



Kapazitätsstrategie

Fahrplan 2028

SBB Infrastruktur AG, BLS Netz AG

Definitive Version

Dezember 2024

Inhalt

0	Einleitung	3
0.1	Kontaktdaten	3
0.2	Geografischer Geltungsbereich	3
0.3	Übersicht beteiligter Infrastrukturbetreiberinnen (ISB)	4
0.4	Übersicht Serviceanlagen und Werkstätten	4
1	Geplante Kapazitätsveränderungen Fahrplan 2028	5
1.1	Zusätzliche Kapazitäten	5
1.2	Kapazitätsminderungen	5
2	Temporäre Kapazitätseinschränkungen (TCR)	5
2.1	Planungsprinzipien TCR	5
2.1.1	Bündelung von TCRs zur Minimierung der Schwere und der Dauer	6
2.1.2	Beschreibung der angeschlossenen Bereiche, in denen TCRs aufgrund von Kapazitätsengpässen nicht gleichzeitig geplant werden sollen	6
2.1.3	Beschreibung der Zeiträume, in denen TCRs ausgeführt werden, wenn dies aufgrund ihrer Beschaffenheit möglich ist (nachts, am Wochenende)	6
2.1.4	Beschreibung der Zeiträume, in denen regelmässige TCR-Unterhaltsfenster geplant werden (nachts, am Wochenende)	7
2.1.5	Beschreibung, wie der Prozess der TCR-Zuteilung aussehen wird, wie die Koordination und Konsultation sichergestellt wird	7
2.1.6	Der TCR-Zuteilungsprozess und Eskalationsprozess(e) im Falle von Uneinigkeit der beteiligten Akteure	7
2.2	Vorankündigung von Major Impact TCRs	8
3	Verkehrsplanung und Verkehrsflüsse	8
3.1	Prinzipien der Verkehrsplanung	8
3.2	Verkehrsflüsse	10
4	Validierung	12

0 Einleitung

Die Kapazitätsstrategie 2028 (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.

0.1 Kontaktdaten

Die Kapazitätsstrategie 2028 wird im Dezember 2024 auf der Webseite der SBB AG publiziert: <https://company.sbb.ch/de/sbb-als-geschaeftpartner/leistungen-evu/onestopshop/trassen.html>.

Bei Fragen und Anmerkungen kontaktieren Sie bitte kapazitaetsmanagement.konzeption@sbb.ch.

0.2 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 geografische Geltungsbereich der Kapazitätsstrategie wurde durch die verantwortende Organisationseinheit bereits auf weitere Grenzübergänge erweitert.

Die vorliegende Kapazitätsstrategie 2028 der Nord-/Süd-Achsen deckt folgende Strecken:

- Basel – Lötschberg – Brig – Domodossola
- Basel – Gotthard – Bellinzona – Luino
- Basel – Gotthard – Bellinzona – Chiasso

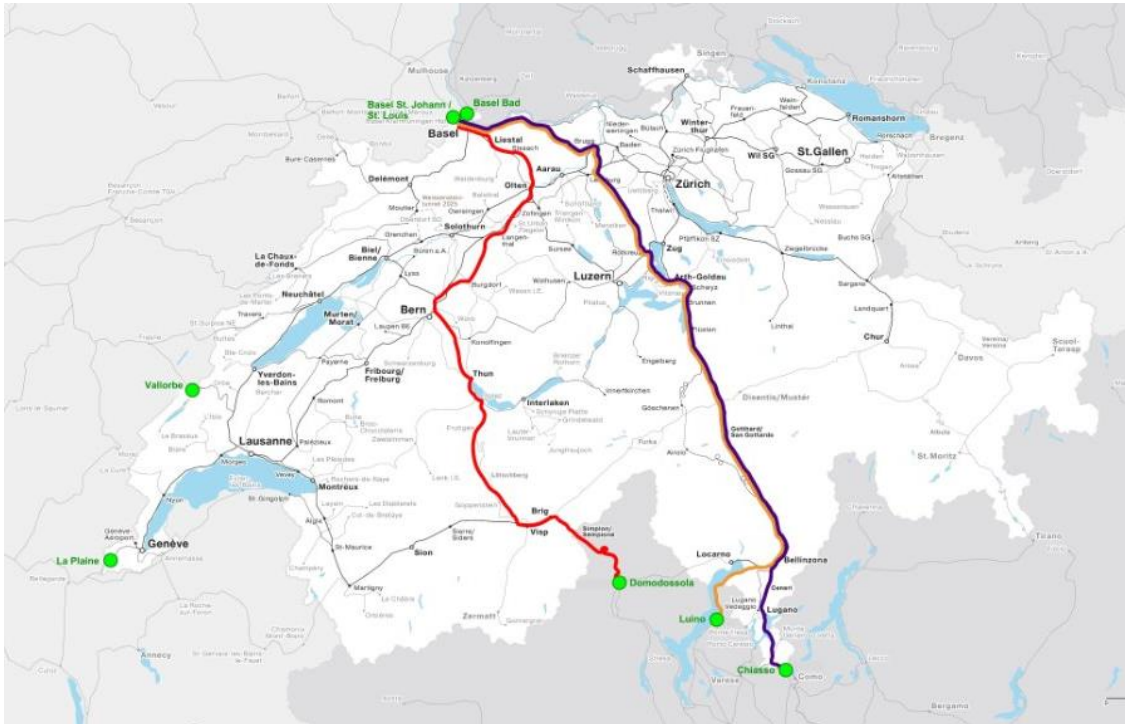
und folgende Grenzpunkte ab:

- Basel Bad (DE/CH)
- Basel St. Johann / St. Louis (CH/FR)
- Domodossola (IT/CH)
- Luino (IT/CH)
- Chiasso (CH/IT)
- La Plaine (CH/FR)
- Vallorbe (CH/FR)

¹ Handbook Capacity Strategy RNE, Version 3.0

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

³ Entscheid Lenkungsausschuss TTR@CH vom 1.12.2021



0.3 Übersicht beteiligter Infrastrukturbetreiberinnen (ISB)

Beteiligte Infrastrukturbetreiberinnen
• SBB Infrastruktur AG
• BLS Netz AG
• DB InfraGO AG
• RFI
• SNCF Réseau

0.4 Übersicht Serviceanlagen und Werkstätten

In der nachfolgenden Tabelle werden für den geografischen Geltungsbereich relevante Serviceanlagen und Werkstätten aufgeführt:

Serviceanlagen Personenverkehr SBB	Aufgaben
Fahrwerk Kompetent Center Basel	Betriebsnahe Instandhaltung
Serviceanlage Basel	Betriebsnahe Instandhaltung
Serviceanlage Arbedo Castione	Betriebsnahe Instandhaltung
Serviceanlage Biasca	Betriebsnahe Instandhaltung
Serviceanlage Brig	Betriebsnahe Instandhaltung
Serviceanlage Genf	Betriebsnahe Instandhaltung
Werkstätte SBB Cargo	
Werkstätte Brig	Reparatur und Instandhaltung

Werkstätte Chiasso	Reparatur und Instandhaltung
Werkstätte Muttenz	Reparatur und Instandhaltung
Werkstätte BLS	
Werkstätte Spiez	Reinigung und Reparatur

Quelle:

- [Serviceanlagen Produktion Personenverkehr. \(sharepoint.com\)](#)
- [Unsere Werkstätten - BLS AG](#)

1 Geplante Kapazitätsveränderungen Fahrplan 2028

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.

1.1 Zusätzliche Kapazitäten

Für den Fahrplan 2028 sind keine Auswirkungen auf die Kapazität infolge der Ausbauten bekannt.

1.2 Kapazitätsminderungen

Für den Fahrplan 2028 sind keine Auswirkungen auf die Kapazität infolge der Rückbauten bekannt.

Quellen:

- BLS-Netz: Datencontrolling Projekte BLS-IAN vom 31.05.2024
- SBB-Infrastruktur: Dokumentation Umsetzungsplanung Ausbauschritte Stand 12/2023 vom 27. Februar 2024.

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 Wochenendsperren 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>
- <https://company.sbb.ch/de/sbb-als-geschaeftpartner/leistungen-evu/onestopshop/trassen.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 mit Einschränkung von mehr als einem Drittel des täglichen Verkehrsaufkommens
Publikation der Streckensperrung gemäss NZV Art. 11b	Erstmals mindestens 24 Monate und in aktualisierter Form mindestens 12 Monate vor dem Beginn der betroffenen Fahrplanperiode	

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 2028 erfolgt daher erstmalig im Dezember 2025 und in aktualisierter Form im Dezember 2026 in der entsprechenden Rubrik des OneStopShop.

2.1.1 Bündelung von TCRs zur Minimierung der Schwere und der Dauer

Bündelung von Aufträgen (Projekten) einer oder mehreren Anlagegattungen zu einer gemeinsamen Ausführung mit gleichen Intervallen erfolgt zu einem frühen Zeitpunkt im Prozess. Clusterung ist bereits ein Bestandteil der Intervallbestellung.

2.1.2 Beschreibung der angeschlossenen Bereiche, in denen TCRs aufgrund von Kapazitätsengpässen nicht gleichzeitig geplant werden sollen

Liegt der abgestimmte Intervallbedarf mit funktionalen Anforderungen vor, beginnt die Phase der Kapazitätsplanerstellung. Im Rahmen dessen wird u.a. Kumulationsprüfung durchgeführt.

Die Methodik der Kumulationsprüfung beinhaltet Erfassung sowie bauliche und verkehrliche Bewertung der geplanten Intervalle X-43, X-26, X-16 Monate vor Ausführungsjahr. In der Durchführung wird das Zusammenspiel der einzelnen Objekte geprüft sowie aus der Gesamtsicht / Achsensicht. Dabei werden die Auswirkungen auf das Angebot festgestellt (z.B. Unterbrüche von Zugläufen) und Kapazitätsfragen beleuchtet. Dies alles in Absprache und Abstimmung mit den Prozessbeteiligten. Während der Prüfung erfolgen diese Absprachen mehrmals (iterativ).

2.1.3 Beschreibung der Zeiträume, in denen TCRs ausgeführt werden, wenn dies aufgrund ihrer Beschaffenheit möglich ist (nachts, am Wochenende)

Siehe Kapitel 2.1.4

2.1.4 Beschreibung der Zeiträume, in denen regelmässige TCR-Unterhaltsfenster geplant werden (nachts, am Wochenende)

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).

2.1.5 Beschreibung, wie der Prozess der TCR-Zuteilung aussehen wird, wie die Koordination und Konsultation sichergestellt wird

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) (siehe Kapitel 2.1.2) 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.

2.1.6 Der TCR-Zuteilungsprozess und Eskalationsprozess(e) im Falle von Uneinigkeit der beteiligten Akteure

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.

⁴ Global System for Mobile Communications – Rail

⁵ Radio Block Center (Streckenzentrale)

⁶ [Übersichtskarte Normalspurnetz](#) (Level 2 = hellblaue Strecken)

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 Mittelfristige Angebots- und Ressourcenplanung (MAR6)
3. übergeordnetes nationales Gremium: Angebot und Fahrplan Board (AFB)

2.2 Vorankündigung von Major Impact TCRs

Mit der Kapazitätsstrategie sollen die grössten Kapazitätseinschränkungen vorangekündigt werden. Neu in der Kapazitätsstrategie Fahrplan 2028 werden major impact TCRs gemeldet mit dem Kriterium:

TCR >30 Tage und mehr als 50% Kapazitätseinschränkungen.

Für den Fahrplan 2028 sind keine major impact TCR geplant.

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 2028 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 Ausbauschnitt 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 Ausbauschnitt mit dem Angebotskonzept und spricht die finanziellen Mittel für die dafür notwendigen Infrastrukturen aus. Im NNP 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-7 Jahre im Voraus in schriftlicher Form. Auch im NNP-Prozess werden die Stakeholder jährlich mittels einer Anhörung 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, abgefertigt	400m / 300m, R135%
Fernverkehr	Eurocity / Intercity Gotthard	400m, R135%
Fernverkehr	Interregio /Regionalexpress, Selbstabfahrt 300m	300m, R135%
Fernverkehr/ Regionalverkehr	Interregio /Regionalexpress, Selbstabfahrt 200m und kürzer	150m, R135%
Regionalverkehr	S-Bahn / Regio (doppelstöckig)	150m, R135% 300m, R135% (Zürcher S-Bahn) 200m, R135% (S-Bahn Bern)
Regionalverkehr	S-Bahn / Regio (einstöckig)	150m, R135% 210m, R135% 60m, 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 S.Paolo – Chiasso Smistamento = 2 Re482 Anschlussstrasse via Ceneri Berg 2 Re482, 1400t, 750m, D70, V/min 100 km/h
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 / Projekt Konsolidierung AK 2035 (Botschaft 2026).

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 2028 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 2028 sind noch keine Einschränkungen durch Intervalle aufgeführt.

Link zum publizierten NNP 2028 (Stand: 20.11.2023)

<https://company.sbb.ch/content/dam/internet/corporate/downloads/de/sbb-als-geschaeftpartner/flotte-unterhalt/onestopshop/NNP-2028.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.

SBB Infrastruktur	DB InfraGO AG
Basel Bad / Basel Bad Rbf (D) – Basel SBB / Basel SBB RB (CH)	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fernverkehrszüge: 1.5 / Stunde ▪ Regionalsverkehrszüge: 3 / Stunde ▪ Güterverkehrszüge: 10⁷ / Stunde 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fernverkehrszüge: 1.5 / h Stunde ▪ Regionalsverkehrszüge: 3 / Stunde ▪ Güterverkehrszüge: 5 / Stunde

Bei der Kapazität im Güterverkehr gibt es zwischen der DB (5 Trassen pro Stunde/Richtung) und der SBB (10 Trassen pro Stunde/Richtung: 8 Trassen Richtung Weil am Rhein -Landesgrenze und 2 Trassen Basel Bad Bf - Rheinhafen) 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. 2029 die Güterverkehrskapazität um 3 Trassen auf 5 Trassen pro Stunde und Richtung reduziert werden.

Resultat nach der Harmonisierung Basel:

➔ Fernverkehr 1.5 Trassen, Regionalverkehr 3 Trassen und Güterverkehr 5 Trassen pro Stunde/Richtung.

SBB Infrastruktur	RFI
Domodossola	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fernverkehrszüge: 0.5 / Stunde ▪ Regional-Expresszüge: - ▪ Regionalsverkehrszüge: 0.5 / Stunde ▪ Güterverkehrszüge: 3 / Stunde 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fernverkehrszüge: 0.5 / Stunde ▪ Regional-Expresszüge: - ▪ Regionalsverkehrszüge: - ▪ Güterverkehrszüge: 3.5 / Stunde
Chiasso	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fernverkehrszüge: 1 / Stunde ▪ Regional-Expresszüge: - ▪ Regionalsverkehrszüge: 3 / Stunde ▪ Güterverkehrszüge: 4 / Stunde 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fernverkehrszüge: 1 / Stunde ▪ Regional-Expresszüge: 1 / Stunde ▪ Regionalsverkehrszüge: 2 / Stunde ▪ Güterverkehrszüge: 4 / Stunde
Luino	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fernverkehrszüge: - ▪ Regional-Expresszüge: - ▪ Regionalsverkehrszüge: 0.5 / Stunde ▪ Güterverkehrszüge: 2 / Stunde 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fernverkehrszüge: - ▪ Regional-Expresszüge: - ▪ Regionalsverkehrszüge: 0.5 / Stunde ▪ Güterverkehrszüge: 2 / Stunde

Nach der gemeinsamen Harmonisierung zwischen RFI und SBB Infrastruktur bestehen folgende Differenzen am Grenzübergang Domodossola, welche wie folgt erklärbar ist:

Regionalverkehr: die zeitweise verkehrende Regionalverkehrstrasse wird bis Domodossola geführt und nicht darüberhinaus verlängert. Auf ihre Aufnahme in der Tabelle wird nach der Rücksprache verzichtet.

Güterverkehr: Bei den 3.5 Trassen im Güterverkehr handelt es sich um den Durchschnittswert der 3 bzw. zeitweise 4 möglichen Trassen.

⁷ 8 Trassen Richtung Weil am Rhein - Landesgrenze und 2 Trassen Basel Bad Bf - Rheinhafen

Resultat nach der Harmonisierung Domodossola:

→ Fernverkehr 0.5 Trassen, Regionalverkehr 0 Trassen, Güterverkehr 3 Trassen pro Stunde/Richtung.

SBB Infrastruktur	SNCF Réseau
St - Louis	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fernverkehrszüge: 0.5 / Stunde ▪ Regionalsverkehrszüge: 4 / Stunde ▪ Güterverkehrszüge: 2 / Stunde 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fernverkehrszüge: 0.5 / Stunde ▪ Regionalsverkehrszüge: 4 / Stunde ▪ Güterverkehrszüge: 2 / Stunde
La Plaine	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fernverkehrszüge: 0.5 / Stunde ▪ Regionalsverkehrszüge: 2 / Stunde ▪ Güterverkehrszüge: 0.5 / Stunde 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fernverkehrszüge: 0.5 / Stunde ▪ Regionalsverkehrszüge: 3 / Stunde ▪ Güterverkehrszüge: -
Vallorbe	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fernverkehrszüge: 0.5 / Stunde ▪ Regionalsverkehrszüge: - ▪ Güterverkehrszüge: 0.5 / Stunde 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fernverkehrszüge: 0.5 / Stunde ▪ Regionalsverkehrszüge: - ▪ Güterverkehrszüge: -

Nach der gemeinsamen Harmonisierung zwischen SNCF Réseau und SBB Infrastruktur bestehen folgende Differenzen am Grenzübergang La Plaine, welche durch die Zählweise erklärbar sind:

Regionalverkehr: Bei SNCF Réseau TER Lyon (2 Varianten zu jeder 2. Stunde), TER Grenoble/Valence und TER Bellegarde werden jeweils als eine Trasse gezählt. Bei SBB-I werden die Trassen, welche zweistündlich oder teilweise angeboten werden mit 0.5 gezählt. Für TER-Lyon werden 2 Trassen wegen unterschiedlichen Abfahrtszeiten gesichert: einmal 2-stündlich und einmal zeitweise, ebenfalls 2 Varianten.

Güterverkehr: die Trasse ist eine Verlängerung der GV-Trasse vom Meyrin Cargo und wird nicht systematisch befahren. Dennoch kann sie gesichert werden.

Resultat nach der Harmonisierung La Plaine:

→ Fernverkehr 0.5 Trassen, Regionalverkehr 2 Trassen, Güterverkehr 0.5 Trassen pro Stunde/Richtung.

Vallorbe: die Trasse ist eine Verlängerung Lausanne Triage- Le Day-Vallorbe und wird nicht systematisch befahren. Dennoch kann sie gesichert werden.

Resultat nach der Harmonisierung Vallorbe:

→ Fernverkehr 0.5 Trassen, Regionalverkehr 0 Trassen, Güterverkehr 0.5 Trassen pro Stunde/Richtung.

4 Validierung

National

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

Genehmigung SBB Infrastruktur	Genehmigung BLS Netz
Leiter Kapazitätsmanagement: 31.10.2024	Leiter Planung Betrieb & Services: 20.09.2024

International

Die Daten betreffend Grenzkapazitäten wurden mit den Nachbarländern abgestimmt.