

# Schweizerische Trassenvergabestelle TVS

## Geschäftsbericht 2025



## Inhalt

1. Vorwort des Verwaltungsratspräsidenten und des Geschäftsführers .....	3
2. Lagebericht.....	4
2.1 Auftrag und Zuständigkeiten.....	4
2.2 Geschäftsbezogene Aktivitäten im Jahr 2025 .....	5
2.2.1 Fahrplanerstellung.....	5
2.2.2 Vergabe von Trassen und Zusatzleistungen.....	6
2.2.3 Kapazitätsmanagement im Wandel .....	8
2.2.4 Güterverkehrskorridore .....	9
2.2.5 Inkasso des Trassenbenutzungsentgelts .....	10
2.2.6 Führung des Eisenbahn-Infrastrukturregisters .....	11
2.2.7 Regulationsanalyse.....	12
2.3 Corporate Governance .....	13
2.3.1 Organe der TVS und Finanzierung.....	13
2.3.2 Verwaltungsrat .....	13
2.3.3 Geschäftsleitung.....	16
2.3.4 Personal und Organisation .....	17
2.3.5 Kontakte mit Sozialpartnern .....	19
2.3.6 Managementsysteme.....	19
2.3.7 Strategische Ziele und Kennzahlen .....	20
3. Glossar.....	22
4. Jahresrechnung 2025 der TVS.....	23
4.1 Bilanz .....	23
4.2 Erfolgsrechnung.....	24
4.3 Geldflussrechnung.....	25
4.4 Eigenkapitalnachweis .....	25
4.5 Anhang zur Jahresrechnung .....	26
4.5.1 Allgemeine Informationen .....	26
4.5.2 Grundsätze der Rechnungslegung.....	26
4.5.3 Erläuterungen zur Jahresrechnung per 31.12.2025.....	28
4.5.4 Sonstige Anhangsinformationen .....	31
4.5.5 Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns .....	32
4.5.6 Bericht der Revisionsstelle Gfeller und Partner AG zur Jahresrechnung an den Bundesrat .....	33
Impressum.....	35

# 1. Vorwort des Verwaltungsratspräsidenten und des Geschäftsführers

## Die Basis zum Angehen der strategischen Herausforderungen ist gelegt

Der Verwaltungsrat der Schweizerischen Trassenvergabestelle TVS befasste sich im vergangenen Jahr schwerpunktmässig mit strategischen Fragestellungen. Die beiden Ausschüsse Personal und Strategie kamen übereinstimmend zum Schluss, dass eine fundierte Organisationsanalyse eine zentrale Grundlage für die Weiterentwicklung zukünftiger Ziele darstellt.

Die durchgeführte Analyse zeigt, dass die TVS zur Bewältigung strategischer Herausforderungen insgesamt sehr gut aufgestellt ist. Damit sind die Voraussetzungen für die Erarbeitung einer neuen Unternehmensstrategie sowie die Schaffung von Grundlagen für die Nachfolgplanung in der Geschäftsleitung der TVS in die Wege geleitet.

Im Berichtsjahr 2025 wurde zudem die hohe Qualität der geleisteten Arbeit bestätigt: In den Anhörungen durch die Ausschüsse der Finanzkommissionen sowie der Geschäftsprüfungskommissionen der eidgenössischen Räte brachten die Kommissionsmitglieder ihre hohe Zufriedenheit mit der Arbeit der TVS klar zum Ausdruck.

Die TVS hat damit eine gute Basis gelegt, um sich im nächsten Jahr erfolgreich den anstehenden strategischen Herausforderungen zu widmen.

## Stärken sichern in einem sich bewegenden internationalen Umfeld

Die EVU loben den Schweizer Trassenvergabeprozess als "beispielhaft für Europa". Im Jahr 2025 konnten wiederum alle Trassenkonflikte zusammen mit den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Fahrplanplanern der Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) einvernehmlich gelöst werden. Diese Stärke ist zu bewahren.

Das Schweizer System ist aber nur dann langfristig erfolgreich, wenn es sich zweckmässig in die internationalen Prozesse einfügt. Aus diesem Grund befasste sich die TVS im Jahr 2025 stark mit laufenden europäischen Prozessanpassungen. Bei einer Insellösung liesse sich weder der grenzüberschreitende Güterverkehr auf die Bahn verlagern noch könnten Passagiere von Entwicklungen im internationalen Personenverkehr profitieren.

Die Sicherstellung der Kompatibilität heisst aber nicht, Gutes aufzugeben. Vielmehr sollen die Schweizer Stärken auch in Zukunft in einem sich wandelnden internationalen Umfeld ihre Wirkung entfalten können. Einige Elemente der neuen EU-Verordnung zum Kapazitätsmanagement orientieren sich an Schweizer Errungenschaften; eine Anerkennung der Qualität des Schweizer Systems.

Deshalb lautet unser Motto: Auf Bewährtem aufbauen und dieses weiterentwickeln bei gleichzeitiger Sicherstellung der internationalen Kompatibilität.



Alexander Stüssi  
Verwaltungsratspräsident



Dr. Thomas Isenmann  
Geschäftsführer

## 2. Lagebericht

### 2.1 Auftrag und Zuständigkeiten

#### Auftrag

Die Schweizerische Trassenvergabeestelle (TVS) ist eine nicht gewinnorientierte öffentlich-rechtliche Anstalt des Bundes mit eigener Rechtspersönlichkeit. Sie ist in ihrer Organisation und Betriebsführung selbständig und führt eine eigene Rechnung.

Der Bund verfolgt mit der TVS die Ziele eines diskriminierungsfreien und transparenten Zugangs zum Schweizer Bahnnetz, einer gesunden Entwicklung des Wettbewerbs im Eisenbahnverkehr sowie einer optimalen Nutzung der Schienenkapazität.<sup>1</sup> Voraussetzung hierfür sind gleiche Zugangsbedingungen aller Marktteilnehmenden zum Schweizer Schienennetz.

Die TVS führt unparteiisch und unabhängig von den Nutzern des Schweizer Normalspurnetzes die für den Netzzugang wesentlichen Funktionen des Bahn-Infrastrukturbetriebs aus. Dies sind die Trassenplanung, die Trassenvergabe, die Erstellung des Netzfahrplans und das Inkasso des Trassenbenutzungsentgelts.

Darüber hinaus führt sie das Eisenbahn-Infrastrukturregister mit den für den Netzzugang

erforderlichen Infrastrukturangaben. Zudem veröffentlicht sie in Koordination mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) die Investitionspläne der Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) gemäss Art. 7 Abs. 2 KPFV.<sup>2</sup>

#### Zuständigkeit

Die TVS ist – mit Ausnahme weniger, für den Netzzugang nicht relevanter Strecken – für das gesamte Schweizer Normalspurnetz zuständig. Dies umfasst die Strecken der ISB gemäss der nachfolgenden Tabelle.

Nicht in den Zuständigkeitsbereich der TVS fallen das Meter- und Schmalspurnetz, da der freie Netzzugang in diesen Netzen derzeit nur eine sehr untergeordnete Rolle spielt. Ebenfalls nicht zuständig ist die TVS für normalspurige Grenzbetriebsstrecken, für die aufgrund von Staatsverträgen besondere Zuständigkeitsregelungen gelten. Dies betrifft namentlich die Strecken der Deutschen und der Österreichischen Bahnen auf Schweizer Hoheitsgebiet.

Für die Führung des Eisenbahn-Infrastrukturregisters gelten spezifische, durch das BAV in einer Richtlinie festgelegte Zuständigkeiten.<sup>3</sup>



<sup>1</sup> Art. 9e Eisenbahngesetz (EBG); SR 742.101

<sup>2</sup> Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV); SR 742.120

<sup>3</sup> Art. 15f Abs. 3 Verordnung über Bau und Betrieb der Eisenbahnen, Eisenbahnverordnung (EBV); SR 742.141.1

Zuständigkeitsbereich der TVS für die Fahrplanplanung, die Trassenvergabe und das Inkasso des Trassenbenutzungsentgelts

Kürzel	Infrastrukturbetreiberin	Strecken in Zuständigkeit der TVS
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen	gesamtes Netz
<b>BLSN</b>	BLS Netz AG	gesamtes Netz
<b>SOB</b>	Schweizerische Südostbahn AG	gesamtes Netz
<b>HBS</b>	Hafenbahn Schweiz AG	gesamtes Netz
<b>CJ</b>	Compagnie des Chemins de fer du Jura (C.J.) SA	Porrentruy–Bonfol
<b>ETB</b>	Emmentalbahn GmbH	Sumiswald–Grünen–Huttwil / Wasen i.E. (gesamtes Netz)
<b>OeBB</b>	Oensingen-Balsthal-Bahn AG	Oensingen–Balsthal (gesamtes Netz)
<b>ST</b>	Sursee-Triengen-Bahn AG	Hinwil–Bäretswil–Bauma; Sursee–Triengen–Winikon (gesamtes Netz)
<b>SZU</b>	Sihltal Zürich Uetliberg Bahn AG	Zürich–Sihlbrugg; Zürich–Wiedikon–Zürich–Giesshübel
<b>TMR</b>	Transports de Martigny et Régions SA	Martigny–Orsières; Sembrancher–Le Châble
<b>TPFI</b>	Transports publics fribourgeois Infrastructure SA	Romont–Broc-Chocolaterie; Givisiez–Murten/Morat; Muntelier–Ins
<b>transN</b>	Transports Publics Neuchâtelois SA	Travers–Buttes
<b>Travys</b>	TRAVYS – Transports Vallée de Joux – Yverdon-les-Bains – Ste-Croix S.A.	Le Pont–Le Brassus; Orbe–Chavornay

## 2.2 Geschäftsbezogene Aktivitäten im Jahr 2025

### 2.2.1 Fahrplanerstellung

#### Auftragsmodell in der Fahrplanplanung

Eine für den Netzzugang wesentliche und deshalb durch eine von Netznutzern unabhängige Stelle auszuübende Funktion ist die Fahrplanplanung. Die TVS erstellt den Fahrplan nicht selbst, sondern beauftragt die ISB in ihrem Zuständigkeitsbereich mit der Planung auf deren eigenen Netzen sowie teilweise mit netzübergreifenden Tätigkeiten. Hierfür erteilt sie den einzelnen ISB entsprechende vierjährige Aufträge und sie entschädigt die ISB für die Leistungserbringung.

Die TVS begleitet die Fahrplanerstellung durch die ISB und überprüft hierbei die korrekte und diskriminierungsfreie Auftragsausführung. Neben der Überprüfung der Prozessabwicklung nimmt sie auch Einfluss auf die Prozessgestaltung. Hierbei setzt sie sich für eine Standardisierung der Abläufe sowie eine hohe Transparenz ein. Gemeinsam mit den ISB und den EVU passt sie bei Bedarf die Prozesse an veränderte

Rahmenbedingungen an und entwickelt diese kontinuierlich weiter.

#### Ersatzfahrpläne bei temporären Kapazitätseinschränkungen

Zur Fahrplanerstellung gehört auch die Erarbeitung von Ersatzfahrplänen bei temporären Kapazitätseinschränkungen, welche hauptsächlich durch Unterhaltsarbeiten am Netz ausgelöst werden. Hierbei wird das Ziel verfolgt, auch bei reduzierter Schienenkapazität den Verkehr möglichst optimal abzuwickeln.

Die in den nächsten Jahren weiterhin hohe Anzahl an Baustellen löst jeweils einen erheblichen Planungsaufwand aus. Die Ersatzkonzepte der ISB werden in monatlichen Meetings unter der Leitung von SBB Infrastruktur gemeinsam mit den EVU, den weiteren beteiligten ISB und der TVS entwickelt. Die Rolle der TVS besteht hierbei insbesondere in der Sicherstellung der vereinbarten Abläufe, dem korrekten Einbezug der EVU und Anschliesser sowie

in der diskriminierungsfreien Behandlung der Anliegen und Einwände der Beteiligten. Mit konkreten Umsetzungsvorschlägen nimmt die TVS zum Teil auch direkt auf die Ausgestaltung der Konzepte Einfluss.

### **Gewährleistung der Beherrschbarkeit**

Für die TVS ist es zentral, dass der Fahrplanerstellungsprozess bei der Trassenvergabe für alle Beteiligten übersichtlich und beherrschbar bleibt. Deshalb passte sie im Jahr 2025 gemeinsam mit den EVU und ISB sowie unter Mitwirkung der RailCom und des BAV den Prozess für die Ersatzfahrpläne bei befristeten Kapazitätseinschränkungen an. Grössere Bauarbeiten werden wie bisher gebündelt in die Fahrplanplanung des Folgejahres integriert. Kleinere Kapazitätseinschränkungen werden hingegen bewusst erst nach Abschluss der Jahres-Zuteilungen sequenziell in den Fahrplan eingearbeitet. Dadurch kann der Einsatz

der Planungsressourcen bei den ISB und EVU optimiert werden.

Diese Verbesserung basiert auf den Erfahrungen der Vorjahre. Die damalige Anzahl der im Jahresfahrplan berücksichtigten Baustellen war zu hoch und konnte von den am Prozess Beteiligten nur noch mit einem erheblichen Aufwand in der geforderten Qualität bewältigt werden.

### **Mitwirkung in der Erstellung des NNK und der NNP**

Verbindliche Grundlage für die Trassenzuteilung sind die Instrumente des Netznutzungskonzepts (NNK) und der Netznutzungspläne (NNP). Diese sichern eine Mindestmenge an Trassen je Verkehrsart und sind bei der Trassenzuteilung zu berücksichtigen. In Fällen nicht einvernehmlich lösbarer Konflikte stellen sie die oberste Stufe der rechtlichen Prioritätenregelung dar. Die TVS wirkt in der Erarbeitung der Netznutzungspläne mit.

## **2.2.2 Vergabe von Trassen und Zusatzleistungen**

### **Trassenvergabe für den nächsten Jahresfahrplan und für den laufenden Fahrplan**

In der Trassenzuteilung gibt es zwei Hauptvergabeprozesse: Für das nächste Fahrplanjahr sowie für den laufenden Fahrplan.

Beim Jahresfahrplanprozess werden sämtliche Netznutzungswünsche der EVU, welche diese jeweils bis zu einem Stichtag anfangs April in Form von Trassenanträgen bei der TVS einreichen, koordiniert. Nach der Koordination aller Bedürfnisse und der Regelung der Konflikte werden die Trassen zunächst im Juli im Sinne eines Angebots provisorisch und nach Ablauf einer Beanstandungsfrist im August definitiv zugeteilt. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember können die Züge auf den zugeteilten Trassen verkehren.

Der zweite Prozess betrifft sämtliche Netznutzungswünsche, die nach dem Stichtag für den Jahresfahrplan bei der TVS eingehen. Diese Anträge werden nach dem sogenannten Windhund-Prinzip bearbeitet und zugeteilt, das heisst in der Reihenfolge ihres Eingangs bei der TVS. Zum Zeitpunkt der Bearbeitung

sind die Trassen des Jahresfahrplanverfahrens bereits zugeteilt, weshalb Lösungen in diesem Prozess bestmöglich innerhalb der verbleibenden Restkapazität ermittelt werden.

### **Vorbereitungsarbeiten zur Trassenbestellung im Jahresfahrplanprozess**

Für die TVS beginnt der Jahresfahrplanprozess bereits mehrere Monate vor dem Bestellabschluss. In dieser Phase aktualisiert sie die Bestellbestimmungen für das jeweilige Fahrplanjahr und veröffentlicht diese in den Network Statements der ISB.

Für den Güterverkehr auf den Nord-Süd Achsen Gotthard und Lötschberg-Simplon publiziert die TVS sogenannte Trassenkataloge. Diese zeigen das gesamte Trassenangebot sowohl während des normalen Betriebs (Grundfahrplan), wie auch bei ausgeplanten Kapazitätseinschränkungen. Die Kataloge ermöglichen es den Güterverkehrsunternehmen, jene Kapazitäten auszuwählen und zu beantragen, die für die Umsetzung ihrer Produktionskonzepte am besten geeignet sind.

Zudem führt die TVS mit den EVU vorbereitende Gespräche vor dem Trassenbestelltermin. In diesen Besprechungen werden die Besonderheiten und Neuerungen des jeweiligen Fahrplanjahres erläutert.

### **Konfliktkoordination**

Der grösste Arbeitsaufwand liegt in der Koordination der Netznutzungswünsche. Von Trassenkonflikten wird gesprochen, wenn sich zwei oder mehrere Trassenanträge gegenseitig behindern bzw. ausschliessen. Die meisten Trassenkonflikte treten auf den Gütertransitachsen Gotthard und Lötschberg-Simplon auf. Dies ist eine Folge des im Güterverkehr herrschenden Wettbewerbs. Zudem beantragen einzelne EVU unabhängig voneinander dasselbe Angebot aus den Trassenkatalogen.

Die TVS leitet die Koordination dieser Trassenbestellkonflikte und bezieht sowohl die ISB wie auch die EVU aktiv in die Lösungssuche mit ein. Hierbei sucht sie nach Alternativen, welche die Umsetzung aller Netznutzungswünsche unabhängig von der Prioritätenordnung ermöglichen.

Lösungen ergeben sich mehrheitlich durch zeitliche Verschiebungen einer oder mehrerer beantragter Trassen. Diese Anpassungen können im Minutenbereich liegen, teilweise aber auch in einer die betrieblichen Möglichkeiten der EVU berücksichtigenden Anpassung ihres Produktionskonzepts mit mehrstündiger Abweichung gegenüber der ursprünglich beantragten Trasse.

Erst, wenn sich die Trassenkonflikte trotz den Koordinationsbemühungen nicht einvernehmlich lösen lassen, fällt die TVS Ablehnungs- beziehungsweise Zuteilungsentscheide für die konfliktbehafteten Trassen. Ab diesem Zeitpunkt berücksichtigt sie die rechtliche Prioritätenordnung.

### **Alle Trassenbestellkonflikte einvernehmlich gelöst**

Der Bestell- und Zuteilungsprozess für den Jahresfahrplan 2026 (Dezember 2025 bis Dezember 2026) verlief plangemäss. Alle 427 Trassenkonflikte konnten im Rahmen der Koordination für den Jahresfahrplan 2026 einvernehmlich gelöst werden. Die TVS musste keine Ablehnungsentscheide fällen.

Neben der guten Vorbereitung begünstigte insbesondere die handhabbare Anzahl Baustellen auf den Güterverkehrs-Transitachsen Gotthard und Lötschberg-Simplon dieses Ergebnis. Ein weiterer beeinflussender Faktor ist der Verkehrsrückgang im alpenquerenden Schienengüterverkehr. Bereits in den Jahren 2021 bis 2024 sank dieses Verkehrsaufkommen um 9,5%. Im ersten Halbjahr 2025 trat im Vergleich zum ersten Vorjahressementer ein weiterer Rückgang um 15,8% ein.<sup>4</sup> Dieser Nachfragerückgang erleichterte die Konfliktkoordination, indem Lösungen in den Restkapazitäten einfacher gefunden werden konnten.

### **Ein laufendes Verfahren zugunsten der TVS entschieden**

Eine Restanz aus dem Vorjahr wurde im Oktober 2025 gelöst. Eine Netznutzerin klagte im Jahr 2024 gegen eine Vergabeentscheid der TVS in einem Konflikt zwischen beantragten Trassen für Personen- bzw. Güterzüge. Die RailCom bestätigte in ihrem Urteil vom Oktober 2025 die Entscheid der TVS und wies die Beschwerde der Netznutzerin auf inkorrekte Anwendung der Prioritätenordnung ab.

### **Zunehmende Schwierigkeiten bei der Abstellung von Rollmaterial**

Die sinkende Verkehrsmenge im Schienengüterverkehr führt dazu, dass temporär nicht genutzte Güterwagen abgestellt werden müssen. Gleichzeitig werden im Personenverkehr derzeit ältere Flottenteile ausrangiert und durch neues Rollmaterial ersetzt. Sowohl das

---

<sup>4</sup> Bericht des Bundesrats über die Verkehrsverlagerung Juli 2023–Juni 2025 vom 19. November 2025 (Verlagerungsbericht 2025). Verkehrsaufkommen

gemessen in transportierten Netto-netto-Tonnen, d.h. ohne Eigengewicht der Züge und der transportierten Container / Sattelaufleger / LKWs.

auszurangierende wie auch das neu einzusetzende Rollmaterial beansprucht zusätzliche Abstellkapazitäten.

Da Abstellkapazitäten bereits heute ein knappes Gut sind, war der Aufwand für die Suche nach geeigneten Abstellgleisen hoch. Dies spiegelt sich zwar noch nicht in der Anzahl der Konflikte um Abstellkapazitäten wider; die 15

### 2.2.3 Kapazitätsmanagement im Wandel

Der Fahrplan- und Trassenvergabeprozess befindet sich im Wandel. Die europäischen ISB und EVU haben im vergangenen Jahrzehnt Vorschläge für einen marktgerechteren und den Bedürfnissen des Güter- und Personenverkehrs besser entsprechenden Fahrplanerstellung- und Kapazitätzuweisungsprozess entwickelt. Ein Hauptfokus lag hierbei auf der Harmonisierung der nationalen Prozesse und der Kapazitätsangebote über die Landesgrenzen hinweg.

Mit dem Entwurf für die Kapazitätsmanagement-Verordnung<sup>5</sup> hat die Europäische Union die rechtliche Grundlage für diese Prozessanpassungen geschaffen, welche die europäischen Bahnunternehmen nun umsetzen müssen. Das ursprüngliche europäische Branchenprojekt "TTR" (Timetabling Redesign) wird deshalb künftig unter der Bezeichnung "Smart Capacity Management" als neues Gesamtsystem unter Leitung der Vereinigung der Europäischen ISB RailNetEurope (RNE) sowie derjenigen der Europäischen EVU Forum Train Europe (FTE) weitergeführt.

Die Kapazitätsmanagement-Verordnung der EU ist für die Schweiz nicht direkt anwendbar. Die Schweiz ist jedoch insbesondere mit Blick auf die Verlagerungspolitik auf mit dem benachbarten Ausland kompatible Trassenplanungs- und Vergabeprozesse angewiesen.

Die TVS wirkt deshalb sowohl im europäischen Umsetzungsprogramm der RNE mit, wie auch zusammen mit den ISB von SBB, BLS und SOB

Konflikte sind eine ähnliche Grössenordnung wie der Vorjahreswert. Der Perimeter für die gefundenen Abstellmöglichkeiten entfernt sich jedoch zunehmend vom jeweils gewünschten Abstellort. Die Fahrzeuge müssen dadurch zwischen dem Einsatz- und dem Abstellort längere Distanzen zurücklegen, was zu höheren Produktionskosten führt.

sowie je einer Vertretung der Personenverkehrs- und Güterverkehrs-EVU und des BAV im nationalen Implementierungsprojekt TTR@ch. In diesem Letzteren wird die mögliche Umsetzung der europäischen Prozesse in der Schweiz definiert. Im Jahr 2025 lag der Schwerpunkt auf der Entwicklung von Zielbildern zu den einzelnen Elementen des Smart Capacity Managements. Die TVS leitete hierbei das Arbeitspaket "Rolling Planning"; ein Prozessschritt, der insbesondere für den langläufigen grenzüberschreitenden Güterverkehr zur Anwendung kommen soll.

Eine zentrale Voraussetzung für die Umsetzung des künftigen Kapazitätsmanagements in der Schweiz ist das Programm Traffic Management System (TMS), welches die Systemlandschaft im Schweizer Bahnwesen zukunftsorientiert weiterentwickelt und die neuen Prozesse digital unterstützt. Die TVS wirkt in diesem Branchenprogramm unter Leitung von SBB Infrastruktur mit.

Ein weiterer unterstützender Pfeiler sind die "Technical Specifications for Interoperability – Telematics", die europaweite Standardisierung der über definierte technische Schnittstellen auszutauschenden Nachrichten zwischen den beteiligten Akteuren. In der Schweiz ist SBB Infrastruktur vom Bund mit der Systemführerschaft für die Umsetzung dieser Spezifikationen betraut. Die TVS wirkt im entsprechenden Management Board mit. Für die TVS ist in den künftigen Kapazitätsmanagementprozessen die Rolle des "Planning Infrastructure

---

<sup>5</sup> Vorschlag für eine Verordnung über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum, zur Änderung der

Richtlinie 2012/34/EU und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010; COM(2023) 443.

Managers"<sup>6</sup> vorgesehen, die verantwortliche Stelle für die Trassenplanung und Trassen-

## 2.2.4 Güterverkehrskorridore

### Zusammenlegung der bisher zwei die Schweiz betreffenden Korridore

Die am 13. Juni 2024 verabschiedete Revision der EU-Verordnung über Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-T)<sup>7</sup> verlangt die Zusammenlegung der beiden bisherigen die Schweiz betreffenden Güterverkehrskorridore Rhein – Alpen (RALP) und Nordsee – Mittelmeer (NSM) zu einem neuen Korridor Nordsee – Rhein – Mittelmeer (NSRM) bis spätestens im Dezember 2025.

Das erste Halbjahr 2025 war geprägt durch die Schaffung des neuen Güterverkehrskorridors. Die neue Korridororganisation hat die Rechtsform einer Europäischen wirtschaftlichen Interessenvereinigung EWIV mit Sitz in Luxemburg. Diese Rechtsform ermöglicht es dem Korridor NSRM, Verträge z.B. für Studien abzuschliessen oder EU-Beiträge zu beantragen und entgegenzunehmen. Die strategische und operative Führung erfolgt durch das Executive Board mit den Verkehrsministerien der Mitgliedstaaten sowie durch das Management Board mit den beteiligten Infrastrukturbetreiberinnen und Trassenvergabestellen, so auch der TVS.

In einer EWIV können Organisationen aus Nicht-EU- bzw. EWR-Staaten nicht Vollmitglieder sein. Deshalb wurde, zusätzlich zu den Statuten, ein Rahmenvertrag erarbeitet, welcher die gleichwertige Mitwirkung von SBB Infrastruktur, BLS Netz, der TVS und der luxemburgischen Trassenvergabestelle ACF bei Entscheidungen des EWIV des Korridors NSRM regelt.

Gemeinsam mit den Statuten konstituiert dieser Rahmenvertrag den Korridor NSRM. Er legt die Aufgaben und Befugnisse des Management Boards fest und regelt die Stimmrechte

vergabe sowie Auftraggeberin für die Fahrplanplanung an die ausführenden ISB.

sowie die Aufteilung der Mitgliederbeiträge. Die Gleichstellung der assoziierten Mitglieder zu den Vollmitgliedern bei Entscheidungen der Generalversammlung des EWIV wird sichergestellt, indem vorgängig zu einem Entscheid der Generalversammlung Konsens mit den assoziierten Mitgliedern bestehen muss.

### Strategische Prioritäten des neuen Korridors

Im zweiten Halbjahr 2025 wurde die konkrete Umsetzung der neuen Struktur vertieft. Im September diskutierte das Management Board die Strategie des neuen Korridors und die Prioritäten für die kommenden Monate.

Als wichtigste Priorität wurde das Thema Kapazität identifiziert. Ein Aspekt davon ist die Nutzung der redundanten Kapazitäten im deutschen und französischen NEAT-Nordzufluss entlang des Oberrheins, welche nun aus einer Hand bewirtschaftet werden. Weitere künftige Fokusthemen sind die grenzüberschreitende Harmonisierung des Trassenangebots und das Kapazitätsmanagement auf Ausweichstrecken in Folge von unterhaltsbedingten Kapazitätseinschränkungen.

Die Strategiediskussion profitierte von der Expertise der elf vertretenen Mitglieder. Das neue Mitglied Ferrovie-Nord, welches in keinem der beiden vorherigen Korridore vertreten war, nahm im Herbst 2025 erstmals an den Gesprächen teil.

Die Auflösung der beiden Korridore RALP und NSM wird Anfang 2026 mit der Liquidation der beiden entsprechenden EWIV vollzogen.

### Stärkung der Verlagerungspolitik

Im Frühjahr 2025 beteiligte sich die TVS an den vom BAV initiierten Arbeiten zur Stärkung der

<sup>6</sup> TAP TSI and TAF TSI Sector Handbook for the Communication between Railway Undertakings and Infrastructure Managers (RU/IM Telematics Sector Handbook). 16.10.2024.

<sup>7</sup> Verordnung (EU) 2024/1679 vom 13. Juni 2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013. Amtsblatt L der Europäischen Union vom 28.6.2024.

Verlagerungspolitik und zur Identifikation entsprechender Massnahmen. Zu diesen Sitzungen wurden Vertreter der Schweizer Güter-EVU und ISB sowie der Branchenverbände eingeladen.

In diesem Rahmen beteiligte sich die TVS gemeinsam mit den Schweizer Akteuren und der deutschen Infrastrukturbetreiberin DB InfraGo an der Entwicklung konkreter kurz- bis mittel-

fristiger Massnahmen zur Förderung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs, insbesondere die Schaffung von Pufferkapazitäten sowie die Verbesserung der Kapazitäten auf Umleitungsrouten bei befristeten Kapazitätseinschränkungen. Diese beiden Massnahmen wurden von den Teilnehmenden als wesentliche Voraussetzungen für eine erfolgreiche Umsetzung der Verlagerungspolitik erachtet.

### 2.2.5 Inkasso des Trassenbenutzungsentgelts

#### **Rechtliche Grundlagen, Verantwortlichkeits- und Prozessregelungen**

Die TVS erhebt bei den EVU, die Züge auf den Schienennetzen der ISB in ihrem Zuständigkeitsbereich führen, das Trassenbenutzungsentgelt und allfällige Stornierungsgebühren. Dies erfolgt im Namen und auf Rechnung der jeweiligen ISB.<sup>8</sup>

Bereits im Jahr 2021 schloss die TVS mit sämtlichen betroffenen ISB Zusammenarbeitsvereinbarungen ab. Darin sind unter anderem die konkreten Aufgaben der beteiligten Parteien, die zu liefernden Daten inklusive der jeweiligen Fristen, die Controlling-Mechanismen, die Verantwortlichkeiten sowie die Haftungsregelungen verbindlich festgelegt.

#### **Neu Rechnungsstellung für die HBS und SOB**

Die TVS erstellt für neun kleinere und mittlere ISB sowie für BLS Netz AG die Trassenpreisrechnungen an die EVU. Dies umfasst die Grund- und Zusatzleistungen gemäss Art. 21 und 22 der Netzzugangsverordnung (NZV).<sup>9</sup> Sie zieht zudem die entsprechenden Beträge ein und leitet diese anschliessend an die betroffenen ISB weiter.

Als Übergangsregelung stellten bislang noch drei ISB ihre Trassenpreisforderungen den EVU selbst in Rechnung; die TVS gab jeweils die Rechnungen nach vorgängiger Prüfung frei. Im Jahr 2025 einigten sich die Hafenbahn Schweiz

AG (HBS) und Schweizerische Südostbahn AG (SOB) mit der TVS darauf, dass die TVS ab dem Jahr 2026 auch für diese beiden ISB die Rechnungsstellung übernimmt.

Damit wird im Jahr 2026 nur noch SBB Infrastruktur die Trassenpreisgebühren selbst gegenüber den EVU fakturieren; dies weiterhin nach vorgängiger Prüfung und Freigabe durch die TVS. Die TVS wird im Jahr 2026 mit SBB-Infrastruktur Gespräche zur künftigen Übernahme auch ihrer Rechnungsstellung aufnehmen.

#### **Prüfung der gelieferten Rechnungsdaten und Analyse der Kundenreaktionen**

Zur Sicherung der Diskriminierungsfreiheit kontrolliert die TVS bei allen ISB die gelieferten Daten für die Rechnungsstellung und prüft mittels Stichproben, ob sämtliche von den EVU bezogenen Leistungen korrekt erfasst wurden. Zudem mahnt sie säumige Zahler und analysiert sämtliche Kundenreaktionen, die sich auf das Inkasso des Trassenbenutzungsentgelts beziehen.

Auch im Jahr 2025 traten keine Prozessprobleme auf. Die Kundenreaktionen beschränkten sich auf Nachfragen zu Detaildaten der jeweiligen Trassennutzungen. Die ISB schätzen die TVS als verlässliche Partnerin bei Fragen zum Trassenpreis und zur Anwendung der gesetzlichen Grundlagen.

<sup>8</sup> Art. 2 Bst. I Verordnung über die Trassenvergabe-stelle (TVSV); SR 742.123

<sup>9</sup> Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV); SR 742.122

## 2.2.6 Führung des Eisenbahn-Infrastrukturregisters

### **WTO-Ausschreibung des Hostings und der Weiterentwicklung der Applikation RINF**

Die TVS betreibt das Eisenbahn-Infrastrukturregister (RINF) und ist für den Zugang, die Verfügbarkeit sowie die kontinuierliche Weiterentwicklung der Applikation verantwortlich. RINF stellt detaillierte Informationen zu den technischen Anforderungen an das Rollmaterial in den Teilsystemen Infrastruktur, Energie sowie streckenseitige Zugsteuerung und Signalisierung bereit, differenziert nach einzelnen Streckenabschnitten. Die ISB sind verpflichtet, der TVS die für RINF erforderlichen Geodaten und Fachparameter zu liefern und diese jederzeit auf dem aktuellen Stand zu halten. Sie sind für die Qualität der Daten verantwortlich.

Der bestehende Rahmenvertrag mit dem externen Anbieter für Betrieb, Wartung, Hosting und Weiterentwicklung der Applikation RINF lief Ende 2025 aus. Darum schrieb die TVS im März 2025 diese Leistungen im Rahmen eines WTO-konformen Beschaffungsverfahrens öffentlich aus. Den Zuschlag erhielt erneut die Firma INSER SA für eine Vertragsdauer von fünf Jahren, mit der Option auf eine Verlängerung um weitere fünf Jahre.

### **Umsetzung der Durchführungsverordnung (EU) 2023/1694**

Der Leitfaden zur Umsetzung der Durchführungsverordnung (EU) 2023/1694, welche eine Erweiterung der Spezifikationen für das Eisenbahn-Infrastrukturregister vornahm, wurde am 31. März 2025 veröffentlicht. Jeder Mitgliedstaat der Europäischen Union sowie Drittstaaten haben nach der Veröffentlichung zwölf Monate Zeit, die Vorgaben umzusetzen.

Angesichts dieser sehr kurzen Frist konzentrierte die TVS alle Ressourcen auf die Anpassung des Systems an die 156 neuen, von der Richtlinie geforderten Parameter. Das neue Format für die Datenübermittlung an die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) erforderte

eine besondere Aufmerksamkeit, da dieses dem von der TVS beauftragten Entwicklerteam noch nicht bekannt war. Zudem konnten die Darstellung der Geodaten auf Mikroebene sowie die Navigierbarkeit zwischen den Objekten weiter verbessert werden. Dank dieser Entwicklungen ist die TVS nun in der Lage, der ERA alle erforderlichen Parameter im neuen Format zu liefern.

Darüber hinaus wurden kontinuierliche Verbesserungen an der RINF-Anwendung vorgenommen, um den Benutzern einen höheren Arbeitskomfort zu bieten.

### **Bereitstellung der Daten durch die ISB**

Die ISB können sich nun der Bereitstellung qualitativ einwandfreier Fachparameter-Daten widmen. Bei der Qualität der Daten der ISB (Vollständigkeit der in der EU-Richtlinie festgelegten Parameter) hat die Schweiz noch Aufholbedarf gegenüber dem EU-Fahrplan.

Die TVS moderiert eine Arbeitsgruppe, der die SBB, BLS, SOB sowie die SZU angehören und die anfangs 2025 die Arbeit aufgenommen hat. Ziel dieser Arbeitsgruppe ist es, gemeinsam die für jeden Parameter zu liefernden Werte zu definieren. Auch die weiteren interoperablen ISB profitieren von dieser Definition der Parameter. Die TVS wird allen betroffenen ISB eine Unterstützung bei der manuellen Einpflege der Daten in die Applikation RINF anbieten. Das Ziel ist es, bis Ende 2026 alle Parameter der Schweizer ISB in RINF bereitstellen zu können.

### **Erfassung der Geodaten von nicht interoperablen ISB**

Die TVS wurde vom BAV beauftragt, die Geodaten nicht interoperabler ISB zu erfassen. Bis Ende 2025 wurden 100% der Geodaten der interoperablen und 50% der nicht interoperablen ISB in RINF erfasst. Das Ziel ist es, bis Ende 2026 alle Daten erfasst zu haben.

## 2.2.7 Regulationsanalyse

### Neutrale fachliche Unterstützung des BAV in der Anpassung des Landverkehrsabkommens

Die TVS hat zwei Gesetzesrevisionen im Eisenbahnbereich analysiert, zu denen im Jahr 2025 eine Vernehmlassung eröffnet wurde: Die Totalrevision des Bundesgesetzes über den Güterverkehr<sup>10</sup> und die Vernehmlassung zur Stabilisierung und Weiterentwicklungen der Beziehungen zwischen der Schweiz und der EU<sup>11</sup>.

Beim Teil Landverkehr des Pakets "Stabilisierung und Ausbau der Beziehungen zwischen der Schweiz und der EU" wandte sich das BAV bereits in der Aushandlungsphase mit der Europäischen Kommission an die TVS. Die Aufgabe der TVS bestand darin, als neutrale Fachstelle ohne eigene Interessen zu den Positionen des Bundes und den Vorschlägen der EU eine fachliche Beurteilung vorzunehmen.

Die TVS kam zum Schluss, dass die Umsetzung der vereinbarten Prozesse zur kontrollierten

Öffnung des Schweizer Eisenbahnmarktes für den internationalen Personenverkehr unter den ausgehandelten Bedingungen beherrschbar und in der Praxis anwendbar ist. Einige Details müssen jedoch auf Verordnungsstufe noch geklärt werden.

Die Umsetzung der Totalrevision des Gütertransportgesetzes auf Verordnungsstufe erhielt die Zustimmung der TVS.

### Europäische Kapazitätsmanagementverordnung

Auf europäischer Ebene hat die TVS die Entwicklung der EU-Kapazitätsmanagementverordnung verfolgt. Sie vertrat die Schweizer Interessen in Koordination mit SBB, BLS und dem BAV über die Lobbying-Organisation der Europäischen Eisenbahnen CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies) sowie informell über das Netzwerk der europäischen und schweizerischen Partner.



<sup>10</sup> Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport).

<sup>11</sup> Paket "Stabilisierung und Weiterentwicklung der Beziehungen Schweiz–EU", Vernehmlassungsvorlage; Bern, Eidg. Departement für auswärtige Angelegenheiten EDA, 13.6.2025.

## 2.3 Corporate Governance

### 2.3.1 Organe der TVS und Finanzierung

Die TVS ist als dezentrale Verwaltungseinheit dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK angegliedert.<sup>12</sup> Ihre Organe sind der Verwaltungsrat, die Geschäftsleitung und die Revisionsstelle.<sup>13</sup>

Die TVS ist nicht gewinnorientiert. Sie finanziert sich über Gebühren, welche ihren budge-

tierten Aufwand decken und den ISB in ihrem Zuständigkeitsbereich im Verhältnis der auf deren Netzen zugeteilten Trassenkilometer verrechnet werden.<sup>14</sup>

Weitere, über Abteilungen des Bundes zu finanzierende Aufgaben<sup>15</sup> hat der Bund der TVS bislang nicht übertragen.

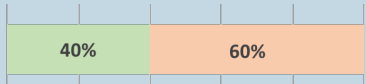
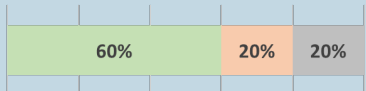
### 2.3.2 Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat ist das oberste Leitungs- und Kontrollorgan der TVS und für die strategische Führung verantwortlich. Er setzt sich zusammen aus fünf bis sieben Mitgliedern, die vom Bundesrat gewählt werden. Der Bundes-

rat bestimmt auch die Präsidentin oder den Präsidenten. Die Wahl erfolgt jeweils für eine Amtsdauer von vier Jahren. Eine Wiederwahl ist für zwei weitere Amtsperioden möglich.<sup>16</sup>

#### Kennzahlen Verwaltungsrat

##### Stand 31.12.2025

<b>Anzahl Mitglieder</b>		5			
<b>Geschlechterverteilung</b>	Männer	2		■ Männer	
	Frauen	3		■ Frauen	
<b>Erstsprache</b>	Deutsch	3		■ Deutsch	
	Französisch	1		■ Französisch	
	Italienisch	1		■ Italienisch	
<b>Durchschnittsalter der VR-Mitglieder per 31.12.2025</b>		52,5 Jahre			



<sup>12</sup> Regierungs- und Verwaltungsorganisationsverordnung (RVOV), Anhang 3; SR 172.010.1

<sup>13</sup> Art. 9g Eisenbahngesetz (EBG); SR 742.101

<sup>14</sup> Art. 9o i.V.m. Art. 9f Eisenbahngesetz (EBG), SR 742.101

<sup>15</sup> Art. 9v Abs. 4 Eisenbahngesetz (EBG); SR 742.101

<sup>16</sup> Art. 9h Abs. 3 Eisenbahngesetz (EBG); SR 742.101

## Der Verwaltungsrat der TVS im Jahr 2025



Von links nach rechts:

Name	Funktion	Ausbildung	Beruf
Alexander Stüssi	Präsident	lic.iur.	Geschäftsführer Röm.-Kath. Gesamtkirchgemeinde Bern
Emilie Brandt	Mitglied	Betriebswirtschafterin	HR & CSR Managerin Legrand (Schweiz) AG
Claudia Demel	Mitglied	Dipl. Verkehrsökonomin	Selbständige Kommunikationsberaterin
Corinne Ribeli	Mitglied	Ing. HTL, EMBA	Leiterin Technik Bernmobil, Geschäftsleitungsmitglied
Claudio Blotti	Mitglied	Ökonom	Direktor Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART)

### Schwerpunkte des Verwaltungsrats im Jahr 2025

Die Aufgaben des Verwaltungsrats sind in Art. 9i Eisenbahngesetz festgelegt. Insbesondere erarbeitet er die strategischen Ziele und legt diese dem Bundesrat zur Genehmigung vor. Er erstellt jährlich zuhanden des Eigners einen Geschäftsbericht mit revidierter Jahresrechnung und Lagebericht, wählt die Geschäftsführerin oder den Geschäftsführer (vorbehaltlich der Genehmigung durch den Bundesrat) sowie auf Antrag der Geschäftsführerin bzw. des Geschäftsführers die weiteren Geschäftsleitungsmitglieder, beaufsichtigt die Geschäftsleitung und verabschiedet das Budget der TVS.

Im Jahr 2025 tagte der Verwaltungsrat viermal. Zudem wurde ein Beschluss im Zirkularverfahren gefasst. Neben den üblichen Geschäften wie die Genehmigung der Jahresrechnung und des Geschäftsberichts 2024, der Berichterstattung zur Erreichung der strategischen Ziele im Jahr 2024 sowie des Budgets 2026, befasste sich der Verwaltungsrat insbesondere mit der Unternehmensstrategie der TVS. Gestützt auf eine vom Verwaltungsrat beauftragte externe Organisations- und Situationsanalyse auf Basis von Gesprächen mit den Geschäftsleitungsmitgliedern und Mitarbeitenden wurde das weitere Vorgehen für die Strategieerarbeitung sowie darauf aufbauend die Nachfolgeplanung für zwei in den

nächsten Jahren in Pension gehende Geschäftsleitungsmitglieder skizziert. Zudem hat er vom Ergebnis der Personalbefragung 2025 Kenntnis genommen und dieses im Detail bewertet.

### Verwaltungsratsausschüsse

Im Jahr 2024 beschloss der Verwaltungsrat die Bildung je eines Verwaltungsratsausschusses Strategie und Personal. Damit reagierte er auf die anstehenden strategischen Herausforderungen und die Anhäufung der mehreren in den nächsten Jahren anstehenden Pensionierungen.

Im Jahr 2025 tagten die Ausschüsse Personal und Strategie je zweimal. Der Ausschuss Personal analysierte zusammen mit der Geschäftsleitung die Ergebnisse der Personalbefragung 2024, die interne Kommunikation sowie die durch den Verwaltungsrat zu genehmigende Besetzung der Leitung Zentrale Dienste und Recht. Der Ausschuss Strategie befasste sich insbesondere mit der von der Geschäftsleitung erarbeiteten SWOT-Analyse<sup>17</sup> zu den aktuellen und künftigen strategischen Herausforderungen und dem weiteren Vorgehen zur Erarbeitung der Unternehmensstrategie.

### Interessenbindungen

Der Verwaltungsrat trifft die notwendigen Vorkehrungen zur Wahrung der Interessen der Trassenvergabestelle und zur Verhinde-

rung von Interessenkollisionen.<sup>18</sup> Dies betrifft auch die Verwaltungsratsmitglieder selbst. Die Mitglieder des Verwaltungsrats dürfen weder eine wirtschaftliche oder andere Tätigkeit ausüben noch ein Amt bekleiden, die geeignet sind, ihre Unabhängigkeit zu beeinträchtigen oder zu gefährden.<sup>19</sup> Sie müssen insbesondere von Eisenbahnunternehmen unabhängig sein, die in die Zuständigkeit der Trassenvergabestelle fallen. Die Mitglieder des Verwaltungsrats und der Geschäftsleitung sind verpflichtet, in den Ausstand zu treten, wenn Geschäfte behandelt werden, die ihre eigenen Interessen oder Interessen von ihnen nahestehenden natürlichen und juristischen Personen berühren.

Die Interessenbindungen der Verwaltungsratsmitglieder und sämtlicher Mitarbeitenden werden jährlich durch den Verwaltungsratssekretär erhoben und beurteilt, letztmals im vierten Quartal 2025. Hierbei werden die Mitglieder des Verwaltungsrats und das Personal der TVS auch zum Umgang mit Interessenbindungen sensibilisiert. Es bestehen keine Nebenbeschäftigungen, die zu Interessenkonflikten führen oder die Leistungsfähigkeit bei der TVS beeinträchtigen könnten. Die Interessenbindungen der Verwaltungsratsmitglieder sind zudem im Verzeichnis der Bundeskanzlei gemäss Art. 8k RVOV<sup>20</sup> publiziert.

#### Weitere Interessenbindungen der Mitglieder des Verwaltungsrats

Name	Interessenbindung	Rechtsform	Gremium	Funktion
Alexander Stüssi (Präsident)	Burgergemeinde Bern	Gemeinde	Parlament, Finanzkommission	Mitglied
	Berner Münster Stiftung	Stiftung	Stiftungsrat	Mitglied
Claudio Blotti	Centro Sociale Onsernonese	Stiftung	Stiftungsrat	Mitglied
	Raiffeisenbank Locarno	Genossenschaft	Verwaltungsrat	Mitglied
Emilie Brandt	Keine			
Claudia Demel	Keine			
Corinne Ribeli	Stiftung Berner Fachhochschule, Biel	Stiftung	Stiftungsrat	Kassiererin
	Bernmobil historique	Stiftung	Stiftungsrat	Präsidentin

<sup>17</sup> SWOT = strengths, weaknesses, opportunities, threats (dt.: Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken).

<sup>18</sup> Art. 9i Bst. c Eisenbahngesetz (EBG); SR 742.101

<sup>19</sup> Art. 9h Abs. 5 Eisenbahngesetz (EBG); SR 742.101

<sup>20</sup> Regierungs- und Verwaltungsorganisationsverordnung (RVOV); SR 172.010.1

### 2.3.3 Geschäftsleitung

Die Geschäftsleitung ist das operative Organ der TVS. Sie nimmt die in Art. 9j Abs. 2 Eisenbahngesetz festgelegten Aufgaben und Verantwortlichkeiten wahr. Insbesondere führt sie die Geschäfte, erlässt Verfügungen, erarbeitet zuhanden des Verwaltungsrats die Geschäftsplanung und das Budget sowie weitere Entscheidungsgrundlagen und erfüllt die Aufgaben, die nicht einem anderen Organ zugewiesen sind.

Die Geschäftsleitung besteht seit dem 1. September 2025 wiederum aus vier Personen. Auf dieses Datum hin wurde die Leitung des Bereichs "Zentrale Dienste und Recht" neu besetzt. Vorgängig nahm ad interim der Geschäftsführer die Leitung der Zentralen Dienste wahr.

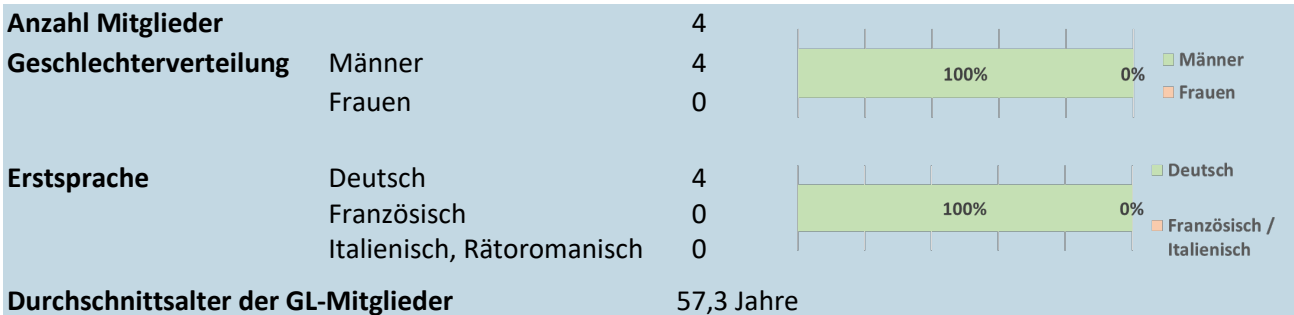
*Die Geschäftsleitung der TVS per Ende 2025*



*Von links nach rechts:*

<b>Thomas Hösli</b>	Leiter Bereich Fahrplan und Trassenvergabe
<b>Manfred Gross</b>	Leiter Bereich Digitalisierung und RINF
<b>Thomas Isenmann</b>	Geschäftsführer
<b>Michael Marti</b>	Leiter Bereich Zentrale Dienste und Recht

## Kennzahlen Geschäftsleitung per 31.12.2025



### 2.3.4 Personal und Organisation

#### Rechtliche Grundlagen

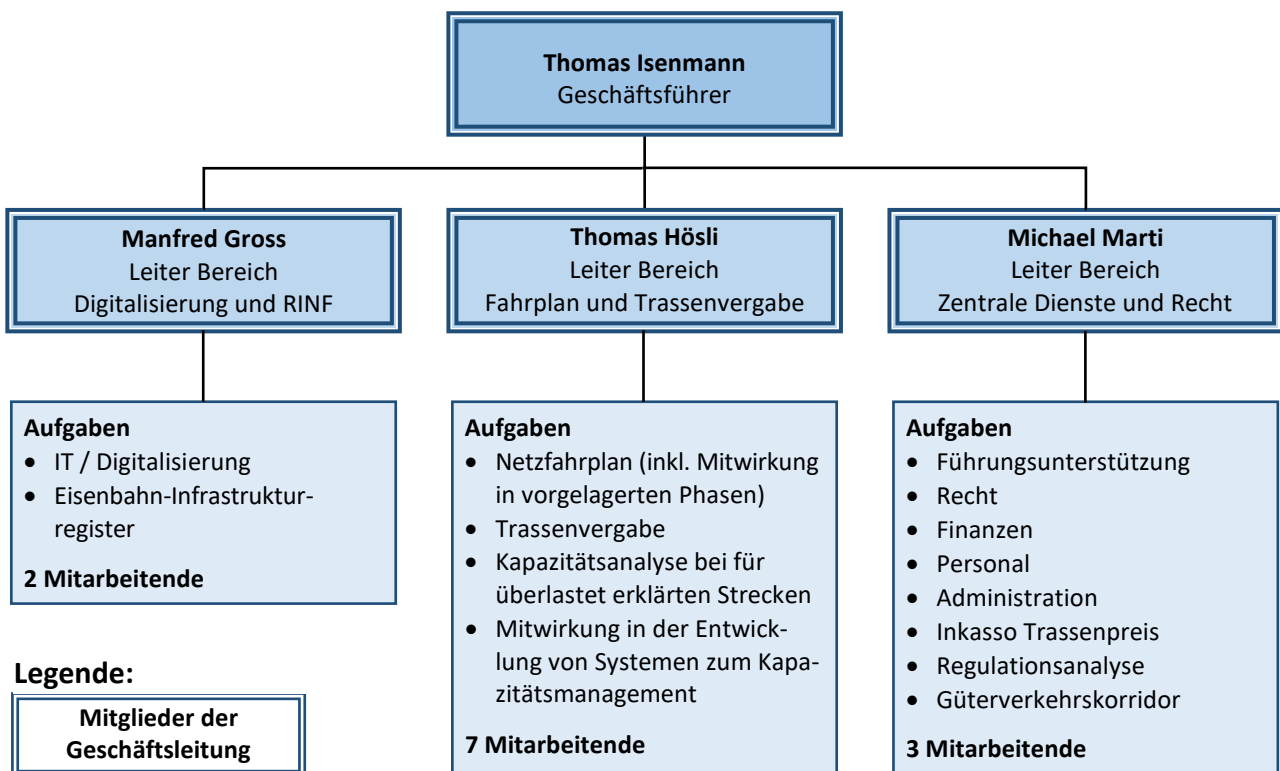
Die Arbeitsverhältnisse der Geschäftsleitung und der übrigen Mitarbeitenden richten sich nach dem Bundespersonalgesetz<sup>21</sup> sowie der Verordnung über das Personal der Schweizerischen Trassenvergabestelle<sup>22</sup> und subsidiär

dazu der Bundespersonalverordnung<sup>23</sup>. Die Mitarbeitenden sind öffentlich-rechtlich angestellt.

#### Organisation

Die TVS ist gegliedert in die drei Bereiche "Fahrplan und Trassenvergabe", "Digitalisierung und RINF" (Eisenbahn-Infrastrukturregister) sowie "Zentrale Dienste und Recht".

#### Organigramm der TVS per Ende 2025



<sup>21</sup> Bundespersonalgesetz (BPG), SR 172.220.1

<sup>22</sup> Verordnung über das Personal der Schweizerischen Trassenvergabestelle (PVO-TVS), SR 742.101.21

<sup>23</sup> Bundespersonalverordnung (BPV), SR 172.220.111.3

## Personalkennzahlen

Ende des Jahres 2025 verfügte die TVS über 16 Mitarbeitende (14,7 Vollzeitstellenäquivalente).

Das Kapital der TVS sind erfahrene Spezialistinnen und Spezialisten. Das Durchschnittsalter des Personals inklusive Geschäftsleitung stieg im Vergleich zum Vorjahr um knapp ein Jahr und betrug Ende 2025 51,5 Jahre.

Aufgrund der Neubesetzung zweier vakanter Stellen und einer Neuanstellung durch männliche Mitarbeitende sank der Anteil der weiblichen Mitarbeitenden im Jahresdurchschnitt um 2,6 Prozentpunkte auf 20,1 Prozent. Der Anteil der Mitarbeitenden mit Erstsprache Französisch verblieb bei 20,1 Prozent.

## Personalpolitik

Die Personalpolitik der TVS orientiert sich an den gesetzlichen Vorgaben und strategischen Herausforderungen. Die allgemeinen personalpolitischen Ziele sind in den vom Bundesrat genehmigten strategischen Zielen für die Periode 2025-2028<sup>24</sup> festgehalten. Im Zentrum steht die

Positionierung der TVS als fortschrittliche und sozial verantwortungsbewusste Arbeitgeberin, die auf dem relevanten Arbeitsmarkt konkurrenzfähig auftritt und dank modernen Arbeitsbedingungen qualifiziertes und motiviertes Personal beschäftigt.

Der Erfolg der TVS hängt von den Fähigkeiten und dem Beitrag ihrer Mitarbeitenden ab. Die TVS strebt deshalb Rahmenbedingungen an, welche es den Angestellten ermöglichen, ihre Ideen, Kenntnisse und Erfahrungen zum Nutzen der TVS und zu ihrer eigenen Arbeitszufriedenheit einzubringen. Die TVS unterstützt die berufliche Entwicklung ihrer Mitarbeitenden und die Anpassung ihrer Kompetenzen an sich ändernde Anforderungen. Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen werden aktiv gefördert.

Der Verhaltenskodex der TVS dient zur Pflege der klaren Werte und Prinzipien, denen sich die TVS zur Gewährleistung der unabhängigen Aufgabenerfüllung verpflichtet hat. Er ist auf ihrer Webseite publiziert. Die Einhaltung der Verhaltensanweisungen wird periodisch überprüft.

## Kennzahlen Personal

### Personalbestand, Jahresdurchschnitt

- Anzahl Mitarbeitende inkl. Geschäftsleitung 15,0
- Vollzeitstellenäquivalente 13,7

### Teilzeitarbeit, Anteil der Mitarbeitenden mit einem Beschäftigungsgrad < 90%, Jahresdurchschnitt

- Männer 16,7 %
- Frauen 66,7 %
- Beide Geschlechter zusammen 26,7 %

### Geschlechterverteilung, Jahresdurchschnitt

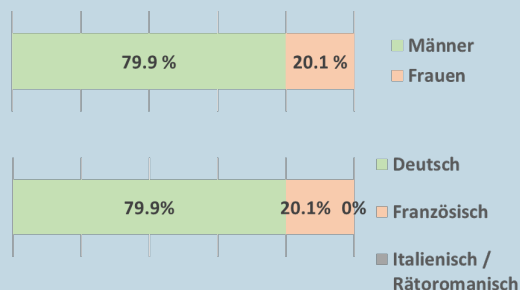
- Männer 79,9 %
- Frauen 20,1 %

### Erstsprache, Jahresdurchschnitt

- Deutsch 79,9 %
- Französisch 20,1 %
- Italienisch, Rätoromanisch 0,0 %

### Durchschnittsalter per 31.12.2025

- Männer 54,0 Jahre
- Frauen 40,5 Jahre
- Beide Geschlechter zusammen 51,5 Jahre



<sup>24</sup> Bundesblatt 2024 3234

### 2.3.5 Kontakte mit Sozialpartnern

Die TVS ist im Bahngeschäft tätig und pflegt entsprechend die Sozialpartnerschaft<sup>25</sup> mit den Organisationen des Verkehrspersonals, namentlich der Gewerkschaft des Verkehrspersonals *SEV*, des Personalverbands für den Service Public Schweiz *transfair* sowie des Kaderverbands des öffentlichen Verkehrs *KVÖV*.

### 2.3.6 Managementsysteme

#### Qualitäts- und Risikomanagement

Das Qualitätsmanagementsystem der TVS ist nach der Norm ISO 9001:2015 zertifiziert. Am 15. Januar 2025 erfüllte die TVS das Aufrechterhaltungsaudit vollumfänglich.

Ein zentraler Bestandteil des QM-Systems ist das Risiko- und Chancenmanagement. Der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung haben auch im Jahr 2025 die strategischen und operativen Risiken und Chancen analysiert und daraus die entsprechenden Massnahmen abgeleitet. Handlungsbedarf besteht insbesondere in Bezug auf die Weiterentwicklung der Unternehmensstrategie sowie auf die Wahrung der Arbeitgeberattraktivität im für die TVS relevanten Arbeitsmarkt der Schweizer Bahnbranche.

#### Feedback der EVU

Wie in den Vorjahren führte die TVS im Jahr 2025 einen Kundendialog durch, in welchem die Trassen beantragenden EVU um eine Beurteilung des Trassenvergabeprozesses sowie um mögliche Verbesserungshinweise gebeten wer-

den. Das jährliche Treffen mit den Sozialpartnern wurde aufgrund von Termenschwierigkeiten erst am 12. Januar 2026 durchgeführt. Thematisiert wurden die Lohnentwicklung inklusive dem Teuerungsausgleich, Personalmutationen sowie das Ergebnis der Personalbefragung 2025.

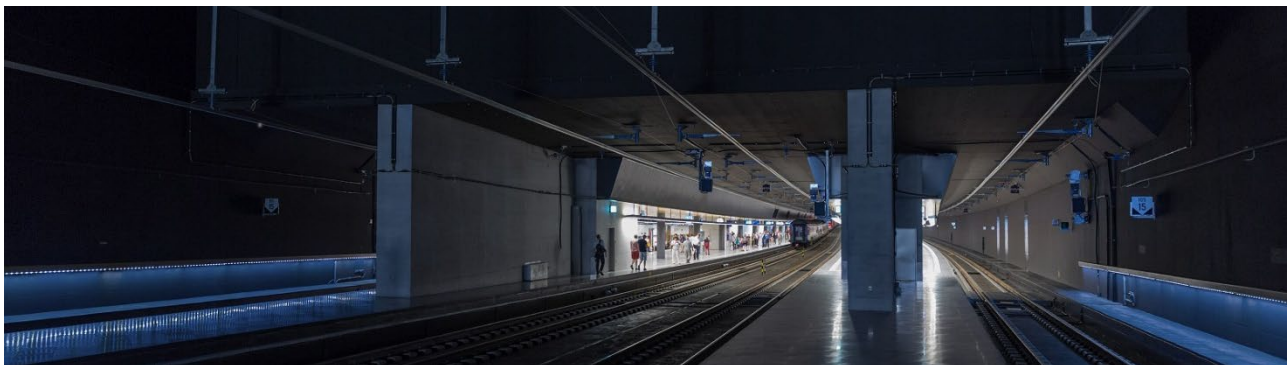
Insgesamt gingen 36 Rückmeldungen ein, was einer Rücklaufquote von 65% entspricht. Im Vorjahresvergleich fiel die Gesamtbewertung des Trassenvergabeprozesses unverändert positiv aus. Besonders geschätzt wurde die Servicequalität der TVS.

Die Trassenbesteller schlugen zudem operative Verbesserungsmassnahmen vor. Diese wurden von der TVS geprüft. Vier als sinnvoll beurteilte Vorschläge werden umgesetzt.

#### Weitere Managementsysteme

Das interne Kontrollsystem IKS stiess auf keine Vorbehalte des externen Revisors.

Zusätzlich zu den bestehenden Compliance Management und Betriebskontinuitätsmanagement hat die TVS im Jahr 2025 erstens das Records Management System aufgebaut. Das Ordnungssystem wurde vom Bundesarchiv BAR abgenommen. Zweitens hat die TVS das Informationssicherheitsmanagementsystem konzipiert, welches im nächsten Jahr umgesetzt wird.



<sup>25</sup> Art. 33 Bundespersonalgesetz (BPG); SR 172.220.1, sowie Art. 20 Verordnung über das Personal der

Schweizerischen Trassenvergabestelle (PVO-TV); SR 742.101.21

### 2.3.7 Strategische Ziele und Kennzahlen

Die vom Bundesrat genehmigten strategischen Ziele 2025-2028 wurden im Jahr 2025 erreicht.

Die TVS budgetierte für das Jahr 2025 durch entsprechende Steuerung der Gebühren einen Verlust von 500'000 Franken, um die Reserven wie mit dem Bund vereinbart bis Ende 2028 auf maximal noch eine Million Franken abzubauen. Sie schliesst das Jahr 2025 mit einem Verlust von 548'918 Franken ab.

Die Personalbefragung 2025 wurde erneut auf Basis des Fragebogens des Bundes durchgeführt. Erfreut durfte eine Rücklaufquote von 100% konstatiert werden. Die Befragung 2025 bestätigte das gute Ergebnis des Vorjahres. Dieses ist vergleichbar mit demjenigen der zentralen Bundesverwaltung. Das Ziel, dass alle Themengebiete mit mindestens "gut"<sup>26</sup> bewertet werden, wurde zu 91% erreicht. Sehr gut bewertet wurden die Themen mobiles Arbeiten und Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben. Bei der Bewertung der obersten Leitung bestätigt sich die positive Tendenz der Vorjahre. Die Errei-



chung der strategischen Ziele der verselbstständigten Einheiten des Bundes wird jährlich durch den Bundesrat publiziert (Webseite der Eidg. Finanzverwaltung EFV).



<sup>26</sup> ≥ 65 Punkte auf einer Skala von 0 bis 100 Punkte.

## Kennzahlen

<b>Finanzielle sowie personalpolitische Kennzahlen</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Betriebsaufwand (Tsd. Fr.)	63 343,2	74 481,8
Jahresgewinn / -verlust (Tsd. Fr.)	-548,9	659,9
Gewinnreserve (Tsd. Fr.)	2 359,3	2 908,2
Bilanzsumme (Tsd. Fr.)	2 656,6	3 188,6
Personalbestand (Anzahl Vollzeitäquivalente im Jahresdurchschnitt)	13,7	11,9
<b>Anstaltsspezifische Kennzahlen</b>		
Anzahl bearbeiteter Trassenkonflikte im Jahresfahrplanprozess	427	281
Anzahl Trassenablehnungen		
- Jahresfahrplan	0	1
- unterjähriger Fahrplan	0	3
Anzahl unterlegener Verfahren bei der RailCom	0	0
Regulatorischer Deckungsgrad PUBLICA (Vorsorgewerk Bund), in %	107,1	103,7
Ökonomischer Deckungsgrad PUBLICA (Vorsorgewerk Bund), in %	95,5	91,3
<b>Gebühren und übrige Erträge</b>		
Gebühreneinnahmen von den Infrastrukturbetreiberinnen im Zuständigkeitsbereich der TVS (Tsd. Fr.)	62 781,7	75 125,6
Übrige Erträge (Tsd. Fr.)	9,4	9,4



### 3. Glossar

<b>Antragsteller</b>	Als zur Bestellung von Grund- und Zusatzleistungen berechnigte Antragsteller gelten Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie andere am Eisenbahnverkehr interessierte Unternehmen gemäss Art. 9a Abs. 4 EBG.
<b>Bestellkonflikt</b>	Die Unmöglichkeit, zwei oder mehrere sich gegenseitig hindernde Anträge für Trassen oder Zusatzleistungen zuzuteilen.
<b>Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU)</b>	Unternehmen, das Personen- und/oder Güterverkehr auf eigener oder fremder Infrastruktur betreibt. In der Schweiz sind viele Bahnunternehmen sowohl Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch Infrastrukturbetreiberin.
<b>Güterverkehrskorridore</b>	Wichtige internationale Strecken gemäss der Verordnung (EU) 913/2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr, auf denen grenzüberschreitender Schienengüterverkehr abgewickelt wird. Sie bezwecken die Stärkung der Zusammenarbeit zwischen den Infrastrukturbetreiberinnen und Trassenvergabestellen beim Kapazitätsangebot und der Zuweisung von grenzüberschreitenden Trassen für Güterzüge. Für die Schweiz ist vor allem der Güterverkehrskorridor Nordsee - Rhein - Mittelmeer (NSRM) relevant.
<b>Infrastrukturbetreiberin (ISB)</b>	Betreiberin und in der Regel Besitzerin von Infrastrukturanlagen für den Eisenbahnverkehr (öffentliches Eisenbahnnetz). Der grössere Teil der schweizerischen Bahngesellschaften ist sowohl Infrastrukturbetreiberin als auch Eisenbahnverkehrsunternehmen.
<b>Netznutzungskonzept und -pläne</b>	Netznutzungskonzept (NNK) und Netznutzungspläne (NNP) dienen dazu, die Trassen für den Güter- und Personenverkehr auf dem schweizerischen Schienenverkehr gleichberechtigt zu sichern. So kann beiden Verkehrsarten langfristig ein attraktives Angebot ermöglicht werden.
<b>RailCom</b>	Die RailCom ist Aufsichtsbehörde und Fachgericht. Sie gewährleistet als unabhängige Behördenkommission den diskriminierungsfreien Zugang zum Eisenbahnnetz, zu den vom Bund mitfinanzierten KV-Umschlagsanlagen sowie zu den Dienstleistungen der Nahzustellung und sie überwacht die diskriminierungsfreie Ausübung der Systemführerschaften sowie der Mitwirkungsrechte (Art. 40a <sup>ter</sup> EBG).
<b>Trasse</b>	Eine Trasse (ähnlich einem "Slot" in der Luftfahrt) ist die Berechnigung, eine bestimmte Strecke des Bahnnetzes zu fix definierten Zeiten mit einem spezifischen Zug zu befahren.
<b>Trassenantrag</b>	Mit Trassenantrag werden die jeweils am 2. Montag im April für den Jahresfahrplan sowie die im unterjährigen Fahrplan laufend durch Antragsteller eingereichten Trassenanmeldungen bezeichnet.
<b>Trassenkatalog</b>	Ab 2. Montag im Januar für das folgende Fahrplanjahr veröffentlichtes Angebot vorkonstruierter Trassen für den Güterverkehr auf den Nord-Süd-Achsen Gotthard und Lötschberg-Simplon. Die Trassenkataloge dienen als Bestellgrundlage für Trassenanträge.
<b>Trassenpreis, Trassenbenutzungsentgelt</b>	Preis, den ein Eisenbahnverkehrsunternehmen der Infrastrukturbetreiberin für die Benützung einer Trasse zu bezahlen hat. Er wird durch den Bund festgelegt. Die Grundsätze für die Festlegung finden sich im Eisenbahngesetz und in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung.
<b>Zusatzleistung</b>	Zusatzleistungen sind von den ISB angebotene Leistungen, die ein Verkehrsunternehmen zur Nutzung einer Trasse zusätzlich nachfragen kann. Beispiele sind das Abstellen von Zügen sowie das Rangieren in Rangierbahnhöfen.

## 4. Jahresrechnung 2025 der TVS

### 4.1 Bilanz

	Anhang	31.12.2025	31.12.2024
<b>In CHF</b>			
Flüssige Mittel	1	2 573 693	3 020 763
Rechnungsabgrenzungen		34 221	113 688
<b>Total Umlaufvermögen</b>		<b>2 607 914</b>	<b>3 134 451</b>
Sachanlagen	2, 13	48 723	37 380
Immaterielle Anlagen	3, 13	1	16 803
<b>Total Anlagevermögen</b>		<b>48 724</b>	<b>54 183</b>
<b>TOTAL AKTIVEN</b>		<b>2 656 638</b>	<b>3 188 634</b>
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4	72 484	113 070
Rechnungsabgrenzungen	5	183 498	91 190
<b>Total kurzfristige Verbindlichkeiten</b>		<b>255 982</b>	<b>204 260</b>
Langfristige Rückstellungen	6	41 400	76 200
<b>Total langfristige Verbindlichkeiten</b>		<b>41 400</b>	<b>76 200</b>
Gewinnreserven bzw. kumulierte Verluste		2 908 174	2 248 284
Verlust / Gewinn		-548 918	659 890
<b>Total Eigenkapital</b>		<b>2 359 256</b>	<b>2 908 174</b>
<b>TOTAL PASSIVEN</b>		<b>2 656 638</b>	<b>3 188 634</b>

## 4.2 Erfolgsrechnung

	Anhang	2025	2024
<b>In CHF</b>			
Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen	7	62 791 188	75 135 003
<b>Total Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen</b>		<b>62 791 188</b>	<b>75 135 003</b>
Aufwand für eingekaufte Dienstleistungen	8	-59 565 464	-71 326 635
Personalaufwand	9	-2 726 316	-2 318 086
Raumaufwand	10	-93 983	-101 255
Unterhalt, Reparaturen		-395	
Verwaltungsaufwand	11	-131 250	-104 853
ICT-Aufwand	12	-778 574	-592 142
Übriger betrieblicher Aufwand		-24 557	-16 758
Abschreibungen auf Anlagevermögen	13	-22 638	-22 030
<b>Betriebsaufwand</b>		<b>-63 343 176</b>	<b>-74 481 759</b>
<b>Betriebliches Ergebnis</b>		<b>-551 988</b>	<b>653 244</b>
Finanzergebnis	14	3 071	6 646
<b>Verlust / Gewinn</b>		<b>-548 918</b>	<b>659 890</b>

### 4.3 Geldflussrechnung

	Anhang	2025	2024
<b>In CHF</b>			
<b>Geldfluss aus Geschäftstätigkeit</b>			
Verlust / Gewinn		-548 918	659 890
Abschreibungen	13	22 638	22 030
Veränderung Rückstellungen	6	-34 800	-5 900
Veränderung Forderung aus Lieferungen und Leistungen			
Veränderung sonstige kurzfristige Forderungen und Rechnungsabgrenzungen		79 467	-60 999
Veränderung Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4	-40 586	50 899
Veränderung sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungen	5	92 308	23 172
<b>Geldfluss aus Betriebstätigkeit</b>		<b>-429 890</b>	<b>689 092</b>
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen	2	-17 180	-15 065
<b>Geldfluss aus Investitionstätigkeit</b>		<b>-17 180</b>	<b>-15 065</b>
<b>Nettoveränderung flüssige Mittel</b>		<b>-447 070</b>	<b>674 027</b>
<b>Nachweis:</b>			
Flüssige Mittel per 01.01.		3 020 763	2 236 736
Flüssige Mittel per 31.12.	1	2 573 693	3 020 763
<b>Veränderung flüssige Mittel</b>		<b>-447 070</b>	<b>674 027</b>

### 4.4 Eigenkapitalnachweis

In CHF		<u>2025</u>	<u>2024</u>
<b>Gewinnreserve per 01.01.</b>		2 908 174	2 248 284
Jahreserfolg		-548 918	659 890
<b>Gewinnreserve per 31.12.</b>		<b>2 359 256</b>	<b>2 908 174</b>

## 4.5 Anhang zur Jahresrechnung

### 4.5.1 Allgemeine Informationen

Die Schweizerische Trassenvergabestelle (TVS) hat ihren Sitz in 3007 Bern (Schweiz), Schwarztorstrasse 31.

Die TVS ist eine öffentlich-rechtliche Anstalt des Bundes mit eigener Rechtspersönlichkeit. Organisationsform, Aufgaben, Organe und Finanzierung der TVS sind im Eisenbahngesetz<sup>27</sup> sowie der Verordnung über die Trassenvergabestelle<sup>28</sup> verankert.

Die TVS wird nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen geführt, ist autonom, verfügt über eine eigene Rechtspersönlichkeit und ist im Handelsregister eingetragen. Sie führt ein eigenes Rechnungswesen und ist unabhängig vom Bundeshaushalt.

Die TVS erhebt zur Deckung ihrer gemäss Planrechnung ungedeckten Kosten Gebühren bei den Infrastrukturbetreiberinnen (ISB), auf deren Strecken sie für die Trassenvergabe zuständig ist. Sie verrechnet die Gebühren den ISB im Verhältnis der auf deren Netzen zugeteilten Trassenkilometer.<sup>29</sup> Sie informiert die ISB und das BAV jährlich nach Genehmigung des Budgets und des Finanzplans über die für das nächste Jahr in Rechnung gestellten Gebühren und die Planwerte für die folgenden drei Jahre. In geringem Masse erbringt die TVS für ausländische Organisationen wie z.B. RailNetEurope (RNE) Dienstleistungen.

### 4.5.2 Grundsätze der Rechnungslegung

Die Rechnungslegung der TVS erfolgt in Übereinstimmung mit den Fachempfehlungen zur Rechnungslegung (Swiss GAAP FER – Kern FER) und vermittelt daher ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.

Die TVS ist eine Einrichtung des öffentlichen Rechts im Eigentum des Bundes und gehört der dezentralen Bundesverwaltung an. Sie wird gemäss Art. 55 Finanzhaushaltgesetz<sup>30</sup> konsolidiert.

Die Jahresrechnung der TVS wurde vom Verwaltungsrat am 10. Februar 2026 zuhanden des Bundesrats verabschiedet.

#### **Fremdwährungsumrechnung**

Transaktionen in Fremdwährung werden zu den jeweiligen aktuellen Kursen, monetäre Aktiven und Verbindlichkeiten in Fremdwährungen zu Bilanzstichtagskursen umgerechnet. Die sich daraus ergebenden Fremdwährungsgewinne oder -verluste werden in der Erfolgsrechnung erfasst.

#### **Flüssige Mittel**

Die flüssigen Mittel umfassen Bankguthaben sowie ein Depositenguthaben bei der Eidg. Finanzverwaltung. Diese sind zu Nominalwerten bewertet.

#### **Forderungen**

Forderungen werden zum Nominalwert eingesetzt. Ausfallgefährdete Debitoren werden einzelwertberichtigt. Zum Bilanzstichtag waren keine Forderungen offen.

---

<sup>27</sup> Art 9d, 9f Abs. 1, 9g und 9o Eisenbahngesetz (EBG); SR **742.101**

<sup>28</sup> Verordnung über die Trassenvergabestelle (TVSV); SR **742.123**

<sup>29</sup> Art. 5 Abs. 2 Verordnung über die Trassenvergabestelle (TVSV); SR **742.123**

<sup>30</sup> Bundesgesetz über den eidgenössischen Finanzhaushalt, Finanzhaushaltgesetz (FHG); SR **611.0**

## Sachanlagen

Die Bewertung der Sachanlagen erfolgt zu Anschaffungs- bzw. Herstellkosten abzüglich notwendiger Abschreibungen und allfälliger Wertbeeinträchtigungen. Die Abschreibungen erfolgen linear aufgrund der geplanten Nutzungsdauer.

Anlageklasse	Nutzungsdauer (Jahre)
Mobiliar und Einrichtungen	10

## Immaterielle Anlagen

Immaterielle Anlagen umfassen von Dritten erworbene Lizenzen. Die immateriellen Anlagen werden zum Anschaffungswert abzüglich notwendiger Abschreibungen und allfälliger Wertbeeinträchtigungen erfasst. Die Abschreibungen erfolgen linear bzw. systematisch über eine vorsichtig geschätzte Nutzungsdauer.

Anlageklasse	Nutzungsdauer (Jahre)
Software (insb. ABACUS)	3
Lizenzen, Know-How, Patente (CI/CD, Website)	5

## Wertbeeinträchtigungen

Es wird auf jeden Bilanzstichtag geprüft, ob Anzeichen bestehen, dass der Buchwert eines Aktivums den erzielbaren Wert (der höhere Wert von Netto-Marktwert und Nutzwert) übersteigt (Wertbeeinträchtigung, Impairment). Falls eine Wertbeeinträchtigung vorliegt, wird der Buchwert auf den erzielbaren Wert reduziert und die Wertbeeinträchtigung dem Periodenergebnis belastet.

## Verbindlichkeiten und Rückstellungen

Verbindlichkeiten werden zum Nominalwert eingesetzt. Rückstellungen werden auf der Basis des Erwartungswertes der zukünftigen Mittelabflüsse bewertet und aufgrund der stichtagsbezogenen Neubeurteilung erhöht, beibehalten oder aufgelöst.

## Umsatzerfassung

Dienstleistungserträge werden in der Periode erfasst, in der die Dienstleistungen erbracht wurden. Dienstleistungserträge verstehen sich nach Abzug von Gutschriften und Erlösminderungen von den für die Leistungen fakturierten Beträgen.

## Personalvorsorge

Die Mitarbeitenden der TVS sind bei der PUBLICA im Vorsorgewerk Bund versichert.<sup>31</sup> Das Vorsorgewerk bezweckt, die Arbeitnehmenden gegen die wirtschaftlichen Folgen von Alter, Tod und Invalidität zu versichern. Als Versicherte werden diejenigen Arbeitnehmenden aufgenommen, welche das 17. Altersjahr vollendet haben.

Das Vermögen des Vorsorgewerks ist in der vorliegenden Jahresrechnung nicht enthalten. In der Erfolgsrechnung werden die auf die Periode abgegrenzten Beiträge als Personalaufwand dargestellt. In der Bilanz werden die entsprechenden aktiven oder passiven Abgrenzungen beziehungsweise Forderungen und Verbindlichkeiten erfasst, die sich aufgrund von vertraglichen, reglementarischen oder gesetzlichen Grundlagen ergeben. Es wird jährlich beurteilt, ob aus einer Vorsorgeeinrichtung aus Sicht der Organisation ein wirtschaftlicher Nutzen oder eine wirtschaftliche Verpflichtung besteht. Als

<sup>31</sup> Art. 9n Abs. 2 Eisenbahngesetz (EBG), SR 742.101

Basis dienen Verträge, die Jahresrechnung der Vorsorgeeinrichtung, die in der Schweiz nach Swiss GAAP FER 26 erstellt wird, und andere Berechnungen, welche die finanzielle Situation, die bestehende Über- beziehungsweise Unterdeckung entsprechend den tatsächlichen Verhältnissen darstellen.

### Ertragssteuern

Die TVS ist von sämtlichen direkten Steuern des Bundes, der Kantone und der Gemeinden befreit.

### Ausserbilanzgeschäfte

Eventualverbindlichkeiten und weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen werden auf jeden Bilanzstichtag bewertet und offengelegt. Wenn Eventualverbindlichkeiten und weitere zu bilanzierende Verpflichtungen zu einem Mittelabfluss ohne nutzbaren Mittelzufluss führen und dieser Mittelabfluss wahrscheinlich und abschätzbar ist, wird eine Rückstellung gebildet. Die Bewertung erfolgt gemäss der Höhe der zukünftigen einseitigen Leistungen und Kosten, wobei allfällige zugesicherte Gegenleistungen (z.B. Versicherungsdeckungen) berücksichtigt werden.

### 4.5.3 Erläuterungen zur Jahresrechnung per 31.12.2025

#### 1. Flüssige Mittel

CHF	<u>31.12.2025</u>	<u>31.12.2024</u>
MigrosBank	558 337	1 258 424
Eidg. Finanzverwaltung	2 015 356	1 762 339
<b>Total Flüssige Mittel</b>	<b>2 573 693</b>	<b>3 020 763</b>

#### 2. Sachanlagen

Die Sachanlagen der TVS bestehen aus Mobiliar und Büroeinrichtungen sowie aus ICT-Anlagen.

CHF	<u>2025</u>	<u>2024</u>
<b><u>Anschaffungskosten</u></b>		
01.01.	57 739	42 674
Zugänge	17 180	15 065
Abgänge	0	0
31.12.	<b>74 919</b>	<b>57 739</b>
<b><u>Kumulierte Abschreibungen</u></b>		
01.01.	20 359	15 129
Abschreibungen	5 837	5 230
Abgänge	0	0
31.12.	<b>26 196</b>	<b>20 359</b>
<b>Nettobuchwert per 31.12.</b>	<b>48 723</b>	<b>37 380</b>

### 3. Immaterielle Anlagen

Die immateriellen Anlagen der TVS bestehen aus aktivierten Kosten für Software, CI usw.

CHF	<u>2025</u>	<u>2024</u>
<b><u>Anschaffungskosten</u></b>		
01.01.	151 150	151 150
Zugänge	0	0
Abgänge	0	0
31.12.	<b>151 150</b>	<b>151 150</b>
<b><u>Kumulierte Abschreibungen</u></b>		
01.01.	134 347	117 548
Abschreibungen	16 802	16 800
Abgänge	0	0
31.12.	<b>151 149</b>	<b>134 348</b>
<b>Nettobuchwert per 31.12. (gerundet)</b>	<b>1</b>	<b>16 803</b>

### 4. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

CHF	<u>31.12.2025</u>	<u>31.12.2024</u>
Verbindlichkeiten L+L gegenüber Dritten	23 105	75 905
Verbindlichkeiten L+L gegenüber nahestehenden Personen	49 379	37 165
<b>Total Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>72 484</b>	<b>113 070</b>

Die Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Personen betreffen:

CHF	<u>31.12.2025</u>	<u>31.12.2024</u>
Pensionskasse PUBLICA	49 314	37 165
Swisscom AG	65	0
<b>Total Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Personen</b>	<b>49 379</b>	<b>37 165</b>

### 5. Passive Rechnungsabgrenzung

Die passive Rechnungsabgrenzung besteht aus Ferien und Zeitguthaben (inkl. Sozialabgaben) per 31.12.2025 und weiteren Aufwandsabgrenzungen für das Geschäftsjahr 2025.

### 6. Rückstellungen

CHF	<u>31.12.2025</u>	<u>31.12.2024</u>
Kurzfristige Rückstellungen	0	0
Langfristige Rückstellungen	41 400	76 200
<b>Total Rückstellungen</b>	<b>41 400</b>	<b>76 200</b>

Die Rückstellungen bestehen für Verbindlichkeiten aus Treueprämien und Sabbatical (inkl. Sozialabgaben) per Bilanzstichtag.

## 7. Erlöse aus Gebühren und Abgeltungen

CHF	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Gebühren und Abgeltungen	62 781 703	75 125 584
Andere betriebliche Erträge	9 485	9 419
<b>Erlöse aus Gebühren und Abgeltungen</b>	<b>62 791 188</b>	<b>75 135 003</b>

Die TVS finanziert sich über Gebühren der ISB in ihrem Zuständigkeitsbereich. Diese decken die geplanten und budgetierten Kosten der TVS.<sup>32</sup>

Die anderen betrieblichen Erträge resultieren aus Dienstleistungen für RailNetEurope (RNE).

## 8. Aufwand für eingekaufte Dienstleistungen

Gestützt auf die Fahrplanverträge stellen die ISB ihre Dienstleistungen der TVS in Rechnung.

CHF	<u>2025</u>	<u>2024</u>
<b>Total Aufwand für eingekaufte Dienstleistungen</b>	<b>59 565 464</b>	<b>71 326 635</b>

## 9. Personalaufwand

CHF	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Lohnaufwand	2 054 836	1 769 840
Sozialversicherungsaufwand	528 776	442 120
Übriger Personalaufwand	142 704	106 126
<b>Total Personalaufwand</b>	<b>2 726 316</b>	<b>2 318 086</b>

Per 31. Dezember 2025 betrug der Personalbestand der TVS 14,7 Vollzeitstellen.

## 10. Raumaufwand

CHF	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Miete	82 602	79 710
Nebenkosten	-730	12 496
Reinigung	12 111	8 606
Unterhalt	0	443
<b>Total Raumaufwand</b>	<b>93 983</b>	<b>101 255</b>

Auf Veranlassung der TVS hat der Vermieter den Verteilschlüssel für die Nebenkosten-Position «Lift» überprüft. Daraus resultierte eine Nebenkosten-Rückerstattung in Höhe von CHF 11 432.15.

<sup>32</sup> Art. 90 i.V.m. Art. 9f Eisenbahngesetz (EBG), SR 742.101

#### 11. Verwaltungsaufwand

CHF	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Versicherungen	3 028	3 469
Abgaben, Gebühren und Bewilligungen	132	263
Energie und Entsorgung	1 155	1 336
Büro- und Verwaltungsaufwand	126 935	99 785
<b>Total Verwaltungsaufwand</b>	<b>131 250</b>	<b>104 853</b>

#### 12. ICT-Aufwand

CHF	<u>2025</u>	<u>2024</u>
ICT Hard- und Software inkl. Miete	695 729	560 900
ICT Service und Support; Beratung	82 844	31 242
<b>Total ICT-Aufwand</b>	<b>778 574</b>	<b>592 142</b>

#### 13. Abschreibungen

CHF	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Abschreibungen auf Sachanlagen	5 837	5 230
Abschreibungen auf immaterielle Anlagen	16 802	16 800
<b>Total Abschreibungen auf Anlagevermögen</b>	<b>22 638</b>	<b>22 030</b>

#### 14. Finanzerfolg

CHF	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Finanzaufwand	-272	-520
Finanzertrag	3 343	7 166
<b>Total Finanzerfolg</b>	<b>3 071</b>	<b>6 646</b>

### 4.5.4 Sonstige Anhangsinformationen

#### Zukünftige Verpflichtungen

##### Raumaufwand

Die TVS hat im Jahr 2021 einen fünfjährigen Mietvertrag für die Büroräumlichkeiten abgeschlossen. Dieser verlängert sich jeweils stillschweigend um ein Jahr. Es besteht somit eine Verpflichtung für 1 Jahr in der Höhe von TCHF 82.

##### Eventualverpflichtungen

Es bestehen keine Eventualverpflichtungen per 31.12.2025.

##### Sonstige vom Gesetz verlangte Angaben

Der Bestand der Mitarbeitenden der TVS lag per 31.12.2025 nicht über 50 Vollzeitäquivalente (FTE).

## Treuhänderisches Inkasso

Gemäss Art. 9f Abs. 1 Bst. b Eisenbahngesetz<sup>33</sup> sowie Art. 2 Bst. I Verordnung über die Trassenvergabebestelle<sup>34</sup> ist die TVS gesetzlich beauftragt, die Trassengebühren sowie das Stornierungsentgelt im Namen und auf Rechnung der ISB bei den Trassennutzern (Eisenbahnverkehrsunternehmen, EVU) einzuziehen und an die ISB zu überweisen.

Zur Erfüllung dieser Aufgabe wird ein eigener Buchhaltungs-Mandant "Inkasso" benutzt. Ebenso wird bei der MigrosBank ein eigenes Konto geführt, welches nur dem Zweck "Inkasso" dient.

Diese treuhänderisch geführte Buchhaltung ist nicht Bestandteil der Jahresrechnung der TVS.

## Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Es sind keine Ereignisse zwischen dem 31. Dezember 2025 und dem 10. Februar 2026 eingetreten, die eine Anpassung der Buchwerte von Aktiven und Passiven der TVS zur Folge gehabt hätten oder an dieser Stelle erwähnt werden müssten.

Bern, den 10. Februar 2026



**Alexander Stüssi**  
Präsident des Verwaltungsrats TVS



**Dr. Thomas Isenmann**  
Geschäftsführer

### 4.5.5 Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns

CHF	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Bilanzgewinn per 1. Januar	2 908 174	2 248 284
Verlust / Gewinn	-548 918	659 890
<b>Bilanzgewinn per 31. Dezember</b>	<b>2 359 256</b>	<b>2 908 174</b>
<b>Gewinnvortrag</b>	<b>2 359 256</b>	<b>2 908 174</b>

<sup>33</sup> Eisenbahngesetz (EBG), SR **742.101**

<sup>34</sup> Verordnung über die Trassenvergabebestelle (TVSV); SR **742.123**

## 4.5.6 Bericht der Revisionsstelle Gfeller und Partner AG zur Jahresrechnung an den Bundesrat



**Bericht der Revisionsstelle**  
an den Bundesrat  
Schweizerische Trassenvergabestelle, Bern

GFELLER + PARTNER AG

### **Bericht zur Prüfung der Jahresrechnung**

#### **Prüfungsurteil**

Wir haben die Jahresrechnung der Schweizerischen Trassenvergabestelle (die Gesellschaft) – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2025, der Erfolgsrechnung, Eigenkapitalnachweis und der Geldflussrechnung für das dann endende Jahr sowie dem Anhang, einschliesslich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft.

Nach unserer Beurteilung vermittelt die beigegefügte Jahresrechnung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2025 sowie deren Ertragslage und Cashflows für das dann endende Jahr in Übereinstimmung mit Kern-FER und entspricht dem schweizerischen Gesetz.

#### **Grundlage für das Prüfungsurteil**

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Standards zur Abschlussprüfung (SA-CH) durchgeführt. Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt «Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Jahresrechnung» unseres Berichts weitergehend beschrieben. Wir sind von der Gesellschaft unabhängig in Übereinstimmung mit den schweizerischen gesetzlichen Vorschriften und den Anforderungen des Berufsstands. Wir haben unsere sonstigen beruflichen Verhaltenspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als eine Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

#### **Sonstige Informationen**

Der Verwaltungsrat ist für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die im Geschäftsbericht enthaltenen Informationen, aber nicht die Jahresrechnung und unseren dazugehörigen Bericht.

Unser Prüfungsurteil zur Jahresrechnung erstreckt sich nicht auf die sonstigen Informationen, und wir bringen keinerlei Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu zum Ausdruck.

Im Zusammenhang mit unserer Abschlussprüfung haben wir die Verantwortlichkeit, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zur Jahresrechnung oder unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

#### **Verantwortlichkeiten des Verwaltungsrats für die Jahresrechnung**

Der Verwaltungsrat ist verantwortlich für die Aufstellung einer Jahresrechnung, die in Übereinstimmung mit Kern-FER und den gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt, und für die internen Kontrollen, die der Verwaltungsrat als notwendig feststellt, um die Aufstellung einer Jahresrechnung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung der Jahresrechnung ist der Verwaltungsrat dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Geschäftstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Geschäftstätigkeit – sofern zutreffend – anzugeben sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Geschäftstätigkeit anzuwenden, es sei denn, der Verwaltungsrat beabsichtigt, entweder die Gesellschaft zu liquidieren oder Geschäftstätigkeiten einzustellen, oder hat keine realistische Alternative dazu.

#### **Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Jahresrechnung**

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die Jahresrechnung als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und einen Bericht abzugeben, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Mass an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den SA-CH durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich gewürdigt, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieser Jahresrechnung getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Eine weitergehende Beschreibung unserer Verantwortlichkeiten für die Prüfung der Jahresrechnung befindet sich auf der Webseite von EXPERTSuisse:

<http://www.expertsuisse.ch/wirtschaftspruefung-revisionsbericht>. Diese Beschreibung ist Bestandteil unseres Berichts.

#### **Bericht zu sonstigen gesetzlichen und anderen rechtlichen Anforderungen**

In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und PS-CH 890 bestätigen wir, dass ein gemäss den Vorgaben des Verwaltungsrats ausgestaltetes Internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Jahresrechnung existiert.

Ferner bestätigen wir, dass der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns dem schweizerischen Gesetz entspricht und empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Bern, 13.02.2026

Gfeller + Partner AG



Christoph  
Andenmatten

zugelassener Revisionsexperte  
(Leitender Revisor)



Christian  
Zwahlen

zugelassener Revisionsexperte

## Impressum

Der vorliegende Bericht gibt einen Überblick über die Tätigkeiten der Schweizerischen Trassenvergabestelle im Berichtsjahr 2025. Weitergehende Informationen können dem Kaderlohnreporting (publiziert auf [www.epa.admin.ch](http://www.epa.admin.ch)) und der Kurzberichterstattung des Bundesrates über die Erfüllung der strategischen Ziele der verselbstständigten Einheiten des Bundes (publiziert auf [www.efv.admin.ch](http://www.efv.admin.ch)) entnommen werden.

### Herausgeber

Schweizerische Trassenvergabestelle  
Schwarztorstrasse 31  
CH-3007 Bern

[info@tvs.ch](mailto:info@tvs.ch)  
[www.tvs.ch](http://www.tvs.ch)

### Sprachen

Dieser Bericht wird in deutscher, französischer und italienischer Sprache herausgegeben.

### Layout

TVS

### Ausgabe

April 2026

### Bildnachweis

Titelbild, Bahnbilder: © David Gubler, <https://bahnbilder.ch/>

Personenbilder: Schweizerische Trassenvergabestelle

