



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC
Office fédéral des transports OFT



Session
2025



Session
2025



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC
Office fédéral des transports OFT



**Session
2025**

Allocution d'accueil

Martin von Känel (OFT, Directeur suppléant)

Christophe Mayor (OFT, Chef de la section Réseau ferré)

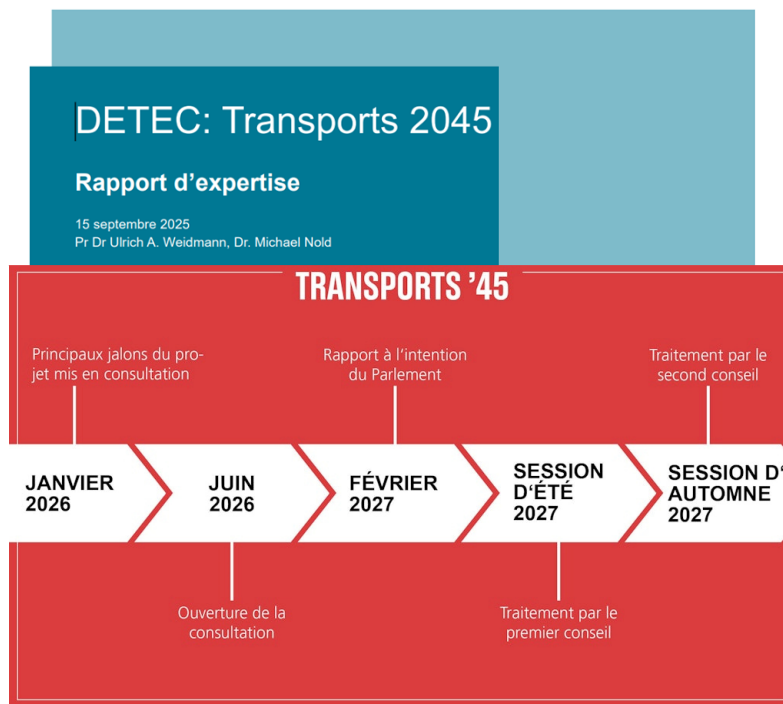
Programme de la journée

09h45	Discussion Défis FIF/CP
10h30	Pause
11h00	Stands
12h00	Aspects LHand concernant les chantiers et les transports de remplacement
12h25	Contrats d'alliance dans les projets – nouvelle approche en matière d'acquisition et d'exécution de projet
12h50	Mot de la fin
13h00	Buffet dînatoire

Transports '45

ETH zürich

Institut de planification du trafic
et des systèmes de transport (IVT)



Session spécialisée 2025, Ittigen

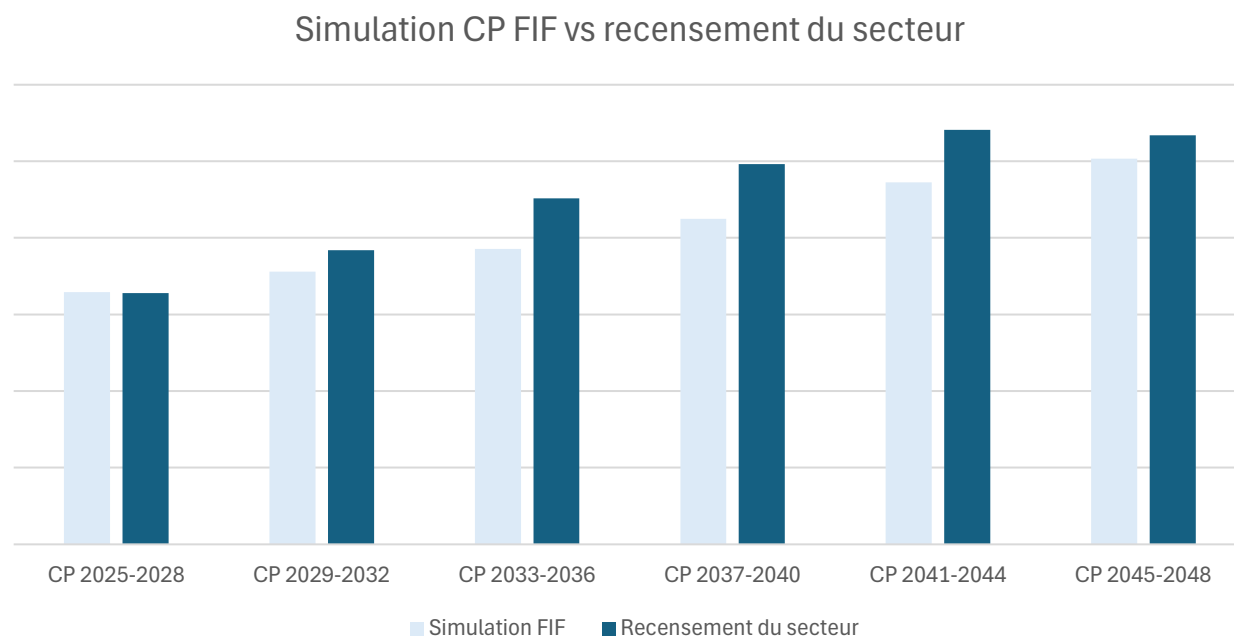
19.11.2025

- Expertise du prof. Weidmann
- Classement par ordre de priorité des projets d'infrastructure et recommandations procédurales
- **Un message unique** pour l'aménagement routier, ferroviaire et les programmes d'agglomération en 2027
- Coordination avec le message CP 29-32



Session
2025

Recensement des besoins maintien de la qualité des infrastructures vs planification du FIF



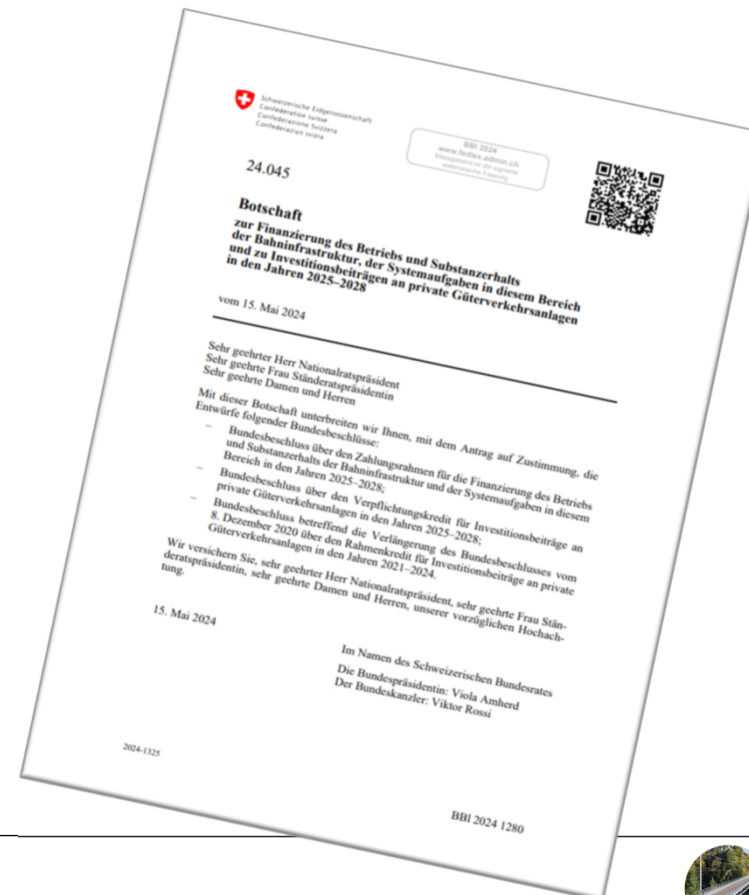
Objectifs intermédiaires CP 2029-2032

- Calendrier:
Circulaire 2026/1 (1^{er} tr.
2026)
- Exigences CP:
- circulaire 2026/2 (2^e tr.
2026)
- Offres de base CP WDI
(4^e tr. 2026)



Objectifs intermédiaires CP 2029-2032

- Consultation et transmission des offres WDI définitives (3^e tr. 2027)
- Adoption par le Conseil fédéral (2^e tr. 2028)





Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC
Office fédéral des transports OFT



**Session
2025**

Discussion Défis FIF / CP

Daniel Schafer (CEO BLS, président KIS de l'UTP)

Martin von Känel (OFT, directeur suppléant)

Modérateur: Markus Liechti (OFT, section Affaires directoriales)

Résumé de la discussion (1/2)

Martin von Känel (BAV) und Daniel Schafer (BLS, Präsident der Kommission Infrastruktur des VöV) tauschten sich über die zukünftige Verfügbarkeit der Mittel im Bahninfrastrukturfonds (BIF) aus, über den unter anderem der Substanzerhalt der Eisenbahninfrastruktur im Rahmen der vierjährigen Leistungsvereinbarungen zwischen dem BAV und den Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) finanziert wird.



Résumé de la discussion (2/2)

Ils ont souligné que, pour les périodes à venir, les fonds disponibles risquent probablement de ne pas suffire à couvrir l'ensemble des besoins de maintenance des différents GI, mettant ainsi en évidence l'importance de rechercher ensemble des solutions viables afin d'influencer positivement l'évolution des coûts. « Une mutation culturelle chez tous les acteurs concernés devrait être la clé pour maîtriser cette tâche », a conclu Martin von Känel.



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC
Office fédéral des transports OFT



**Session
2025**

Pause jusqu'à 11h00

Stands

11h00 à 12h00	Numérisation / Cockpit WDI Salle: DIALOG
	Directive: conventions des gestionnaires d'infrastructure avec des tiers Salle: SPIRIT
	Financement des investissements: installations photovoltaïques et production d'électricité incidences des art. 45a et 45b de la loi sur l'énergie (LEne) Salle: FAIRPLAY
	Catastrophes naturelles et gestion de crise: exemple de Brienz Salle: STADION
	Groupe de travail Besoins en matière de maintien de la qualité des infrastructures Salle: TIME-OUT



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC
Office fédéral des transports OFT



**Session
2025**

Numérisation / Cockpit WDI

Niccolò Poretti (OFT, Réseau ferré)

Umfrage 2025: Das Wichtigste in Kürze

- Relativ wenige Rückmeldungen: nur 25%.
- Noch wenige Finanz- oder Infrastrukturleiter: innen beteiligt.
- WDI wurde als „befriedigend“ bewertet.
- Interesse an Mitgestaltung vorhanden.
- Grosses Interesse am Investitionsplan und Netzzustand.
- KI-Nutzung bei den ISB noch sehr gering.
- Verbesserungsbedarf in den Bereichen Kommunikation und Dokumentation.

Vision 2028: Das Wichtigste in Kürze

- Die schrittweise Digitalisierung und Automatisierung des gesamten LV-Prozesses inkl. elektronischer Signatur wird fortgesetzt.
- Erhöhung der Nutzerzahl, insbesondere bei Finanz- und Infrastrukturleiter: innen.
- Zudem Geplant: Einsatz einer Lernmaschine zur Auswertung sowie eines Roboters für Anfragen und Kommunikation.
- WDI wird zunehmend als Führungsinstrument und zur Mittelzuteilung genutzt.



Umfrage 2026

Das BAV wird Anfang 2026 eine neue Umfrage starten.



Fragestellungen 2026: Mitwirkung der ISB

- Wer möchte die Zukunft aktiv mitgestalten?
- Welche Stärken und Ideen bringen Sie ein?
- Wie können wir unsere Kräfte bündeln, um noch effizienter zusammenzuarbeiten?
- Wen aus Ihrem Umfeld würden Sie für den Steuerungsausschuss empfehlen?

Fragestellungen 2026: Steuerungsausschuss

- Sechs Vertreter:innen aus der Deutschschweiz, drei aus der Westschweiz und eine aus dem Tessin.
- Fünf Finanzleiter:innen und fünf Infrastrukturleiter:innen vertreten.
- Pro ISB ist maximal eine Vertretung möglich.
- Ausschliesslich für WDI-Nutzer: innen vorgesehen.

Fragestellungen 2026: Beteiligung

- Interessierte Personen melden sich bitte bei:
wdi@bav.admin.ch.
- Wir bitten die interessierten Personen, sich die folgenden Termine für 2026 provisorisch zu reservieren:
 - 23. März 2026
 - 26. Juni 2026
- Das BAV entscheidet basierend auf den Rückmeldungen über die Zusammensetzung des Steuerungsausschusses.

Steuerungscockpit: Das Wichtigste in Kürze

- Aufbau auf der WDI-Datenbank: einheitliche und konsistente Datenbasis.
- Ziel: Visuelle, intuitive und flexible Analysen zur Unterstützung strategischer Entscheidungen.
- Unterstützung der Sektion sn bei datenbasierter Steuerung und Entscheidungsfindung.
- Aktueller Stand : Basisversion bereits in WDI verfügbar.
- Flexible Umsetzung mit fortlaufender Weiterentwicklung und Optimierung.

Steuerungscockpit: Weiterentwicklung

- Optimierung der Dashboards und Auswertungen für höhere Aussagekraft und Benutzerfreundlichkeit.
- Dynamische Anpassung von Elementen.
- Integration von KI- und Regressionsanalysen zur vertieften, datengetriebenen Erkenntnisgewinnung.
- Aufbau einer Arbeitsgruppe zur Weiterentwicklung und zum Testen des Cockpits.
- Interessierte können sich schon jetzt melden.





Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC
Office fédéral des transports OFT



**Session
2025**

**Vielen Dank für die
Mitwirkung**



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC
Office fédéral des transports OFT



**Session
2025**

Contributions de tiers

Magdalena Pernter (OFT, Réseau ferré)

Luca Piezzi (OFT, Réseau ferré)

Directive conventions avec des tiers : **objectif et état actuel**

Situation initiale

- L'OFT est régulièrement confronté à de nombreuses questions provenant de la branche et de tiers : Qui finance quoi ? Qu'est-ce qui ne peut pas être financé par le FIF ?
- Risques : Les moyens du FIF financent l'infinançable, traitement inégal, discussions interminables avec les tiers.

Directive conventions avec des tiers : **objectif et état actuel**

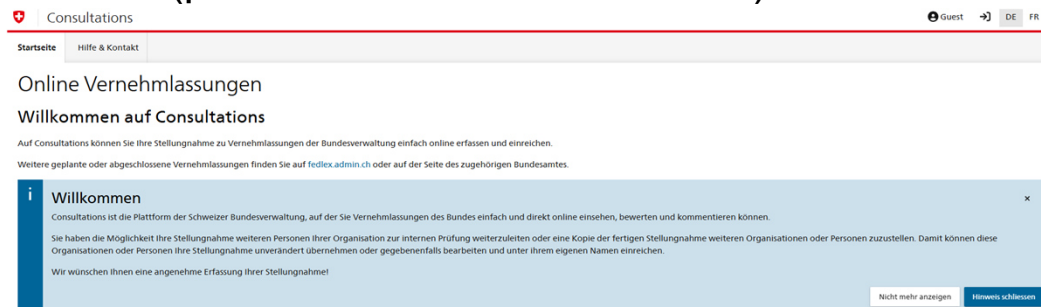
Objectifs

- **Créer de la clarté** : La directive répond aux questions les plus fréquentes, qui reviennent de manière récurrente.
- **Égalité de traitement** : Elle garantit une approche uniforme et harmonisée envers les tiers.
- **Approche simple** : Présentation sous forme de FAQ, fondée sur les principes de financement en vigueur.

Directive conventions avec des tiers : objectif et état actuel

État actuel

- Autorisation d'associer les **cercles intéressés (EIC)** par la direction de l'OFT en **novembre/décembre 2025**.
- Inclusion des acteurs concernées (UTP, CDCTP, Railplus, Union des villes suisses, etc.) et des offices (ARE, OFROU, OFEN).
- Délai de **2 mois** pour les prises de position consolidées.
- Entrée en vigueur de la directive après consolidation et approbation par la direction de l'OFT (prévue au 2e trimestre 2026).





Directive conventions avec des tiers : **champ d'application, structure et principes**

Champ d'application

- convention de prestations (CP) et
- lors de projets financés par une convention de mise en œuvre (CA)

Structure

- Principes
- Ouvrage de croisement
- Mesure supplémentaire ou alternative
- Gares de correspondance (Art. 35a LCdF)





Directive conventions avec des tiers : **champ d'application, structure et principes**

Principes (1/2):

- Le **GI** veille à ce que **toutes les contributions** légalement possibles des tiers soient requises.
- Le **périmètre de l'infrastructure** est défini à **l'art. 62, al. 1, LCdF**.
- La **sécurité de l'exploitation ferroviaire** doit être garantie en tout temps.
- Les jalons d'exploitation ferroviaire ne doivent pas être compromis.
- Une **prise de contact précoce** est essentielle pour toutes les parties. L'OFT doit également être associé en conséquence.



Directive conventions avec des tiers : **champ d'application, structure et principes**

Principes (2/2):

- Les **clés de répartition des coûts** doivent être fondées objectivement et documentées dans un **rapport** (p. ex. coûts d'investissement, coûts subséquents, relations de propriété).
- **Les conventions** doivent impérativement être conclues **avant le début** de la phase de projet concernée.
- Toute convention portant sur des **coûts totaux supérieurs à 10 millions** est co-signée par l'**OFT**.



Directive conventions avec des tiers : thèmes traités

Thèmes traités

- Délimitation des installations destinées au public
- Délimitation CA/CP/tiers, FORTA
- Imputation des avantages, rapport de répartition des coûts, effets de synergie
- Déplacement d'une gare/chargement libre
- Protection du patrimoine
- Mobilité multimodale
- Kiss-and-ride, park-and-ride
- Souhaits architecturaux
- Règle des 40 ans
- Organisationnel
- Places de stationnement vélo, installations sanitaires

Directive conventions avec des tiers : thèmes traités

ATTENTION : La liste ci-dessus n'est pas exhaustive. Les thèmes et situations non réglés explicitement dans la directive mais nécessitant vraisemblablement une coordination avec des tiers (notamment en cas de questions financières ou d'éventuels impacts sur l'exploitation ferroviaire) doivent être traités conformément aux principes définis. Votre personne de contact chez la section réseau ferré est à votre disposition pour toute question.

Contribution ISB : Quels autres points la directive devrait-elle clarifier ?
Écrivez-nous !





Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC
Office fédéral des transports OFT



Session
2025

Financement des investissements: installations photovoltaïques et production d'électricité incidences des art. 45a et 45b de la loi sur l'énergie (LEne)

Christian Gigon (OFT, Réseau ferré)



Finanzierung Investitionen: PV-Anlagen und Stromproduktion

Neue gesetzliche Grundlagen für Solaranlagen ab 1. Januar 2025:

	Art 45a EnG , Pflicht zur Nutzung von Sonnenenergie bei Gebäuden	Art 45b EnG , Nutzung der Sonnenenergie bei Infrastrukturen des Bundes
Gesetzestext	¹ Beim Bau neuer Gebäude mit einer anrechenbaren Gebäudefläche von mehr als 300 m² ist auf den Dächern oder an den Fassaden eine Solaranlage, beispielsweise eine Photovoltaik- oder eine Solarthermieanlage, zu erstellen. Die Kantone können diese Pflicht auch bei Gebäuden mit einer anrechenbaren Gebäudefläche von 300 m² oder weniger vorsehen. ² Die Kantone regeln die Ausnahmen, insbesondere wenn das Erstellen einer Solaranlage: a. anderen öffentlich-rechtlichen Vorschriften widerspricht; b. technisch nicht möglich ist; oder c. wirtschaftlich unverhältnismässig ist. ...	¹ An den Infrastrukturen der Bundesverwaltung und der bundesnahen Betriebe sind geeignete Flächen solaraktiv auszurüsten. Infrastrukturoberflächen, die nicht genutzt werden, sind privaten Organisationen, Unternehmen oder Personen zur Nutzung zur Verfügung zu stellen. ² Der Bundesrat regelt die Ausnahmen, insbesondere wenn das Erstellen einer Solaranlage: a. anderen öffentlich-rechtlichen Vorschriften widerspricht; b. technisch nicht möglich ist; oder c. wirtschaftlich unverhältnismässig ist. ...
Betroffene ISB	Alle ISB	Nur SBB (da bundesnaher Betrieb)
Art der Pflicht	Solaranlagen erstellen (kann auch Warmwasser-Anlage sein)	Solaranlagen erstellen (kann auch Warmwasser-Anlage sein) oder Flächen Dritten zur Verfügung stellen
Gilt für	Neue «Gebäude» ab einer Fläche von 300m ²	«Infrastrukturoberflächen», z.B. Gebäude, Perrondächer, Lärmschutzwände, Gleise Gilt auch für bestehende Gebäude, Perrondächer, ...
Bemerkung	Kantone können 300m ² -Grenze herabsetzen	Es reicht aus, die Flächen Dritten anzubieten (z.B. durch Ausschreibung). Wenn Dritte kein Interesse an einer Nutzung haben, muss SBB die Fläche nicht selbst nutzen.





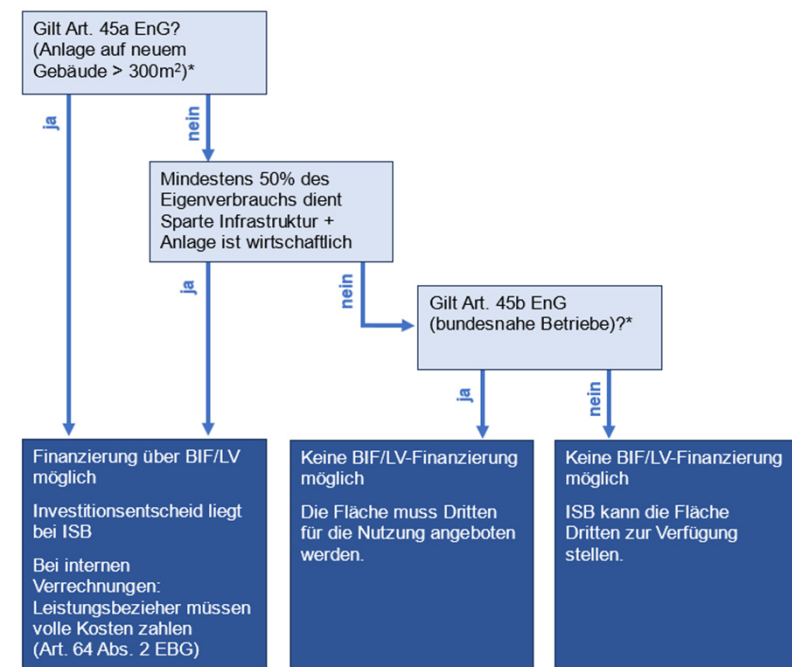
Finanzierung Investitionen: PV-Anlagen und Stromproduktion

Regeln für Finanzierung von PV-Anlagen der Sparte Infrastruktur (LV und UV)

Prämissen

- PV-Anlagen sind KEIN integraler Teil von Gebäuden.
PV-Anlagen werden separat aktiviert.
- PV-Anlagen gelten als Infrastruktur im Sinn Art 62 Abs. 2 EBG.
- Perrondächer sind keine Gebäude im Sinne Art. 2 Verordnung des Bundesrats über das eidgenössische Gebäude- und Wohnungsregister ([VGWR](#)).

Entscheidbaum für Finanzierung von PV-Anlagen



* keine Pflicht bei Widerspruch zu anderen öffentlich-rechtlichen Vorschriften, technisch nicht möglich oder wirtschaftlich unverhältnismässig





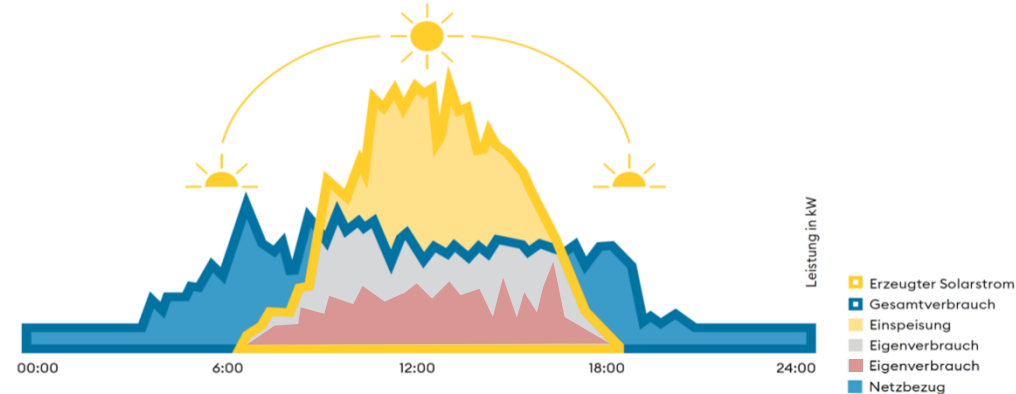
Finanzierung Investitionen: PV-Anlagen und Stromproduktion

Eigenverbrauch

Als Eigenverbrauch gilt die von der PV-Anlage produzierte und direkt selbst genutzte Elektrizität. Ins öffentliche Stromnetz eingespeiste Elektrizität zählt nicht zum Eigenverbrauch.

Neue 50%-Regel

Damit eine PV-Anlage über BIF/LV-Mittel finanziert werden kann, muss ...
... entweder eine Pflicht aufgrund Art 45a EnG bestehen,
... oder die Anlage ist wirtschaftlich und 50% des Eigenverbrauchs dient der Sparte Infrastruktur





Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC
Office fédéral des transports OFT



Session
2025

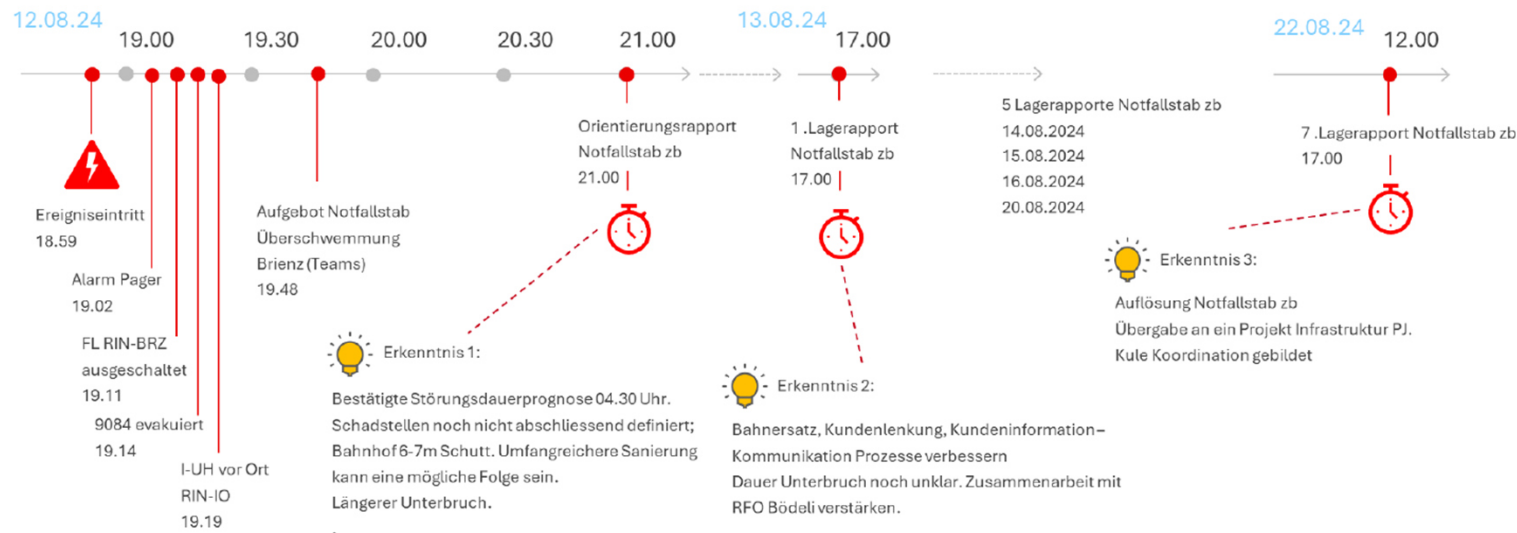
Catastrophes naturelles et gestion de crise: exemple de Brienz

**Luise Löskow (*Zentralbahn*, cheffe de projet remise
en état de Brienz) et Peter Furrer (*Zentralbahn*,
responsable de l'exploitation)**



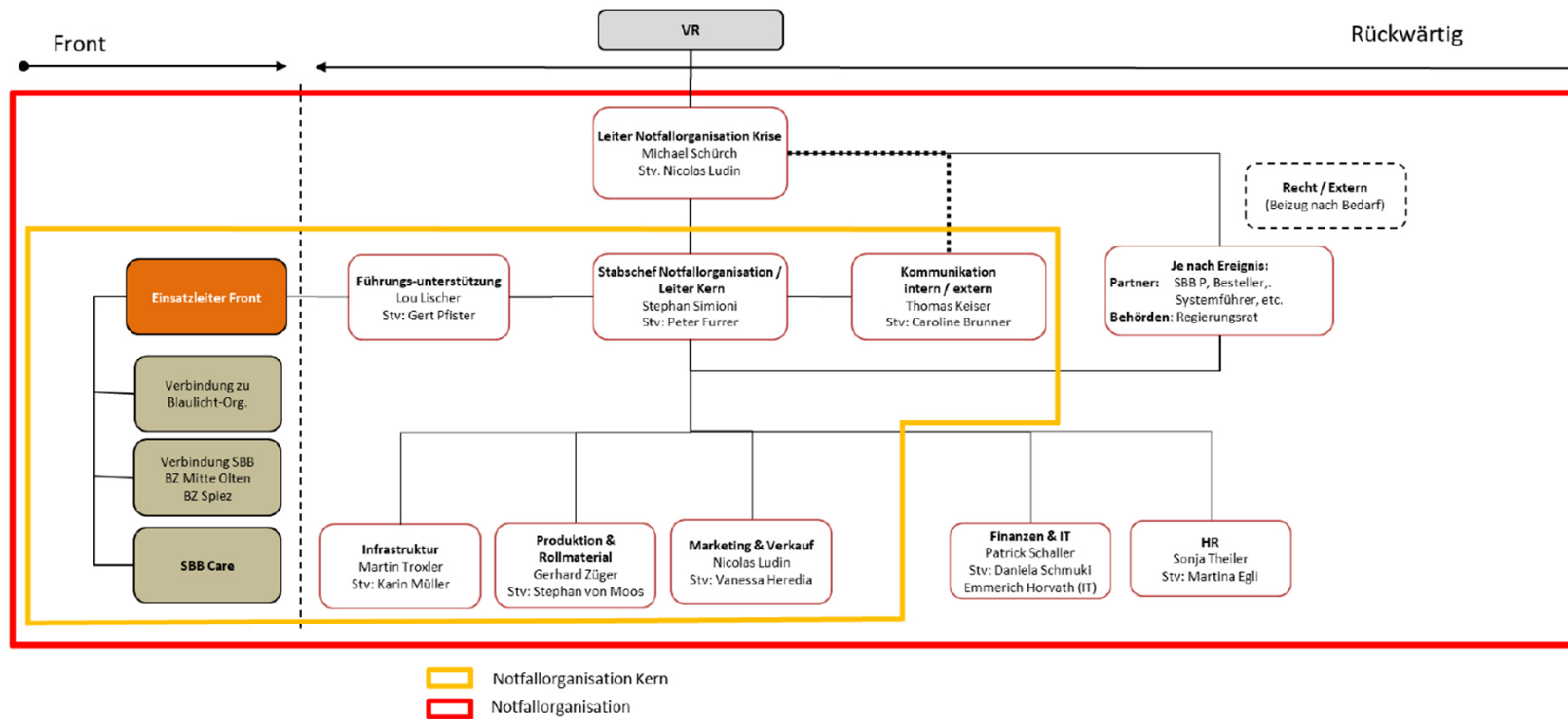
Eintritt der Störung, Erste Massnahmen, Alarmierung und Rapporte Notfallorganisation zb

Ereignisablauf





Notfallorganisation zb





Naturereignis und Krisenmanagement: Beispiel Brienz

Unwetter in der Schweiz – 12. August 2024*

Am Montagabend, 12. August 2024, zogen schwere Unwetter über die Schweiz. Um 19.00 Uhr traten im Raum Brienz sintflutartige Regenfälle, heftige Hagelgewitter und Sturzbäche auf, die zu erheblichen Schäden führten.

Schäden und Auswirkungen:



- Sintflutartige Regenfälle und heftige Hagelgewitter überschwemmten Geleise und führten zu Sturzbächen über Bahn-Trassen und Strassen.
- Strassen und Bahn wurden von herunterkommen dem Geröll überdeckt und unpassierbar gemacht.
- In Brienz BE mussten 70 Personen aus ihren Häusern in eine Turnhalle evakuiert werden.
- Der Murgang beschädigte Gebäude, parkierte Fahrzeuge, Strassen so wie die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs.
- Insgesamt wurden schätzungsweise 40'000 Kubikmeter Geschiebe abtransportiert, wobei der Geschiebesammler über 15'000 Kubikmeter Geschiebe enthielt, die geräumt wurden. Der Geschiebesammler war für ein 100-jährliches Ereignis bemessen, obwohl das tatsächliche Ereignis als «sehr selten» eingestuft wurde.

* Gegen 18.30 Uhr trat der Millibach in Brienz über die Ufer. Mitgeführte Steinbrocken und Holz überfluteten einen Sammler oberhalb des Dorfes, wodurch Material unkontrolliert in verschiedene Dorfteile von Brienz floss.

Beschädigte (Bahn-) Infrastruktur:



- Die Bahninfrastruktur inklusive Tunnel in Brienz wurde auf einer Länge von ca. 1.5 Kilometern vollständig zerstört.
- Kabelverbindungen wurden unterbrochen, was die Verbindungen zum Stellwerk in Oberried a/B ausser Betrieb gesetzt hat.



 SBB CFF FFS





Naturereignis und Krisenmanagement: Beispiel Brienz

Gesamtkosten:

10.5 Mio

Verkehr
5.1 Mio

Infrastruktur
5.4 Mio

voraussichtlich durch Versicherung gedeckt nicht gedeckt,
→ Reserven belastet

Aufwand interne Stunden:



>9000h



~1400h

Infrastruktur
(Koordination Aufäumarbeiten)



~7000h

Fahrendes Personal
(KULE – Leistungen)



~200h

Ehemalige Mitarbeitende
(KULE – Leistungen)



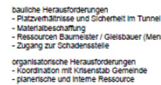
1895h
Brienz Rothorn Bahn

Externes Personal
(KULE-Leistungen)

**Hoher personeller & finanzieller Einsatz nötig
Grosse Solidarität intern und extern
Versicherung deckt nur Teile der Kosten***

* Artikel 59 EBG, Artikeln 39ff KPFV / Artikel 67 EBG

SBB CFF FFS





Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC
Office fédéral des transports OFT



Session
2025

Groupe de travail Besoins en matière de maintien de la qualité des infrastructures

Christian Florin

**(Membre du groupe de travail de l'UTP et
responsable Infrastructure RhB)**

Die Bahninfrastruktur und ihre Ziele



Eine gut funktionierende Infrastruktur ist das Rückgrat einer Bahn.

Die Ziele:

- hohe Sicherheit
- gute Verfügbarkeit
- effizienter Einsatz finanzieller Mittel
- umweltschonend
- schönes Erscheinungsbild

Bau, Betrieb und Unterhalt



Planung ist alles:

- Die Bahnen müssen ihre Anlagen kennen
- Beim Bau muss man auch an den späteren Betrieb und Unterhalt denken
- Man muss langfristige denken

Die Herausforderungen nehmen zu:

- Qualität der «Dritten» sinkt
- Gesetzliche Anforderungen steigen
- Kosten nehmen zu

Mit der richtigen Unterhaltsstrategie können die Live-Cycle-Kosten optimiert werden

Zustandserfassung



Nur wer den Zustand seiner Anlagen kennt, kann sie bewirtschaften

- Regelmässige, systematische Zustandserfassungen
- Eine Messung ist keine Messung (es braucht den Verlauf)
- Der Zustand kann visuell, mit Messeinrichtung oder mittels gesammelten Daten ermittelt werden.
- Auch das Alter ist ein wichtiger Faktor
- Die Zustandsauswertung stellt die Basis für Unterhaltsarbeiten, aber auch für eine notwendige Investition dar.



Der Netzzustandsbericht



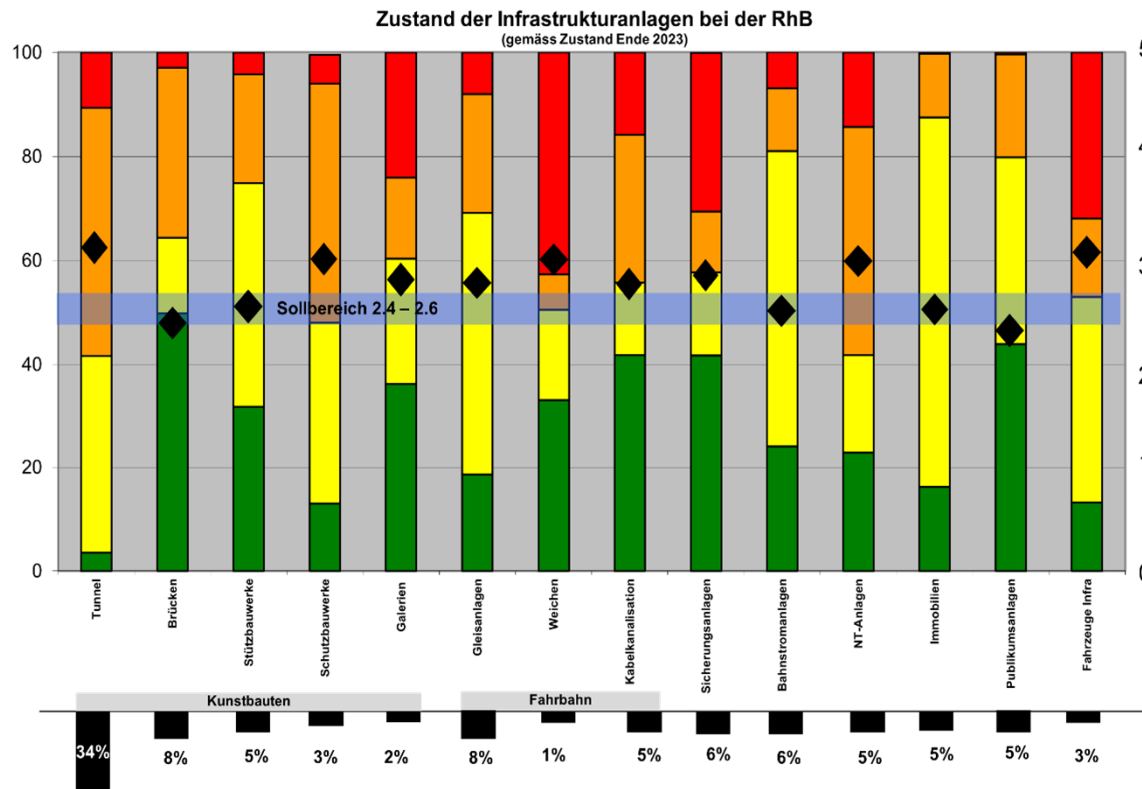
Seit über 10 Jahren erstellen die Bahnen einen Netzzustandsbericht

- Als Grundlage für die Bestimmung der Leistungsvereinbarungen (Parlament)
- Als Reporting gegenüber dem BAV
- Als Reporting für die GL und dem VR der Bahnunternehmung
- Noch viel wichtiger ist, es ist ein Führungsinstrument für den Anlageverantwortlichen und den Leiter Infrastruktur

(technische Sicht = finanzielle Sicht)



Der Zustand

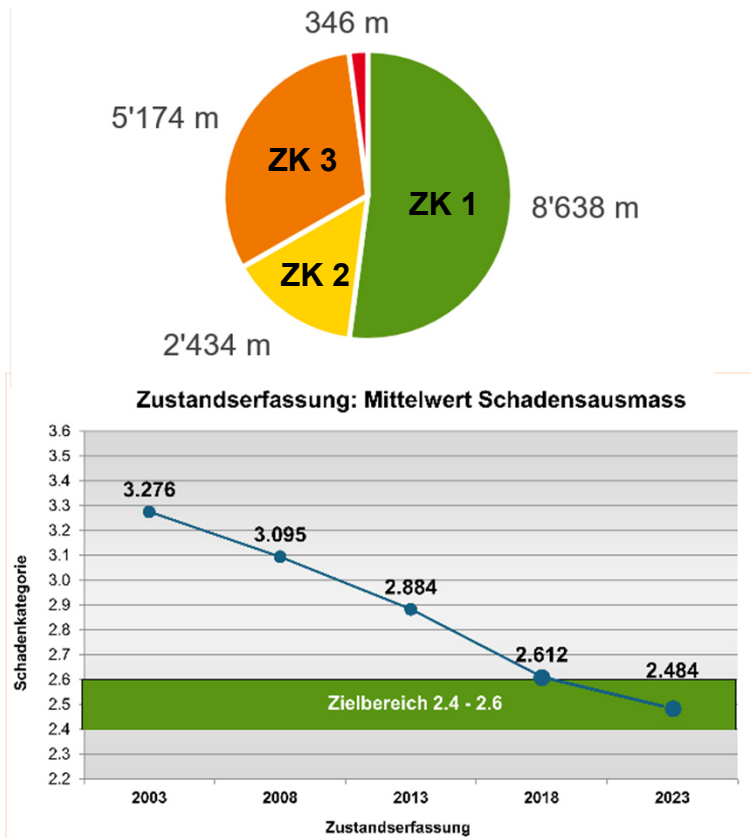


Der Anlagespiegel zeigt den Handlungsbedarf und auch Steuerungsmöglichkeiten übersichtlich und klar.

Er ist auch ein Mittel gegenüber Dritten, um transparent den Stand und die Auswirkungen von Investitionen in die einzelnen Anlagentypen aufzuzeigen.



Der Verlauf ist entscheidend



- Wichtig ist, dass der Einsatz von Geld und Zustand eine Korrelation haben und man eine Zielzustand definiert.
- Das Beispiel bei den RhB-Brücken zeigt gut auf, dass es möglich ist.
- Man muss aber auch die Verteilung der Zustandskategorien beachten. So deuten viele Anlagen in der Kategorie ZK 3 auf einen grossen, kommenden Bedarf hin. Das muss man frühzeitig angehen

RTE 29'900 – Netzzustandsbericht



Minimalanforderungen
Substanzerhalt

Das BAV und die Branche haben eine Norm geschaffen:

- Gleiches Verständnis über den Anlagezustand
- Minimalanforderungen (nicht zu detailliert)
- Schaffen von Bandbreite, so dass ich alle Bahnen wieder darin finden
- Technische und finanzielle Sicht gleich
- Einheitliche Struktur für alle Bahnen
- Man kann auch mehr als das Minimum im Netzzustandsbericht abbilden, muss aber nicht

RTE – Regelwerk Technik Eisenbahn



RTE 29'900 – die Anlagestruktur

Anlagengattungen	Hauptanlagentypen	Anhang
0. Gebäude und Grundstücke		A0
1. Kunstbauten	– Brücken – Tunnel	A1
2. Fahrbahn	– Gleise – Weichen	A2
3. Bahnstromanlagen	– Fahrleitungsanlagen	A3
4. Sicherungsanlagen	– Stellwerk- und Zugbeeinflussungsanlagen	A4
5. Niederspannungs- und Telekomanlagen	– Niederspannungsverbraucher	A5
6. Publikumsanlagen	– Perrons und Zugänge	A6
7. Fahrzeuge Infrastruktur	– Schienenfahrzeuge Infrastruktur	A7
8. Betriebsmittel und Diverses		A8

Tabelle 4-1: Minimale Strukturierung der Anlagen

- Einheitliche Anlagestruktur hat sich bewährt
- Bei den grossen und kostspieligen Anlagentypen hat man Hauptanlagentypen geschaffen, die man separat ausweisen muss. Sonst hat man grossen Handlungsspielraum
- Wichtig ist, dass die Summe aller Anlagen, welche über die Sparte Infra finanziert werden sollen, auch abgebildet sind.

Rückmeldungen der Bahnen zur Umfrage

- Rückmeldungen aus dem Review Q1/2024 zum RTE 29900.
 - Die Bahnen haben sich an den NetzBe **gewöhnt**.
 - Der NetzBe hat sich in der Branche **etabliert**.
 - Das Regelwerk RTE 29900 bietet eine gute **Grundlage** für die Erstellung des NetzBe.
 - Es wird geschätzt, dass das RTE als **Minimalanforderung** formuliert wurde und mehr Handlungsspielraum lässt.
 - Es gibt einen Optimierungsbedarf in vereinzelten Kapiteln, aber **nicht** umfassend.



Was wurde im RTE 29'900 angepasst

Fazit Überarbeitung RTE 29900:

- Der Schwerpunkt auf die «Minimalanforderungen» und die «Substanz» bleibt zentral (keine zusätzlichen Qualitätsfaktoren).
- Leichte Anpassungen an den Bandbreiten auf Grund der Erfahrungen in der Praxis.
- Vereinzelte Konkretisierungen und Präzisierungen.
- Mit den Fachgruppen Bau, Elektrotechnik (ET) und Tram abgestimmt.



RTE 29900 – Änderungen etwas konkreter

Zusammengefasst: was wurde aus dem Review vom Projektteam angenommen:

- Bahnbreiten der Abschreibungsdauern wurden auf Grund von Erfahrungen angepasst.
- Neue Techniken wurden aufgenommen (z.B. CBTS)
- Komponenten wurden präzisiert (z.B. Oberbau, Fahrleitung)
- Der Wiederbeschaffungswert wurde zum Gewichtungsfaktor festgelegt
- Die Minimalanforderungen bei der Berichterstattung wurde präzisiert
- Zur Veranschaulichung wurden einzelnen Beispiel ergänzt



RTE 29900 – Netzzustandsbericht

Was wurde aus dem Review vom Projektteam auf eine **zukünftige Überarbeitung RTE29900 verschoben**:

- Die Definition des Rückstandes als Bestandteil des Nachholbedarfs soll angepasst werden, wenn die SBB und das BAV ihre offenen Punkte bereinigt haben.
- Gleiches gilt für die Qualitätsdimensionen «Sicherheit, Verfügbarkeit, Funktionalität, Compliance».





Offene Punkte für eine nächste Überarbeitung

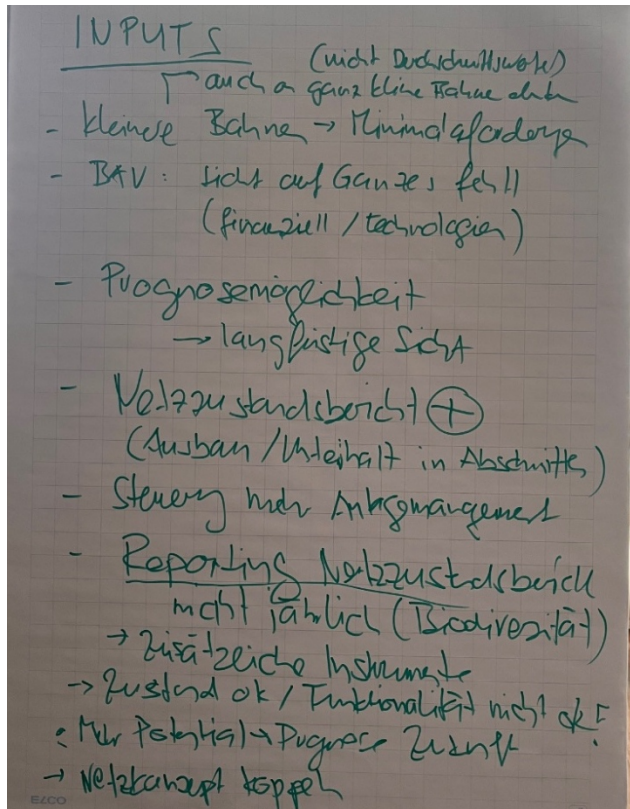
- Bleibt das RTE 29'900 bewusst eine Minimalanforderungen?
- Gibt es zusätzlich im Netzzustandsbericht neue Kriterien wie Prognosen, Verfügbarkeit, Qualität, Digitalisierung, Compliance?
- Für was soll der Netzzustandsbericht 2035 dienen?

Was ist Deine Meinung dazu?





Diskussionspunkte und Fazit



- Das RTE 29'900 und der Netzzustandsbericht sind statische Elemente und werden als Basis geschätzt. Es gibt aber Potential für die Zukunft.
- Es gibt mehr als die Substanz – z.B. auch Funktionalität.
- Grössere Bahnen wünschen sich noch mehr Möglichkeiten, Prognosen für die Zukunft zumachen (langfristige Sicht) und so frühzeitig auf «Peaks» hinzuweisen. So hätte auch das BAV die Sicht auf sämtliche Anforderungen und nicht nur auf den Substanzerhalt.
- Es ist auch die Idee aufgekommen in Strecken zu denken und Investitionen und Unterhalt abzubilden.
- Man könnte sich auch vorstellen, dass der Netzzustandsbericht als Minimalanforderung so bleibt und durch einen zusätzlichen Bericht ergänzt wird – dieser sollte aber freiwillig sein.
- Um den Substanzerhalt steuern zu können, braucht es vermehrt Tools im Anlagemanagement
- Es wird eine gewisse Konstanz erwartet und man schlägt vor, den NetzBe nur noch alle 2 Jahre zu erstellen (gleich wie Biodiversität)
- Es stellt sich auch die Frage welchen Zusammenhang das Netzkonzept hat und wie es zum NetzBe gekoppelt ist.





Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC
Office fédéral des transports OFT



**Session
2025**

Aspects LHand concernant les chantiers et les transports de remplacement

Hanspeter Oprecht (OFT, Bases scientifiques)

Aspects LHand lors de constructions en cours d'exploitation





Aspects LHand lors de constructions en cours d'exploitation

Au plus tard depuis que le délai d'adaptation de la LHand est échu fin décembre 2023, l'accès au train pour les personnes ayant un handicap doit être, en principe, également garanti durant les travaux de construction effectués en cours d'exploitation.

- Pour les gares disposant de plusieurs accès sans marche aux quais (par ex. des gares disposant de plusieurs passages inférieurs pour piétons ou accès avec ascenseurs et rampes, il s'agit en principe de s'assurer qu'au moins un accès sans marches aux quais soit utilisable et indiqué comme tel pendant la phase de construction.
- Informations spécialisées concernant les passages piétons sans obstacles lors de chantiers (en allemand et en italien):
<https://hindernisfreie-architektur.ch/fachinformationen/baustellen>





Aspects LHand lors de constructions en cours d'exploitation

- Si aucun accès sans marche à un ou plusieurs quais n'est disponible pendant une phase de construction, il faut assurer un service de navettes (coordination avec CFF CC Handicap).





Aspects LHand en cas de transports de remplacement de trains

Transports de remplacement de trains assurés par des bus:

- doivent, dans la mesure du possible, desservir les arrêts de bus existants conformes à la LHand pour les services de lignes;
 - doivent également pouvoir transporter des personnes ayant un handicap si des arrêts de bus provisoires ou durables sont établis pour des transports de remplacement.
- Par exemple: BLS Netz AG et CFF (Infrastructure Centre) ont déjà instauré des arrêts de bus *durables* pour des transports de remplacement qui, en cas de besoin, peuvent être mis en service à court terme.



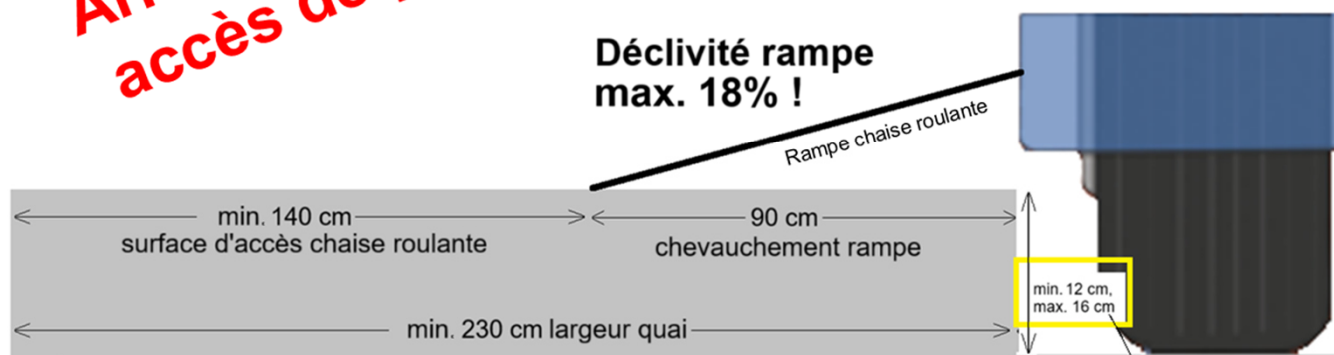
Arrêts de bus provisoires pour les transports de remplacement de trains





Arrêts de bus provisoires pour les transports de remplacement de trains

**Arrêts de bus sans
accès de plain-pied**



Valeurs pour les arrêts provisoires. Pour les arrêts permanents sans accès de plain-pied : 16 cm.

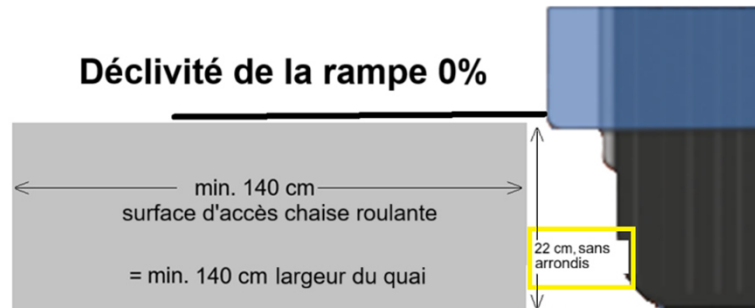


Arrêts de bus provisoires pour les transports de remplacement de trains



Arrêts de bus provisoires pour les transports de remplacement de trains

**Arrêts de bus provisoires
avec éléments d'arrêt**



Bus à utiliser pour les transports de remplacement des trains

En principe, il convient d'utiliser des bus à plancher surbaissé, également pour les transports de remplacement des trains!



Bus à utiliser pour les transports de remplacement des trains

Vu que les bus à plancher haut équipés d'une plate-forme élévatrice n'ont guère d'utilité pour les personnes avec déambulateur, il faut disposer d'une chaise roulante pliable à bord du véhicule.





Bus à utiliser pour les transports de remplacement des trains

Les autocars sans plate-forme élévatrice sont uniquement autorisés pour des transports de remplacement, si plusieurs véhicules sont utilisés pour un circuit de transports de remplacement, dont au moins est conforme à l'OETHand (→ l'autocar sert uniquement de «véhicule auxiliaire»).





Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC
Office fédéral des transports OFT



Session
2025

Contrats d'alliance pour des projets

Nouvelle approche en matière d'acquisition et d'exécution de projets



Richard Brunner (responsable Infrastructure, SOB AG)

Construire dans un contexte de plus en plus exigeant



Les modèles classiques d'exécution de projet atteignent leurs limites

- Effort de coordination important avec conflits d'objectifs
- Nombreux avenants et retards
- Peu d'espace pour l'innovation
- Nombreux groupes d'ayant-droit exigeants

Modèle d'alliance: une nouvelle façon de travailler ensemble

Modèle de coopération partenarial

- Implication précoce de tous les participants au projet
- Définition commune de l'objectif
- Structure des coûts transparente
- Structure contractuelle partenariale par le biais d'un contrat d'alliance commun
- Risques et chances partagés
- Culture de projet collaborative favorisant la confiance et la communication ouverte





Renouvellement de la section Samstager – Schindellegi: SOB ose ouvrir la voie

Projet-pilote pour le modèle d'alliance: complexe mais avec des risques maîtrisables

- Renouvellement complet de la voie, y c. infrastructure et drainage
- Renouvellement de la ligne de contact, ouvrages de génie civil, installations de sécurité ainsi que les installations de télécommunication et à basse tension





Le modèle d'alliance en pratique: soumission avec une approche axée sur le dialogue

Procédure sélective avec dialogue

- Implication précoce de l'ensemble des partenaires
- Compréhension commune de tous les partenaires

Contenu de la soumission

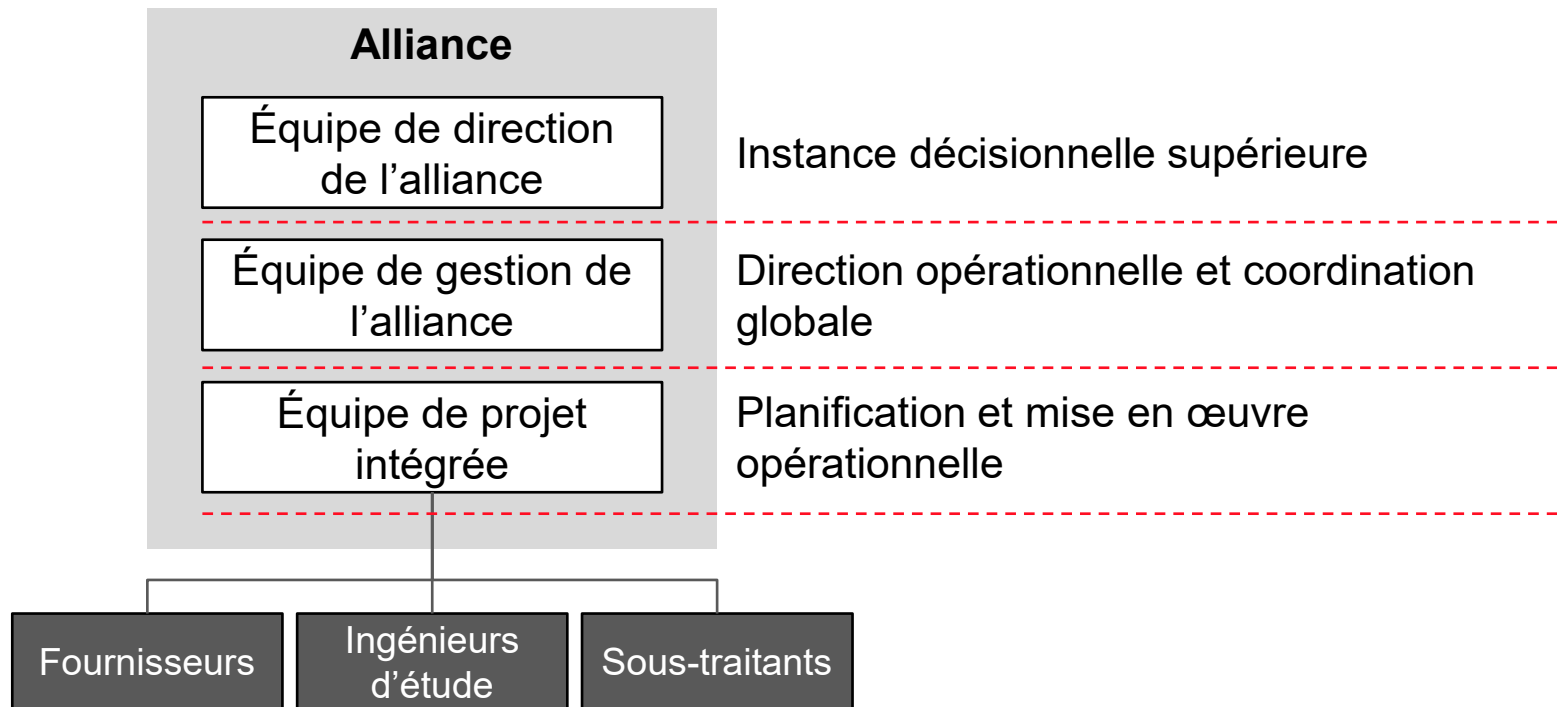
- Prestations de planification et de réalisation (phases 32 à 53)
- Base de l'avant-projet: définition jusqu'à la réalisation, y compris les besoins du maître d'ouvrage

Cycles de dialogue

- Deux cycles structurés avec respectivement trois prestataires
- Clarification des risques, de la politique des prix, des interfaces etc.



Le modèle d'alliance en pratique: direction et organisation avec des structures et des rôles clairs





Le modèle d'alliance en pratique: une collaboration sur un pied d'égalité

- Le contrat d'alliance selon la norme SIA 2065 offre un cadre contraignant pour les décisions et la collaboration
- Communication ouverte comme base commune
- Structure transparente des coûts et des prestations
- Objectifs communs et gestion des risques partagée



Premières expériences: de la négociation à la conception

- Ce dialogue et cette transparence ont été accueillis favorablement par tous les partenaires
- Les problèmes sont identifiés en temps utile et résolus de manière commune: moins de frictions
- Les plans stratégiques communs sont importants: ils offrent clarté et orientation
- Changement de culture nécessaire dans le secteur



Le modèle d'alliance: façonner ensemble l'infrastructure de demain





Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC
Office fédéral des transports OFT



**Session
2025**

Mots de la fin

Christophe Mayor (OFT, chef de la section Réseau ferré)

Merci beaucoup

Merci à tous ceux qui ont contribué à la réussite de cette session spécialisée: les conférenciers, les interprètes, la Maison du Sport et les collaborateurs de l'OFT.



Retour des participants

- ➔ Retour des participants: le questionnaire sera envoyé par courriel.
- ➔ Les suggestions et propositions sont toujours les bienvenues: fachtagung@bav.admin.ch



Save the date

Prochaine session spécialisée: 18 novembre 2026

Merci de votre
participation!





Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC
Office fédéral des transports OFT



**Session
2025**

Buffet dînatoire