



August 2017, Überarbeitung nach Anhörung

# Wegleitung

## Grundsätze und Kriterien für den Fernverkehr

Aktenzeichen: BAV-311.00-00001/00003/00015/00004/00010/00003

### Inhaltsverzeichnis

1.	Einordnung .....	3
1.1	Sinn und Zweck der Wegleitung .....	3
1.2	Kompetenzen, Verbindlichkeit .....	3
1.3	Juristischer Stellenwert .....	4
1.4	Verknüpfungen und Einbettung .....	4
1.5	Vorbereitende Arbeiten des BAV .....	6
2.	Grundsätze und Kriterien für den Fernverkehr .....	6
2.1	Ziele .....	6
2.2	Grundsätze und funktionale Kriterien .....	6
2.2.1	Rahmenbedingungen .....	7
2.2.2	Grundsätze und funktionale Kriterien für die Zuteilung von bereits definierten Linien .....	8
2.2.3	Ausformulierung der Haltepolitik im FV .....	9
2.3	Weitere Kriterien .....	10
2.3.1	Bedeutung innerhalb des schweizerischen öV-Netzes .....	10
2.3.2	Betriebliche Verknüpfungen sowie trassenbedingte Haltepolitik .....	10
2.3.3	Qualitätsmerkmale .....	10
2.3.4	Finanzielle Kriterien, Eigenwirtschaftlichkeit .....	12
2.3.5	Kriterien im Überblick .....	13
2.4	FV-Netze .....	14
2.4.1	Das FV-Basis-Netz .....	14
2.4.2	Das FV-Intercity-Netz .....	14
2.4.3	Netzverschiebung FV-RPV und RPV-FV .....	15
2.5	Reporting zu Qualität und Eigenwirtschaftlichkeit .....	15
3.	Vorgehensvorschlag für den kurz- und mittelfristigen Horizont .....	16
3.1	Vorgehensvorschlag für die Linienzuteilung .....	16
3.2	Anwendungsbeispiele .....	16
4.	Ausblick auf das Konzessionsverfahren .....	19
4.1	Kriterien für die Weiterentwicklung des FV-Netzes .....	19
5.	Fazit .....	19





Aktenzeichen: BAV-311.00-00001/00003/00015/00004/00010/00003

Anhang.....	20
Anhang 1: Zentren .....	20
Anhang 2: Abgrenzung der Handlungsräume gemäss Raumkonzept Schweiz .....	23
Anhang 3: FV-Karten .....	24
Anhang 4: Änderung der Streckennetz-Zuordnungen .....	27

### Änderungsgeschichte

Version	Datum	Beschreibung, Hinweise	
1.1	04.11.2016	Input für ersten Workshop Entwicklung FV am 8.11.2016	BAV
1.2	02.12.2016	Funktionale Kriterien bereinigt mit den Entscheidungen des PA vom 22.11.2016 und Rückmeldungen der Bahnen.	IN/pl
1.3	9.12.2016	Einbindung von Karten und qualitativen Merkmale.	FI/pv
1.4	16.12.2016	Änderungen gemäss Diskussion FA vom 13.12.2016	pbr und FI/pv
1.5	20.12.2016	Entscheide PA 20.12.2016 umgesetzt	pbr
1.6	12.01.2017	Überarbeitung für externe Anhörung	Fü, pbr
1.7	24.01.2017	Verabschiedung durch PA, Freigabe zur Anhörung	PA
1.8	21.07.2017	Überarbeitung nach Anhörung (Kap. 1 neu, Kap. 2 - 5 überarbeitet)	FA
1.9	15.08.2017	Entscheide PA 10.08.2017 umgesetzt	PA/FA
2.0	21.08.2017	Wegleitung von DS verabschiedet	DS
2.1	28.01.2025	Status «in Überarbeitung»	IN/pl

in Überarbeitung



## 1. Einordnung

### 1.1 Sinn und Zweck der Wegleitung

Bislang fehlte eine genaue Definition, was die Ziele, Grundsätze und Kriterien des Fernverkehrs (FV) in der Schweiz sind und wie sich der FV gegen andere Verkehrsarten insbesondere den Regionalen Personenverkehr (RPV) abgrenzt. Aus den bestehenden Gesetzen, Instrumenten und Prozessen liess sich diese nicht ableiten:

Der Bund bestellt zusammen mit den Kantonen den RPV, die ungedeckten Kosten werden abgegolten.<sup>1</sup> Der FV dagegen ist eigenwirtschaftlich und wird nicht bestellt. Das Kriterium der Eigenwirtschaftlichkeit alleine reicht jedoch nicht, um die beiden Verkehre abzugrenzen, denn ein guter Teil der heutigen FV-Linien ist nicht eigenwirtschaftlich, und einige Linien des RPV sind eigenwirtschaftlich.

Der Bund hat das alleinige Recht, Personen regelmässig und gewerbsmässig zu befördern.<sup>2</sup> Er kann dieses Transportrecht mittels Konzession auf Unternehmen übertragen.<sup>3</sup> Der Gesetzgeber unterscheidet nicht zwischen FV oder RPV. Eine Abgrenzung ergibt sich allein aufgrund der subventionsrechtlichen unterschiedlichen Zuständigkeiten von Bund und Kantonen. So werden Verkehrsleistungen des RPV von Bund und Kantone gemeinsam bestellt. Die "Bestellung" des FV als Verkehrsleistung von nationaler Bedeutung ist dagegen allein Bundessache.<sup>4</sup> Somit definieren das Bundesgesetz über die Personenbeförderung sowie die entsprechenden Verordnungen den FV nicht explizit.

Mit der Annahme der Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI), inkl. des Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) mit dem Ausbauschritt 2025 (AS 2025) hat sich die Rollenverteilung für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur geändert. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) leitet und koordiniert als Prozessführer die für den Infrastrukturausbau notwendigen Planungen und ist für die Angebotsplanungen des FV und Güterverkehrs (GV) zuständig.<sup>5</sup> Mit der Angebotsplanung im FV wurden für den AS 2030/35 die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) beauftragt. Für die Angebotsplanungen des RPV sind die Kantone verantwortlich.

Eine klare Definitionsabgrenzung des FV zum RPV ist für die Angebotsplanung<sup>6</sup> und die Subventionierung wesentlich dies nicht zuletzt, weil es in der Vergangenheit immer wieder Diskussionen über die Ausrichtung sowie die Abgrenzung des FV gab.

Zweck der Wegleitung ist die Definition des nationalen FV sowie dessen Erläuterung. Aus der Anwendung der Grundsätze und Kriterien ergibt sich das Zielbild für die zukünftige Ausrichtung des FV-Netzes, welches schrittweise umgesetzt werden soll. Das BAV strebt zudem eine bessere Abstimmung zwischen Raumentwicklung und Fernverkehrsentwicklung an, wie sie auch die Strategie des UVEK vorsieht.

### 1.2 Kompetenzen, Verbindlichkeit

Der Konzessionsbehörde steht bei der Festlegung, was genau FV ist, ein Ermessen zu. Zu berücksichtigen sind die für die Erteilung einer Konzession zu erfüllenden Voraussetzungen wie u.a. die Zweckmässigkeit und Wirtschaftlichkeit des Angebotes<sup>7</sup> sowie die Interessen von Raumplanung und Umweltschutz.<sup>8</sup> Die Behörde kann dieses Ermessen in einer Wegleitung konkretisieren und gestützt darauf eine

<sup>1</sup> Art. 28 Abs. 1 Bundesgesetz über die Personenbeförderung, PBG; SR 745.1

<sup>2</sup> Art. 4 PBG

<sup>3</sup> Art. 6 Abs. 1 PBG

<sup>4</sup> Art. 28 Abs. 1 und 3 PBG

<sup>5</sup> Art. 16 Abs. 3 Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur, KPFBV; SR 742.120: Es (das BAV) beauftragt die Eisenbahnverkehrsunternehmen des Personenfernverkehrs oder Dritte, das Angebotskonzept für den Fernverkehr zu erstellen. Die Beauftragten haben die Anliegen der betroffenen Kantone zu berücksichtigen.

<sup>6</sup> Art. 48a ff Eisenbahngesetz, EBG; SR 742.101

<sup>7</sup> Art. 9 Abs. 1 PBG

<sup>8</sup> Art. 9 Abs. 1 der Verordnung über die Personenbeförderung, VPB; SR 475.11



Aktenzeichen: BAV-311.00-00001/00003/00015/00004/00010/00003

Praxis entwickeln. Gegenüber einem Konzessionär werden Rechte und Pflichten jeweils individuell konkret verfügt. Die längerfristige Entwicklung des FV wird in den Planungsarbeiten zu den Ausbausritten STEP Bahn beschrieben; der Bundesrat entscheidet mit der Botschaft und das Parlament mit Bundesbeschlüssen über die nötigen infrastrukturellen Ausbauten, um die gewünschte Angebotsentwicklung zu ermöglichen (maximal mögliches Angebot mit der geplanten Infrastruktur). Die Umsetzung in einen Fahrplan und die Gestaltung des konkreten Angebots obliegen den Transportunternehmen. Den Rahmen dafür legt die Konzession fest, die vom BAV erteilt wird (minimal zu erbringendes Angebot). Die konkreten Entscheide werden im Fahrplanverfahren getroffen. Die Konzessionsverfügung kann im Einzelfall (Linien) spezifische Vorgaben enthalten, die von der Wegleitung bei Vorliegen bestimmter Gründe abweichen können.

### 1.3 Juristischer Stellenwert

Rechtlich verbindlich sind die Konzessionen (Verfügung) sowie die Entscheide zum Ausbau im Rahmen der STEP-Ausbau Schritte von Bundesrat (Botschaft) und Parlament (Bundesbeschlüsse). Die Wegleitung FV dient BAV-intern als Handlungsorientierung und schafft eine höhere Transparenz.

### 1.4 Verknüpfungen und Einbettung

Die Wegleitung ist mit den bestehenden Planungsinstrumenten sowie den Konzessionen verknüpft. Basis für die zukünftige Ausrichtung des FV bilden das Raumkonzept Schweiz (RKCH)<sup>9</sup>, die Langfristperspektive für die Bahn<sup>10</sup>, die STEP-Ausbau Schritte, die Konzession, sowie - als Ausgangspunkt - das aktuelle FV-Netz.

**RKCH:** Es ist ein Orientierungsrahmen und eine Entscheidungshilfe für die Raumentwicklung der Schweiz. Das RKCH ist ein Strategiedokument in der Schweizer Raumentwicklung, das von allen Staatsebenen gemeinsam entwickelt und getragen wird. Darüber werden Ziele und Strategien beschrieben, die alle drei Staatsebenen gleichermaßen verfolgen sollen.

**Langfristperspektive für die Bahn:** Die Langfristperspektive für die Bahn wurde mit Blick auf die Vorlage FABI entwickelt. Entsprechend soll mit der langfristigen Entwicklung der Bahn die Standortattraktivität der Schweiz erhalten und verbessert sowie die räumliche, wirtschaftliche und touristische Entwicklung nachhaltig gestaltet werden. Abgeleitet aus dem RKCH wird die Schweiz in drei Metropolitanräume (Metropolitanraum Zürich, trinationaler Metropolitanraum Basel, Métropole Lémanique), die Hauptstadtregion Schweiz, Städtenetze und den Alpenraum unterteilt. Daran orientiert sich die strategische Langfristperspektive für die Bahn mit ihren Aussagen für den Personen- und Güterverkehr. Die wichtigsten Elemente davon sind in Artikel 48a EBG als Ziele des Infrastrukturausbaus festgehalten.

**STEP-Ausbau Schritte:** Das Strategische Entwicklungsprogramm (STEP) orientiert sich an den räumlichen Entwicklungszielen, die das RKCH konkretisieren sowie an der Langfristperspektive Bahn. Das STEP wird mit einzelnen Ausbausritten umgesetzt. Aktuell ist der AS 2030/35 in Planung. Für jeden Ausbausritt wird ein Angebotskonzept erarbeitet. Daraus wird die zusätzliche Infrastruktur ermittelt und das zugehörige Netznutzungskonzept (NNK: Kapazitätssicherung der Trassen) erstellt. Das Netznutzungskonzept 2025 für den AS 2025 liegt vor. Daraus werden die jährlichen Netznutzungspläne (NNP) abgeleitet, welche die Basis für die Trassenzuteilung bilden. Somit wird aufgezeigt, welche Angebotsentwicklung angestrebt wird.

<sup>9</sup> Raumkonzept Schweiz, ARE 2012. [https://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/raumplanung/publikationen/raumkonzept\\_schweiz.pdf.download.pdf/raumkonzept\\_schweiz.pdf](https://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/raumplanung/publikationen/raumkonzept_schweiz.pdf.download.pdf/raumkonzept_schweiz.pdf)

<sup>10</sup> FABI: Langfristperspektive Bahn (BAV 2012). [https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/aktuell-startseite/berichte/fabi\\_langfristperspektivebahn.pdf.download.pdf/fabi\\_langfristperspektivebahn.pdf](https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/aktuell-startseite/berichte/fabi_langfristperspektivebahn.pdf.download.pdf/fabi_langfristperspektivebahn.pdf)



Aktenzeichen: BAV-311.00-00001/00003/00015/00004/00010/00003

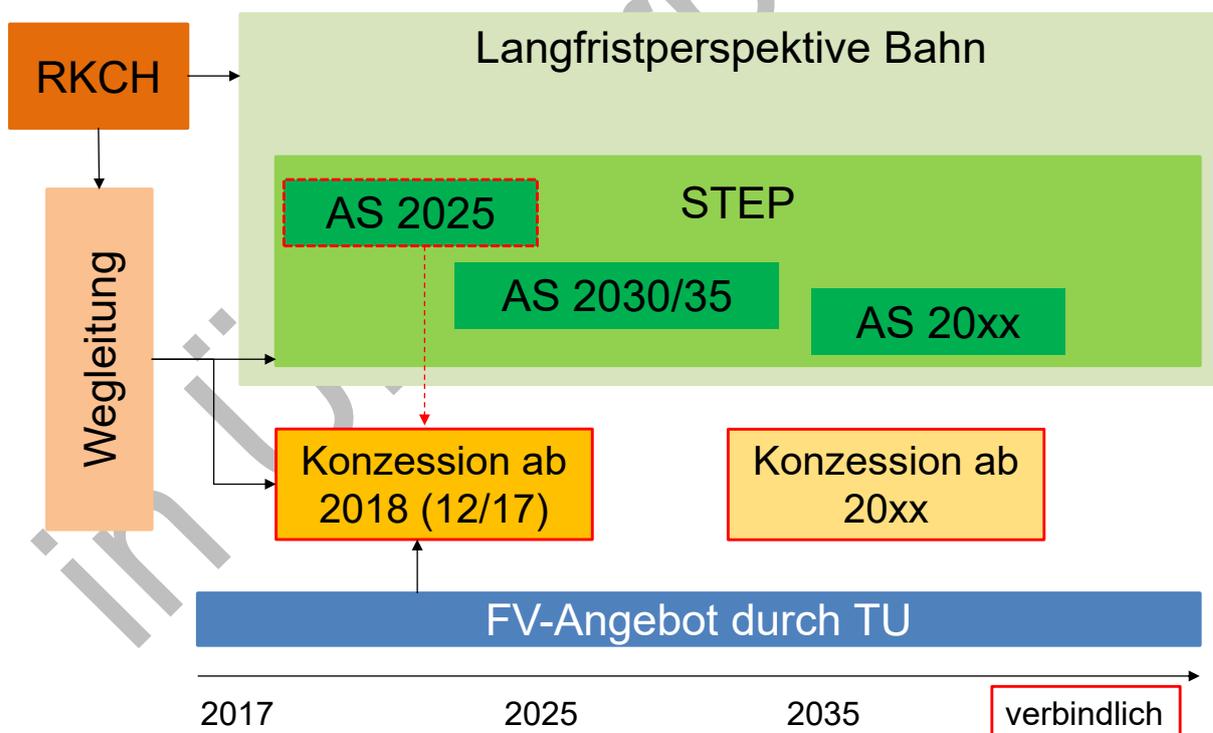
Wegleitung Grundsätze und Kriterien für den FV: Sie stellt die instrumentelle Verknüpfung der gemäss STEP-Planungen gewünschten Entwicklung des FV mit der FV-Konzession und damit mit dem zu erbringenden Angebot sicher. Der AS 2025 wird wie geplant umgesetzt und bildet somit eine Basis. Der AS 2030/35 ist aufgrund des fortgeschrittenen Planungsprozesses nicht direkt tangiert, jedoch leiten sich die Grundsätze und Kriterien der Wegleitung grundsätzlich aus denselben raumplanerischen Grundlagen der Planungen des AS 2030/35 ab.

Konzession: Sie gibt den aktuellen bzw. zukünftigen Rahmen für den FV für einen Zeithorizont von 10 (bis max. 25) Jahren vor.

FV-Angebot: Das Angebot wird von den Transportunternehmen gemäss gültiger Konzession und Fahrplan erbracht. Zurzeit verfügen die SBB über eine Fernverkehrskonzession.

Das Zielbild der Wegleitung wirkt in zwei Richtungen: es fliesst einerseits konkret in die Planungen der künftigen STEP bzw. Ausbauschritte ein, indem der FV beispielsweise bei der Haltepolitik in Richtung des in der Wegleitung formulierten "Zielbildes" entwickelt werden soll. Andererseits ist die Wegleitung eine Entscheidungsgrundlage für die FV-Konzession. So sollen die Linien in der FV-Konzession gemäss der in der Wegleitung enthaltenen Grundsätzen auf den definierten FV-Strecken festgelegt und die Mindestvorgaben bezüglich Qualität und Angebot linienspezifisch verfügt werden. Entwicklungen im FV, die durch das Konzessionsverfahren oder Entscheide zum Angebot durch die TU sichtbar werden, können wiederum den Planungsprozess über die Anpassung von Angebotskonzept des Ausbauschritts / NNK / NNP beeinflussen und umgekehrt.

Schematisch sieht die Einbettung der Wegleitung wie folgt aus:



**Abbildung 1** Schematische Einbettung der Wegleitung Grundsätze und Kriterien für den FV

Nicht alle Aspekte der Wegleitung können und sollen bereits mit der anstehenden FV-Konzession ab Ende 2017 sowie mit dem AS 2030/35 umgesetzt werden. Die weiteren Abklärungen im Rahmen des Projekts FV-Konzession sowie zum AS 2030/35 werden zeigen, welche Aspekte wann umgesetzt werden können.



Aktenzeichen: BAV-311.00-00001/00003/00015/00004/00010/00003

Im Dokument ist zum Teil von FV, zum Teil vom FV-Intercity-Netz bzw. dem FV-Basis-Netz die Rede. Es soll an dieser Stelle der Verständlichkeit halber darauf hingewiesen werden, dass mit dem FV der gesamte FV gemeint ist, also sowohl das FV-Intercity-Netz als auch das FV-Basis-Netz.

## 1.5 Vorbereitende Arbeiten des BAV

Bereits 2013 hat das BAV mit verschiedenen Vorarbeiten begonnen, um eine funktionale Abgrenzung des FV zu ermöglichen. Es hat verschiedene Ansätze und Abgrenzungskriterien geprüft, so z.B. finanzielle/wirtschaftliche, fahrgastorientierte, räumliche und angebotsorientierte Ansatzpunkte. Ebenso wurden Verknüpfungen verschiedener Kriterien geprüft.

Die Arbeiten haben ergeben, dass alle Ansätze Vor- und Nachteile haben und keiner allein geeignet ist, ohne weitere verkehrliche und wirtschaftliche Spezifizierungen eine sinnvolle Abgrenzung des FV zu ermöglichen. Einzelne Ansätze sind zudem schwer begründbar oder die Daten nicht verfügbar. Aus diesen Gründen sowie der hohen Komplexität der möglichen Ansätze (z.B. Verknüpfung von Fahrtzwecken mit Reiseweiten) wurden diese Ansätze verworfen.

Der Ansatz mit den funktionalen Kriterien, der sich wie auch die Langfristperspektive Bahn und die räumlichen Entwicklungsziele für das STEP, am RKCH orientiert, hat sich als grundsätzlich tauglich erwiesen. Entsprechend hat das BAV entschieden, diesen Ansatz auch als ein Element für die Definition des FV zu Grunde zu legen.

## 2. Grundsätze und Kriterien für den Fernverkehr

### 2.1 Ziele

- a) Das FV-Netz verbindet basierend auf dem Knoten- und Taktsystem alle Handlungsräume und übergeordneten Zentren der Schweiz. Es sichert damit die Kohäsion innerhalb der Schweiz und bindet die Schweiz an die europäischen Hauptverkehrsachsen an.
- b) Das FV-Netz besteht aus einem FV-Basis-Netz und einem FV-Intercity-Netz. Das FV-Intercity-Netz weist qualitativ einen einheitlichen und höheren Standard auf als das FV-Basis-Netz. Die jeweils höhere Qualität muss angeboten werden, die andere kann.
- c) Das FV-Netz ist insgesamt und in seinen Teilnetzen (je Betreiber)<sup>11</sup> eigenwirtschaftlich zu betreiben.
- d) Es gibt keine Linien mit Mischkonzessionen.

### 2.2 Grundsätze und funktionale Kriterien

Die Netz- und Linienbildung unterstützen die Grundsätze des RKCH (vgl. Abbildung 2). Durch ein räumlich abgestuftes, leistungsfähiges Verkehrsnetz soll die polyzentrische Raumentwicklung der Schweiz gefördert werden. Primär sollen die Verkehrsverbindungen der übergeordneten Zentren, das heisst der metropolitanen, gross- und mittelstädtischen Zentren und der einwohnerstarken Agglomerationen gezielt gestärkt und an die Landesflughäfen angebunden werden sowie die internationale Erreichbarkeit verbessert werden. Die Erschliessung der kleineren Zentren an die übergeordneten Zentren soll gewährleistet sein.

Netzrelevanten Halte sind Halte, die aus verkehrsplanerischer Sicht für das FV-Netz von grosser Bedeutung sind. Diese haben ebenfalls grosse Bedeutung für die räumliche Entwicklung. Zum Beispiel

<sup>11</sup> Ein Teilnetz ist ein Netz, das von *einem* Betreiber betrieben wird.



Aktenzeichen: BAV-311.00-00001/00003/00015/00004/00010/00003

wären dies Halte, die für den integralen Taktfahrplan notwendig sind oder Knoten von überregionaler Bedeutung wie z.B. Olten oder Landquart (vollständige Liste vgl. Anhang 1).

Für die Langfristplanung (STEP, AS 2030/35 und ff.) ist das RKCH eine zentrale Grundlage und dient der Konkretisierung von FV-Netzhierarchie und Angebotsplanung. Für die Kurz- und Mittelfristplanung ist die auf dem RKCH basierende funktionale Abgrenzung FV/RPV eine wichtige Grundlage für die Konzessionserneuerung.

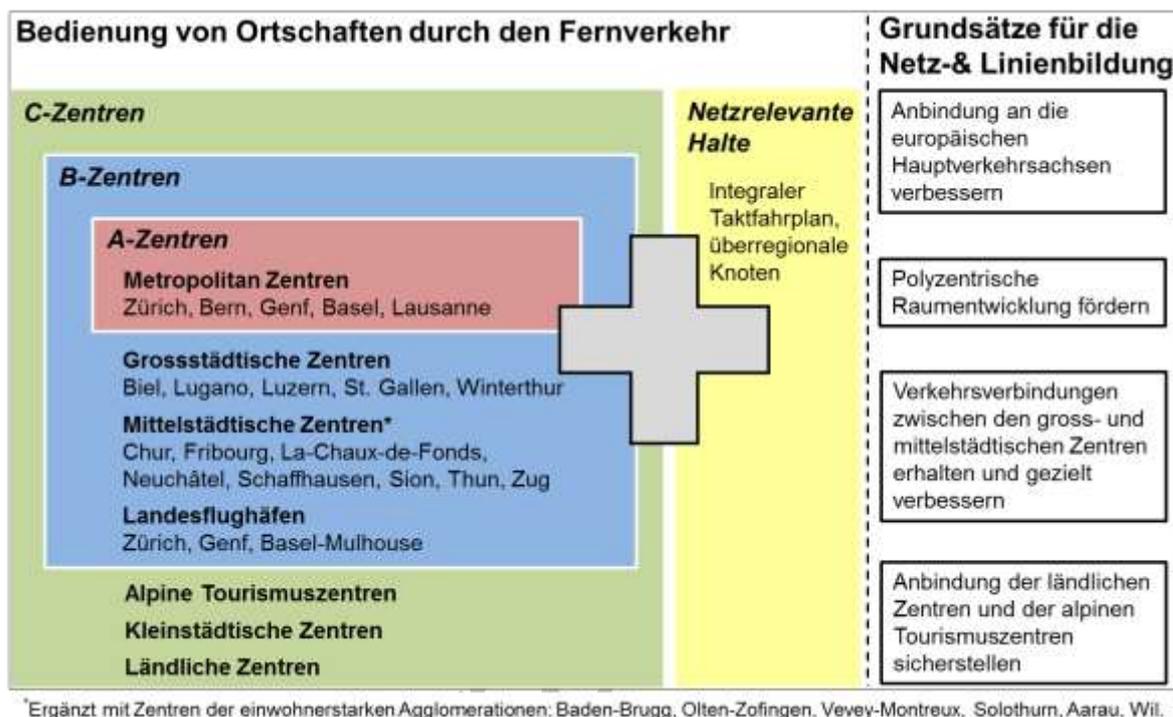


Abbildung 2 Zentrenhierarchie und Grundsätzen für die Netz- und Linienbildung gemäss RKCH

## 2.2.1 Rahmenbedingungen

- Die Zentrenhierarchie und die zwölf Handlungsräume des RKCH bilden einen wichtigen Orientierungsrahmen für die FV-Planung, inkl. den Grundsätzen für die Netz- und Linienbildung (vgl. Abbildung 2).
- Die Sicherstellung der Anbindung der Schweizer Zentren an die europäischen Hauptverkehrsachsen ist zu berücksichtigen; der Umgang mit dem internationalen Personenverkehr (IPV) ist dennoch nicht Gegenstand der vorliegenden Überlegungen, da der Fokus auf der nationalen Perspektive liegt.
- Baustellenfahrpläne und andere Ausnahmesituationen sind nicht Gegenstand der Wegleitung.

Für den kurz- und mittelfristigen Zeithorizont ist die Grundlage das vom Parlament beschlossene Angebotskonzept (Angebotskonzept AS 2025<sup>12</sup>). Entsprechend steht die Linienzuteilung im Zentrum und nicht neue Angebotsplanungen.<sup>13</sup>

<sup>12</sup> Angebotskonzept AS 2025. Quelle: <https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/themen/alphabetische-themenliste/fabi-step/step-ausbau-schritt-2030.html>

<sup>13</sup> Diese Rahmenbedingung gilt nicht für die langfristige FV-Angebotsplanung. Abweichungen im Rahmen der üblichen Änderungen der Angebotsplanung via Änderungen des Angebotskonzepts, NNK und NNP bleiben möglich.



Aktenzeichen: BAV-311.00-00001/00003/00015/00004/00010/00003

## 2.2.2 Grundsätze und funktionale Kriterien für die Zuteilung von bereits definierten Linien

- a) Eine FV-Linie muss schnelle, grossräumige Verbindungen sicherstellen. Das Kriterium dafür ist, dass sie mindestens zwei Handlungsräume gemäss RKCH verbindet (vgl. Abbildung 2).
- b) Das FV-Basis-Netz stellt das Grundgerüst dar. Das FV-Intercity-Netz bildet den übergeordneten Teil des FV. Die zwei FV-Kategorien werden auf Basis der aus der Zentrenhierarchie und den Grundsätzen für die Netz- und Linienbildung des RKCH abgeleitet:

**FV-Basis-Netz:** Das FV-Basis-Netz bildet das Grundgerüst des FV. Es bindet die gross- und mittelständischen Zentren sowie die einwohnerstarken Agglomerationen und nationalen Flughäfen an die metropolitanen Zentren an und erschliesst sie untereinander. Im Weiteren bindet es die übergeordneten Zentren an die europäischen Hauptverkehrsachsen an.

**FV-Intercity-Netz:** Das FV-Intercity-Netz stellt die übergeordneten Verbindungen mittels FV sicher. Es verbindet möglichst schnell und direkt die metropolitanen Zentren miteinander und erschliesst alle Handlungsräume der Schweiz. Es zeichnet sich durch eine Haltepolitik aus, die auf die übergeordneten Zentren fokussiert.

- c) Zentren von einwohnerstarken Agglomerationen<sup>14</sup> (>70'000 EW, BFS Stand 2015), die weder ein metropolitanes, grossstädtisches noch ein mittelständisches Zentrum sind, werden mittelstädtischen Zentren gleichgesetzt.<sup>15</sup>
- d) Netzrelevante Halte können hierarchisch mindestens mittelstädtischen Zentren gleichgesetzt werden.
- e) Eine FV-Linie zeichnet sich dadurch aus, dass sie die schnellste Verbindung zwischen den metropolitanen grossstädtischen und mittelständischen Zentren ist.

<sup>14</sup> Betrifft gemäss BFS 2015 die Agglomerationen Baden – Brugg, Olten – Zofingen, Vevey – Montreux, Solothurn, Aarau, Wil (SG). Quelle: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/bevoelkerung/stand-entwicklung/raeumliche-verteilung.assetdetail.80392.html>, <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/grundlagen/raumgliederungen.assetdetail.275789.html>.

<sup>15</sup> Bei der Anwendung des Kriteriums ist zu beachten, dass mindestens eine Ortschaft der entsprechenden Agglomeration an ein metropolitanes oder grossstädtisches Zentrum angebunden ist, jedoch aber nicht alle Ortschaften einer Agglomeration Anspruch auf eine Erschliessung durch den FV haben (vgl. Anhang 2).



Aktenzeichen: BAV-311.00-00001/00003/00015/00004/00010/00003



**Abbildung 3** Raumkonzept Schweiz Strategie 1: Handlungsräume bilden und das polyzentrische Netz von Städten und Gemeinden fördern<sup>16</sup>

### 2.2.3 Ausformulierung der Haltepolitik im FV

- Auf Verbindungen des FV-Basis- und FV-Intercity-Netzes *können* Halte, die gemäss RKCH eine Kategorie tiefer sind, bedient werden. D.h. im FV-Intercity-Netz können Zentren des FV-Basis-Netzes (gross- und mittelstädtische Zentren, inkl. nationale Flughäfen) bedient werden und im FV-Basis-Netz auch regionale Halte (kleinstädtische, ländliche und alpine Tourismuszentren gemäss RKCH<sup>17</sup>), sofern sie an einer FV-Linie des FV-Basis-Netzes liegen und betrieblich machbar sind.
- Aus betrieblichen Gründen *kann* auf den europäischen Hauptverkehrsachsen an Grenzbahnhöfen von Linien des FV-Netzes gehalten werden (z.B. Chiasso).
- Vorstadtbahnhöfe von metropolitanen Zentren *können* von Linien des FV-Basis-Netzes bedient werden (z.B. Zürich Altstetten, Zürich Oerlikon, Bern Wankdorf, Renens).

<sup>16</sup> Raumkonzept Schweiz Strategie 1, ARE 2012. Hochauflösende Karte vgl. Quelle: [https://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/raumplanung/dokumente/grafik/strategie\\_1\\_handlungsraeumbildenunddaspolyzentrischenetzvonstae.pdf](https://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/raumplanung/dokumente/grafik/strategie_1_handlungsraeumbildenunddaspolyzentrischenetzvonstae.pdf).

Die Darstellung teilt die Schweiz in Handlungsräume ein. Falls notwendig kann die Abbildung im Anhang 1 mit der Zuordnung der Gemeinden zu den Handlungsräumen berücksichtigt werden.

<sup>17</sup> Zentren gemäss Anhang Raumkonzept Schweiz, ARE 2012.



Aktenzeichen: BAV-311.00-00001/00003/00015/00004/00010/00003

## 2.3 Weitere Kriterien

### 2.3.1 Bedeutung innerhalb des schweizerischen öV-Netzes

FV-Linien, welche aufgrund ihrer funktionalen Zuordnung dem FV-Basis-Netz zugeordnet würden, können aufgrund ihrer politischen Bedeutung, insbesondere bei einer staatsvertraglichen Regelung, dem FV-Intercity-Netz zugeordnet werden.

### 2.3.2 Betriebliche Verknüpfungen sowie trassenbedingte Haltepolitik

Ein Kriterium bei der Zuordnung von Linien zum FV-Intercity-Netz sind die bestehenden betrieblichen Linienverknüpfungen. Gewisse Linien sind aufgrund von Fahrzeugumläufen, Abstellflächen und sonstigen Optimierungen mit anderen Linien verknüpft. Da sich für qualitative Abgrenzungen insbesondere das Rollmaterial eignet, können diese Verknüpfungen bei der Bildung des FV-Intercity-Netzes berücksichtigt werden. Dagegen gilt der Umkehrschluss nicht, wonach die Bedienung zweier verknüpfter Linien mit gleichem Rollmaterial die Zuordnung beider Linien zur gleichen FV-Kategorie erzwingt.

### 2.3.3 Qualitätsmerkmale

#### Qualitätsmerkmale im Fernverkehr

Im FV soll ein qualitativ hoher Standard angeboten werden. Dabei wird den Transportunternehmen ein unternehmerischer und gestalterischer Handlungsspielraum zugestanden. Die Ausgestaltung der Produkte, welche auf den jeweiligen Netzen fahren, liegt in der Verantwortung der Betreiber, d.h. die Produktmarken bzw. das Leistungsversprechen definieren die Betreiber. Es gibt jedoch Kernanliegen der öffentlichen Hand, welche im Rahmen der Konzession durch Vorgaben sichergestellt werden sollen.

Im FV-Intercity-Netz soll ausserdem gegenüber dem FV-Basis-Netz ein höheres Qualitätsniveau angeboten werden. Bei der Definition dieser Mindeststandards steht jedoch immer der Kundennutzen im Vordergrund. So können in der Konzessionsverfügung auf Grund der Hauptfunktion, die eine Verbindung erfüllt, linienspezifische Abweichungen oder Spezialitäten definiert werden. Beispielsweise wäre zu prüfen, ob ein Zug eine touristische FV-Verbindung oder eher eine Pendlerverbindung bietet. Zudem kann ein Zug, welcher mehrheitlich auf dem FV-Intercity-Netz verkehrt und dort erhöhten Qualitätsanforderungen entsprechen muss, ohne weiteres für Linien auf dem FV-Basis-Netz eingesetzt werden. Dagegen sind Produkte des FV-Basis-Netzes, welche einen tieferen Qualitätsstandard erfüllen als für das FV-Intercity-Netz gefordert, nur in begründeten Fällen für Linien des FV-Intercity-Netz einsetzbar (Beispiele: Durchbindung ist aus betrieblichen Gründen zwingend, Randzeiten verlangen eine wirtschaftlichere Lösung resp. andere Umläufe).

Zu den möglichen Qualitätskriterien gehören das Rollmaterial, die Zugbegleitung, das Verpflegungsangebot und der offene Zugang zum System, wobei letzteres auch für das FV-Basis-Netz als gesetzt gilt (keine Zugbindung bei den Tarifen). Während die Quantität des FV-Angebots nachfragebedingt periodisch an die jeweiligen Marktverhältnisse angepasst wird, soll auf der qualitativen Ebene ein Mindeststandard verankert werden. In der bestehenden FV-Konzession gab es mit Ausnahme des generell geforderten Angebots eines direkten Verkehrs keine solchen Vorgaben. Folgende Qualitätsmerkmale werden für den FV für die künftigen Konzessionen festgelegt:

- **Sitzplatzpolitik**  
Beim FV ist für alle Personen ein Sitzplatz erwünscht.
- **Zugänglichkeit für mobilitätseingeschränkte Personen**  
Gemäss Artikel 4 der "Richtlinie über den Mindestanteil autonom benutzbarer Züge des FV" werden in der FV-Konzession die entsprechenden Mindestanteile je Linie festgelegt. Gemäss



Aktenzeichen: BAV-311.00-00001/00003/00015/00004/00010/00003

dieser Richtlinie muss spätestens nach Ablauf der BehiG<sup>18</sup>-Anpassungsfrist per 31. Dezember 2023 pro FV-Linie innerhalb der Schweiz im Rahmen des jeweiligen Jahresfahrplans mindestens ein Zug pro Stunde und Richtung in jedem von ihm bedienten Bahnhof mindestens einen für Rollstühle und Rollatoren nutzbaren niveaugleichen Einstieg aufweisen. Dabei ist anzustreben, dass diese Züge die Hauptanschlüsse bedienen und jeweils auch die ersten und die letzten FV-Züge mindestens einen niveaugleichen Einstieg aufweisen. Abweichungen sind unter bestimmten Bedingungen möglich.

Auch wenn die Frist bis zur zwingenden Umsetzung dieses Mindestanteils bis Ende 2023 dauert, soll diese in der FV-Konzession im Dezember 2017 mit Verweis auf die laufende Anpassungsfrist aufgeführt werden.

- **Rollmaterial**

Bei der Qualität des Rollmaterials sind betriebliche und finanzielle Gegebenheiten zu berücksichtigen. Vorgaben bezüglich Rollmaterial haben Einfluss auf die Flexibilität bei dessen Einsatz. Zudem hängen verschiedene Komfortmerkmale (Sitzabstand, Sitzteiler) oft mit der Beförderungskapazität zusammen, so dass entsprechende Vorgaben den Bestrebungen nach einer besseren Befriedigung der Nachfrage zuwiderlaufen könnten.

In der Konzession sollen zur Ausstattung von Rollmaterial deshalb nur Minimalstandards vorgegeben werden. Im FV soll der Sitzteiler minimal 2+2 betragen. Beim qualitativ höher gestellten FV-Intercity-Netz soll eine 2+1-Bestuhlung in der besonders für längere Distanzen nachgefragten ersten Klasse vorgegeben werden.

Weiter sollen im gesamten FV Toiletten vorhanden sein.

Multifunktionszonen im Sinne von Abstellflächen für Kinderwagen, Gepäck, Fahrräder etc. werden für das gesamte FV-Netz vorgegeben. Offen gelassen werden soll jedoch, wie diese Zone auf der konkreten Linie auszugestaltet ist. Als Richtschnur gilt dabei, dass die Zone auf die Hauptfunktion der Linie und die Bedürfnisse der Kunden zugeschnitten sein muss (z.B. "Gepäckabteil" für Velos für Gotthardbergstrecke, Familienwagen für Verbindungen Bern - Flughafen Zürich).

- **Empfang von Mobilfunkleistungen im Zug**

Der Empfang von Mobilfunkleistungen im Zug wird heute von den Kunden erwartet. Die Umsetzung kann mittels WLAN-Netzen oder der Verbesserung des Mobilfunkempfangs z.B. mittels Einbau von Repeatern erfolgen. Eine konzessionsrechtliche Vorgabe wird in diesem Bereich als nicht notwendig erachtet, da die Zufriedenheit der Kunden in der Verantwortung des Betreibers liegt.

- **Zugbegleitung**

Die Frage, ob und auf welchen Linien Zugbegleiter eingesetzt werden, liegt heute in der Verantwortung der Bahnen. Aus Sicht der Aufsichtsbehörde wird diese Frage allein aus Sicherheitsüberlegungen beurteilt. Allgemein wird erwartet, dass im FV eine Zugbegleitung vorhanden ist.

Neu soll in der Konzession vorgegeben werden, dass beim FV-Intercity-Netz zwingend eine Zugbegleitung einzusetzen ist, während beim FV-Basis-Netz der Entscheid bei den Betreibern verbleiben soll.

---

<sup>18</sup> Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen, SR 151.3



Aktenzeichen: BAV-311.00-00001/00003/00015/00004/00010/00003

- **Verpflegungsangebot**

Im Rahmen der Umsetzung des neuen FV-Konzepts soll festgelegt werden, dass beim FV-Intercity-Netz ein Verpflegungsangebot vorhanden sein muss. Ob es sich dabei um einen Speisewagen, eine Minibar oder andere Lösungen handelt, bleibt den Betreibern freigestellt. Beim FV-Basis-Netz wird ein Verpflegungsangebot aufgrund der eher kürzeren Distanzen und Reisezeiten nicht vorgeschrieben.

- **Tarife**

Zu den Tarifen werden bereits heute in allen Konzessionen Vorgaben gemacht. Es gilt den Direkten Verkehr (DV) sicherzustellen. Produkte der Verbünde sind grundsätzlich anzuerkennen und sogenannte "Kundenfallen" aufgrund unklarer Tarifsituation gilt es zu vermeiden. Folgende Tarife werden als DV-Mindestangebot verstanden und sind – von bestimmten Ausnahmen abgesehen – von den konzessionierten Transportunternehmen anzuwenden:

- Tarif für den Einzelreiseverkehr
- Tarif für Streckenabonnemente
- Tarif für das General- und das Halbtaxabonnement mit voller Anerkennung
- Tarif für allfällige Tarif- und Verkehrsverbünde

Eine weitergehende Tarifvorgabe über die Konzession ist nicht vorgesehen.

- **Freier Zugang zum System / Platzreservation**

Der freie Zugang zu allen Zügen des FV soll gewährleistet bleiben. Eine generelle Reservationspflicht wird ausgeschlossen. Im FV-Intercity-Netz soll die Möglichkeit geboten werden, den Sitzplatz im Voraus reservieren zu können.

- **Mindestangebot**

Quantitativ lässt sich ein Angebot einerseits über die täglichen Betriebszeiten (erster bzw. letzter Kurs), andererseits über die Häufigkeit der Kurse (Taktintervall) definieren. In der aktuellen Konzession Nr. 584 ist jeder FV-Streckenabschnitt einer der drei Taktkategorien ( $\frac{1}{2}$ -Std.-, 1-Std.- oder 2-Std.-Takt) zugeordnet. Die in der Konzession vorgegebenen minimalen Taktfrequenzen entsprechen in der Regel dem heutigen Fahrplanangebot, da die Konzession bei Taktverdichtungen jeweils angepasst wurde.

Für das zukünftige Mindestangebot soll ein 2-Std.-Takt für eine FV-Verbindung nicht mehr zulässig sein. Auf Linien des FV-Basis-Netzes müssen Züge mindestens stündlich verkehren und auf Linien des FV-Intercity-Netzes mindestens halbstündlich. Dies ist jeweils in Einklang mit dem geplanten Angebot zu definieren.

Als minimale Betriebszeit soll zur Sicherstellung einer Grunderschliessung das Zeitintervall zwischen 6 und 23 Uhr (Abfahrt erster Kurs 06.XX Uhr, Abfahrt letzter Kurs 22.XX Uhr) festgelegt werden. Bei nachfragestarken Linien gibt es nachfragebedingt frühere und spätere Züge. Bei Linien mit schwächerer Nachfrage hat der FV-Betreiber das Angebot über das ganze Zeitintervall zu erbringen.

### 2.3.4 Finanzielle Kriterien, Eigenwirtschaftlichkeit

Das FV-Netz ist insgesamt und in seinen Teilnetzen eigenwirtschaftlich zu betreiben. Dabei bestehen verschiedene Möglichkeiten zur Beeinflussung der Eigenwirtschaftlichkeit:

- **Konzeption des FV-Netzes**

Eine massgebliche Steuerungsgrösse liegt in der Definition des FV-Netzes bzw. von Teilnetzen, die an unterschiedliche Betreiber konzessioniert werden. Bei der Konzeption des FV-Netzes war die Eigenwirtschaftlichkeit eine Vorgabe. Im Resultat ergibt sich gegenüber dem bisherigen



Aktenzeichen: BAV-311.00-00001/00003/00015/00004/00010/00003

FV-Netz nur eine geringe Linienverschiebung, so dass davon ausgegangen werden kann, dass das FV-Netz die Anforderung erfüllt. Für Teilnetze ist der Nachweis über entsprechende Planrechnungen zu erbringen.

- Wirtschaftlicher Betrieb des Netzes und Tarifpolitik**  
 Die Betreiber des FV-Netzes sind gefordert, durch einen effizienten Betrieb das FV-Netz kostenoptimal zu betreiben. Die Tarifautonomie liegt bei den Transportunternehmen, wobei die Kompetenz der Tariffestlegung an den direkten Verkehr bzw. die Verbunde delegiert ist. Mit der Tarifpolitik ist ein Gleichgewicht zwischen Erreichung der Eigenwirtschaftlichkeit und attraktiven Billettpreisen gefordert.
- Deckungsbeitrag**  
 Der Kostendeckungsgrad eines Netzes kann über die Anpassung des Deckungsbeitrages im Trassenpreis beeinflusst werden. Der Deckungsbeitrag als prozentuale Umsatzabgabe der Erlöse hat der wirtschaftlichen Ertragskraft eines Netzes Rechnung zu tragen. Dies legt eine differenzierte Festlegung des Deckungsbeitrags nach FV-Basis- und FV-Intercity-Netz nahe, aber auch für einzelne Teilnetze. Diese Festlegung kann Auswirkungen auf der Einnahmenseite bei der Infrastruktur haben, was bei Bedarf durch eine Anpassung der Leistungsvereinbarung mit der betroffenen Infrastrukturbetreiberin zu kompensieren wäre. Die Höhe des Deckungsbeitrages wird gestützt auf die Planrechnungen im Rahmen des Konzessionsverfahrens festgelegt und kann während der Laufzeit der Konzession angepasst werden.

### 2.3.5 Kriterien im Überblick

Kategorie	Merkmal	im Detail	FV-Intercity-Netz	FV-Basis-Netz	nicht vorgegeben
<b>Sitzplatzpolitik</b>	Sitzplatz für alle Fahrgäste		X	X	
<b>Zugänglichkeit für mobilitätseingeschränkte Personen</b>	Einmal pro Stunde uneingeschränkter Zugang für mobilitätseingeschränkte Personen		X	X	
	Uneingeschränkter Zugang auf dem <u>ersten und letzten Zug</u> .		X	X	
<b>Rollmaterial</b>	Sitzteiler	2+2-Bestuhlung 2. Klasse	X	X	
		2+1-Bestuhlung 1. Klasse	X		
	Toilette		X	X	
	Multifunktionszone <sup>19</sup>		X	X	
<b>Empfang von Mobilfunkleistungen im Zug</b>					X

<sup>19</sup> Abstellfläche für Gepäck, Kinderwagen, Fahrräder etc.



Aktenzeichen: BAV-311.00-00001/00003/00015/00004/00010/00003

Kategorie	Merkmal	im Detail	FV-Inter-city-Netz	FV-Basis-Netz	nicht vorgegeben
<b>Zugbegleitung</b>			X		
<b>Verpflegungsangebot</b>	Speisewagen / Minibar		X		
<b>Tarife<sup>20</sup></b>			X	X	
<b>Freier Zugang zum System / Platzreservation</b>	Reservationspflicht				X
	Reservationsmöglichkeit		X		
<b>Mindestangebot<sup>21</sup></b>	½-Std.-Takt sofern betrieblich möglich		X		
	1-Std.-Takt			X	
<b>Betriebszeiten</b>	Mindestvorgabe		6-23 Uhr	6-23 Uhr	
<b>Finanzielle Kriterien</b>	Eigenwirtschaftlichkeit des Netzes		X	X	
	Deckungsbeitrag im Trassenpreis		tbd <sup>22</sup>	tbd <sup>22</sup>	

## 2.4 FV-Netze

Unter Berücksichtigung der vorhergehenden Grundsätze zum FV besteht das FV-Netz (Schiene) der Schweiz aus einem FV-Basis-Netz und einem FV-Intercity-Netz mit höheren Qualitätsanforderungen und einer Haltepolitik, die sich auf die grossen Zentren beschränkt.

### 2.4.1 Das FV-Basis-Netz

Das FV-Basis-Netz bildet das Grundgerüst des FV. Es bindet die gross- und mittelständischen Zentren sowie die einwohnerstarken Agglomerationen und nationalen Flughäfen an die metropolitanen Zentren an und erschliesst sie untereinander. Im Weiteren bindet es die übergeordneten Zentren an die europäischen Hauptverkehrsachsen an (siehe Abbildungen in Anhang 3). Damit das FV-Basis-Netz effektiv, effizient und wirtschaftlich tragbar betrieben werden kann, ergeben sich zudem weitere Anbindungen von Ortschaften, welche die funktionalen raumplanerischen Erfordernisse nicht erfüllen. Es handelt sich hierbei oft um Ortschaften, die aufgrund betrieblicher Linienverknüpfungen oder einer trassenbedingten Haltestellenpolitik anzubinden sind.

### 2.4.2 Das FV-Intercity-Netz

Das FV-Intercity-Netz stellt die übergeordneten Verbindungen mittels FV sicher. Es verbindet möglichst schnell und direkt die metropolitanen Zentren miteinander und erschliesst alle Handlungsräume der Schweiz. Es zeichnet sich durch eine Haltepolitik aus, die auf die übergeordneten Zentren fokussiert. In ihm spiegeln sich der West-Ost- und der Nord-Süd-Gedanke des FV (siehe Abbildungen in Anhang 3).

<sup>20</sup> Die detaillierten Vorgaben für sämtliche Konzessionen sind oben erläutert.

<sup>21</sup> Ein 2-Std.-Takt ist künftig für eine FV-Verbindung nicht mehr zulässig.

<sup>22</sup> Wird anhand finanzieller Leistungsfähigkeit festgelegt.



Aktenzeichen: BAV-311.00-00001/00003/00015/00004/00010/00003

### 2.4.3 Netzverschiebung FV-RPV und RPV-FV

Aufgrund des Abgleiches zwischen den heutigen FV- und RPV-Linien mit dem Fahrplankonzept 2018 sowie dem Referenzkonzept des STEP AS 2025 ergeben sich Verschiebungen vom RPV in den FV und umgekehrt, sobald die genannten Grundsätze angewendet werden. Durch die Trennung werden Mischkonzessionen, also überlagerte Betriebe als FV und RPV z.B. im Zweistundentakt, ausgeschlossen.

Neben dem Abgleich der heutigen FV-Linien wurden vom heutigen RPV-Netz einzelne Linien vom BAV beurteilt. Eine vollständige Zuordnung sämtlicher Linien ist noch zu erstellen. Nach heutigem Kenntnisstand resultieren folgende Änderungen.

In das FV-Streckennetz aufgenommen werden die Verbindungen:

- Bern - Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds  
Neu wird La Chaux-de-Fonds über Neuchâtel - Bern an das FV-Netz angeschlossen.
- Chur - St. Gallen - Wil SG (Rheintalexpress)  
Neu wird die Rheintalstrecke sowie die Verlängerung bis Wil SG ins FV-Netz aufgenommen.

Umgekehrt werden Verbindungen vom FV neu dem RPV zugeschrieben:

- La-Chaux-de-Fonds - Sonceboz-Sombeval - Biel/Bienne  
Alle Angebote auf der Strecke La-Chaux-de-Fonds - Sonceboz-Sombeval - Biel/Bienne fallen aus dem FV-Netz und werden dem RPV zugeschrieben.

Diese aufgrund der Kriterien erfolgten Änderungen der Streckennetz-Zuordnungen sind in der Karte im Anhang 4 einzusehen.

### 2.5 Reporting zu Qualität und Eigenwirtschaftlichkeit

Mit der Erteilung einer FV-Konzession gibt der Bund einem Betreiber das Recht und die Pflicht, ein grosses Gebiet der Schweiz mit qualitativ hochstehendem Schienenverkehr zu versorgen. Es beinhaltet die Möglichkeit, aus einem faktischen Monopolbetrieb Gewinne zu erwirtschaften. Um die Erfüllung der konzessionsrechtlichen Vorschriften beurteilen zu können, sieht das BAV vor, zu wesentlichen Punkten ein jährliches Reporting von den FV-Betreibern zu verlangen. Auf die Einführung eines Bonus-Malus-Systems analog des teilweise im RPV vorhandenen wird jedoch verzichtet. Zu folgenden Elementen sind Informationen zu liefern:

- Einhaltung der Qualitätskriterien wie Begleitung von Zügen, Verpflegungsangebot, etc.
- Stand der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes
- Pünktlichkeit der Züge
- Kundenzufriedenheit
- Wirtschaftliches Ergebnis



### 3. Vorgehensvorschlag für den kurz- und mittelfristigen Horizont

#### 3.1 Vorgehensvorschlag für die Linienzuteilung

- Die Angebotsplanungen je Fahrplanjahr sind gegeben. Sie bilden die Grundlage für die Zuteilung der Linien zum FV bzw. RPV. D.h. Grundlage bilden bspw. jeweils die Netzgrafik 2018 oder das Referenzkonzept AS 2025.
- Nur die Farbe der Linie auf der Netzgrafik, d.h. die Zuteilung FV/RPV kann ändern. Nicht aber der Verlauf oder die Haltepolitik.<sup>23</sup>
- Der Verlauf der Linie, die Haltepolitik und die Knoteneinbindung werden über die Instrumente der Angebotsplanung gesteuert: STEP, NNK/NNP, Fahrplanverfahren.
- Für die Zuteilung der Linien zu FV und RPV gelten die Grundsätze, die vorne im Kapitel 2.2 erläutert worden sind.
- Für die Gesamtschätzung und abschliessende Zuteilung einer Linie werden weitere Kriterien heran gezogen, z.B. betriebliche Verknüpfungen, internationale Einbindung und Bedeutung, Bedeutung innerhalb des schweizerischen öV-Netzes (Anbindung wichtiger Regionen), Kundennutzen, Eigenwirtschaftlichkeit, etc.).

Die Abbildung 4 zeigt schematisch das Vorgehen für die Linienzuteilung mit den funktionalen Kriterien.

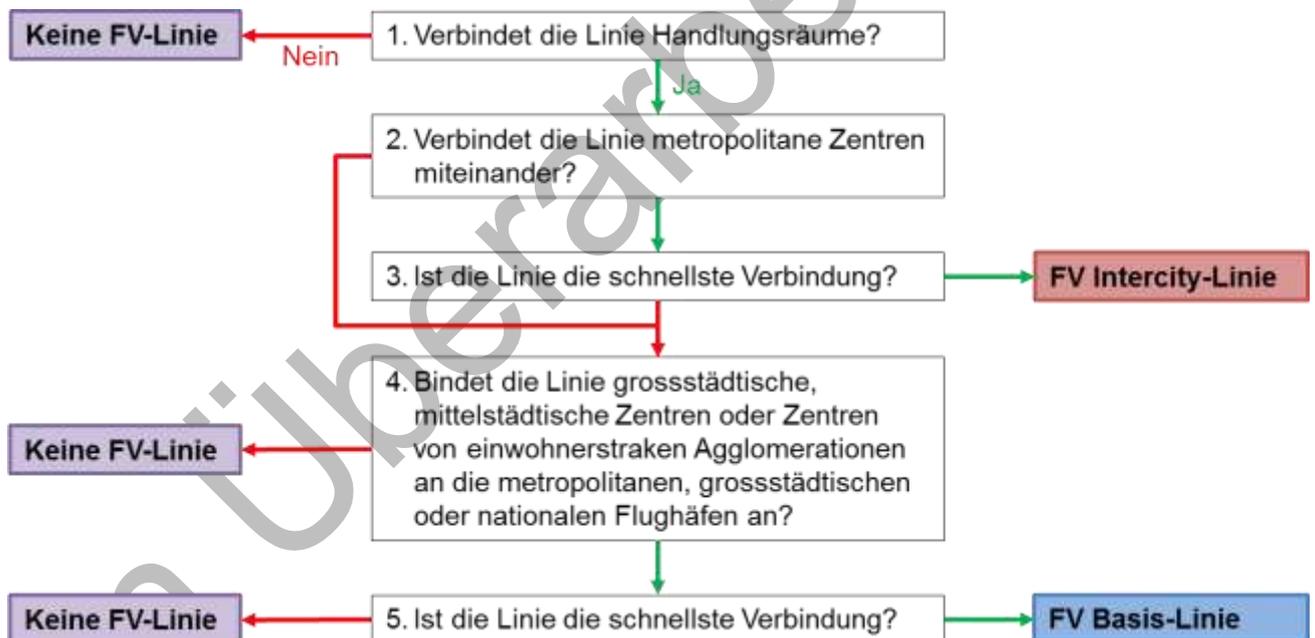


Abbildung 4 Vorgehen für die funktionale Linienzuteilung

#### 3.2 Anwendungsbeispiele

Die folgenden Beispiele zeigen auf, wie die Methodik für die funktionalen Kriterien (0-5) angewendet werden kann. Die Kriterien unter 6 sind Vorschläge für eine gesamthafte Bewertung der Linien, welche in Ergänzung eine Gesamtschätzung und abschliessende Zuteilung ermöglichen. Die Farblegende für die Beispiele ist im Anhang 1 abgebildet und entspricht der Zentrenhierarchie gemäss Abbildung 2.

<sup>23</sup> Abweichungen im Rahmen der üblichen Änderungen der Angebotsplanung via Änderungen des Referenzkonzepts, NNK und NNP bleiben möglich.



Aktenzeichen: BAV-311.00-00001/00003/00015/00004/00010/00003

## 1. Linie Genève Aéroport–St. Gallen

		Genève Aéroport	Genève	Lausanne	Fribourg	Bern	Zürich	Zürich Flughafen	Winterthur	St. Gallen
0	Kompatibel mit Angebotsplanung (z.B. Netzgrafik 2018, Referenzkonzept STEP AS 2025)?	Ja, im Referenzkonzept STEP AS 2025 enthalten.								
1	Verbindet die Linie Handlungsräume?	Ja, verbindet die Handlungsräume Metropole Lémanique, Hauptstadtregion Bern, Metropolitanraum Zürich, Nordostschweiz miteinander.								
2	Verbindet die Linie metropolitane Zentren miteinander?	Ja, verbindet die metropolitanen Zentren Genève, Bern und Zürich miteinander.								
3	Ist die Linie die schnellste Verbindung?	Ja, es gibt keine alternative Linie die Zentren Genève, Lausanne, Bern und Zürich schneller miteinander verbindet. → FV Intercity-Linie								
4	Bindet die Linie grossstädtische, mittelstädtische Zentren oder Zentren von einwohnerstraken Agglomerationen oder nationale Flughäfen an die metropolitanen Zentren an.									
5	Ist die Linie die schnellste Verbindung?									
	<b>Ergebnis der Anwendung der funktionalen Kriterien</b>	<b>Angebot ist nach Anwendung der funktionalen Kriterien eine FV Intercity-Linie</b>								
6	Weitere Kriterien (Kundennutzen, Eigenwirtschaftlichkeit, Vereinbarungen, ...)	zur Zeit ist die Eigenwirtschaftlichkeit nicht einschätzbar								
	<b>Gesamteinschätzung</b>	<b>...zur Zeit nicht abschliessend</b>								

Tabelle 1 Anwendungsbeispiel 1

## 2. Linie Bern–Brugg–Zürich

		Bern	Olten	Aarau	Brugg AG	Baden	Zürich
0	Kompatibel mit Angebotsplanung (z.B. Netzgrafik 2018, Referenzkonzept STEP AS 2025)?	Ja, im Referenzkonzept STEP AS 2025 enthalten.					
1	Verbindet die Linie Handlungsräume?	Ja, verbindet die Hauptstadtregion Bern, Aareland und Metropolitanraum Zürich miteinander.					
2	Verbindet die Linie metropolitane Zentren miteinander?	Ja, verbindet die metropolitanen Zentren Zürich und Bern.					
3	Ist die Linie die schnellste Verbindung?	Nein, es gibt andere Linien, die die metropolitanen Zentren Zürich und Bern schneller miteinander verbinden. → Keine FV-Intercity-Linie					
4	Bindet die Linie grossstädtische, mittelstädtische Zentren oder Zentren von einwohnerstraken Agglomerationen oder nationale Flughäfen an die metropolitanen Zentren an.	Ja, Anbindung von Olten an Bern sowie die Agglomerationszentren Aarau, Brugg-Baden an Bern und Zürich.					
	Ist die Linie die schnellste Verbindung?	Ja, schnelle Anbindung der Agglomerationszentren an die übergeordneten Zentren. → FV-Basis-Linie					



Aktenzeichen: BAV-311.00-00001/00003/00015/00004/00010/00003

	<b>Ergebnis der Anwendung der funktionalen Kriterien</b>	<b>Angebot ist nach Anwendung der funktionalen Kriterien eine FV-Basis-Linie</b>
	Weitere Kriterien (Kundennutzen, Eigenwirtschaftlichkeit, Vereinbarungen, ...)	zur Zeit ist die Eigenwirtschaftlichkeit nicht einschätzbar
	<b>Gesamteinschätzung</b>	<b>...zur Zeit nicht abschliessend</b>

**Tabelle 2** Anwendungsbeispiel 2

### 3. Linie Bern-Burgdorf-Zürich

	Bern	Burgdorf	Herzogenbuchsee	Langenthal	Olten	Zürich
0	Kompatibel mit Angebotsplanung (z.B. Netzgrafik 2018, Referenzkonzept STEP AS 2025)?					Ja, im Referenzkonzept STEP AS 2025 enthalten.
1	Verbindet die Linie Handlungsräume?					Ja, verbindet die Hauptstadtregion Bern, Aareland und Metropolitanraum Zürich miteinander.
2	Verbindet die Linie metropolitane Zentren miteinander?					Ja, metropolitane Zentren Zürich und Bern.
3.	Ist die Linie die schnellste Verbindung?					Nein, es gibt andere Linien die die metropolitenen Zentren Zürich und Bern schneller miteinander verbinden. → Keine FV-Intercity-Linie
4.	Bindet die Linie grossstädtische, mittelstädtische Zentren oder Zentren von einwohnerstraken Agglomerationen oder nationale Flughäfen an die metropolitenen Zentren an.					Ja, Anbindung von Olten an Bern sowie Olten an Zürich.
5.	Ist die Linie die schnellste Verbindung?					Teilweise: Für den Abschnitt Olten-Zürich Ja, für den Abschnitt Bern-Olten nicht.
	<b>Ergebnis der Anwendung der funktionalen Kriterien</b>					<b>Angebot ist nach Anwendung der funktionalen Kriterien nur teilweise eine FV-Basis-Linie</b>
	Weitere Kriterien (Kundennutzen, Eigenwirtschaftlichkeit, Vereinbarungen,...)					zur Zeit ist die Eigenwirtschaftlichkeit nicht einschätzbar
	<b>Gesamteinschätzung</b>					<b>...zur Zeit nicht abschliessend</b>

**Tabelle 3** Anwendungsbeispiel 3



Aktenzeichen: BAV-311.00-00001/00003/00015/00004/00010/00003

## 4. Ausblick auf das Konzessionsverfahren

### 4.1 Kriterien für die Weiterentwicklung des FV-Netzes

Die den FV umfassende Konzession Nr. 584 der SBB läuft für den überwiegenden Teil der Linien per Ende 2017 aus. Für diese Linien ist die Konzession neu zu vergeben. Dazu wird wie üblich ein ordentliches Konzessionsverfahren durch das BAV durchgeführt. Das BAV hört im Rahmen des Konzessionsverfahrens die Kantone an. Es erteilt die Konzessionen bis 10. Dezember 2017, sofern die Prüfung der gesetzlichen Anforderungen und die Anhörung bei den Kantonen keine Ablehnungsgründe ergeben.

Das in dieser Wegleitung beschriebene "Zielbild" für das zukünftige FV-Netz soll schrittweise umgesetzt werden. Welche Schritte bereits in der nächsten Konzession erfolgen, wird im Rahmen des Konzessionsverfahrens geprüft.

## 5. Fazit

Mit den Grundsätzen und Kriterien für den FV sind die Ziele erfüllt, dass ein FV-Netz die Handlungsräume und die übergeordneten Zentren der Schweiz miteinander verbindet sowie die Schweiz an die europäischen Hauptverkehrsachsen anbindet. Ebenso ist eine Differenzierung des FV-Netzes in ein FV-Basis- und ein FV-Intercity-Netz in einem langfristigen Zeithorizont möglich und Mischkonzessionen können eliminiert werden. Es wurde ein Vorgehen für den kurz- und mittelfristigen Horizont für die Linienzuteilung mit funktionalen Kriterien festgelegt, das eine in sich schlüssige Einschätzung der Linien ermöglicht. Für eine abschliessende Zuteilung sind jedoch weitere Kriterien zu berücksichtigen, wie z.B. betriebliche Verknüpfungen, Qualitätsmerkmale und Eigenwirtschaftlichkeit. Der konkrete Wechsel von Linien wird im Einzelfall geklärt werden müssen.

Die Kantone werden im Rahmen des Konzessionsverfahrens angehört.



Aktenzeichen: BAV-311.00-00001/00003/00015/00004/00010/00003

## Anhang

### Anhang 1: Zentren

Art der Zentren	Zentrum	Handlungsraum
Metropolitan Zentren	Zürich	Metropolitanraum Zürich
	Genève	Metropole Lémanique
	Basel	Trinationaler Raum Basel
	Bern	Hauptstadtregion Bern
	Lausanne	Metropole Lémanique
Grossstädtische Zentren	Luzern	Luzern
	St. Gallen	Nordostschweiz
	Lugano	Città Ticino
	Winterthur	Metropolitanraum Zürich
	Biel/Bienne	Jurabogen
Landesflughäfen	Zürich Flughafen	Metropolitanraum Zürich
	Genève Aéroport	Metropole Lémanique
	Basel-Mulhouse	Trinationaler Raum Basel
Mittelstädtische Zentren	Zug	Metropolitanraum Zürich
	Fribourg	Hauptstadtregion Bern
	Neuchâtel	Jurabogen
	Sion	Westalpen
	Thun	Westalpen
	Schaffhausen	Metropolitanraum Zürich
	Chur	Ostalpen
	La Chaux-de-Fonds	Jurabogen
Einwohnerstarke Agglomerationen (>70'000 EW Stand 2015) (betroffene Gemeinden vgl. Anhang 2)	Baden – Brugg	Metropolitanraum Zürich
	Olten – Zofingen	Aareland
	Vevey – Montreux	Metropole Lémanique
	Solothurn	Hauptstadtregion Bern
	Aarau	Aareland
	Wil (SG)	Nordostschweiz
Netzrelevante Halte	Olten	Aareland
	Arth-Goldau	Gotthard
	Visp	Westalpen
	Brig	Westalpen
	Bellinzona	Città Ticino
	Landquart	Ostalpen
	Sargans	Ostalpen
	Spiez	Westalpen
	Interlaken	Westalpen
Anbindung an die europäischen Hauptverkehrsachsen	Stuttgart	Ausland
	Mailand	Ausland
	Paris	Ausland
	Frankfurt	Ausland
	Strassburg	Ausland
	Lyon-Marseille	Ausland
	Turin-Mailand	Ausland
	München	Ausland
	Bregenz	Ausland
	Konstanz	Ausland



Aktenzeichen: BAV-311.00-00001/00003/00015/00004/00010/00003

	Wien	Ausland
--	------	---------

Gemeinden der einwohnerstarken Agglomerationen, die weder ein metropolitanes, grosstädtisches noch ein mittelständisches Zentrum sind, welche mittelstädtischen Zentren gleichgesetzt werden (>70'000 EW Stand 2015).

Agglomeration	Gemeinde	Agglomeration	Gemeinde
<b>Baden – Brugg</b>	Remigen	<b>Olten – Zofingen</b>	Wikon
	Neuenhof		Hauenstein-Ifenthal
	Baden		Wisen (SO)
	Ennetbaden		Vordemwald
	Fislisbach		Lostorf
	Gebenstorf		Obergösgen
	Oberrohrdorf		Trimbach
	Obersiggenthal		Winznau
	Turgi		Boningen
	Untersiggenthal		Dulliken
	Wettingen		Hägendorf
	Brugg		Kappel (SO)
	Hausen (AG)		Olten
	Riniken		Rickenbach (SO)
Windisch	Starrkirch-Wil		
<b>Vevey-Montreux</b>	Villeneuve (VD)		Wangen bei Olten
	Blonay		Aarburg
	Chardonne		Brittnau
	Corseaux	Oftringen	
	Corsier-sur-Vevey	Strengelbach	
	Jongny	Zofingen	
	Montreux	<b>Solothurn</b>	Deitingen
	Saint-Légier-La Chiésaz		Hüniken
	La Tour-de-Peilz		Günsberg
	Vevey		Biberist
Veytaux	Derendingen		
<b>Aarau</b>	Erlinsbach (SO)		Gerlafingen
	Eppenberg-Wöschnau		Halten
	Aarau		Lohn-Ammannsegg
	Biberstein		Luterbach
	Buchs (AG)		Obergerlafingen
	Erlinsbach (AG)	Oekinggen	
	Gränichen	Subingen	
	Küttigen	Zuchwil	
	Muhlen	Bellach	
	Oberentfelden	Feldbrunnen-St. Niklaus	
	Suhr	Hubersdorf	
Unterefelden	Langendorf		
<b>Wil</b>	Jonschwil	Lommiswil	
	Oberuzwil	Oberdorf (SO)	
	Uzwil	Riedholz	
	Oberbüren	Rüttenen	
	Wil (SG)	Solothurn	



Aktenzeichen: BAV-311.00-00001/00003/00015/00004/00010/00003

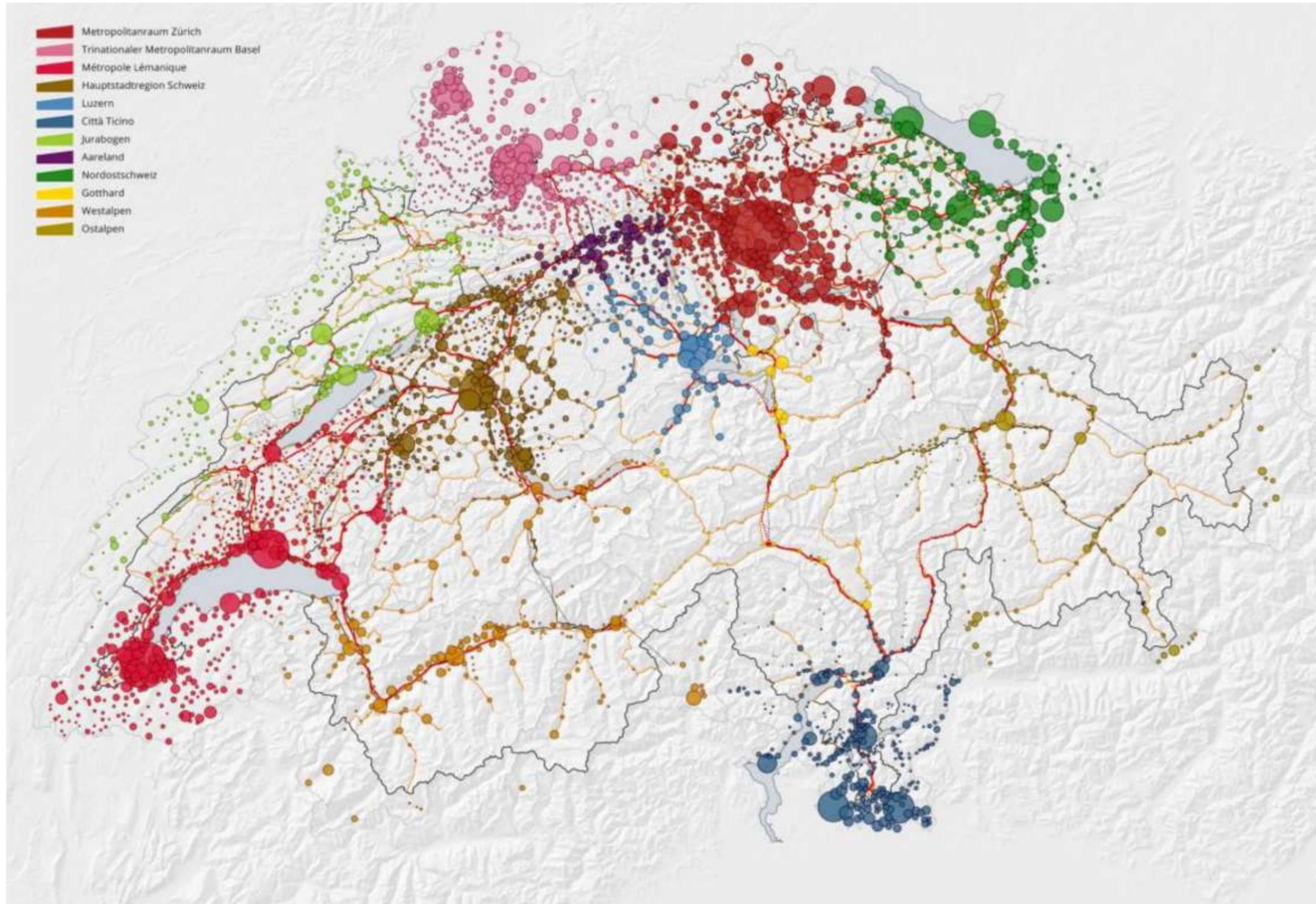
	Eschlikon
	Münchwilen (TG)
	Rickenbach (TG)
	Sirnach
	Wilten (TG)

in Überarbeitung



Aktenzeichen: BAV-311.00-00001/00003/00015/00004/00010/00003

## Anhang 2: Abgrenzung der Handlungsräume gemäss Raumkonzept Schweiz<sup>24</sup>



<sup>24</sup> Bericht Raumkonzept Schweiz, Abgrenzung der Handlungsräume (ARE 2016). Quelle: [https://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/raumplanung/publikationen/raumkonzept\\_schweizabgrenzungderhandlungsraeume.pdf.download.pdf/raumkonzept\\_schweizabgrenzungderhandlungsraeume.pdf](https://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/raumplanung/publikationen/raumkonzept_schweizabgrenzungderhandlungsraeume.pdf.download.pdf/raumkonzept_schweizabgrenzungderhandlungsraeume.pdf).

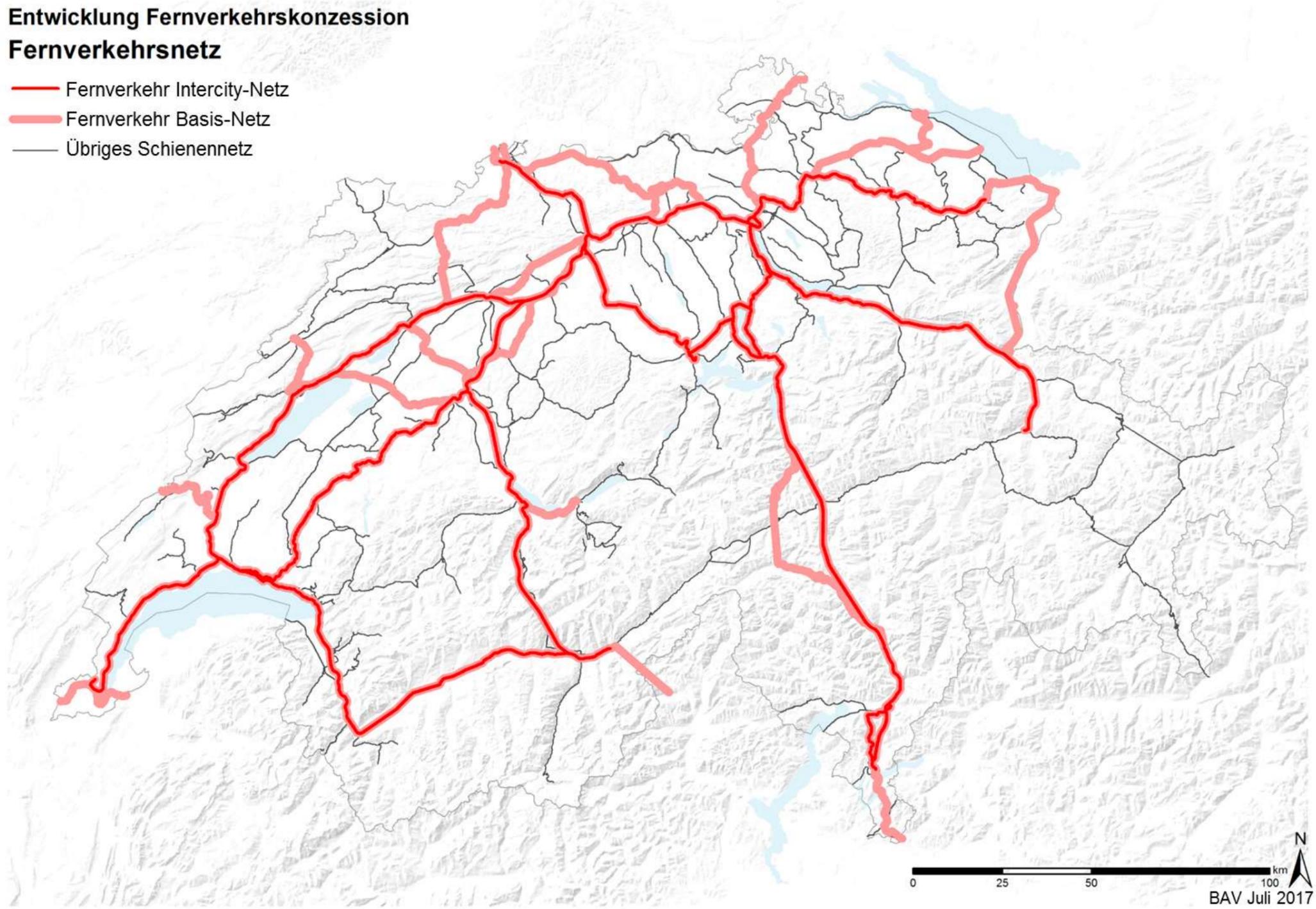


Aktenzeichen: BAV-311.00-00001/00003/00015/00004/00010/00003

Anhang 3: FV-Karten

### Entwicklung Fernverkehrskonzession Fernverkehrsnetz

- Fernverkehr Intercity-Netz
- Fernverkehr Basis-Netz
- Übriges Schienennetz





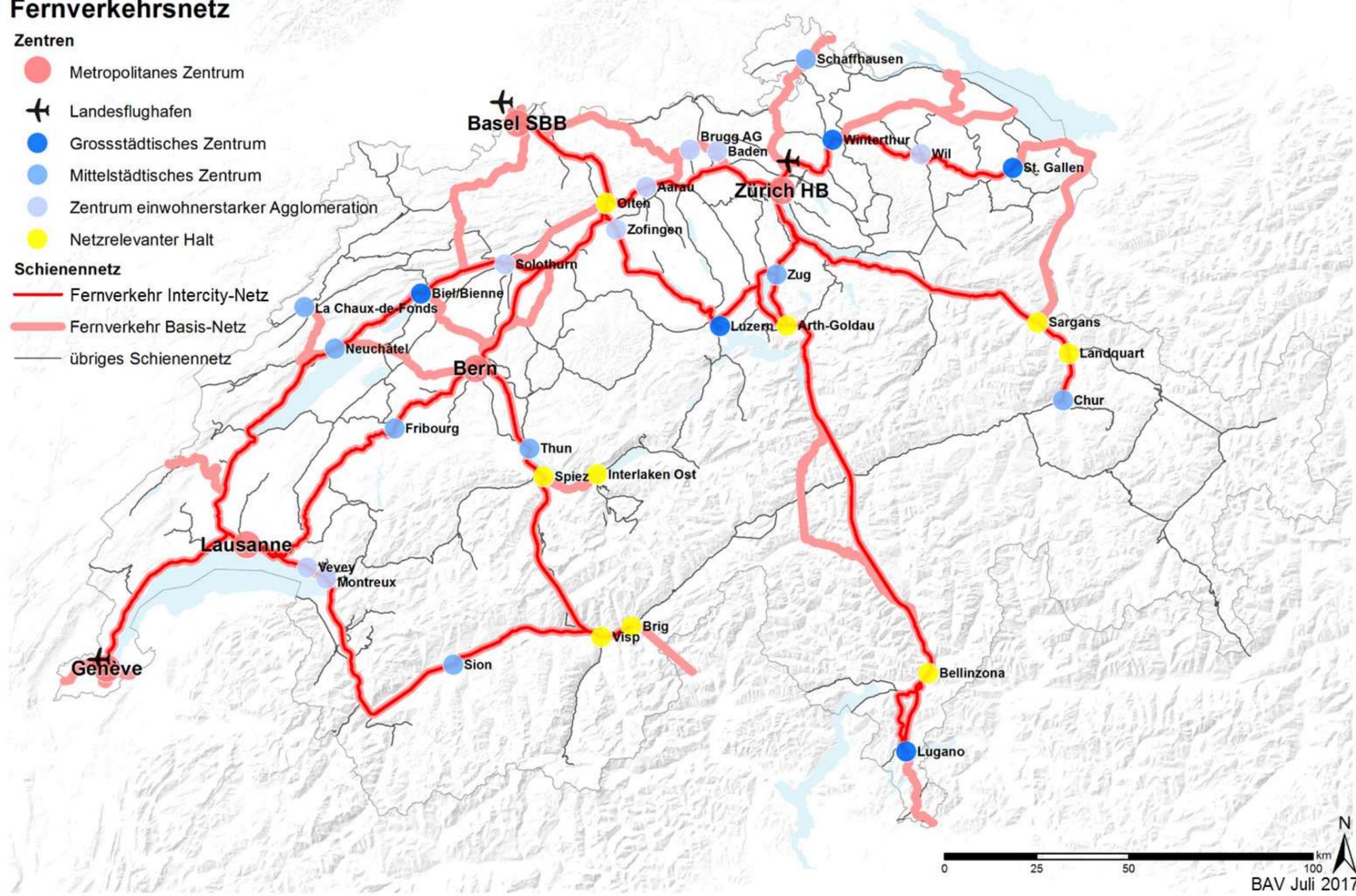
## Entwicklung Fernverkehrskonzeption Fernverkehrsnetz

### Zentren

- Metropolitanisches Zentrum
- Landesflughafen
- Grossstädtisches Zentrum
- Mittelstädtisches Zentrum
- Zentrum einwohnerstarker Agglomeration
- Netzrelevanter Halt

### Schienennetz

- Fernverkehr Intercity-Netz
- Fernverkehr Basis-Netz
- übriges Schienennetz



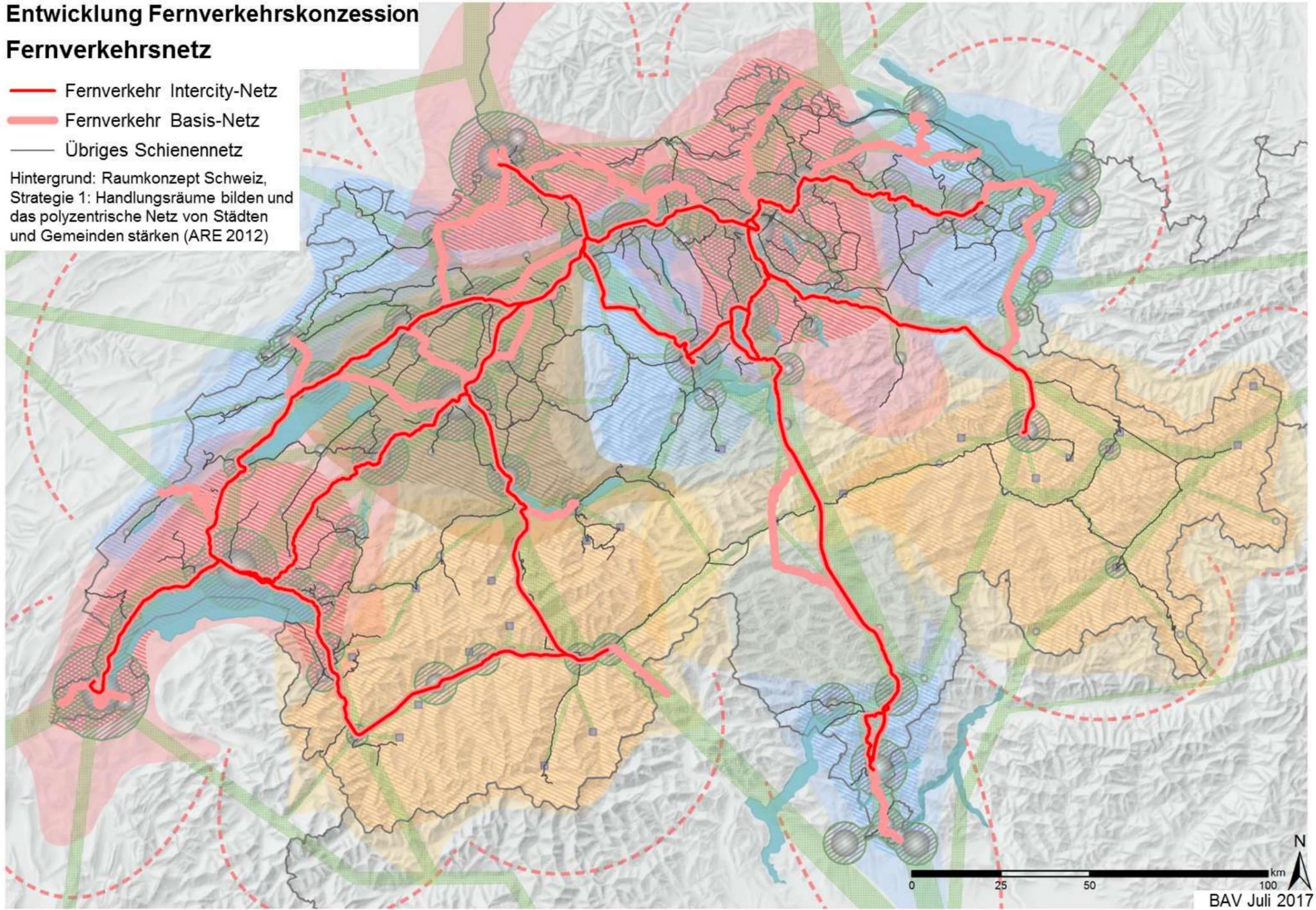


Aktenzeichen: BAV-311.00-00001/00003/00015/00004/00010/00003

## Entwicklung Fernverkehrskonzession Fernverkehrsnetz

- Fernverkehr Intercity-Netz
- Fernverkehr Basis-Netz
- Übriges Schienennetz

Hintergrund: Raumkonzept Schweiz,  
Strategie 1: Handlungsräume bilden und  
das polyzentrische Netz von Städten  
und Gemeinden stärken (ARE 2012)





Anhang 4: Änderung der Streckennetz-Zuordnungen

