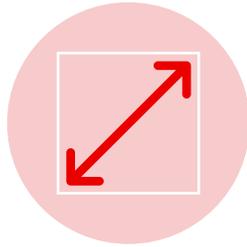


# Flexibilisierung Intervallplanung (FLIP).

Handout.



## 4 Ziele, die wir mit FLIP erreichen wollen



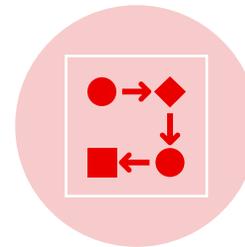
Lösungsraum für die Intervallplanung erweitern



Bauen trotz steigender Nachfrage im Freizeit-, insb. Nachtverkehr



Sicherstellung der Intervalle für erhöhtes Bauvolumen für Unterhalt, Erneuerung & Ausbau des Netzes



Ersatzkonzepte entwickeln, vereinfachen, wiederverwenden. Anzahl Phasen reduzieren

# Storyline kompakt



Was wollen wir mit FLIP erreichen?

Lösungsraum für die Intervallplanung erweitern  
Bauen trotz steigender Nachfrage im Freizeit-, insbesondere Nachtverkehr  
Sicherstellung Intervalle für erhöhtes Bauvolumen für Unterhalt, Erneuerung & Ausbau des Netzes  
Ersatzkonzepte entwickeln, vereinfachen, wiederverwenden  
Anzahl Phasen reduzieren



a) Lösungsraum Intervallplanung erweitern

Sind längere Wochenenden möglich?  
Sind Tagesfenster zwischen der HVZ möglich?  
Können Nachtsperren früher beginnen?



b) Bauen während der Nachtverkehre

Nachtnetz bei der Konzipierung mit modularen Ersatzkonzepten  
vorsehen  
Merkbar, wiederkehrend  
Nachfrageorientiert ausgerichtet auf die prognostizierten  
Verkehrsströme



c) Ersatzkonzepte weiterentwickeln

Ersatzkonzepte konzipieren, die möglichst viele verschiedene  
Bauzustände erlauben  
Längere, gleichbleibende Phasen vorsehen  
Einzelne Fenster, in welchen der Zugverkehr reduziert bleibt, obwohl die  
Bauphase das nicht zwingend erfordert, werden akzeptiert



# Botschaften Summary

## Was wollen wir mit FLIP erreichen?



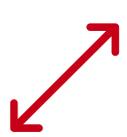
Unser bekannter Ansatz für Bauarbeiten konzentriert sich auf die **Nacht, Wochenenden und Sommerferien**. Diese Grundsätze stehen im Konflikt mit der steigenden Nachfrage im Freizeitverkehr, besonders am Wochenende und in der Nacht. **In welche Richtung können wir diesen Grundsatz erweitern** oder verändern und neue Lösungsräume für die Intervallplanung erschliessen? Das Projekt stellt diesen Lösungsraum schematisch dar.



Um dem Zielkonflikt zwischen erhöhter Nachfrage nach Nachtverbindungen und dem Netzerhalt zu begegnen, werden auf den wichtigsten Korridoren **vorausschauend Ersatzkonzepte für Nachtbauarbeiten entwickelt**. Diese berücksichtigen die Nachfrage, können aber verlängerte Reisezeiten beinhalten. Diese Konzepte werden bei Bedarf gezielt aktiviert und sollen trotz wachsender Komplexität einfach und vermittelbar bleiben.



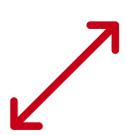
Mit der steigenden Anzahl, der zunehmenden Komplexität und weiter wachsendem Investitionsvolumen sollen trotzdem vermittelbare, einfache **Ersatzkonzepte** konzipiert werden. Um dies zu ermöglichen, müssen Konzepte erstellt und vereinbart werden, die **wiederkehrend und merkbar** sind. Konzepte werden, wo möglich über längere Phasen gleich belassen und lassen eine Vielzahl an Bauzuständen zu. Dies gibt einerseits eine gewisse Flexibilität in der Intervallplanung, erfordert aber das **Commitment, nicht jederzeit die maximal mögliche Kapazität für den Verkehr anzubieten**. Kurze Phasen, in welchen der Verkehr stärker ausgedünnt wird, werden zu Gunsten der Homogenität, Einfachheit und Vermittelbarkeit akzeptiert.



# Welche Lösungsräume entstehen rund um die bisherige NZV-Wochenendsperre (Freitag Nacht bis Sonntag Nacht)?

	Freitag (ggf. zusätzlich zum Wochenende) durchgehend	Bekannter Lösungsraum Weekendsperre gemäss <u>NZV-BAV Art. 10a</u> (Fr Nacht bis So Nacht)	Montag (ggf. zusätzlich zum Wochenende) durchgehend
Fokus Pendler, keine Ferienzeit	denkbar*		kritisch
Fokus Ferien & Freizeit	kritisch	kritisch	denkbar
Güterverkehr mit Umleitung zwischen 15 und 60 min	denkbar	denkbar	denkbar
Güterverkehr mit Umleitung > 60 min	kritisch	kritisch	kritisch

\*Am Freitag sind weniger Pendler unterwegs. Auf Strecken mit Pendlerfokus sind Sperren an Freitagen denkbar, auch in Kombination mit herkömmlichen Wochenendsperren.



# Welche Lösungsräume entstehen in der Nacht?

	Bekannter Lösungsraum		
	Lange Nachtsperre ab 20:30 Uhr	Verlängerte Nachtsperre ab 22:00 Uhr	Nachtsperre ca. 01 – 05 Uhr
Fokus Pendler, keine Ferienzeit	denkbar		
Fokus Ferien & Freizeit	denkbar		
Güterverkehr mit Umleitung zwischen 15 und 60 Min	denkbar*	denkbar	
Güterverkehr mit Umleitung >60min	kritisch	kritisch	kritisch

\*Möglicherweise sind begleitende Massnahmen auf den Umleitungstrecken notwendig, da Kapazität auf Umleitungstrecken verlagert wird.



# Welche Lösungsräume zwischen HVZ tagsüber?

	Tagsüber zwischen HVZ (ca. 9:00-16:00 Uhr)	Tagsüber Samstag & Sonntag	Nachtsperre
Fokus Pendler, keine Ferienzeit	denkbar*	denkbar	
Fokus Ferien & Freizeit	denkbar (Freitag kritisch)*	kritisch	
Güterverkehr mit Umleitung zwischen 15 und 60 Min	denkbar*	denkbar	
Güterverkehr mit Umleitung > 60 min	kritisch	denkbar	kritisch

\*Möglicherweise sind begleitende Massnahmen auf den Umleitungstrecken notwendig, da Kapazität auf Umleitungstrecken verlagert wird.



# Vorbereitete nachfrageorientierte Konzepte in der Nacht

Ziel: Für das Nachtnetz Fernverkehr und gegebenenfalls für regionale Nachtnetze gibt es Ersatzkonzepte, die bereits bei der Konzipierung der Verkehre erstellt und abgestimmt werden.

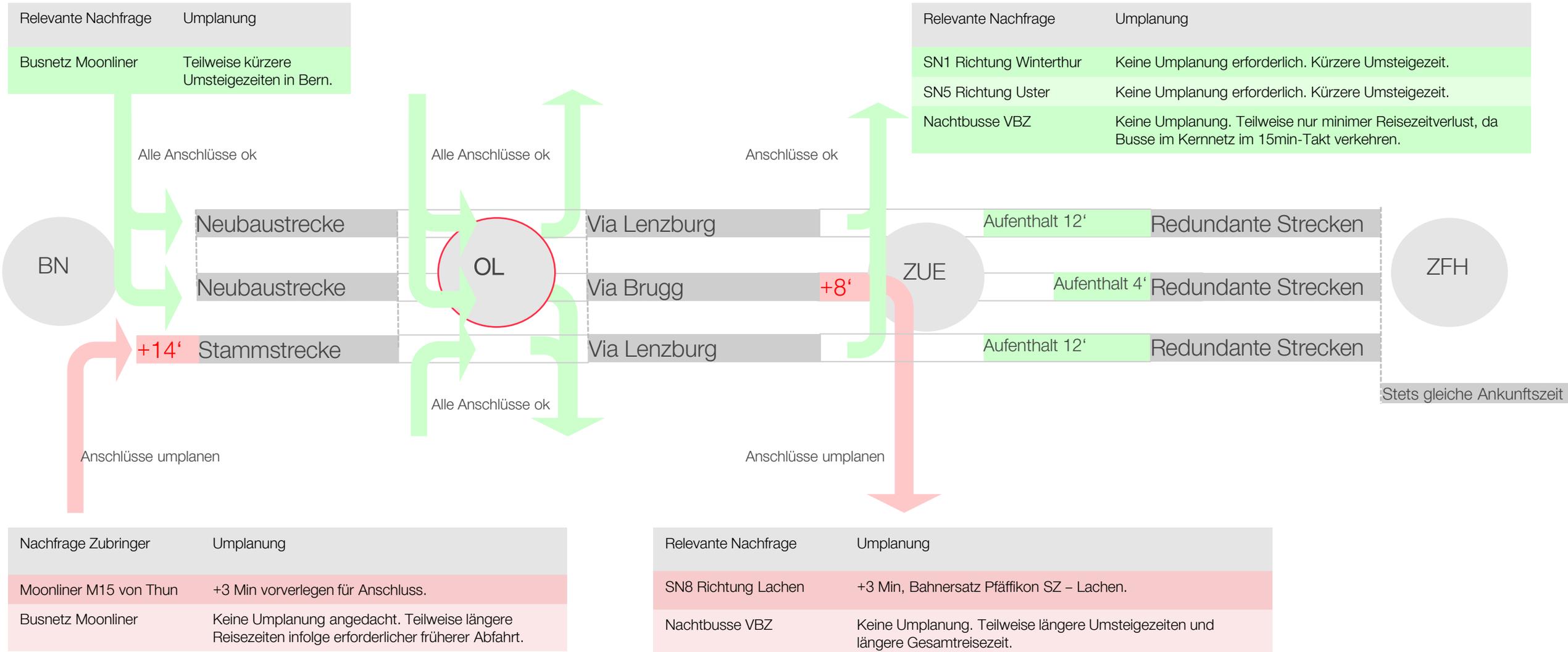
Diese Konzepte sind folgendermassen charakterisiert:

- Die Konzepte werden nach Bedarf genutzt, wenn ein Intervallbedarf angemeldet ist.
- Die Konzepte sind unterteilt in Teilabschnitte und auf definierte Fixpunkte ausgerichtet.
- Wo eine Reisezeitverlängerung wegen Umleitung nötig ist, werden im anzupassenden Knoten die relevantesten Zu-/Abbringer basierend auf der prognostizierten Nachfrage angepasst.
- Es wird ebenso ausgewiesen, wo das Alternativangebot ausreichend oder die Reisezeitverlängerung zumutbar ist, so dass keine Umplanung angestrebt wird.
- Umgeplante Zu-/Abbringer werden mit den Stakeholdern abgesprochen, damit allfällige Anpassungen in regionalen Busverbindungen ausgelöst werden können.

Auf der nächsten Folie ist ein Beispiel als Illustration dargestellt.



# Vorbereitete nachfrageorientierte Konzepte für Nachtnetz. Knoten Olten stets als Fixpunkt für nationale Verkehrsströme.





# Weiterentwicklung Ersatzkonzepte: einfach & länger gleichbleibend.

Die Idee hinter dem Themencluster «Ersatzkonzepte vereinfachen»:

In der Ersatzkonzeptplanung soll mit FLIP ein Akzent gesetzt werden für eine Planung mit einheitlicheren, einfacheren Verkehrskonzepten, die verschiedene Bauzustände zulassen. Insbesondere das **Commitment**, nicht zwingend zu jedem Zeitpunkt die maximale Kapazität zur Verfügung zu stellen, unterstützt diese Vorgehensweise und ermöglicht eine Weiterentwicklung. Das bedeutet, dass zu Gunsten der Vereinheitlichung, Massnahmen im Zugverkehr über einen längeren Zeitpunkt geplant werden – auch wenn zwischendurch Bauphasen mit geringeren Anlageneinschränkungen durchgeführt werden, die mehr Kapazitäten zulassen würden.

Nutzen:

- Anzahl Konzepte reduzieren innerhalb eines Bauvorhabens
- Planung EVU & ISB vereinfachen
- Flexibilität für Bau innerhalb des Konzepts
- Verzug oder Veränderungen bauseitig schlagen nicht zwingend bis zu den EVU durch
- Verständlichkeit der Kundeninformation (wiederkehrend, identisch, einfach)