 2026 (englisch Capacity Strategy) wird gemäss Vorgaben der RNE¹ und gemeinsamer Definition im Rahmen des „minimal viable product“ (MVP)² 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)
- Struktur der publizierten Kapazitätsveränderungen.
- Struktur der publizierten crucial major TCR.

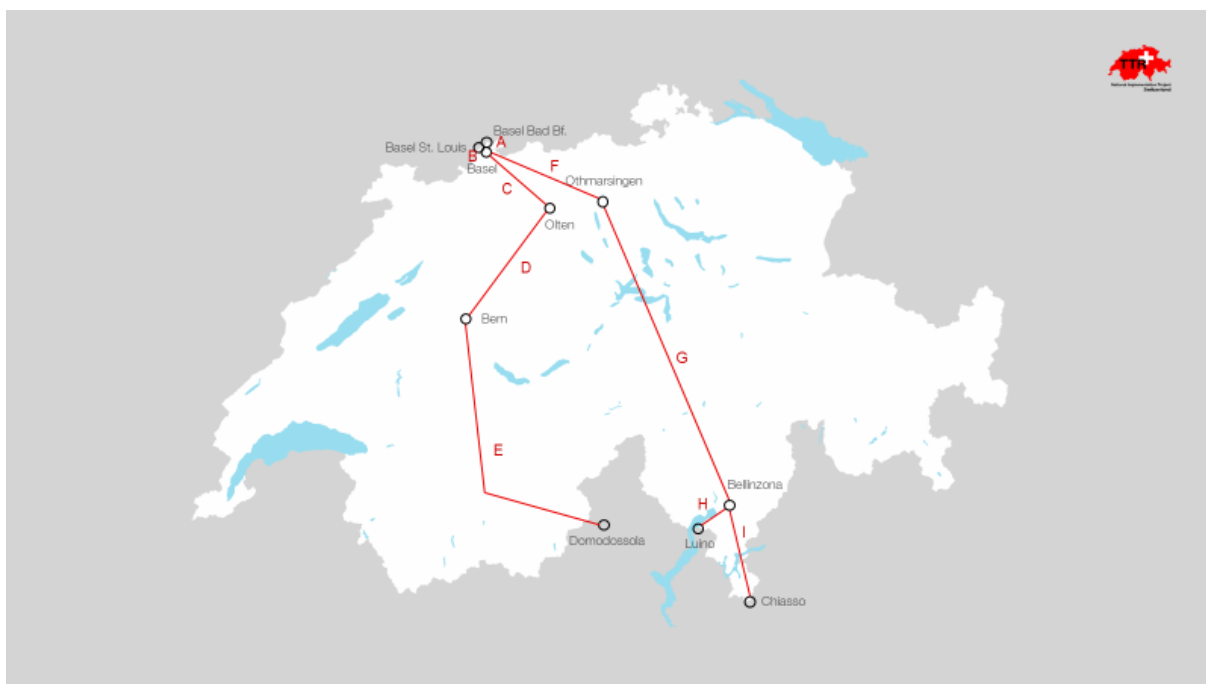
¹ Handbook Capacity Strategy RNE, Version 1.0

² 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@CH³ 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 2026** der Nord-/Süd-Achsen deckt 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)

³ Entscheid Lenkungsausschuss TTR@CH vom 1.12.2021

Kapitel 1: Infrastruktur-Kapazitätsveränderungen Fahrplan 2026

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.

Land	Linie Abschnitt	Beschreibung Massnahme	Wirkung Massnahme	Kapazitätsveränderung ab	Bem.
Schweiz	Liestal	Vierspurausbau Liestal	Entflechtung dank Ausbau auf 4 Spuren.	12/2025	
Schweiz	Liestal	Wendegleis Liestal	Voraussetzungen für den S-Bahn-Viertelstundentakt zwischen Basel und Liestal.	12/2025	
Schweiz	Basel SBB	Ausbau Bahnhof Basel SBB	Mehr Kapazität dank Anpassungen der Gleisanlage und zusätzlichem Perron Gleis 19/20.	12/2025	
Schweiz	Basel – Ost - Muttenz	Entflechtung Basel–Muttenz	Voraussetzung für mehr Zugverbindungen und Pünktlichkeit.	12/2025	
Schweiz	Basel SBB RB	Gleisverlängerungen D - Gruppe	Leistungssteigerung Basel SBB RB.	12/2025	
Schweiz	Maroggia	Verlängerung Gleis 2 für Züge 750 m	Behebung von Stabilitätsrisiken.	11/2026	

Quellen:

- BLS-Netz: Datencontrolling Projekte BLS-IAN vom 27.06.2022
- SBB-Infrastruktur: Masterliste Ausbauprogramme vom 16.11.2022 / Umsetzungsplanung Stand 12/2021 (23.03.22)

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-Netz Zugangsverordnung](#) (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 Wochenendsperrungen 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 akkumuliert mindestens 30 Tagen handelt. Auch kürzere Intervalle (> 10 Tage) wie verlängerte Nachtintervalle mit Totalsperren, dauernder Einspurbetrieb oder einzelne Bauphasen werden ausgewiesen. Unterhaltsfenster mit Wirkung auf die Kapazität werden ebenfalls im NNP aufgenommen.

Netznutzungskonzept / Netznutzungspläne:

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

Obwohl Anhang VII der EU-Richtlinie 2012/34 für die Schweiz nicht direkt anwendbar ist, wird in der Praxis ein Vorgehen angewendet, welches weitgehend konform mit den Fristen gemäss Anhang VII ist. Für die Schweiz ergibt sich daraus auf den **Transitachsen** folgende Unterteilung:

	Sehr grosse Intervalle Major impact TCR	Grosse Intervalle High impact TCR
Definition gemäss Anhang 7 (EU-Richtlinie)	>30 Tage, mehr als 50% des Verkehrs betroffen	>7 aufeinanderfolgende Tage, mehr als 30% des Verkehrs betroffen
Definition gemäss NZV Art. 11b	-	>7 aufeinanderfolgende Tage, mehr als ein Drittel des Verkehrs betroffen
Publikation der Streckensperrung gemäss NZV Art. 11b	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 2026 erfolgt daher erstmalig im Dezember 2023 und in aktualisierter Form im Dezember 2024 in der entsprechenden Rubrik des OneStopShop.

Unterhaltsfenster

Umgang mit Intervallbedarf für Unterhalt:

Grundsätzlich wird nicht zwischen einem Intervallbedarf für Unterhalt oder Erneuerungen unterschieden. Der Intervallbedarf wird mittelfristig in der Planungszentrale angemeldet. Bei neuen Unterhaltsfenstern wird in der Regel erstmalig ein Prüfauftrag / Grobkonzept Intervalle erstellt und in den folgenden Jahren wird das Detailkonzept bei Bedarf angepasst.

Unterhaltsfenster GSM-R⁴ / RBC⁵

Auf den ETCS L2⁶ Strecken müssen in regelmässigen Abständen technische Unterhaltsarbeiten an den Anlagen RBC und GSM-R durchgeführt oder Software-updates durchgeführt werden. Für diese Arbeiten werden jährlich sechs gleichzeitige Totalsperrungen (Nächte So/Mo) der entsprechenden Linien benötigt. Die Daten sind über mehrere Jahre festgelegt.

Zwei dieser Nächte verfügen über eine Totalsperrung von rund 4 Stunden und müssen auf allen ETCS-L2 Linien zwingend zeitgleich durchgeführt werden. In dieser Zeit können keine weiteren Intervalle gewährt werden. In den anderen vier Nächten besteht ein gewisser Handlungsspielraum. (Konfliktklärung mit allfälligen anderen Projekten vornehmen, Prioritäten setzen und allenfalls gewisse Einschränkungen an den Unterhaltsfenstern vornehmen).

SBB-Projekt "Unterhaltsproduktion 2025"

Das Projekt "Unterhaltsproduktion 2025" (UP2025) hat zum Ziel, langfristig den Fahrplan zu stabilisieren, den Unterhalt auf dem SBB - Netz langfristig sicherzustellen und die Produktivität weiter zu steigern. UP2025 plant zusätzliche Unterhaltsfenster auch auf Top- und Hauptverkehrsstrecken. Damit soll die Anzahl Intervalle reduziert und die Länge der Intervalle optimiert werden.

⁴ Global System for Mobile Communications – Rail / ⁵ Radio Block Center (Streckenzentrale) / ⁶ [Übersichtskarte Normalspurnetz](#) (Level 2 = [hellblaue](#) Strecken)

Reguläre TCR's

Anträge für «major impact» TCRs müssen von der Bauabteilung innerhalb der Planungszentrale bei X-43 Monate angemeldet werden, gefolgt von einer ersten Kumulationsbewertung (regional, national und international) und der Definition von Rahmenbedingungen durch den zuständigen Portfoliomanager Intervalle.

Vor dem nächsten Schritt bei X-26 Monate muss die TCR-Anforderung spezifiziert und als grober Zeitplan des Bauprogramms vorgelegt werden. Gleichzeitig müssen «high impact» TCR-Anforderungen zum ersten Mal deklariert werden. Die Kumulationsprüfung muss aktualisiert und die Anträge müssen mit anderen TCRs koordiniert werden. Ein analoges Verfahren wird für «medium impact» TCR bei X-16 Monate angewandt.

Sobald ein TCR zur Ausarbeitung und Konsultation angenommen wurde, wird ein grobes, kapazitätsbasiertes Konzept erarbeitet. Dieses wird den EVU im Rahmen eines Meetings zur Abnahme vorgelegt.

Konsultationsprozess

Sobald das grobe, auf verbleibenden Kapazitäten beruhende Ersatzkonzept (Grobkonzept) von den beteiligten Stakeholdern (betroffene EVU, beim Regionalverkehr auch die bestellenden Kantone) abgenommen wurde, wird das entsprechende TCR zur Ausführung freigegeben. Das zugspezifische Detailkonzept wird bis sechs Monate vor Baubeginn erarbeitet und den Stakeholdern erneut vorgelegt. Diese haben anschliessend circa zwei Wochen Zeit für die Beurteilung, damit die definitive Version fünf Monate vor Baubeginn zur Verfügung steht.

Abhängig von der Dauer und des Ausmasses der Kapazitätsreduktion wird das TCR im nationalen Netznutzungsplan veröffentlicht und im jährlichen Trassenkatalog und Fahrplan berücksichtigt.

Freigabe- und Eskalationsprozess

Intervalle für die Bauarbeiten, welche gemäss Definition ein Grobkonzept benötigen, werden innerhalb von Grobkonzepten studiert, präsentiert und vom Steuerungsmeeting (StM) Kapazitätsmanagement freigegeben. Im StM sind alle Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und die Schweizerische Trassenvergabestelle (TVS) vertreten. Diese Konzepte werden zwischen «einfach» (geringe Auswirkungen für die EVU) und «komplex» (mittlere bis hohe Auswirkungen für die EVU) unterteilt. Die Stakeholder, und bei Bedarf die Kantone, werden proaktiv und früh in die Freigabeprozesse einbezogen. Dies insbesondere bei «komplexen» Konzepten.

Der Austausch findet in Form von Sitzungen, Fahrplanwerkstätten oder per E-Mail statt. Dies unter diskriminierungsfreiem Einbezug der betroffenen EVU, der TVS und allenfalls des Kantons (als Besteller im konzessionierten Personenverkehr), um die Konzeptinhalte und die Bedürfnisse aller Beteiligten zu diskutieren und eine gemeinsame Variante zu finden. Sofern nützlich, können auch Partner (z.B. Planer,

Projektleiterinnen) einbezogen werden. Bei einem komplexen Konzept findet dieser Austausch vor dem StM statt. Bei einem einfachen Konzept bei Bedarf nach dem StM.

Falls Grobkonzepte trotz konstruktivem Austausch mit den EVU, TVS und allenfalls den Kantonen zweimal im StM abgelehnt werden, oder wenn keine gemeinsame Lösung gefunden werden kann, werden diese eskaliert. Es sind 3 Eskalationsstufen vorgesehen:

1. regionales Gremium
2. nationales Gremium: MAR6 (Mittelfristige Angebots- und Ressourcenplanung)
3. übergeordnetes nationales Gremium: Soundingboard Fahrplan

2.2 Erwartete „Crucial major“-TCR

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.

-> Für 2026 sind keine „Crucial major“ – TCR geplant.

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 2026 die TTR-Anforderungen an die Kapitel «Verkehrsplanung und Verkehrsflüsse» bereits ab. In der Schweiz werden die unterschiedlichen Bedürfnisse des Marktes bzw. der Stakeholder bereits sehr früh abgeholt. Ca. alle 10 Jahre wird ein Ausbauschritt durch den Bund beauftragt. Dieser Ausbauschritt wird in Zusammenarbeit der verschiedenen Stakeholder Bund, Kantone, Branchen (inklusive Terminals und Serviceeinrichtungen), EVU, etc. unter dem Lead des BAV konzipiert. Das Ergebnis ist ein abgestimmtes Angebotskonzept mit den dazu notwendigen Infrastrukturmassnahmen. Das Parlament beschliesst den erarbeiteten Ausbauschritt mit dem Angebotskonzept und spricht die finanziellen Mittel für die dafür notwendigen Infrastrukturen aus. Im NNK werden die für das Angebotskonzept notwendigen Trassen für den Fern-, Regional- und Güterverkehr gesichert. Im jährlich im Auftrag des Bundes durchgeführten Änderungsmanagement können alle betroffenen Stakeholder ihre Änderungsanträge zum Angebotskonzept eingeben. Der NNP beschreibt die geplante Kapazitätsverteilung auf die Verkehrsarten Fernverkehr, Regionalverkehr, Güterverkehr und der weiteren Verkehrsarten (wie z.B. Autozüge) in den Umsetzungsjahren bis x-6 Jahre im Voraus in schriftlicher Form. Auch im NNP-Prozess werden die Stakeholder jährlich mittels einer technischen Vorprüfung abgeholt und erhalten die Möglichkeit, sich entsprechend einzubringen.

In der nachstehenden Tabelle sind die wichtigsten Planungs-Parameter für die Standardkategorien der Personen- und Güterzüge aufgeführt:

Kategorie	Produkt	Parameter
Fernverkehr	Intercity / Interregio	400m, R135%
Fernverkehr	ICN (Neigetechnik)	400m, N180%
Regionalverkehr	RegioExpress	300m, R135%
Regionalverkehr	S-Bahn / Regio (Doppelstöckig)	150m, R135%
Regionalverkehr	S-Bahn / Regio	75m, R135%
Güterverkehr National	Standard	1 Re482, 1600t, 750m, D65, V/min 100 km/h
Güterverkehr National	Express	1 Re420, 800t, 400m, A95, V/min 120 km/h
Güterverkehr International	Transit Gotthard	1 Re482*, 1600t, 750m, D70, V/min 100 km/h (Nord-Süd) 1 Re482*, 1400t, 750m, D70, V/min 100 km/h (Süd-Nord) * Abschnitt Bellinzona – Chiasso = 2 Re482
Güterverkehr International	Transit Lötschberg	2 Re482, 1600t, 750m, D70, V/min 100 km/h (Nord-Süd) 2 Re482, 1400t, 750m, D70, V/min 100 km/h (Süd-Nord)

Quellen: Grundlagen Fahrplanplanung Güterzugskategorien National + Transit / Planungsgrundlage STEP AS2030

Hinweis: Die grundsätzlichen Angaben zum hinterlegten Rollmaterial sind im Netznutzungskonzept ersichtlich. Im Personenverkehr bestehen bezüglich Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit unterschiedliche Anforderungen. Präzisierungen zu Reihe N und spurtstarkem Rollmaterial sind im NNP aufgeführt.

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 2026 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 2026 sind noch keine Einschränkungen durch Intervalle aufgeführt.

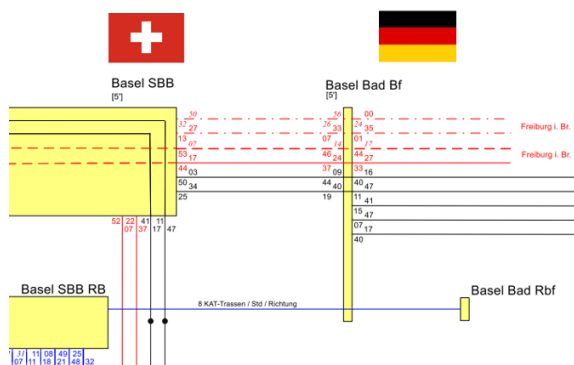
Link zum publizierten NNP 2026 (Stand: 02.12.2019)

<https://company.sbb.ch/content/dam/internet/corporate/de/sbb-als-geschaeftpartner/flotte-unterhalt/onestopshop/NNP-2026.pdf.sbbdownload.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	3	3	
Regionalverkehr	2	2	
Güterverkehr	8	8	

Empfohlene Richtwerte für die Aufenthaltszeiten in Schweizer Grenzbahnhöfen

Basel SBB RB	Norm	Max.
Nord - Süd von Deutschland		
Systemwechsel	10'	15'
Lokwechsel BSRB	30'	45'
Süd - Nord nach Deutschland		
Systemwechsel	10'	15'
Lokwechsel BSRB	30'	45'

Stärkung / Schwächung der Traktion sowie Zu- und Abfuhr in Basel SBB RB müssen fallweise beurteilt werden. Die Richtwerte werden als Norm- und Maximalwerte definiert. Diese sind wenn immer möglich einzuhalten. Ausnahmen können nur gewährt werden, sofern deren betriebliche Machbarkeit in den Grenzbahnhöfen gegeben ist, es besteht keine Garantie.

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	3	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 2026 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 3 Trassen im Regionalverkehr.

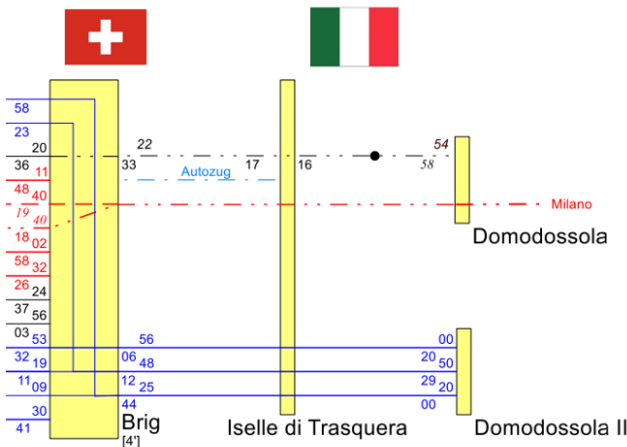
Bei der Kapazität im Güterverkehr gibt es zwischen der DB (5 Trassen pro Stunde/Richtung) und der SBB (8 Trassen pro Stunde/Richtung) eine Differenz. Gemäss Erklärung der DB muss bis zur Beendigung der Ausbau-Arbeiten für die viergleisige Rheintalbahnhof Basel – Karlsruhe im Raum Basel Bad Bf bis ca. 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 3 Trassen und Güterverkehr 5 Trassen pro Stunde/Richtung.

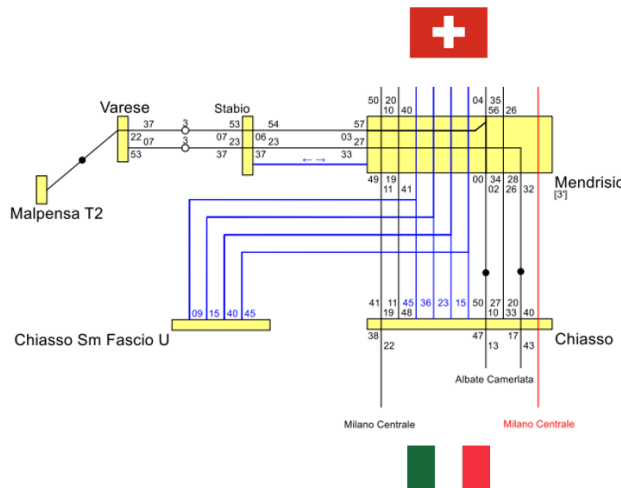
IT / CH: «Domodossola»



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 Brig – Domodossola: 1 Trasse zu gewissen Stunden
Regionalverkehr	2	2	Spiez – Frutigen: 1 Trasse Frutigen-Visp: 0 Trassen Brig – Domodossola: 1 Trasse zu gewissen Stunden 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) 4. Trasse nach Domodossola II nur fahrbar, wenn die RoLa-Trasse nach Domodossola FS verkehrt (gilt auch für Gegenrichtung. Kapazitätsteilung nach Domodossola FS und Domodossola II. 4. Trasse in Kapazitätsteilung mit Fernverkehr. Wenn fahrbar, stellt die vierte G-Trasse prioritär dem Güterverkehr zur Verfügung.
Andere	<1>	<1>	Autozug im 90-Minuten Takt Spiez – Brig und Selle – Domodossola: 0 Trassen

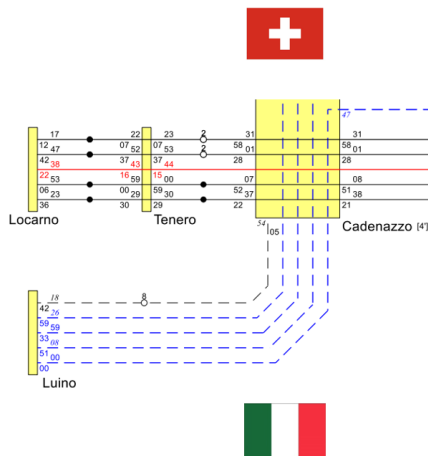
IT / CH: «Chiasso»



Castione – Bellinzona – Giubiasco – Chiasso

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

IT / CH: «Luino»



Cadenazzo – Luino

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

Empfohlene Richtwerte für die Aufenthaltszeiten in Schweizer Grenzbahnhöfen sowie Luino + Domodossola		
	Norm	Max.
Chiasso Smistamento / Chiasso		
Nord - Süd via U-Gruppe		
Betriebswechsel	40'	60'
Süd - Nord via C/U-Gruppe		
Betriebswechsel	35'	45'
Luino		
Systemwechsel	gemäß Network Statement RFI bzw. vereinbarten Anschlusszeiten RFI-SBB Infra	
Domodossola		
Domodossola 2		
Betriebswechsel	gemäß Network Statement RFI	
Domodossola FS		
Betriebswechsel	gemäß Network Statement RFI	

Die Richtwerte werden als Norm- und Maximalwerte definiert. Diese sind wenn immer möglich einzuhalten. Ausnahmen können nur gewährt werden, sofern deren betriebliche Machbarkeit in den Grenzbahnhöfen gegeben ist; es besteht keine Garantie.

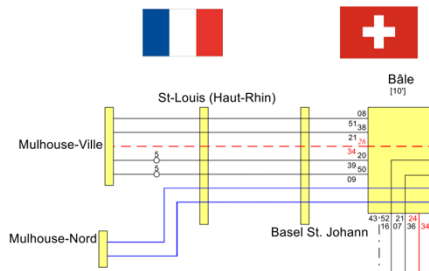
Angaben der RFI

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)

Type de trafic	Nombre de sillons		Informations supplémentaires
	Heure de référence	HDP	
Trafic grandes lignes	3	3	1 sillon toutes les deux heures (TGV)
Trafic régional	2	2	
Trafic marchandises	2	2	

Empfohlene Richtwerte für die Aufenthaltszeiten in Schweizer Grenzbahnhöfen		
Basel SBB RB	Norm	Max.
Nord - Süd von Frankreich		
Systemwechsel	10'	15'
Lokwechsel BSRB	60'	90'
Süd - Nord nach Frankreich		
Systemwechsel	10'	15'
Lokwechsel BSRB	60'	90'

Stärkung / Schwächung der Traktion sowie Zu- und Abfuhr in Basel SBB RB müssen fallweise beurteilt werden. Die Richtwerte werden als Norm- und Maximalwerte definiert. Diese sind wenn immer möglich einzuhalten. Ausnahmen können nur gewährt werden, sofern deren betriebliche Machbarkeit in den Grenzbahnhöfen gegeben ist, es besteht keine Garantie.

Angaben SNCF Réseau

Suisse

Border point	passenger train paths per hour		freight train paths per hour
	long distance	regional	
Bâle St Jean	0,5	4	2

Zwischen SNCF Réseau und SBB Infrastruktur bestehen Differenzen in den Trassenkapazitäten Fernverkehr und Regionalverkehr, 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 2026 im Jahr 2019 noch auf Basis des NNK 2025 genehmigt. Inzwischen wurde das NNK 2025 mit dem NNK 2035 ersetzt. 2 Fernverkehrstrassen (TER nach Mulhouse) wurden neu dem Regionalverkehr zugeteilt. Das heisst, unter der Berücksichtigung des aktuell gültigen NNK 2035, gibt es somit keine Differenzen mehr.

Resultat nach der Harmonisierung:

- ➔ Fernverkehr 0,5 Trassen, Regionalverkehr 4 Trassen und Güterverkehr 2 Trassen pro Stunde/Richtung.

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: 05.12.2022	Leiter Planung Betrieb & Services: 07.12.2022

2) International

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