

2.2.1 Fahrplanerstellung

Zuständigkeit in der Fahrplanplanung

Die TVS ist verantwortlich für die Trassenplanung und die Erstellung des Netzfahrplans für das interoperable Normalspurnetz der Schweiz. Sie erarbeitet die Fahrpläne allerdings nicht selbst, sondern beauftragt die ISB in ihrem Zuständigkeitsbereich mit der Planung auf ihren Netzen. Die beiden grössten Schweizer ISB, SBB Infrastruktur und BLS Netz, werden von der TVS darüber hinaus mit einzelnen netzübergreifenden Tätigkeiten beauftragt. Die TVS entschädigt die ISB für ihre Leistungen. Die Beauftragung der einzelnen ISB ist vertraglich geregelt.

Die TVS nimmt ihre Verantwortung in der Fahrplanerstellung wahr, indem sie die Auftragserfüllung der ISB begleitet, Zwischenergebnisse beurteilt und diese freigibt. Die Genehmigung der Netzfahrpläne für das jeweils folgende Fahrplanjahr erfolgt durch die TVS mit der Zuteilung der Trassen an die EVU.

Erneuerung der Fahrplanaufträge

Im Jahr 2024 lag der Schwerpunkt im Bereich Fahrplanerstellung in der Erneuerung der zwölf Fahrplanaufträge an die ISB im Zuständigkeitsbereich der TVS.^[1] Die Verträge sind zeitlich gekoppelt an die Perioden der Leistungsvereinbarungen zwischen dem Bund und den ISB und wurden demzufolge für die Jahre 2025-2028 mit den ISB neu ausgehandelt. Gegenüber den Verträgen in der Vorperiode wurden die Zuständigkeiten aktualisiert und konkretisiert sowie die Finanzierung der Leistungen neu geregelt und mit den Finanzflüssen in den Leistungsvereinbarungen harmonisiert. Die Verträge sind auf der Webseite der TVS publiziert.

Regelung von Kapazitätseinschränkungen

Ein Schwerpunkt der Begleitung der Fahrplanerstellung ist die Planung der Verkehrsabwicklung bei temporär eingeschränkten Kapazitäten. Die Konzepte für Bau- und Unterhaltsarbeiten, welche zu relevanten Kapazitätseinschränkungen führen, werden in gemeinsamen Meetings mit ISB, EVU und der TVS besprochen und wo nötig optimiert. In diesen monatlich stattfindenden "Steuerungsmeetings Kapazitätsmanagement" unter Leitung von SBB Infrastruktur besprechen die TVS, SBB Infrastruktur und die Trassenbesteller die Auswirkungen der Bau- und Unterhaltsprojekte sowie die Abwicklung des Verkehrs in diesen Phasen. Die so abgestimmten Konzepte fliessen je nach Dauer der Kapazitätseinschränkung und Ausmass der Auswirkungen auf die Verkehrsabwicklung in die Netznutzungspläne ein und setzen die Rahmenbedingungen für die nachfolgenden Detailplanungen.

2.2.2 Trassenvergabe

Trassenvergabe am Gotthard

Im ersten Halbjahr 2024 war die TVS stark mit den Folgen der Zugsentgleisung im Gotthardbasistunnel vom August 2023 beschäftigt. Anforderungen wie zum Beispiel den Transitgüterverkehr beeinflussende Baustellen auf den Nord-Süd-Achsen, die Bewältigung des an Wochenenden und Feiertagen erhöhten Verkehrsaufkommens im Personenverkehr sowie Lösungen für Reisebedürfnisse aus dem Tessin in die Deutschschweiz am Morgen von Werktagen erforderten allesamt individuelle Analysen. Die Planungen wurden jeweils mit den EVU koordiniert. Die TVS setzte die Rahmenbedingungen für die Fahrplanplanenden und führte die Koordinationsgespräche, welche ein Gesamtoptimum aller Bedürfnisse anvisieren. Sie genehmigte die Fahrplankonzepte für die einzelnen Phasen und teilte die Trassen den EVU zu.

Am 2. September 2024 konnte die Weströhre des Gotthardbasistunnels wieder durchgängig dem Verkehr

übergeben werden. Damit endete eine Zeit intensiver Planungen und Koordinationen, welche alle beteiligten Stellen über ein Jahr aufs Äusserste gefordert hatte.

Trassenvergabe für den Jahresfahrplan 2025

Die Trassenbestellungen für den Jahresfahrplan 2025 führten zu 281 Bestellkonflikten, bei welchen sich die Anträge der Verkehrsunternehmen gegenseitig behinderten oder ausschlossen. Bei der Koordination dieser Konflikte sucht die TVS jeweils unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der EVU und der Zwänge der ISB nach optimalen Lösungen, sodass im Idealfall sämtliche Netznutzungswünsche zu für die betroffenen EVU akzeptablen Bedingungen umgesetzt werden können. Dies funktioniert nur, wenn alle an der Planung Beteiligten mitwirken und bereit sind, im Sinne guter Gesamtlösungen in Einzelfällen von der individuellen Maximallösung abzurücken. Die TVS fördert diese Haltung, indem sie die an den Planungsprozessen beteiligten Trassenbesteller und ISB frühzeitig einbezieht, transparent über Herausforderungen und mögliche Lösungswege informiert und eine konstruktive Mitwirkung einfordert.

Die Konfliktkoordination im Transitgüterverkehr, welche in Koordinationssitzungen unter Leitung der TVS mit Einbezug sämtlicher Cargo-Verkehrsunternehmen und der ISB im Plenum durchgeführt wird, ist ein gutes Beispiel hierfür. So konnten sämtliche Trassenkonflikte auf den Nord-Süd-Achsen einvernehmlich gelöst werden und die EVU erhielten gut nutzbare Trassen.

Die Anzahl Trassenkonflikte für den Jahresfahrplan 2025 reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr auf ein Drittel. Dies ist insbesondere auf den Umstand zurückzuführen, dass die Gotthard-Achse im Jahr 2025 mit nahezu voller Kapazität beplant werden konnte. Auch die Konflikte der Abstellbedürfnisse für Eisenbahnfahrzeuge konnten dank der hohen Kompromissbereitschaft der EVU einvernehmlich gelöst werden.

Ein nicht einvernehmlich gelöster Konflikt

In einem Fall gelang es der TVS nicht, eine einvernehmliche Lösung zu finden. Es handelt sich dabei um Trassenkonflikte zwischen Zügen einer beabsichtigten Verlängerung der S-Bahn zwischen Fribourg/Freiburg – Ins bis nach Neuchâtel und Güterzügen auf dem Streckenabschnitt Neuchâtel – Ins. Bei nicht einvernehmlich lösbaren Konflikten muss die TVS die Trassen nach den Vorgaben des Netznutzungsplans zuteilen. Sie hat deshalb die Trassen für die Güterzüge zugeteilt und für die betroffenen vier Züge der S-Bahn Fribourg/Freiburg – Neuchâtel ein eingeschränktes Trassenangebot unterbreitet. Das betroffene EVU reichte eine Beschwerde gegen diesen Entscheid bei der Kommission für den Eisenbahnverkehr RailCom ein. Das Verfahren ist hängig.

2.2.3 Weiterentwicklung des Trassenvergabeprozesses

Runder Tisch des BAV

Im Jahr 2023 war die Trassenvergabe für den Jahresfahrplan 2024 durch zahlreiche baustellenbedingte Kapazitätseinschränkungen auf den Nord-Süd Achsen geprägt. Der Aufwand für die Trassenplanung und -zuteilung für die einzelnen Phasen mit unterschiedlichem Kapazitätsangebot war für alle Beteiligten an der Grenze des Bewältigbaren und hätte bei einer Abwicklung nach ordentlichem Prozess zu suboptimalen Ergebnissen geführt. Die TVS hatte damals auf Antrag der Cargo-Branche reagiert und den Prozess im Einvernehmen mit allen beteiligten Stellen der spezifischen Situation angepasst.

Auch in den kommenden Jahren bleibt die Situation insbesondere entlang der Nord-Süd-Achsen aufgrund zahlreicher anstehender Bauarbeiten anspruchsvoll. Das BAV hat deshalb im Februar 2024 zu einem Runden Tisch eingeladen, um zu klären, wie der Güterverkehr trotz der geplanten Kapazitätseinschränkungen auch in Zukunft

zuverlässig und effizient abgewickelt werden kann.

Auftrag an die TVS und SBB Infrastruktur

SBB Infrastruktur und die TVS wurden am Runden Tisch beauftragt, gemeinsam die diskutierten Ideen weiterzuentwickeln, umsetzbare sowie zielführende Optimierungen zu erarbeiten und mit den weiteren Beteiligten zu erörtern. An einem zweiten Runden Tisch im Dezember 2024 wurden die erarbeiteten Ergebnisse prä-sentiert. Die vorgestellten Grundsätze wurden gutgeheissen.

Der Schwerpunkt der vorgeschlagenen Optimierungen liegt im Umgang mit Ersatzfahrplänen für temporäre Kapazitätseinschränkungen. Die Trassenbesteller sollen transparent und frühzeitig über Einschränkungen und Ersatzkonzepte informiert werden und sie sollen Mitwirkungsmöglichkeiten haben. Bei bedeutenden Kapazitätsabsenkungen wird vor dem Termin der Trassenbeantragung festgelegt, ob die Trassenzuteilung für diese Phasen in der Jahresfahrplanerstellung erfolgt oder erst in nachgelagerten Prozessen. Es besteht Einigkeit, dass auf den Nord-Süd Achsen das ordentliche Jahresfahrplanverfahren nur mit einer überschaubaren Anzahl kapazitätseinschränkender Baustellen effizient bewältigt werden kann. In nachgelagerten Verfahren sind die individuellen Ersatzfahrplanprojekte überschaubarer und sie können sequenziell abgearbeitet werden. Auch sind im Zeitpunkt der Konfliktregelung die mit der verladenden Wirtschaft vereinbarten Nutzungsbedürfnisse der Cargo-EVU besser bekannt. Die Nachteile sind eine spätere Planungssicherheit und die mögliche Notwendigkeit einer nachträglichen Anpassung von Trassen für grenzüberschreitend verkehrende Züge in Abhängigkeit der Zuteilungen im Ausland. Diese Nachteile werden aber von den Beteiligten angesichts der überwiegenden Vorteile in Kauf genommen.

2.2.4 Mitwirkung in der europäischen Anpassung des Kapazitätsmanagements

Vorschlag der EU-Kommission für eine Verordnung zum Kapazitätsmanagement

Über 60% aller auf dem Schweizer Bahnnetz transportierten Güter (gemessen in Tonnen) queren mindestens einmal die Landesgrenze. Für eine effiziente Abwicklung des Güterverkehrs im Interesse der Schweizer Verlagerungspolitik sind harmonisierte Prozesse mit den Nachbarländern wichtig.

Am 11. Juli 2023 publizierte die EU-Kommission ihren Vorschlag für eine Verordnung über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum^[2]. Dieser Vorschlag, welcher das erste EU-Bahnpaket weiterentwickelt, strebt eine verstärkte internationale Zusammenarbeit und Harmonisierung in der Planung der Kapazitätsnutzung und der Verkehrsabwicklung an. Zudem wird der Trassenvergabeprozess mit dem Ziel einer erhöhten Marktgerechtigkeit weiterentwickelt. In Zukunft soll es zwei unterschiedliche Trassenbestellverfahren für den stabilen Verkehr (hauptsächlich Personenverkehr) und den volatilen Verkehr (hauptsächlich Güterverkehr) geben. Güterverkehrsunternehmen sollen die Möglichkeit erhalten, ihre Trassen erst dann zu beantragen, wenn sie die Transport-aufträge mit der verladenden Wirtschaft abgeschlossen haben und wissen, welche Verkehre sie effektiv fahren. Damit sie zu diesem späteren Zeitpunkt aber noch ausreichende und qualitativ gute Trassen erhalten, soll auch in Europa eine Kapazitätssicherung für die beiden Verkehrsarten Güter- und Personenverkehr eingeführt werden, ähnlich wie die Schweizerischen Instrumente Netznutzungskonzept und Netznutzungsplan. Dadurch müssten die Güter-EVU nicht weiter Trassen für unsichere Transportkonzepte beantragen, was auf stark ausgelasteten Netzen den Aufwand für alle Beteiligten reduzieren würde. Falls der Kommissionsvorschlag vom EU-Parlament und dem EU-Rat gutgeheissen wird, würden die neuen Prozesse voraussichtlich mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2029 in Kraft treten.

Mitwirkung der TVS in der Konkretisierung der Zusammenarbeit zwischen den ISB

Die Europäischen ISB sind beauftragt, in einem Rahmendokument die Umsetzung der im Kommissionsvorschlag definierten Ziele zur Zusammenarbeit zu konkretisieren. Auch wenn die definitive Version der Verordnung noch nicht vorliegt, haben die ISB unter der Koordination der Vereinigung der Europäischen ISB und Trassenvergabestellen RailNetEurope (RNE) im Herbst 2024 mit diesen Arbeiten begonnen. Die TVS engagiert sich in der spezifisch eingesetzten Task Force zur Erarbeitung des Rahmendokuments zum Kapazitätsmanagement mit Fokus auf die Planung der Kapazitätsnutzung. Sie koordiniert sich hierbei mit den Infrastrukturbereichen von SBB und BLS sowie mit dem BAV.

2.2.5 Güterverkehrskorridore

Die am 13. Juni 2024 verabschiedete Verordnung der EU über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-T)^[3] hat zur Folge, dass die beiden heutigen Korridore Rhein – Alpen (RALP) und Nordsee – Mittelmeer (NSM), in welchen die Schweiz mitwirkt, spätestens im Dezember 2025 zu einem neuen Korridor Nordsee – Rhein – Mittelmeer (NSRM) zusammengelegt werden müssen.

Die Zusammenlegung wird eine optimierte Nutzung der NEAT-Redundanz entlang des Rheins begünstigen, was die Bedeutung des Korridors als Instrument der Verlagerungspolitik stärken wird. In diesem Sinne wird zudem das BAV ab Januar 2025 die Funktion des Co-Präsidiums des Executive Boards der neuen Struktur übernehmen.

Die TVS engagierte sich im Jahr 2024 in der Ausarbeitung der vertraglichen Grundlagen zur Organisation des künftigen Korridors. In Koordination mit SBB Infrastruktur, BLS Netz und dem BAV sowie in der Leitung der juristischen Arbeitsgruppe trug sie dazu bei, eine abgestimmte Schweizer Position vorzubereiten und diese zu vertreten.

Die Mitglieder des künftigen Korridors haben sich auf eine rechtliche Struktur geeinigt, welche der Schweizer Vertretung im Verwaltungsrat (Management Board) eine gleiche Mitwirkung wie den europäischen Partnern verschafft.

2.2.6 Inkasso des Trassenbenutzungsentgelts

Rechtliche Grundlagen, Verantwortlichkeits- und Prozessregelungen

Die TVS zieht bei den EVU, welche Züge auf den Schienennetzen in ihrem Zuständigkeitsbereich führen, das Trassenbenutzungsentgelt und die Stornierungsgebühren ein. Sie tut dies im Namen und auf Rechnung der betroffenen ISB (Art. 2 Bst. I TVSV^[4]). Bereits im Jahr 2021 hatte die TVS mit allen betroffenen ISB Zusammenarbeitsvereinbarungen abgeschlossen. In diesen sind unter anderem die konkreten Aufgaben der Beteiligten, die zu liefernden Daten mit den jeweiligen Fristen, das Controlling, die Verantwortlichkeiten und die Haftung geregelt.

Übernahme der Rechnungsstellung für BLS Netz AG

Die TVS erstellt für neun kleinere und mittlere ISB die Trassenpreisrechnungen an die EVU (Grund- und Zusatzleistungen nach Art. 21 und 22 NZV^[5]), nimmt das Geld ein und leitet es an die ISB weiter. Im Sinne einer Übergangsregelung stellten bisher vier ISB, welche das bewährte Abrechnungssystem I-Prix nutzen, ihre Trassenpreisforderungen den EVU selber in Rechnung. Im Jahr 2024 einigten sich die BLS Netz AG und die TVS darauf, dass ab 2025 die TVS zusätzlich zum Inkasso auch die Rechnungsstellung für die BLS übernimmt.

Somit werden 2025 noch drei ISB (HBS, SBB, SOB) ihre Trassenpreisgebühren den EVU selber fakturieren. Sie dürfen die Rechnungen nur nach vorgängiger Freigabe durch die TVS verschicken. Mit der HBS und der SOB laufen Gespräche, um die Rechnungsstellung bis spätestens Mitte 2026 durch die TVS zu übernehmen.

Prüfung der gelieferten Rechnungsdaten und Analyse der Kundenreaktionen

Zur Sicherung der Diskriminierungsfreiheit kontrolliert die TVS bei allen ISB die Rechnungsdaten und prüft mittels Stichproben, ob alle von den EVU bezogenen Leistungen korrekt erfasst wurden. Zudem mahnt sie säumige Zahler und analysiert alle Kundenreaktionen, welche sich auf das Inkasso des Trassenbenutzungsentgelts beziehen. Auch im Jahr 2024 traten keine Prozessprobleme auf. Die Kundenreaktionen beschränkten sich auf Nachfragen zu Detaildaten der jeweiligen Trassennutzungen. Die ISB schätzen die TVS als verlässlichen Partner bei Fragen zum Trassenpreis und zur Anwendung der gesetzlichen Grundlagen.

2.2.7 Führung des Eisenbahn-Infrastrukturregisters

Infrastrukturregister mit den für den Netzzugang erforderlichen Angaben

Die TVS führt das nationale Eisenbahn-Infrastrukturregister RINF-CH. Dieses enthält räumliche und technische Angaben, welche für das Befahren der Eisenbahninfrastruktur erforderlich sind. Die ISB sind gesetzlich verpflichtet, ihre Geo- und Infrastrukturfachdaten in RINF-CH einzutragen und aktuell zu halten^[6]. Sie sind für die Richtigkeit der Daten verantwortlich. Die TVS als Eigentümerin und Betreiberin des Registers ist für den Zugang, die Verfügbarkeit und die laufende Weiterentwicklung des Systems zuständig.

RINF-CH ist Teil eines umfassenden europäischen Systems. Es ist kompatibel zum Eisenbahn-Infrastrukturregister der Eisenbahnagentur der Europäischen Union ERA (RINF-ERA) aufgebaut. Dadurch können Personen und Unternehmen, welche Informationen über Eisenbahninfrastrukturen irgendwo in Europa benötigen, namentlich EVU und die Rollmaterialindustrie, diese an einer zentralen Stelle abrufen. Es ist auch Voraussetzung für die europaweit geltende Fahrzeugzulassung durch die ERA, was Zeit und Kosten bei der Genehmigung von international eingesetztem Rollmaterial spart. RINF-CH enthält aus diesem Grund die gleiche Beschreibung der technischen und betrieblichen Aspekte wie RINF-ERA.

Anpassung des Systems RINF-CH an die neuen europäischen Anforderungen

Das Jahr 2024 war ein besonderes Jahr für die Entwicklung der RINF-Applikation. Auf europäischer Ebene wurde der Anwendungsleitfaden zur Umsetzung der im September 2023 in Kraft getretenen Durchführungsverordnung 2023/1694^[7] überarbeitet. Alle EU-Mitgliedstaaten und beteiligten Drittstaaten unterstützten die ERA bei der Anpassung des Anwendungsleitfadens an die neuen Vorschriften. Die endgültige Version wurde im Dezember 2024 den verschiedenen Akteuren zur Verfügung gestellt. Die offizielle Veröffentlichung ist für das erste Quartal 2025 geplant. Ab diesem Zeitpunkt haben alle Mitgliedsstaaten und Drittstaaten zwölf Monate Zeit, um die neuen Vorschriften umzusetzen.

Die TVS hat im Jahr 2024 die Anpassung des Systems RINF-CH an die kommenden Neuerungen vorbereitet. Hierzu wurden verschiedene Analysen und Entwicklungen durchgeführt, damit die neuen Spezifikationen ab dem Frühjahr 2025 leichter umgesetzt werden können.

Erfassung der Geodaten der kleineren interoperablen ISB

Parallel dazu war 2024 ein Schlüsseljahr für die "kleineren" interoperablen ISB. Die TVS setzte sich im persönlichen Austausch mit diesen ISB dafür ein, dass sie ihre Geodaten in RINF-CH integrieren. Bis Mitte August waren alle

Geodaten in RINF-CH eingefügt und wurden anschliessend in das europäische RINF-ERA exportiert. Zudem wurde die Entwicklung einer Funktion zur Erfassung der technischen Parameter kleinerer ISB in Angriff genommen. Die Integration der technischen Parameter wird im ersten Quartal 2025 beginnen.

Qualitätssteigerung der Daten der grossen ISB

Ein weiterer Schwerpunkt lag auf der Qualität der Daten der grossen ISB (SBB, BLS und SOB). Ihre gelieferten Netzdaten weisen derzeit noch zahlreiche Lücken auf und mussten bislang unverändert an die ERA geliefert werden. In diesem Zustand waren die Daten nicht verwendbar, insbesondere für den Prozess der Konformitätsprüfung von Fahrzeugen. Die TVS half, diese Mängel zu beheben. Bezüglich der Geometriedaten wurde ein grosser Schritt vorwärts gemacht. Trotz der Qualitätssteigerung ist das Ziel aber noch nicht erreicht. Nur auf einer soliden Grundlage der Netzdaten kann die Sammlung der fehlenden 50% der technischen Parameter beginnen. Wie bei den kleineren ISB ist es auch hier das Ziel, diese Parameter bis zum Herbst 2025 zu erhalten.

2.2.8 Regulationsanalyse

Anpassung der NZV und NZV-BAV sowie Totalrevision der FPV

Bereits im Jahr 2023 wirkte die TVS bei der Erarbeitung der Vorlage zur Revision der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung^[8], der Verordnung des BAV für den Eisenbahn-Netzzugang^[9] und zur Totalrevision der Fahrplanverordnung^[10] mit. Im August 2024 nahm sie im Rahmen der Ämterkonsultation zur Inkraftsetzung der geänderten Rechtstexte zustimmend Stellung.

Evaluation der Instrumente Netznutzungskonzept und Netznutzungspläne

In der vom BAV im Jahr 2023 in Auftrag gegebenen externen Evaluation der Kapazitätssicherungsinstrumente Netznutzungskonzept und Netznutzungsplan wirkte die TVS in der Begleitgruppe mit. In einem Interview mit den Analysten legte sie dar, wie nach ihrer Einschätzung die mit den beiden Instrumenten verfolgten Ziele erreicht worden sind und wo aus ihrer Sicht noch Verbesserungspotenzial besteht.

[1] Der Vertrag mit SBB Infrastruktur beinhaltet auch die HBS und die STB, in deren Auftrag SBB Infrastruktur die Fahrplanplanung und Betriebsführung durchführt.

[2] Vorschlag für eine Verordnung des europäischen Parlaments und des Rates 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.

[3] 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.

[4] Verordnung über die Trassenvergabestelle (TVSV); SR 742.123

[5] Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV); SR 742.122

[6] Art. 9u Abs. 1 Eisenbahngesetz (EBG) SR 742.101 und Art. 15f Abs. 2 Eisenbahnverordnung (EBV) SR 741.101.1.

[7] Durchführungsverordnung (EU) 2023/1694 der Kommission vom 10. August 2023 zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 321/2013, (EU) Nr. 1299/2014, (EU) Nr. 1300/2014, (EU) Nr. 1301/2014, (EU) Nr. 1302/2014, (EU) Nr. 1304/2014 und der Durchführungsverordnung (EU) 2019/777; Amtsblatt L der Europäischen Union vom 8.9.2023.

[8] Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV); SR 742.122

[9] Verordnung des BAV über den Eisenbahn-Netzzugang (NZV-BAV); SR 742.122.4

[10] Fahrplanverordnung (FPV); SR 745.13