



Januar 2017

Wegleitung

Grundsätze und Kriterien für den Fernverkehr

Aktenzeichen: BAV-311.00-00001/00003/00017

Inhaltsverzeichnis

1.	Grundsätze und Kriterien für den Fernverkehr.....	3
1.1	Ziele	3
1.2	Grundsätze und funktionale Kriterien	3
1.2.1	Rahmenbedingungen	4
1.2.2	Grundsätze und funktionale Kriterien für die Zuteilung der Linien	4
1.2.3	Ausformulierung der Haltepolitik im FV	5
1.3	Weitere Kriterien.....	6
1.3.1	Bedeutung innerhalb des schweizerischen öV-Netzes	6
1.3.2	Betriebliche Verknüpfungen sowie trassenbedingte Haltepolitik	6
1.3.3	Qualitätsmerkmale.....	6
1.3.4	Finanzielle Kriterien, Eigenwirtschaftlichkeit	8
1.3.5	Kriterien im Überblick	9
1.4	FV-Netze	10
1.4.1	Das FV-Basis-Netz.....	10
1.4.2	Das FV-Premium- Netz	10
1.4.3	Netzverschiebung FV-RV und RV-FV	10
1.5	Reporting zu Qualität und Eigenwirtschaftlichkeit	11
2.	Vorgehensvorschlag für den kurz- und mittelfristigen Horizont	12
2.1	Vorgehensvorschlag für die Linienzuteilung	12
2.2	Anwendungsbeispiele.....	12
3.	Ausblick auf das Konzessionsverfahren	15
3.1	Kriterien für die Weiterentwicklung des FV-Netzes.....	15
4.	Fazit.....	16
	Anhang.....	17





Aktenzeichen: BAV-311.00-00001/00003/00017

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



Aktenzeichen: BAV-311.00-00001/00003/00017

Vorbemerkung

Der Bund bestellt zusammen mit den Kantonen den regionalen Personenverkehr¹. Der Fernverkehr (FV) ist dagegen eigenwirtschaftlich und wird nicht bestellt. Daher ist eine saubere Definitionsabgrenzung von Fernverkehr zum regionalen Personenverkehr für den Subventionsbereich aber auch für die Angebotsplanung² wesentlich. Dieses Dokument dient der Erläuterung zur Definition des schweizerischen Fernverkehrs. Im ersten Teil werden die Grundsätze und Kriterien für den FV dargelegt. Im zweiten Teil werden die Kriterien zur Linienzuteilung erläutert und anhand von Beispielen aufgezeigt. Insgesamt resultiert daraus ein "Zielbild" für das zukünftige Fernverkehrsnetz, das schrittweise umgesetzt werden soll. Im dritten Teil wird das Vorgehen zur bevorstehenden Erneuerung der FV-Konzession dargelegt.

Im Dokument ist zum Teil von FV, zum Teil vom FV-Premium-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-Premium-Netz als auch das FV-Basis-Netz.

1. Grundsätze und Kriterien für den Fernverkehr

1.1 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-Premium-Netz. Das FV-Premium-Netz weist qualitativ einen einheitlichen und höheren Standard auf als das Basisnetz.
- c) Das FV-Netz ist insgesamt und in seinen Teilnetzen³ eigenwirtschaftlich zu betreiben.
- d) Es gibt keine Linien mit Mischkonzessionen.

1.2 Grundsätze und funktionale Kriterien

Für die Netz- und Linienbildung kommen die Grundsätze und die Zentrenhierarchie aus dem Raumkonzept Schweiz (RKCH)⁴ zum Tragen (vgl. Abbildung 1). Durch ein räumlich abgestuftes, leistungsfähiges Verkehrsnetz soll die polyzentrische Raumentwicklung der Schweiz unterstützt 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. Die netzrelevanten Halte sind Halte, die aus verkehrsplanerischer Sicht für das FV-Netz von grosser Bedeutung sind. Zum Beispiel 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 2).

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/RV die zentrale Grundlage für die Konzessionserneuerung.

¹ Art. 28 Abs. 1 Bundesgesetz über die Personenbeförderung, PBG; SR 745.1

² Art. 48a ff Eisenbahngesetz, EBG; SR 742.101

³ Ein Teilnetz ist ein Netz, das von *einem* Betreiber betrieben wird.

⁴ Raumkonzept Schweiz, ARE 2012. https://www.aren.admin.ch/dam/are/de/dokumente/raumplanung/publikationen/raumkonzept_schweiz.pdf.download.pdf/raumkonzept_schweiz.pdf



Aktenzeichen: BAV-311.00-00001/00003/00017

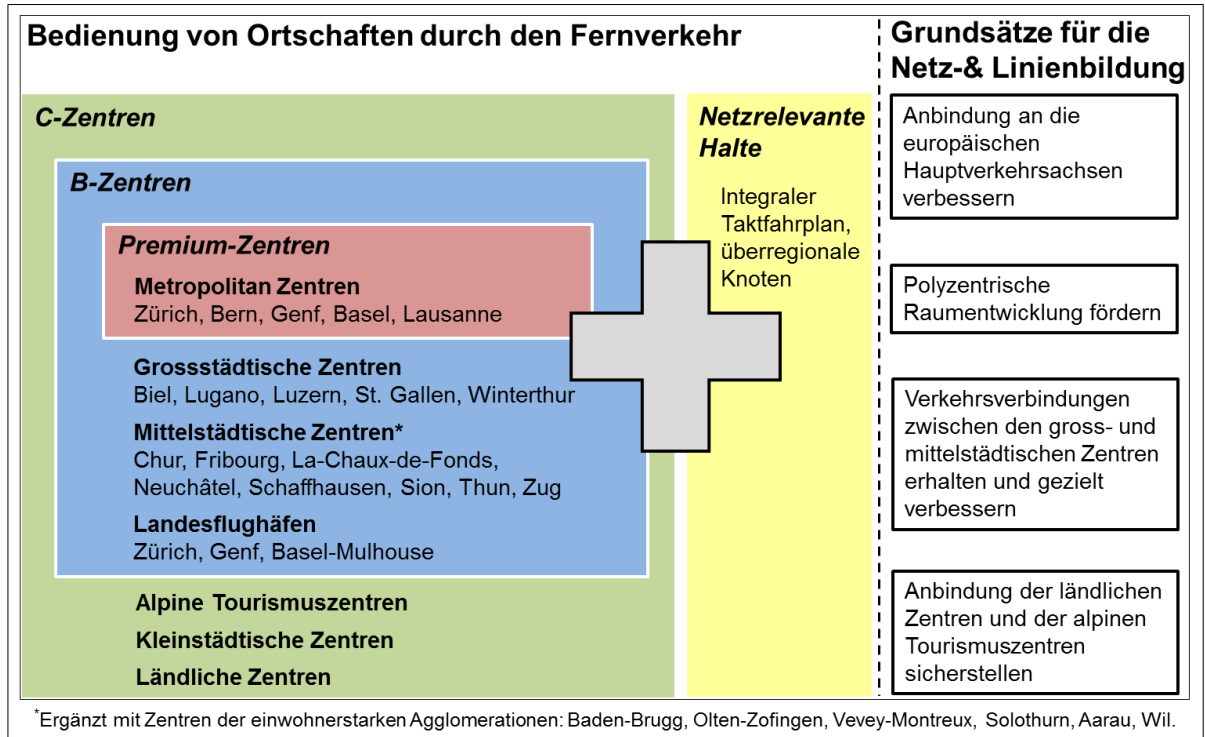


Abbildung 1 Zentrenhierarchie und Grundsätzen für die Netz- und Linienbildung gemäss RKCH

1.2.1 Rahmenbedingungen

- Das RKCH mit der Zentrenhierarchie bildet die Grundlage für die FV-Planung, inkl. den Grundsätzen für die Netz- und Linienbildung (vgl. Abbildung 1).
- Der Umgang mit dem internationalen Personenverkehr (IPV) ist nicht Gegenstand der vorliegenden Überlegungen.

Für den kurz- und mittelfristigen Zeithorizont ist die Grundlage das vom Parlament beschlossene Angebotskonzept ([Referenzkonzept AS 2025](#)). Entsprechend steht die Linienzuteilung im Zentrum und nicht neue Angebotsplanungen.⁵

1.2.2 Grundsätze und funktionale Kriterien für die Zuteilung der Linien

- Eine FV-Linie verbindet mindestens zwei Handlungsräume gemäss RKCH (vgl. Abbildung 2).
- Das FV-Basis-Netz stellt das Grundgerüst dar. Das FV-Premium-Netz bildet den übergeordneten Teil des FV. Die zwei FV-Kategorien werden aus der Zentrenhierarchie und den Grundsätzen für die Netz- und Linienbildung des RKCH abgeleitet:
 - FV-Basis-Netz:** Das FV-Basis-Netz stellt die Feinerschliessung des Landes mittels Fernverkehr sicher. Es erschliesst alle Handlungsräume und bindet die gross- und mittelstädtischen Zentren, die einwohnerstarken Agglomerationen und die nationalen Flughäfen an die metropolitanen Zentren an.
 - FV-Premium-Netz:** Das FV-Premium-Netz stellt die übergeordnete Verbindung mittels Fernverkehr sicher. Es verbindet die metropolitanen Zentren, erschliesst die

⁵ Diese Rahmenbedingung gilt nicht für die langfristige FV-Angebotsplanung. Abweichungen im Rahmen der üblichen Änderungen der Angebotsplanung via Änderungen des Referenzkonzepts, NNK und NNP bleiben möglich.



Aktenzeichen: BAV-311.00-00001/00003/00017

Handlungsräume der Schweiz und bindet sie an die europäischen Hauptverkehrsachsen an. Die Haltepolitik beschränkt sich auf die übergeordneten Zentren.

- c) Zentren von einwohnerstarken Agglomerationen⁶ (>70'000 EW, BFS Stand 2015), die weder ein metropolitanes, grossstädtisches noch ein mittelständisches Zentrum sind, werden mittelstädtischen Zentren gleichgesetzt.⁷
- 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.

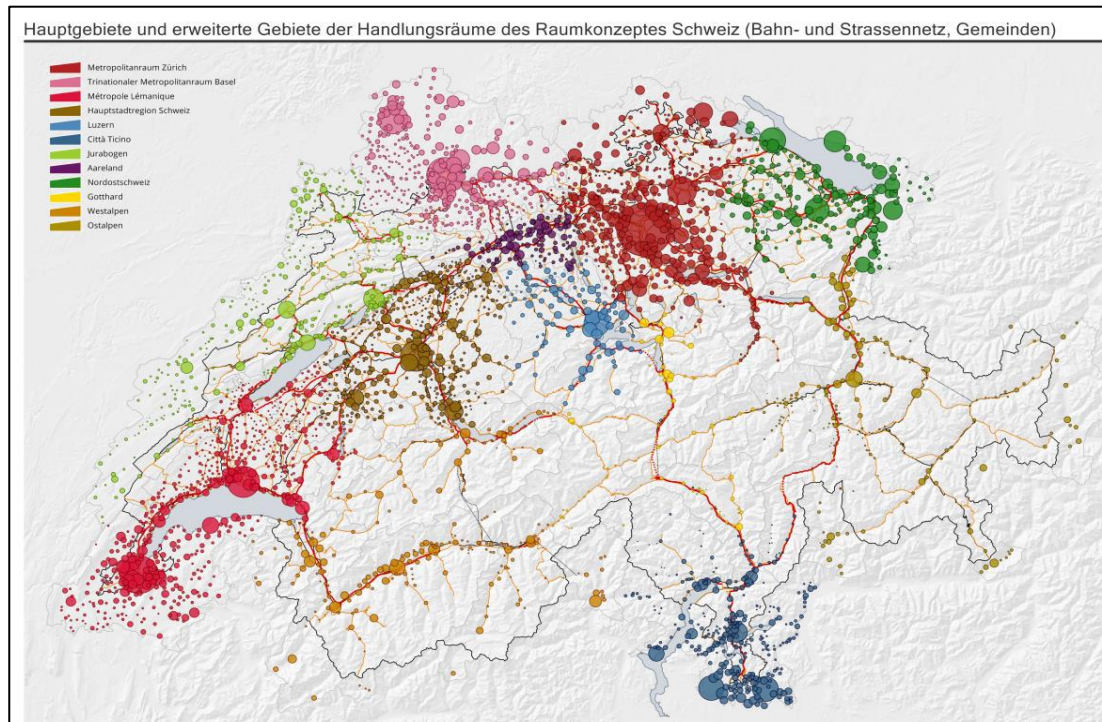


Abbildung 2 Abgrenzung der Handlungsräume gemäss Raumkonzept Schweiz⁸

1.2.3 Ausformulierung der Haltepolitik im FV

- a) Auf Verbindungen des FV-Basis- und FV-Premium-Netzes *können* Halte, die gemäss RKCH eine Kategorie tiefer sind, bedient werden. D.h. im FV-Premium-Netz können Zentren des Basisnetzes (gross- und mittelstädtische Zentren, inkl. nationale Flughäfen) bedient werden und

⁶ 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>.

⁷ 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).

⁸ Bericht Raumkonzept Schweiz, Abgrenzung der Handlungsräume (ARE 2016). Quelle http://www.aren.admin.ch/themen/raumplanung/00228/00274/index.html?lang=de&download=NHZLp-Zeq7t.lnp6I0NTU042I2Z6ln1acy4Zn4Z2qZpnO2YUq2Z6gpJCEe394fWym162epYbg2c_JkKbNoKSn6A--



Aktenzeichen: BAV-311.00-00001/00003/00017

- im FV-Basis-Netz auch regionale Halte (kleinstädtische, ländliche und alpine Tourismuszentren gemäss RKCH⁹), sofern sie an einer FV-Linie des FV-Basis-Netzes liegen und betrieblich machbar sind.
- b) Aus betrieblichen Gründen *kann* auf den europäischen Hauptverkehrsachsen an Grenzbahnhöfen von Linien des FV-Netzes gehalten werden (z.B. Chiasso).
 - c) Vorstadtbahnhöfe von metropolitanen Zentren *können* von Linien des FV-Basis-Netzes bedient werden (z.B. Zürich Altstetten, Zürich Oerlikon, Bern Wankdorf, Renens).

1.3 Weitere Kriterien

1.3.1 Bedeutung innerhalb des schweizerischen öV-Netzes

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

1.3.2 Betriebliche Verknüpfungen sowie trassenbedingte Haltepolitik

Ein Kriterium bei der Zuordnung von Linien zum FV-Premium-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-Premium-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.

1.3.3 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-Premium-Netz soll ausserdem gegenüber dem FV-Basis-Netz ein höheres Qualitätsniveau angeboten werden. 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:

- **Stehplatzpolitik**
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

⁹ Zentren gemäss Anhang Raumkonzept Schweiz, ARE 2012.



Aktenzeichen: BAV-311.00-00001/00003/00017

dieser Richtlinie muss spätestens nach Ablauf der BehiG-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-Premium-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 FV-Premium-Netz vorgegeben. Im FV-Basis-Netz ist es dem Betreiber freigestellt, solche Multifunktionszonen anzubieten.

- **Empfang von Mobilfunkleistungen im Zug**

Der Empfang von Mobilfunkleistungen im Zug wird heute von den Kunden erwartet. Die Umsetzung kann mittels WLAN-Netze oder der Verbesserung des Mobilfunkempfangs mittels zB. 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-Premium-Netz zwingend eine Zugbegleitung einzusetzen ist, während beim FV-Basis-Netz der Entscheid bei den Betreibern verbleiben soll.

- **Verpflegungsangebot**

Im Rahmen der Umsetzung des neuen FV-Konzepts soll festgelegt werden, dass beim FV-Premium-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.



Aktenzeichen: BAV-311.00-00001/00003/00017

- **Tarife**

Zu den Tarifen werden bereits heute in allen Konzessionen Vorgaben gemacht. 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 Verkehrsverbände

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-Premium-Netz soll die Möglichkeit geboten werden, den Sitzplatz zum 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 (½-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-Premium-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.

1.3.4 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 FV-Netz nur eine geringe Linierverschiebung, 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 Verbände delegiert ist. Mit



Aktenzeichen: BAV-311.00-00001/00003/00017

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-Premium-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.

1.3.5 Kriterien im Überblick

Kategorie	Merkmal	im Detail	FV-Premium-Netz	FV-Basis-Netz	nicht vorgegeben
Stehplatzpolitik	Sitzplatz für alle Fahrgäste		X	X	
Zugänglichkeit für mobilitätseingeschränkte Personen	<u>Einmal pro Stunde</u> uneingeschränkter Zugang für mobilitätseingeschränkte Personen		X	X	
	Uneingeschränkter Zugang auf dem <u>ersten und letzten Zug</u> .		X	X	
Rollmaterial	Sitzteiler	2+2-Bestuhlung 2. Klasse	X	X	
		2+1-Bestuhlung 1. Klasse	X		
	Toilette		X	X	
	Multifunktionszone ¹⁰		X		
Empfang von Mobilfunkleistungen im Zug					X
Zugbegleitung			X		
Verpflegungsangebot	Speisewagen / Minibar		X		
Tarife¹¹			X	X	

¹⁰ Abstellfläche für Gepäck, Kinderwagen, Fahrräder etc.

¹¹ Die detaillierten Vorgaben für sämtliche Konzessionen sind oben erläutert.



Aktenzeichen: BAV-311.00-00001/00003/00017

Kategorie	Merkmal	im Detail	FV-Pre- mium-Netz	FV-Basis- Netz	nicht vor- gegeben
Freier Zugang zum System / Platzreservation	Reservationspflicht				X
	Reservationsmöglichkeit		X		
Mindestangebot¹²	½-Std.-Takt sofern betrieblich möglich		X		
	1-Std.-Takt			X	
Betriebszeiten	Mindestvorgabe		6-23 Uhr	6-23 Uhr	
Finanzielle Krite- rien	Eigenwirtschaftlichkeit des Netzes		X	X	
	Deckungsbeitrag im Trassenpreis		tbd ¹³	tbd ¹⁴	

1.4 FV-Netze

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

1.4.1 Das FV-Basis-Netz

Das FV-Basis-Netz bildet das Grundgerüst des FV. Es verbindet die metropolitanen Zentren miteinander, bindet sie an die europäischen Hauptverkehrsachsen an und erschliesst untereinander die gross- und mittelständischen Zentren sowie die nationalen Flughäfen (siehe Abbildung in Anhang 1).

1.4.2 Das FV-Premium- Netz

Das FV-Premium-Netz erschliesst den Kern des Landes und zeichnet sich durch eine Haltepolitik aus, die sich auf die grossen Zentren beschränkt. Es erschliesst die Handlungsräume der Schweiz, verbindet die metropolitanen Zentren miteinander und bindet sie an die europäischen Hauptverkehrsachsen an. In ihm spiegeln sich der West-Ost- und der Nord-Süd-Gedanke des FV (siehe Abbildung in Anhang 1).

1.4.3 Netzverschiebung FV-RV und RV-FV

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

¹² Ein 2-Std.-Takt ist künftig für eine FV-Verbindung nicht mehr zulässig.

¹³ Wird anhand finanzieller Leistungsfähigkeit festgelegt.

¹⁴ Wird anhand finanzieller Leistungsfähigkeit festgelegt.



Aktenzeichen: BAV-311.00-00001/00003/00017

Neben dem Abgleich der heutigen FV-Linien wurden vom heutigen RV-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 mit einer stündlichen Verbindung ins FV-Netz aufgenommen.

Umgekehrt werden Verbindungen vom FV neu dem RV 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 RV zugeschrieben.

Diese aufgrund der Kriterien erfolgten Änderungen der Streckennetz-Zuordnungen sind in der Karte im Anhang 1 einzusehen.

1.5 Reporting zu Qualität und Eigenwirtschaftlichkeit

Mit der Erteilung einer FV-Konzession gibt der Bund einem Betreiber das Recht und 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. 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



Aktenzeichen: BAV-311.00-00001/00003/00017

2. Vorgehensvorschlag für den kurz- und mittelfristigen Horizont

2.1 Vorgehensvorschlag für die Linienzuteilung

- Die Angebotsplanungen je Fahrplanjahr sind gegeben. Sie bilden die Grundlage für die Zusage der Linien zum FV bzw. RV. D.h. bspw. Netzgrafik 2018 oder Referenzkonzept AS 2025 bilden jeweils die Grundlage.
- Nur die Farbe der Linie auf der Netzgrafik, d.h. die Zuschreibung FV/RV kann ändern. Nicht aber der Verlauf oder die Haltepolitik.¹⁵
- Der Verlauf der Linie, die Haltepolitik und die Knoteneinbindung werden über die Instrumente der Angebotsplanung gesteuert: STEP, NNK/NNP, Fahrplanverfahren.
- Für die Zuschreibung der Linien zu FV und RV gelten die Grundsätze, die im ersten Teil erläutert worden sind.
- Für die Gesamteinschätzung 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 3 zeigt schematisch das Vorgehen für die Linienzuteilung mit den funktionalen Kriterien.

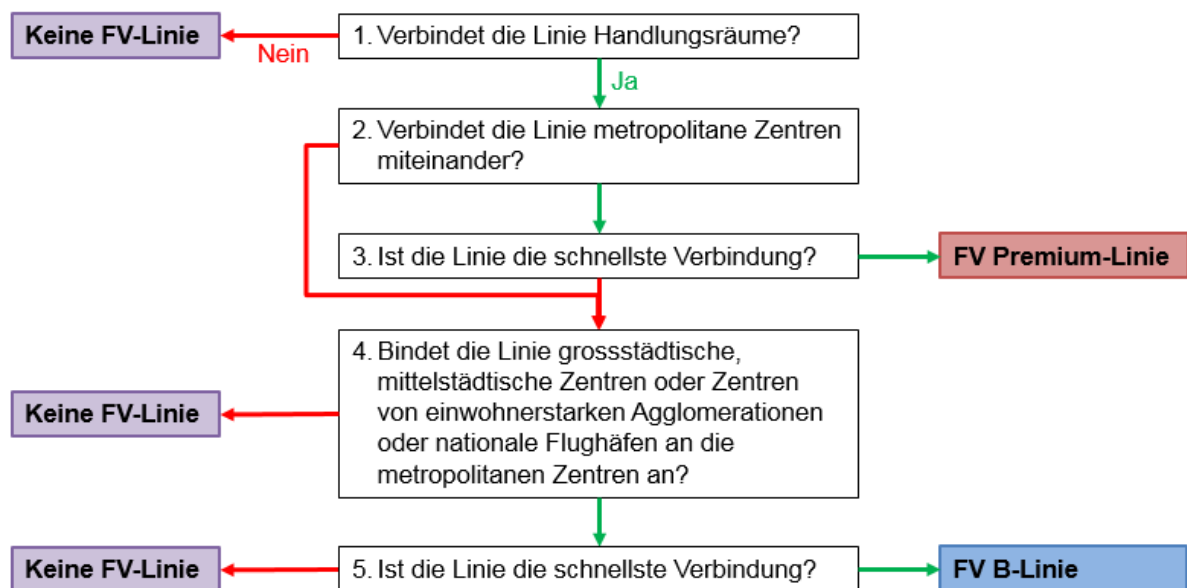


Abbildung 3 Vorgehen für die funktionale Linienzuteilung

2.2 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, wel-

¹⁵ Abweichungen im Rahmen der üblichen Änderungen der Angebotsplanung via Änderungen des Referenzkonzepts, NNK und NNP bleiben möglich.



Aktenzeichen: BAV-311.00-00001/00003/00017

che in Ergänzung eine Gesamtschätzung und abschliessende Zuteilung ermöglichen. Die Farblegende für die Beispiele ist im Anhang 2 abgebildet und entspricht der Zentrenhierarchie gemäss Abbildung 1.

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, Hauptstadregion Bern, Metropolitanraum Zürich, Nordostschweiz miteinander.
2	Verbindet die Linie metropolitane Zentren miteinander?	Ja, verbindet die metropolitenen Zentren Genève, Bern und Zürich miteinander.
3	Ist die Linie die schnellste Verbindung?	Ja, es gibt keine alternative Linie die die Zentren Genève, Lausanne, Bern und Zürich schneller miteinander verbindet. → FV Premium-Linie
4	Bindet die Linie grossstädtische, mittelstädtische Zentren oder Zentren von einwohnerstraken Agglomerationen oder nationale Flughäfen an die metropolitenen Zentren an.	
5	Ist die Linie die schnellste Verbindung?	
	Ergebnis der Anwendung der funktionalen Kriterien	Angebot ist nach Anwendung der funktionalen Kriterien eine FV Premium-Linie
6	Weitere Kriterien (Kundennutzen, Eigenwirtschaftlichkeit, Vereinbarungen, ...)	zur Zeit ist die Eigenwirtschaftlichkeit nicht einschätzbar
	Gesamtschätzung	...zur Zeit nicht abschliessend

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 Hauptstadregion Bern, Aareland und Metropolitanraum Zürich miteinander.
2	Verbindet die Linie metropolitane Zentren miteinander?	Ja, verbindet die metropolitenen 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 Premium-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 die Agglomerationszentren Aarau, Brugg-Baden an Bern und Zürich.

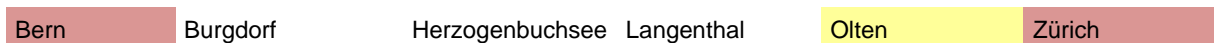


Aktenzeichen: BAV-311.00-00001/00003/00017

	Ist die Linie die schnellste Verbindung?	Ja, schnelle Anbindung der Agglomerationszentren an die übergeordneten Zentren. → FV Basis-Linie
	Ergebnis der Anwendung der funktionalen Kriterien	Angebot ist nach Anwendung der funktionalen Kriterien eine FV B-Linie
	Weitere Kriterien (Kundennutzen, Eigenwirtschaftlichkeit, Vereinbarungen, ...)	zur Zeit ist die Eigenwirtschaftlichkeit nicht einschätzbar
	Gesamteinschätzung	...zur Zeit nicht abschliessend

Tabelle 2 Anwendungsbeispiel 2

3. Linie Bern-Burgdorf-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 Premium-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.
	Ergebnis der Anwendung der funktionalen Kriterien	Angebot ist nach Anwendung der funktionalen Kriterien nur teilweise eine FV Basis-Linie
	Weitere Kriterien (Kundennutzen, Eigenwirtschaftlichkeit, Vereinbarungen,...)	zur Zeit ist die Eigenwirtschaftlichkeit nicht einschätzbar
	Gesamteinschätzung	...zur Zeit nicht abschliessend

Tabelle 3 Anwendungsbeispiel 3



Aktenzeichen: BAV-311.00-00001/00003/00017

3. Ausblick auf das Konzessionsverfahren

3.1 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 Fernverkehrsnetz soll schrittweise umgesetzt werden. Welche Schritte bereits in der nächsten Konzession erfolgen, wird im Rahmen des Konzessionsverfahrens geprüft.



Aktenzeichen: BAV-311.00-00001/00003/00017

4. 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-Premium-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. Wann die jeweiligen Linien konkret wechseln, wird im Einzelfall geklärt werden müssen.

Die Kantone werden im Rahmen des Konzessionsverfahrens angehört.






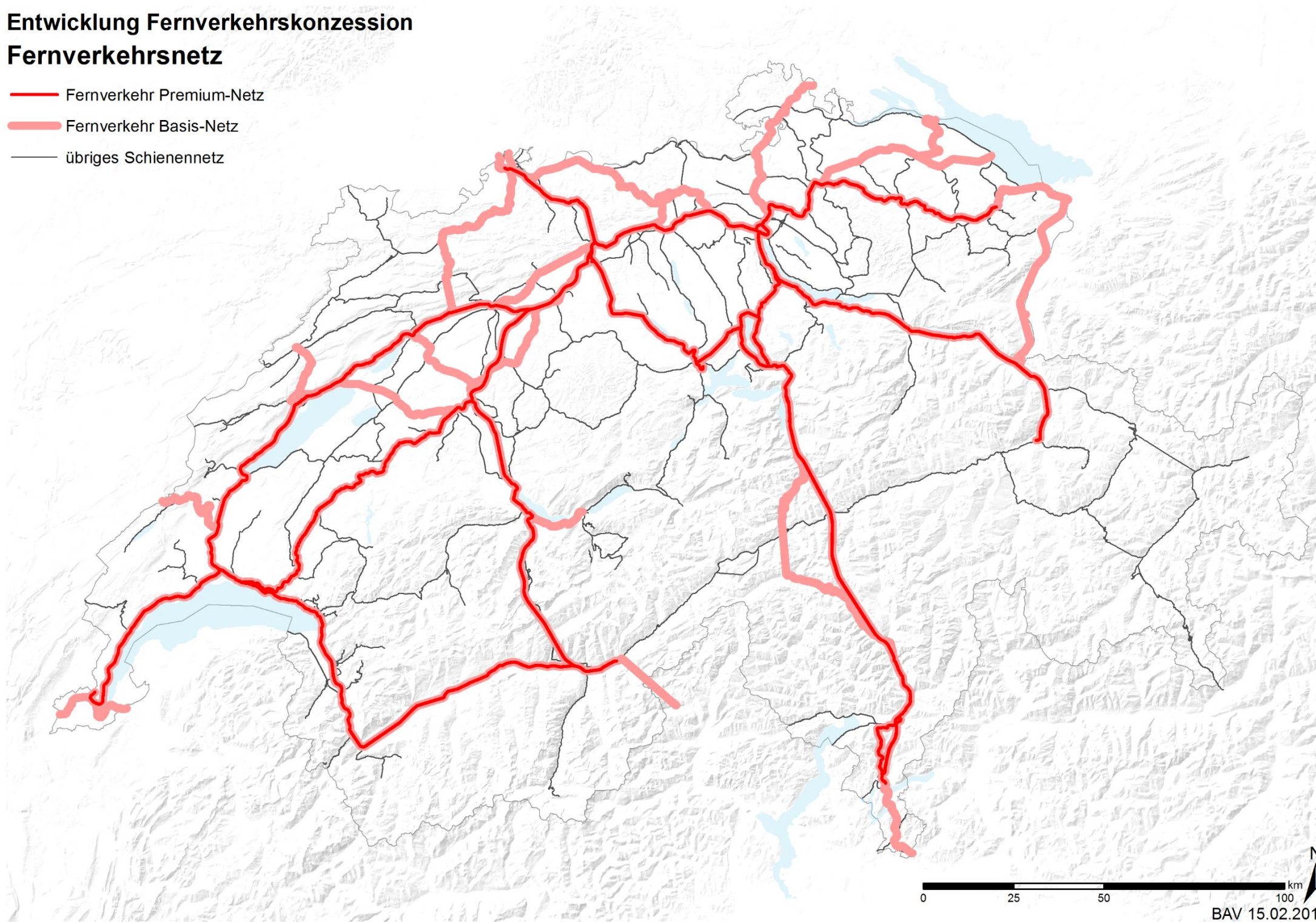
Aktenzeichen: BAV-311.00-00001/00003/00017

Anhang

Anhang 1: FV-Karten

Entwicklung Fernverkehrskonzession Fernverkehrsnetz

-  Fernverkehr Premium-Netz
-  Fernverkehr Basis-Netz
-  übriges Schienennetz





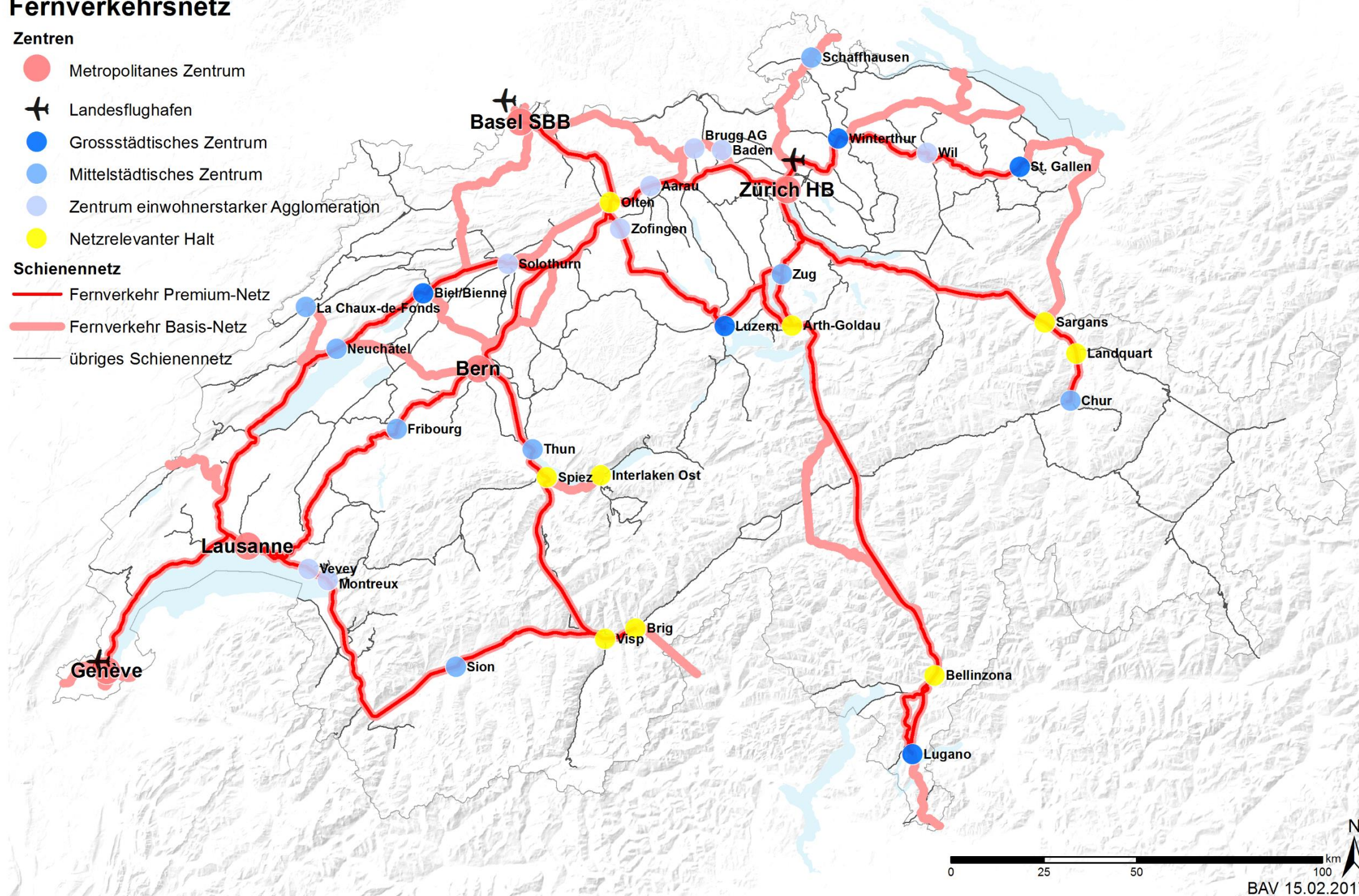
Entwicklung Fernverkehrskonzeption Fernverkehrsnetz

Zentren

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

Schiennetz




- Fernverkehr Premium-Netz
- Fernverkehr Basis-Netz
- übriges Schiennetz



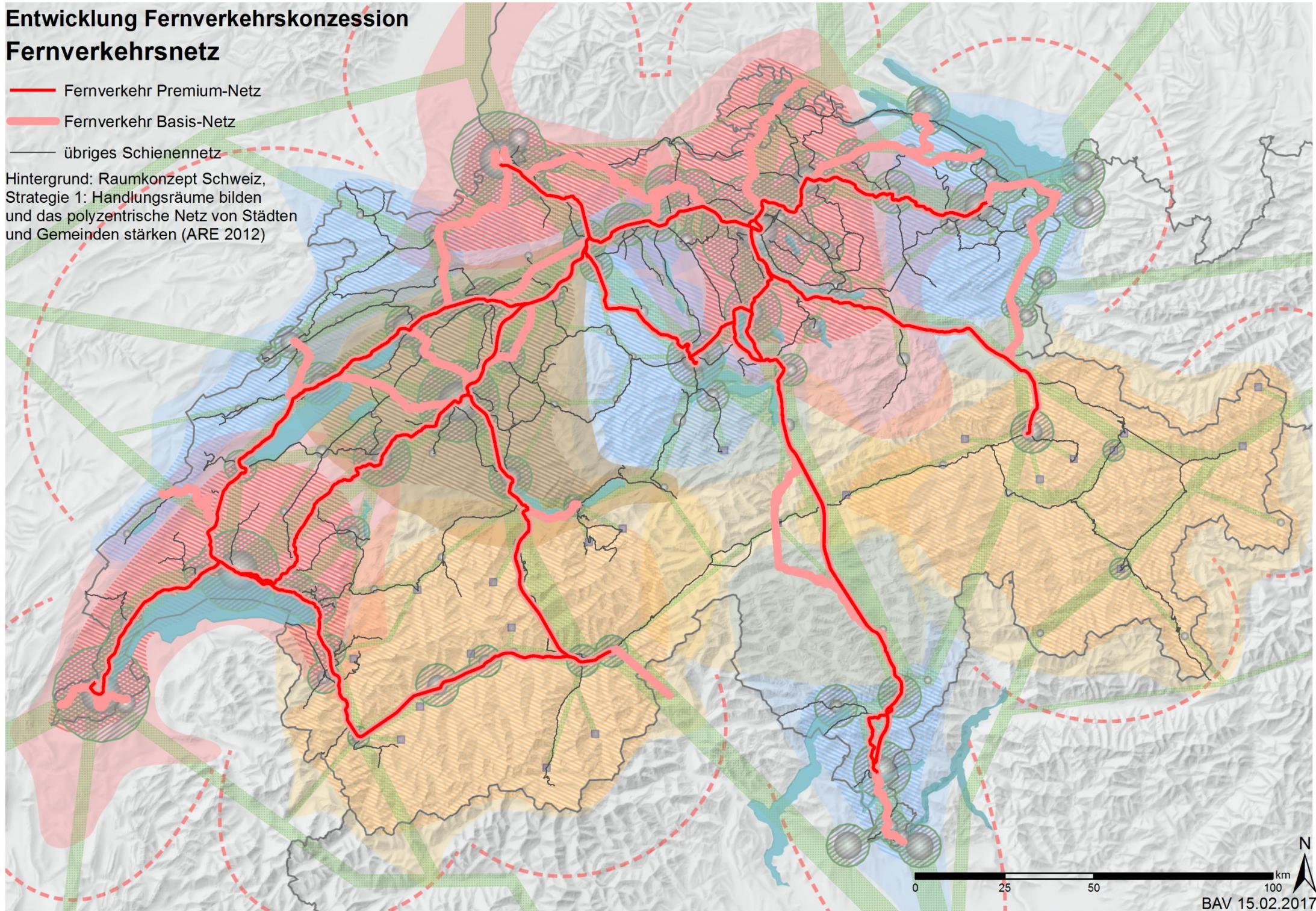


Aktenzeichen: BAV-311.00-00001/00003/00017

Entwicklung Fernverkehrskonzession Fernverkehrsnetz

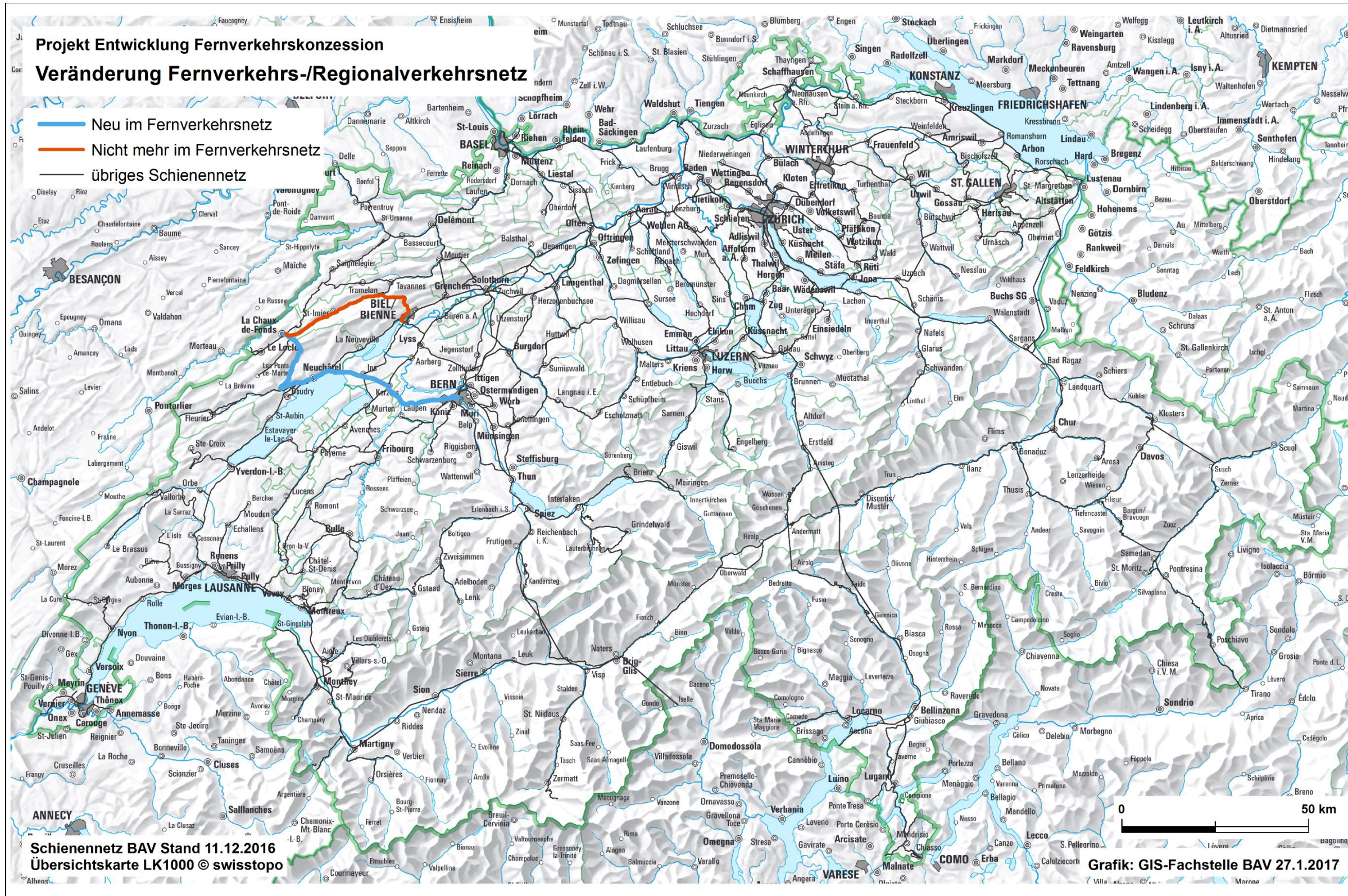
-  Fernverkehr Premium-Netz
-  Fernverkehr Basis-Netz
-  übriges Schienennetz

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





Aktenzeichen: BAV-311.00-00001/00003/00017





Anhang 2: Liste der relevanten 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
	Wien	Ausland
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





Aktenzeichen: BAV-311.00-00001/00003/00017

	Konstanz	Ausland

Anhang 2: Gemeinden der einwohnerstarken Agglomerationen, die weder ein metropolitanes, grossstädtisches noch ein mittelständisches Zentrum sind, welche mittelstädtischen Zentren gleichgesetzt werden (>70'000 EW Stand 2015).

Agglomeration	Gemeinde	Agglomeration	Gemeinde
Baden – Brugg	Remigen	Olten – Zofingen	Wikon
	Neuenhof		Hauenstein-Ilfenthal
	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		
Vevey-Montreux	Villeneuve (VD)	Wangen bei Olten	
	Blonay	Aarburg	
	Chardonne	Brittnau	
	Corseaux	Oftringen	
	Corsier-sur-Vevey	Strengelbach	
	Jongny	Zofingen	
	Montreux	Solothurn	Deitingen
	Saint-Légier-La Chiésaz		Hüniken
	La Tour-de-Peilz		Günsberg
	Vevey		Biberist
Veytaux	Derendingen		
Aarau	Erlinsbach (SO)		Gerlafingen
	Eppenberg-Wöschnau		Halten
	Aarau		Lohn-Ammannsegg
	Biberstein		Luterbach
	Buchs (AG)		Obergerlafingen
	Erlinsbach (AG)	Oekingen	
	Gränichen	Subingen	
	Küttigen	Zuchwil	
	Muhlen	Bellach	
	Oberentfelden	Feldbrunnen-St. Niklaus	
	Suhr	Hubersdorf	
	Unterentfelden	Langendorf	
Wil	Jonschwil	Lommiswil	
	Oberuzwil	Oberdorf (SO)	
	Uzwil	Riedholz	



Aktenzeichen: BAV-311.00-00001/00003/00017

	Oberbüren		Rüttenen
	Wil (SG)		Solothurn
	Eschlikon		
	Münchwilen (TG)		
	Rickenbach (TG)		
	Sirnach		
	Wilen (TG)		