



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK

**Bundesamt für Verkehr BAV**  
Abteilung Infrastruktur

12. November 2020

---

# Netznutzungskonzept 2035

## Bericht über die Ergebnisse der Einbindung der interessierten Kreise

---

Aktenzeichen: BAV-212.24-3/33/15  
Geschäftsfall:



BAV-D-953E3401/1081

## 1 Ausgangslage

Das erste Netznutzungskonzept (NNK), basierend auf dem Ausbauschnitt 2025 der Eisenbahninfrastruktur, wurde im August 2017 vom Bundesrat verabschiedet. Es bildet die Grundlage für die Netznutzungspläne (NNP), mit denen jedes Jahr der Fortschritt des Bahninfrastrukturausbaus umgesetzt wird. Der Ausbauschnitt 2035 wurde 2019 vom Parlament beschlossen. Auf der Grundlage des Ausbauschnitts 2035 wurde auch ein neues NNK entworfen, das das NNK 2025 ablösen soll.

Dieser Entwurf wurde den interessierten Kreisen zur Stellungnahme vorgelegt. Die Kantone, die Infrastrukturbetreiberinnen, die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Güterverkehrsbranche, Trasse Schweiz und verschiedene Organisationen wurden eingeladen, sich zwischen dem 8. Juni und dem 17. Juli 2020 zum Entwurf des NNK 2035 zu äussern.

Insgesamt sind 48 Stellungnahmen beim Bundesamt für Verkehr (BAV) eingegangen. Von den 89 zur Stellungnahme eingeladenen Adressaten haben sich 47 schriftlich geäussert. Zusätzlich hat eine Privatperson von sich aus eine Stellungnahme an das BAV eingereicht.

	Adressaten	Eingegangene Stellungnahmen
Kantone und Konferenz der kantonalen Delegierten des öffentlichen Verkehrs KKDöV	27	26
Infrastrukturbetreiberinnen und Eisenbahnverkehrsunternehmen	52	18
Organisationen	10	3
Spontane Stellungnahmen	0	1

Eine Liste aller eingegangenen Stellungnahmen befindet sich im Anhang.

## 2 Auswertung der Stellungnahmen

Die zentralen Punkte aus den Stellungnahmen werden im Folgenden dargestellt.

### 2.1 Allgemeine Bemerkungen zum Planungsprozess

Unter den in dieser Vernehmlassung geäusserten allgemeinen Bemerkungen ist die Stellungnahme der Konferenz der kantonalen Delegierten des öffentlichen Verkehrs (KKDöV) hervorzuheben, die ganz oder teilweise von einer Mehrheit der Kantone befürwortet und/oder übernommen wird.

Auch wenn die KKDöV die Einbindung der interessierten Kreise begrüsst, erachtet sie die Dringlichkeit des Beschlusses zum NNK 2035 als nicht derart hoch ein, dass die bestehenden ungelösten Konflikte im Netz im Vorfeld nicht geklärt werden könnten. Sie ist der Ansicht, dass das BAV genügend Zeit für eine transparente Bearbeitung der von den Planungspartnern formulierten Begehren einräumen muss. Des Weiteren erwartet sie, dass das BAV im Falle nicht berücksichtigter Anträge die Gründe der Ablehnung schriftlich darlegt und dass die Kantone die Möglichkeit erhalten, zu den Entscheiden des BAV Stellung zu nehmen. Schliesslich ist sie der Meinung, dass Konflikte, die sich im Rahmen dieses Vorgehens nicht lösen lassen, dem Bundesrat zum Entscheid vorzulegen sind.

Die KKDöV teilt ebenfalls mit, dass vonseiten der Kantone offene Fragen bezüglich des Planungsprozesses und der Umsetzung der Ausbauschnitte des strategischen Entwicklungsprogramms der Eisenbahninfrastruktur (STEP Bahninfrastruktur) bestehen. Sie regt deshalb die Ausarbeitung eines Leitfadens durch das BAV an, der auf die unterschiedlichen Planungsinstrumente (Angebotskonzept, NNK, NNP, Konzession, Trassenvergabe) und ihr Zusammenspiel untereinander, den Einbezug der Kantone und die Entscheidungsprozesse eingeht.

Die KKDöV spricht sich auch dafür aus, die Umsetzungsplanung des STEP Bahninfrastruktur und seiner Instrumente zu evaluieren (analog der Evaluation des STEP-Planungsprozesses).

## **2.2 Zuordnung der Trassen auf den regionalen Personenverkehr und auf den Personenfernverkehr**

Die Frage der Zuordnung von Trassen der Regioexpress-Züge auf den regionalen Personenverkehr und auf den Personenfernverkehr taucht in der Stellungnahme der KKDöV und in den Stellungnahmen der Kantone häufig auf.

Nach Auffassung der KKDöV sorgt diese Zuordnung in den Kantonen für Unverständnis, denn sie wurde nicht mit diesen abgestimmt. Wenngleich das NNK bereits in der Einleitung ausdrücklich erwähnt, dass die dargestellte Aufteilung der Trassen zwischen Regional- und Fernverkehr als Orientierungshilfe dient, befürchten zahlreiche Kantone, dass diese Aufteilung als Grundlage für die Ausgestaltung zukünftiger Konzessionen verwendet werden könnte. Vor diesem Hintergrund verlangt die KKDöV, dass die erwähnte Zuordnung vor der Verbindlichkeitserklärung des NNK gemeinsam mit den betroffenen Kantonen geklärt wird. Sie fordert ebenfalls, den Status der Wegleitung «Grundsätze und Kriterien für den Fernverkehr» zu klären.

Einige Kantone verlangen, dass im NNK festgehalten werden soll, dass die Zuordnung des Angebots auf den Regional- oder den Fernverkehr bei der Konzessionserteilung erfolgt, da sie befürchten, dass künftige Konzessionen auf der Grundlage der Aufteilung im NNK vorweggenommen werden.

Mehrere Kantone haben sich in ihren Stellungnahmen für eine Änderung der Zuweisung bestimmter Angebote vom Regional- zum Fernverkehr ausgesprochen.

## **2.3 Übergang vom NNK 2025 zum NNK 2035, Optimierung des Angebotskonzepts 2035 und Durchbindungen**

Einige Kantone zeigen sich beunruhigt über die Ablösung des NNK 2025 durch das NNK 2035. Sie befürchten insbesondere, dass einige Angebote, die im NNK 2025 enthalten sind und aus dem NNK 2035 herausfallen, die aber bis zur Realisierung der für die Änderung des Angebotskonzepts erforderlichen Infrastruktur gefahren werden sollten, in den NNP, die auf der Basis des NNK 2035 erstellt werden, nicht gesichert werden können. Dabei handelt es sich vor allem um Fälle, in denen das neue Konzept eine Änderung der Durchbindungen in den Knoten zur Folge hat.

Zwei Kantone verlangen, dass die Durchbindungen in den wichtigen Knoten aus der Grafik entfernt werden, um Handlungsspielraum für die Optimierung des Angebotskonzepts 2035 offen zu lassen.

Die SBB beantragt ihrerseits, dass die im NNK bereits vorhandene Anmerkung zu den Durchbindungen weiter auszuführen sei. Sie schlägt die Aufnahme des Hinweises vor, dass die Durchbindungen, Flügelungen und Haltepolitik orientierenden Charakter haben und nicht verbindlich sind.

## **2.4 Verschiedene Themen rund um die Sicherung der Kapazitäten**

Die SBB fordert im NNK 2035 die Zusicherung von regelmässigen Leermaterialtrassen, die für die Erbringung von im NNK enthaltenen Angeboten erforderlich sind. Sie verlangt, dass für das nachfolgende NNK generell Überlegungen zu den Zufahrten zu den Werkstätten und den Abstellgleisen angestellt werden.

Trasse Schweiz dringt darauf, die Prioritäten in Fällen, in denen Trassen mehreren Verkehrsarten zugeteilt sind, bereits auf Stufe NNK zu regeln, damit die NNP klare Vorgaben für die erleichterte Zuteilung der Trassen enthalten, wenn im Fahrplanverfahren keine einvernehmliche Lösung gefunden werden kann.

Trasse Schweiz ist der Ansicht, dass sich die Vorgaben zur Kapazitätssicherung in Kapitel 3 NNK in einigen Fällen als zu strikt erweisen könnten, und fordert deshalb mehr Flexibilität.

## **2.5 Anmerkungen zu bestimmten Trassen**

Zu bestimmten Trassen gingen zahlreiche Anmerkungen ein. Dabei handelte es sich entweder um Bitten zur Klärung oder um Hinweise zu Ungenauigkeiten oder Fehlangaben im NNK.

Eine bedeutende Anzahl von Anträgen betrifft neue Angebote, die nicht im Angebotskonzept 2035 aufgeführt sind.

### 3 Anhang: Liste der eingegangenen Stellungnahmen im Rahmen der Konsultation der interessierten Kreise

Kantone und KKDöV	Glarus
	KKDöV
	Thurgau
	Neuenburg
	Appenzell Innerrhoden
	Zug
	Nidwalden
	Uri
	Obwalden
	Solothurn
	Bern
	Schaffhausen
	Tessin
	Aargau
	Freiburg
	Verkehrsverbund Luzern (VVL)
	Zürcher Verkehrsverbund (ZVV)
	St. Gallen
	Waadt
	Schwyz
	Basel-Landschaft
	Basel-Stadt
	Graubünden
	Wallis
	Genf
	Jura
Infrastrukturbetreiberinnen und Eisenbahnverkehrsunternehmen	Forchbahn AG
	BLT AG
	railCare AG
	RhB Rhätische Bahn AG
	MGB Matterhorn Gotthard Verkehrs AG
	tpf Transports publics fribourgeois
	BLS Personenverkehr
	SOB Schweizerische Südostbahn AG
	BEV-DICH
	TMR Transports de Martigny et Régions SA
	BLS Cargo
	Regionalps
	TRAVYS
	FART Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi SA
	SBB
	BLS
	MBC Transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA
	CJ Compagnie des Chemins de fer du Jura SA
Organisationen	Trasse Schweiz AG
	Verband öffentlicher Verkehr VöV
	Verband der verladenden Wirtschaft VAP