



Urteil vom 21. Mai 2019

Besetzung

Richter Christoph Bandli (Vorsitz),
Richter Jürg Steiger, Richter Jérôme Candrian,
Gerichtsschreiber Marc Lichtensteiger.

Parteien

1. **Kanton Zürich**,
Regierungsrat, Neumühlequai 10, 8090 Zürich,
2. **Zürcher Verkehrsverbund (ZVV)**,
Hofwiesenstrasse 370, 8090 Zürich Amtsstellen Kt. ZH,
3. **Stadt Bülach**,
Marktgasse 27/28, 8180 Bülach,
alle vertreten durch
Prof. Dr. Felix Uhlmann, Rechtsanwalt,
WENGER PLATTNER,
Aeschenvorstadt 55, 4010 Basel,
Beschwerdeführende,

gegen

Bundesamt für Verkehr BAV,
Abteilung Infrastruktur, 3003 Bern,
Vorinstanz

und

1. **SBB Cargo AG**,
Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten,

2. **SBB Cargo International AG**,
Riggenbachstrasse 6, 4600 Olten,

3. **BLS Cargo AG**,
Bollwerk 27, 3001 Bern

alle vertreten durch

4. **Hupac Intermodal SA**,
Viale R. Manzoni 6, 6830 Chiasso
wiederum vertreten durch

Evelyne Toh, Rechtsanwältin und Notarin und/oder
Jean-Rodolphe Fiechter, Rechtsanwalt,
Kellerhals Carrard KIG Bern,
Effingerstrasse 1, Postfach, 3001 Bern
Beigeladene,

Gegenstand

Allgemeinverfügungen betreffend die Genehmigung
der Netznutzungspläne (NNP) für die Jahre
2019 bis 2024.

Sachverhalt:

A.

Anlässlich seiner Sitzung vom 30. August 2017 verabschiedete der Bundesrat das Netznutzungskonzept (NNK) zum Ausbauschnitt 2025 der Eisenbahninfrastruktur gemäss Art. 9b Abs. 1 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG, SR 742.101).

B.

Gestützt auf das NNK erstellten die Infrastrukturbetreiberinnen die Netznutzungspläne (NNP) für die Fahrplanjahre 2019, 2021 und 2024 und unterbreiteten sie anschliessend dem Bundesamt für Verkehr (BAV), welches diese mit Allgemeinverfügung vom 15. Januar 2018 gemäss Art. 9b Abs. 3 EBG genehmigte. Die Allgemeinverfügung wurde am 30. Januar 2018 im Bundesblatt (BBl) veröffentlicht (BBl 2018 582).

C.

Gegen die Allgemeinverfügung des BAV (nachfolgend: Vorinstanz) erheben der Kanton Zürich, der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) sowie die Stadt Bülach (nachfolgend: Beschwerdeführende) mit gemeinsamer Eingabe vom 27. Februar 2018 Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht mit folgenden Anträgen:

Rechtsbegehren:

I. Materiell

- “1. Es sei die Allgemeinverfügung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) betreffend Genehmigung der Netznutzungspläne (NNP) für die Jahre 2019, 2021 und 2024 insofern aufzuheben, als darin der S-Bahnlinie S 3 in den Hauptverkehrszeiten im Abschnitt Zürich Hardbrücke – Bülach kein Halbstundentakt gesichert wird (Netznutzungspläne 2019, 2021 und 2024, Ziff. 4.70, Zürich Oerlikon – Schaffhausen).
2. Es sei die Allgemeinverfügung des BAV betreffend Genehmigung der Netznutzungspläne (NNP) für die Jahre 2021 und 2024 insofern aufzuheben, als darin der S-Bahnlinie S 23 in den Hauptverkehrszeiten im Abschnitt Zürich – Winterthur kein Halbstundentakt gesichert wird (Netznutzungspläne 2021 und 2024, Ziff. 4.59, Zürich HB – Winterthur).
3. Unter o/e-Kostenfolge zu Lasten des BAV.“

II. Prozessual

- “4. Das BAV sei im Sinn einer vorsorglichen Massnahme anzuweisen, dem Beschwerdeführer 2 bzw. dem von ihm beauftragten Transportunternehmen ab 9. Dezember 2018 (Fahrplanwechsel 2019) für die Dauer des vorliegenden Verfahrens die Benutzung der Trassen im Abschnitt Zürich Hardbrücke – Bülach (S 3) im Halbstundentakt zu ermöglichen.
5. Es sei den Beschwerdeführern Einsicht in sämtliche Akten des BAV zu gewähren, soweit diese das Netznutzungskonzept des Bundesrates, August 2017, Ziff. 4.2.1.70 (Zürich Oerlikon – Schaffhausen) und Ziff. 4.2.1.59 (Zürich HB – Winterthur) sowie die Netznutzungspläne 2019, 2021 und 2024, Ziff. 4.70 (Zürich Oerlikon – Schaffhausen) und Ziff. 4.59 (Zürich – Winterthur) betreffen oder für deren Beurteilung relevant sind.“

Zur Begründung der Beschwerde bringen die Beschwerdeführenden im Wesentlichen vor, dass abgesehen von der Verletzung des NNK die Genehmigung der NNP auch deswegen rechtswidrig sei, weil sich die Vorinstanz dadurch in klaren Widerspruch zu früheren Verpflichtungen und Zusagen betreffend die S-Bahnlinie S 3 setze.

D.

In ihrer Stellungnahme vom 16. März 2018 schliesst die Vorinstanz auf Abweisung des Verfahrensantrags auf Erlass vorsorglicher Massnahmen, soweit darauf einzutreten sei, und stellt ihrerseits den Verfahrensantrag, es sei der Beschwerde die aufschiebende Wirkung zu entziehen.

E.

Im Nachgang zur am 18. April 2018 durchgeführten Instruktionsverhandlung mit anschliessender Diskussion betreffend einer möglichen einvernehmlichen Lösung wurde die Trassenvergabestelle, die Trasse Schweiz AG (vgl. zu deren Aufgaben nachfolgend E. 7.1.6), mit Verfügung vom 23. April 2018 beauftragt, dem Bundesverwaltungsgericht mitzuteilen, ob im Zusammenhang mit dem NNP 2019 zur Hauptverkehrszeit (HVZ) im Abschnitt Zürich Hardbrücke – Bülach Trassen zur Sicherung des Halbstundentakts der S-Bahnlinie S 3 seitens Güterverkehr frei bleiben würden (d.h. keine Trassenanträge seitens Güterverkehr eingegangen sind) und sie diesfalls bei der Vorinstanz die Genehmigung zur Zuteilung der Trassen für den Personenverkehr gemäss Art. 12 Abs. 3 der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998 (NZV, SR 742.122) einholen werde. Gleichzeitig wurde die Vorinstanz beauftragt, dem Bundesverwaltungsgericht mitzuteilen, ob sie einen solchen Antrag der Trasse Schweiz AG genehmigen würde.

F.

Mit Schreiben vom 11. Mai 2018 teilt die Vorinstanz unter anderem mit, dass es für eine Zuteilung einer freigebliebenen Trasse an eine andere Verkehrsart gemäss Art. 12 Abs. 3 NZV eines Vorbescheids bedürfe. Dabei handle es sich um ein nachgelagertes Verfahren, welches nicht Gegenstand des vorliegenden Beschwerdeverfahrens sei. Dementsprechend könne sie sich nicht über ein Gesuch nach Art. 12 Abs. 3 NZV äussern, denn ein solches liege nicht bzw. noch nicht vor.

G.

Die Trasse Schweiz AG teilt mit Schreiben vom 5. Juni 2018 mit, dass der Personenverkehr der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) u.a. Trassenanträge für insgesamt vierzehn (sieben je Richtung) Zusatzzüge des Personenverkehrs zur HVZ auf dem Streckenabschnitt zwischen Zürich Hardbrücke und Bülach respektive umgekehrt eingereicht habe. Der NNP 2019 sichere während der HVZ eine Trasse je Stunde und Richtung für Verdichtungszüge des Personenverkehrs. Sieben der 14 Zusatzzüge lägen auf solchen im NNP gesicherten Trassen, weshalb diese zugeteilt werden könnten. Die verbleibenden sieben Zusatzzüge seien jedoch auf Trassen beantragt worden, die gemäss NNP 2019 für den Güterverkehr reserviert seien. Sechs davon seien durch die Antragsteller des Güterverkehrs nicht nachgefragt. Die Zusatzzüge des Personenverkehrs seien in diesen Fällen konfliktfrei und könnten – vorbehältlich der Genehmigung durch die Vorinstanz – an SBB Personenverkehr zugeteilt werden. Für eine Trasse liege dagegen ein Antrag eines Güterverkehrsunternehmens, der SBB Cargo AG, vor. Eine einvernehmliche Lösung, welche das Führen beider Züge zu kommerziell akzeptablen Bedingungen ermöglicht hätte, habe in diesem Konflikt nicht gefunden werden können. Es handle sich dabei um die Verlängerung der S 3 ab Zürich Hardbrücke 17.59 Uhr bis Bülach (Ankunft 18.19 Uhr).

H.

Aufgrund der Informationen der Trasse Schweiz AG wurde mit Verfügung vom 11. Juni 2018 die SBB Cargo AG als direkt betroffenes Güterverkehrsunternehmen zum Beschwerdeverfahren beigelegt.

I.

Die SBB Cargo AG (nachfolgend: Beigeladene 1) teilt mit Schreiben vom 26. Juni 2018 mit, dass es sich beim betroffenen Güterzug auf der strittigen Trasse um einen Transport von Leerwagen für den Wiederbelad von Kies auf der Relation Birmensdorf Industrie – Hüntwangen – Wil handle. Der

Zug verkehre ganzjährig und regelmässig jeweils montags, mittwochs und donnerstags. Die vorgeschlagenen Alternativen würden die Anforderungen an einen effizienten und wirtschaftlichen Gütertransport nur in unzureichendem Mass erfüllen und seien daher keine valable Lösung. Im Übrigen sollen ihrer Ansicht nach zwar ungenutzte Trassenkapazitäten vorübergehend von einer anderen Verkehrsart benutzt werden können. Dabei sei es allerdings zentral, zwischen einer Änderung des NNP und einer provisorischen Zuteilung an eine andere Verkehrsart ohne Änderung des NNP zu unterscheiden. Sollten sich an Markterwartungen oder Angebotskonzepten keine grundlegenden Änderungen ergeben, würden die Güterbahnen ihre mittel- und längerfristigen Angebotsplanungen auf diese Trassen ausrichten. Daher sei es elementar, dass die Trassen – auch zwischenzeitlich ungenutzte – im NNP weiterhin für den Güterverkehr gesichert seien.

J.

Mit Zwischenverfügung vom 5. Juli 2018 hiess das Bundesverwaltungsgericht das Begehren der Beschwerdeführenden um Anordnung vorsorglicher Massnahmen gut, soweit darauf einzutreten war. Dem Personenverkehr wurde ab 9. Dezember 2018 bis zum Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts in der Hauptsache die für den Halbstundentakt zu den HVZ im Abschnitt Zürich Hardbrücke – Bülach (S-Bahnlinie S 3) erforderliche Anzahl Trassen als Mindestkapazität gesichert.

K.

Gegen diese Zwischenverfügung erhob das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), vertreten durch die Vorinstanz, mit Eingabe vom 6. August 2018 Beschwerde beim Bundesgericht und beantragte, die Zwischenverfügung sei aufzuheben und der Beschwerde sei die aufschiebende Wirkung zuzuerkennen. Mit Urteil 2C_645/2018 vom 28. September 2018 wies das Bundesgericht die Beschwerde ab, soweit auf sie einzutreten war.

L.

In ihrer Stellungnahme vom 30. August 2018 beantragt die Beigeladene 1 die Abweisung der Beschwerde. Die Vorinstanz schliesst in ihrer Vernehmlassung vom 31. August 2018 ebenfalls auf Abweisung der Beschwerde.

M.

Mit Zwischenverfügung vom 5. September 2018 wurden die Güter-Eisenbahnverkehrsunternehmen (G-EVU) SBB Cargo International AG, BLS

Cargo AG sowie Hupac Intermodal SA auf ihren Antrag hin zum Beschwerdeverfahren beigegeben.

N.

Mit Schreiben vom 22. Oktober 2018 teilt die Vorinstanz in Bezug auf die S 23-Problematik mit, dass sie einem Antrag der Infrastrukturbetreiberin gemäss Art. 12 Abs. 3 NZV stattgegeben und damit das Verkehren der S 23 im Fahrplanjahr 2019 ermöglicht habe. Für die Folgejahre könne die S 23 (nur) dann verkehren, wenn der Güterverkehr die entsprechende Kapazität ebenfalls nicht beanspruche und erneut eine Bewilligung gemäss Art. 12 Abs. 3 NZV eingeholt werde. In der Genehmigung für das Jahr 2019 liege also keine Zusicherung für nachfolgende Fahrplanperioden.

O.

Die Beigeladenen beantragen mit Schreiben vom 22. Oktober 2018 die Abweisung der Beschwerde und verweisen diesbezüglich insbesondere auf die Ausführungen der Stellungnahme der Beigeladenen 1 vom 30. August 2018 sowie der Vernehmlassung der Vorinstanz vom 31. August 2018.

P.

Die Beschwerdeführenden sowie die Vorinstanz halten in ihren Schlussbemerkungen vom 5. bzw. 27. November 2018 an ihren gestellten Rechtsbehelfen fest.

Q.

Mit Allgemeinverfügung vom 10. Dezember 2018 genehmigte die Vorinstanz die von den Infrastrukturbetreiberinnen erstellten NNP für die Fahrplanjahre 2020, 2022 und 2023. Einer allfälligen Beschwerde gegen diese Verfügung wurde, soweit den NNP 2020 betreffend, die aufschiebende Wirkung entzogen. Die Allgemeinverfügung wurde am 18. Dezember 2018 im Bundesblatt (BBI) veröffentlicht (BBI 2018 7814).

R.

Gegen diese Allgemeinverfügung der Vorinstanz erheben die Beschwerdeführenden mit Eingabe vom 15. Januar 2019 erneut Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht (Verfahren A-287/2019) mit folgenden Anträgen:

Rechtsbegehren:

I. Materiell

- “1. Es sei die Allgemeinverfügung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) betreffend Genehmigung der Netznutzungspläne (NNP) für die Jahre 2020, 2022 und 2023 insofern aufzuheben, als darin der S-Bahnlinie S 3 in den Hauptverkehrszeiten im Abschnitt Zürich Hardbrücke – Bülach kein Halbstundentakt gesichert wird (Netznutzungspläne 2020, 2022 und 2023, Ziff. 4.70, Zürich Oerlikon – Schaffhausen).
2. Es sei die Allgemeinverfügung des BAV betreffend Genehmigung der Netznutzungspläne (NNP) für die Jahre 2020, 2022 und 2023 insofern aufzuheben, als darin der S-Bahnlinie S 23 in den Hauptverkehrszeiten im Abschnitt Zürich – Winterthur kein Halbstundentakt gesichert wird (Netznutzungspläne 2020, 2022 und 2023, Ziff. 4.59, Zürich HB – Winterthur).
3. Unter o/e-Kostenfolge zu Lasten des BAV.“

II. Prozessual

- “4. Es sei die aufschiebende Wirkung wieder herzustellen und das BAV sei im Sinn einer vorsorglichen Massnahme anzuweisen, dem Beschwerdeführer 2 bzw. dem von ihm beauftragten Transportunternehmen für die Dauer des vorliegenden Verfahrens die Benutzung der Trassen im Abschnitt Zürich Hardbrücke – Bülach (S 3) im Halbstundentakt zu ermöglichen, dies in Übereinstimmung mit der Zwischenverfügung des Bundesverwaltungsgerichts vom 5. Juli 2018, bestätigt durch das Bundesgericht mit Urteil vom 28. September 2018.
5. Es seien die Akten aus dem Verfahren A-1216/2018 beizuziehen.
6. Im Übrigen sei das Verfahren bis zur rechtskräftigen Erledigung des Verfahrens A-1216/2018 zu sistieren.“

Die Beschwerdeführenden weisen darauf hin, dass der Gegenstand dieses Beschwerdeverfahrens – nebst gewissen Abweichungen und den unterschiedlichen Geltungsjahren der Netznutzungspläne – weitgehend identisch mit demjenigen des Verfahrens A-1216/2018 sei.

S.

Mit Schreiben vom 8. Februar 2019 beantragen die im Verfahren A-1216/2018 Beigeladenen auch die Beiladung für das Beschwerdeverfahren A-287/2019. Weiter weisen sie darauf hin, dass sie die von den Beschwerdeführenden beantragten vorsorglichen Massnahmen ablehnen würden, soweit sie über die Regelung im Verfahren A-1216/2018 hinausgingen.

T.

In ihrer Stellungnahme vom 11. Februar 2019 schliesst die Vorinstanz auf Abweisung der Verfahrensanhänge auf Sistierung des Verfahrens sowie um Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung. Auf den Antrag auf Erlass vorsorglicher Massnahmen sei nicht einzutreten, eventualiter sei der Antrag vollumfänglich abzuweisen. Zudem stellt die Vorinstanz ihrerseits den Verfahrensanhänger, das Beschwerdeverfahren A-287/2019 sei mit dem hängigen Beschwerdeverfahren A-1216/2018 zu vereinigen.

U.

Mit Zwischenverfügung vom 14. Februar 2019 wurden die Güter-Eisenbahnverkehrsunternehmen (G-EVU) SBB Cargo AG, SBB Cargo International AG, BLS Cargo AG sowie die Hupac Intermodal SA zum Beschwerdeverfahren A-287/2019 beigelegt. Weiter wurden die Begehren der Beschwerdeführenden um Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde, soweit den NNP 2020 betreffend, sowie um Anordnung vorsorglicher Massnahmen gutgeheissen. Dem Personenverkehr wurde, soweit die NNP 2020, 2022 und 2023 betreffend, bis zum Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts in der Hauptsache die für den Halbstundentakt zu den HVZ im Abschnitt Zürich Hardbrücke – Bülach (S-Bahnlinie S 3) erforderliche Anzahl Trassen als Mindestkapazität gesichert.

V.

In ihrer Stellungnahme vom 29. März 2019 im Beschwerdeverfahren A-287/2019 schliessen die Beigeladenen auf Abweisung der Beschwerde. Sie verweisen insbesondere auf die Ausführungen der Stellungnahme der Beigeladenen 1 vom 30. August 2018 sowie der Vernehmlassung der Vorinstanz vom 31. August 2018 im Verfahren A-1216/2018.

W.

Die Vorinstanz beantragt in ihrer Stellungnahme vom 1. April 2019 im Beschwerdeverfahren A-287/2019 die vollumfängliche Abweisung der Beschwerde und verweist zur Begründung insbesondere auch auf ihre Ausführungen im Verfahren A-1216/2018.

X.

In ihren Schlussbemerkungen vom 12. April 2019 bzw. 29. April 2019 halten die Beigeladenen bzw. die Beschwerdeführenden an ihren Anträgen fest und verweisen insbesondere auf ihre bisherigen Eingaben.

Y.

Auf die weitergehenden Ausführungen der Parteien und die sich bei den Akten befindlichen Schriftstücke wird – soweit entscheidrelevant – in den nachfolgenden Erwägungen eingegangen.

Das Bundesverwaltungsgericht zieht in Erwägung:**1.**

1.1 Aus prozessökonomischen Gründen können einzelne, rechtlich oder sachlich zusammenhängende Verfahren vereinigt werden. Eine Vereinigung rechtfertigt sich insbesondere, wenn die einzelnen Sachverhalte in einem engen inhaltlichen Zusammenhang stehen oder gar identisch sind und sich gleiche oder ähnliche Rechtsfragen stellen (MOSER/BEUSCH/KNEUBÜHLER, Prozessieren vor dem Bundesverwaltungsgericht, 2. Aufl. 2013, Rz. 3.17 mit Hinweisen).

1.2 Die angefochtenen Allgemeinverfügungen der Vorinstanz beziehen sich grundsätzlich auf denselben Sachverhalt und betreffen die gleichen oder ähnliche Rechtsfragen. Der wesentliche Unterschied besteht in den verschiedenen Geltungsjahren der genehmigten NNP. Ausserdem verweisen die Rechtsschriften der Parteien im Verfahren A-287/2019 hauptsächlich auf diejenigen im Verfahren A-1216/2018. Es rechtfertigt sich daher aus prozessökonomischen Gründen, die beiden Verfahren unter der Verfahrensnummer A-1216/2018 zu vereinigen und über die Beschwerden in einem einzigen Urteil zu befinden (vgl. statt vieler Urteil des Bundesgerichts [BGer] 2C_918/2015 vom 20. Juli 2016 E. 1.1 und Urteil des Bundesverwaltungsgerichts [BVGer] A-3025/2017 vom 8. Februar 2019 E. 1).

2.

2.1 Gemäss Art. 31 des Verwaltungsgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005 (VGG, SR 173.32) beurteilt das Bundesverwaltungsgericht Beschwerden gegen Verfügungen nach Art. 5 des Verwaltungsverfahrensgesetzes vom 20. Dezember 1968 (VwVG, SR 172.021), sofern eine Vorinstanz im Sinne von Art. 33 VGG entschieden hat und keine Ausnahme nach Art. 32 VGG gegeben ist.

Die angefochtenen Allgemeinverfügungen sind Verfügungen im genannten Sinn (vgl. BGE 126 II 300 E. 1a) und stammen von einer Behörde gemäss

Art. 33 Bst. d VGG (vgl. Anhang 1 Bst. B Ziff. VII 1.2 der Regierungs- und Verwaltungsorganisationsverordnung vom 25. November 1998 [RVOV, SR 172.010.1]). Eine Ausnahme nach Art. 32 VGG liegt nicht vor, weshalb das Bundesverwaltungsgericht zur Beurteilung der vorliegenden Beschwerden zuständig ist. Das Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht richtet sich nach dem VwVG, soweit das VGG nichts anderes bestimmt (Art. 37 VGG).

2.2 Zur Beschwerde ans Bundesverwaltungsgericht ist nach Art. 48 Abs. 1 VwVG berechtigt, wer vor der Vorinstanz am Verfahren teilgenommen hat oder keine Möglichkeit zur Teilnahme erhalten hat (Bst. a), durch die angefochtene Verfügung besonders berührt ist (Bst. b) und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung hat (Bst. c).

2.2.1 Der Beschwerdeführer 2 ist gemäss § 10 des kantonalen Gesetzes vom 6. März 1988 über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1) eine unselbständige Anstalt des kantonalen Rechts mit Partei- und Prozessfähigkeit. Er sorgt für ein koordiniertes, auf wirtschaftliche Grundsätze ausgerichtetes, freizügig benutzbares Verkehrsangebot mit einheitlicher Tarifstruktur (§ 11 PVG) und erfüllt seine Aufgaben in enger Zusammenarbeit mit den Transportunternehmungen. Hierfür schliesst er mit ihnen Zusammenarbeits- und Transportverträge ab (§ 21 PVG). Das Verbundgebiet erstreckt sich über das Gebiet des Kantons Zürich (§ 12 PVG).

Als Verantwortlicher für den regionalen Personenverkehr im Gebiet des Kantons Zürich ist der Beschwerdeführer 2 mit der Genehmigung der Netznutzungspläne 2019 bis 2024 unmittelbar betroffen. Er ist in der Erfüllung seiner Aufgaben insofern eingeschränkt, als in den NNP dem regionalen Personenverkehr für die geplante Einführung des Halbstundentakts zu den HVZ in den Abschnitten Zürich Hardbrücke – Bülach (S-Bahnlinie S 3) sowie Zürich – Winterthur (S-Bahnlinie S 23) die erforderliche Anzahl Trassen als Mindestkapazität nicht gesichert wurde. Entsprechend hat der Beschwerdeführer 2 ein schutzwürdiges Interesse an der teilweisen Aufhebung der angefochtenen Allgemeinverfügungen. Der Beschwerdeführer 2 ist somit zur Einreichung der Beschwerde legitimiert.

2.2.2 Für die Zulässigkeit einer gemeinsam eingereichten Beschwerde reicht es aus, wenn – wie im vorliegenden Fall – zumindest ein Beteiligter legitimiert ist (vgl. Urteile des BVGer A-1969/2017 vom 22. Januar 2019 E. 1.2.2.4; A-5990/2014 vom 8. Juni 2015 E. 1.2.2; A-6689/2012 vom

19. Februar 2014 E. 1.4.6; A-8666/2010 vom 2. Mai 2013 E. 1.2.2 mit Hinweis). Auch wenn die Beschwerdeführenden 1 und 3 nicht legitimiert wären, stünde einem Eintreten auf die Beschwerden insoweit nichts entgegen. Folglich erübrigt es sich, ihre Beschwerdelegitimation weiter zu prüfen.

2.3 Auf die im Übrigen frist- und formgerecht eingereichten Beschwerden (vgl. Art. 50 Abs. 1 und Art. 52 Abs. 1 VwVG) ist somit einzutreten.

3.

Das Bundesverwaltungsgericht entscheidet grundsätzlich mit uneingeschränkter Kognition. Es überprüft die angefochtene Verfügung auf Rechtsverletzungen – einschliesslich unrichtiger oder unvollständiger Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts und Rechtsfehler bei der Ermessensausübung – sowie auf Angemessenheit hin (Art. 49 VwVG). Es auferlegt sich allerdings namentlich dann eine gewisse Zurückhaltung, wenn es um die Beurteilung von Fachfragen durch eine fachkundige Vorinstanz geht, und weicht in solchen Fällen nicht ohne Not bzw. zwingenden Grund von deren Auffassung ab. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass keine Anhaltspunkte für eine unrichtige oder unvollständige Feststellung des Sachverhalts bestehen und die Vorinstanz alle für den Entscheid wesentlichen Gesichtspunkte prüfte bzw. alle berührten Interessen ermittelte und beurteilte, sich von sachgerechten Erwägungen leiten liess und ihre Abklärungen sorgfältig und umfassend vornahm (vgl. BGE 142 II 451 E. 4.5.1 mit Hinweisen; statt vieler: Urteil des BVerG A-1625/2018 vom 4. Januar 2019 E. 2; MOSER/BEUSCH/KNEUBÜHLER, a.a.O., Rz. 2.154 ff.; JÉRÔME CANDRIAN, Introduction à la procédure administrative fédérale, 2013, S. 111, N. 189; je mit Hinweisen).

4.

4.1 Aus der Beschwerde muss insgesamt klar und deutlich hervorgehen, was der Beschwerdeführer verlangt und in welchen Punkten er die angefochtene Verfügung beanstandet. Die Beschwerdeinstanz muss erkennen können, in welche Richtung die angefochtene Verfügung zu überprüfen ist. Unter Umständen ist ein Antrag von der Beschwerdeinstanz mittels Beizug der Beschwerdebegründung nach Treu und Glauben zu ergänzen oder zu korrigieren. Ein sinngemässer Antrag, welcher sich aus dem Zusammenhang unter Zuhilfenahme der Begründung ergibt, ist genügend (FRANK

SEETHALER/FABIA BOCHSLER, in: Waldmann/Weissenberger [Hrsg.], Praxis-kommentar zum Bundesgesetz über das Verwaltungsverfahren, 2. Auflage 2016, Art. 52 N 45 ff.).

4.2 Die Beschwerdeführenden stellen in ihren Beschwerden das Rechtsbegehren, es seien die Allgemeinverfügungen der Vorinstanz betreffend Genehmigung der NNP insofern aufzuheben, als für die Jahre 2019 bis 2024 der S-Bahnlinie S 3 in den HVZ im Abschnitt Zürich Hardbrücke – Bülach sowie für die Jahre 2020 bis 2024 der S-Bahnlinie S 23 in den HVZ im Abschnitt Zürich – Winterthur jeweils kein Halbstundentakt gesichert werde. Des Weiteren geht aus der Begründung ihrer Beschwerden hervor, dass sie mit ihren Anträgen auf teilweise Aufhebung der Allgemeinverfügungen sinngemäss auch beantragen, die NNP insofern anzupassen, als dem regionalen Personenverkehr für die Jahre 2019 bis 2024 die für den Halbstundentakt zu den HVZ im Abschnitt Zürich Hardbrücke – Bülach (S-Bahnlinie S 3) erforderliche Anzahl Trassen als Mindestkapazität gesichert werde. Ebenso sei in den NNP dem regionalen Personenverkehr für die Jahre 2020 bis 2024 die für den Halbstundentakt zu den HVZ im Abschnitt Zürich – Winterthur (S-Bahnlinie S 23) erforderliche Anzahl Trassen als Mindestkapazität unter der Bedingung der genügenden Kapazität im Bahnhof Winterthur zu sichern.

4.3 Folglich ist der Antrag der Beschwerdeführenden auf teilweise Aufhebung der Allgemeinverfügungen mit der in der Beschwerdebegründung verlangten Anpassung der Netznutzungspläne zu ergänzen.

5.

5.1 Die Beschwerdeführenden rügen zunächst eine Verletzung des Anspruchs auf rechtliches Gehör. Korrekt sei zwar, dass die Genehmigung der NNP durch die Vorinstanz vorerst unbegründet erfolgt sei. Die vorliegend nunmehr nachgereichte Begründung genüge rechtsstaatlichen Anforderungen indessen nicht. Dies führe kassatorisch zur Aufhebung der vorliegenden Genehmigung.

5.2 Die Begründungspflicht ist ein Teilaspekt des Anspruchs auf rechtliches Gehör. Dieser ist in Art. 29 Abs. 2 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (BV, SR 101) verankert. Eine Begründung muss – im Sinne einer Minimalanforderung – in jedem Fall so abgefasst sein, dass sich der Betroffene über deren Tragweite Rechenschaft geben und sie sachgerecht anfechten kann. Zudem muss der

Rechtsmittelinstanz die Überprüfung der Rechtsanwendung möglich sein. Es sind wenigstens kurz die Überlegungen zu nennen, von denen sich die Behörde hat leiten lassen und auf die sich ihr Entscheid stützt (BGE 137 II 266 E. 3.2; vgl. zudem Urteil des BGer 6B_1053/2015 vom 25. November 2016 E. 5.2 mit Hinweisen).

5.3 Die Kantone, Verbände und Eisenbahnunternehmungen – und somit auch die Beschwerdeführenden 1 und 2 – erhielten im Rahmen einer technischen Vorprüfung die Möglichkeit, zu den NNP Stellung zu nehmen, wovon der Beschwerdeführer 2 am 24. November 2017 Gebrauch gemacht hat. Daraufhin zeigte ihm die Vorinstanz in ihrem Antwortschreiben vom 22. Januar 2018 die Gründe für die Nichtberücksichtigung des Halbstundentakts der S 3 sowie der S 23 während der HVZ in den NNP auf (vgl. Beilagen 1.4 und 1.6 zur Eingabe der Vorinstanz vom 11. Mai 2018). Im Weiteren legte die Vorinstanz nach Erlass der (korrekterweise) unbegründeten Allgemeinverfügungen mit den Ausführungen in den Rechtsschriften sowie anlässlich der Instruktionsverhandlung ihre entscheidungswesentlichen Überlegungen, von denen sie sich hat leiten lassen, nachvollziehbar dar.

Letztlich waren die Beschwerdeführenden – wie die Vorbringen in ihren Eingaben zeigen – im Stande, die Allgemeinverfügungen sachgerecht anzufechten. Die Vorinstanz hat insoweit ihre Begründungspflicht und damit den Anspruch der Beschwerdeführenden auf rechtliches Gehör nicht verletzt.

6.

Nachfolgend werden zunächst die einschlägigen Rechtsgrundlagen im Zusammenhang mit der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur dargestellt (E. 7). Anschliessend wird über die grundsätzliche Frage der Zulässigkeit der Genehmigung der NNP trotz Nichteinhaltens der vorgesehenen Sechsjahresfrist befunden (E. 8), bevor auf die einzelnen Rügen betreffend die S-Bahnlinien S 3 (E. 9-13) und S 23 (E. 14) eingegangen wird.

7.

7.1 Mit dem im Rahmen der Totalrevision des Bundesgesetzes vom 25. September 2015 über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen (Gütertransportgesetz, GüTG, SR 742.41) auf den 1. Januar 2017 in Kraft getretenen Art. 9b EBG wurde das bisherige System der Netznutzung und Kapazitätszuteilung im Schienenverkehr grundlegend

geändert. Die vormals gültige Prioritätenregelung zugunsten des vertakten Personenverkehrs (vgl. aArt. 9a Abs. 2 EBG; Fassung vom 1. Januar 1999 [AS 1998 2835]) wurde aufgehoben und durch das neutrale Instrument des NNK und die sich darauf abstützenden NNP ersetzt. Diese Systemänderung ist auf den gesetzgeberischen Willen zurückzuführen, die schweizerische Eisenbahninfrastruktur für die Personenbeförderung und den Gütertransport gleichberechtigt weiterzuentwickeln (vgl. Botschaft vom 30. April 2014 zur Totalrevision des Gütertransportgesetzes, BBl 2014 3827 ff., 3891 [Botschaft zum GüTG]). Die Neuregelung betreffend die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur sieht dabei wie folgt aus:

7.1.1 Der Bundesrat legt in einem langfristigen NNK die Anzahl Trassen fest, die für jede Verkehrsart mindestens zu reservieren sind (Art. 9b Abs. 1 EBG). Unter einer Trasse wird der Netzzugang auf einem örtlich und zeitlich bestimmten Fahrweg verstanden (vgl. Art. 9a Abs. 4 EBG). Gemäss Art. 9b Abs. 1 EBG hat der Bundesrat bei der Erarbeitung des NNK insbesondere die Zwecke der von Bund, Kantonen und Privaten getätigten oder beschlossenen Investitionen für den Eisenbahnverkehr (Bst. a), die Bedürfnisse nach abgestimmten Transportketten im Personenverkehr und im Gütertransport (Bst. b), die Kapazitäten, die für die Befriedigung der erwarteten Nachfrage im Personenverkehr und im Güterverkehr erforderlich sind (Bst. c) sowie die Ermöglichung einer wirtschaftlichen Abwicklung des Personenverkehrs und des Gütertransports auf der Schiene (Bst. d) zu berücksichtigen. Bei Bedarf passt er das Konzept den veränderten Bedingungen an (Art. 9b Abs. 2 EBG). Das NNK stützt sich dabei auf die beschlossenen Ausbauschritte (Art. 19 der Verordnung vom 14. Oktober 2015 über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur [KPFV, SR 742.120]) und legt für einen Ausbauschritt (aktuelle Grundlage für das vorliegende NNK bildet der Ausbauschritt 2025) die geplante Trassennutzung pro Modellstunde fest (Art. 19a Abs. 1 KPFV). Es kann festlegen, dass ausgewählte Trassen wechselweise durch verschiedene Verkehrsarten genutzt werden können (sog. Hybridtrasse, Art. 19a Abs. 2 KPFV). Bei der Trassennutzung unterscheidet das NNK nach den Verkehrsarten Personenfernverkehr, regionaler Personenverkehr, Gütertransport und weitere Verkehrsarten (z.B. Autoverlad; Art. 19a Abs. 4 KPFV). Das NNK kann zusätzlich streckenspezifische Angaben enthalten, die für die Nutzung einer Trasse von Bedeutung sind (Art. 19a Abs. 5 KPFV). Für die Infrastrukturbetreiberinnen (vgl. zum Begriff Art. 2 Bst. a EBG) und die Behörden ist das NNK verbindlich (Art. 19b KPFV). Nach Art. 19c KPFV kann die Vorinstanz bei Bedarf Anpassungen von beschränkter Tragweite

am NNK vornehmen (zum Instrument des NNK vgl. auch Urteil des BGer 2C_645/2018 vom 28. September 2018 E. 3.2.1).

7.1.2 Die Infrastrukturbetreiberinnen müssen jeweils sechs Jahre im Voraus den Netznutzungsplan (NNP) für ein Fahrplanjahr erstellen und die für die vorangehenden Fahrplanjahre geltenden NNP soweit nötig anpassen. Sie konkretisieren in den NNP das NNK und halten insbesondere die Verteilung der Trassen auf die Verkehrsarten im Tages- und Wochenverlauf fest. Anschliessend werden die NNP der Vorinstanz zur Genehmigung unterbreitet (Art. 9b Abs. 3 EBG; aArt. 9a Abs. 3 NZV, Fassung vom 1. Januar 2017 [AS 2016 4164], zwischenzeitlich aufgehoben auf den 1. Januar 2019 [AS 2018 3277]). Dies bedingt, dass die Vorinstanz über die wesentlichen Konflikte und die Lösungsvarianten bei der Trassenzuordnung auf die Verkehrsarten durch die Infrastrukturbetreiberinnen informiert ist (vgl. Botschaft zum GÜTG, BBI 2014 3827 ff., 3935).

Ein NNP enthält namentlich eine Netzgrafik (Art. 9a Abs. 1 NZV) und insbesondere Angaben über die für die einzelnen Verkehrsarten in den Modellstunden reservierten Mindestkapazitäten (Art. 9a Abs. 1 Bst. b NZV). Soweit erforderlich enthält er zudem Angaben zu geplanten Ankunfts-, Abfahrts- und Durchfahrtszeiten (Art. 9a Abs. 2 NZV). Der NNP gilt ab Beschluss bis zum Zeitpunkt der Trassenvergabe rund vier Monate vor Fahrplanbeginn (vgl. Botschaft zum GÜTG, BBI 2014 3892; zum Instrument des NNP vgl. auch Urteil des BGer 2C_645/2018 vom 28. September 2018 E. 3.2.2).

7.1.3 Werden in der Planung Konflikte zwischen zwei Verkehrsarten festgestellt, werden diese vor Veröffentlichung des NNP entschieden. Grundsätzlich ist für die Konfliktlösung das NNK massgebend. Kann die im NNK gesicherte Kapazität nicht umgesetzt werden, was vorwiegend bei eingeschränkter Infrastruktur aufgrund von Intervallen der Fall ist, finden Konfliktlösungsverhandlungen statt. Kann keine einvernehmliche Lösung gefunden werden, so erarbeitet SBB Infrastruktur einen Vorschlag zuhanden der Vorinstanz, wie dieser Planungskonflikt entschieden werden kann. Der endgültige Entscheid obliegt der Vorinstanz (vgl. Ziff. 2.4 der Begleitdokumente zu den NNP 2019, 2021 und 2024).

Die Ziff. 2.4 zum Umgang mit Konflikten wurde in den Begleitdokumenten zu den NNP 2020, 2022 und 2023 im Vergleich zu derjenigen in den Begleitdokumenten zu den NNP 2019, 2021 und 2024 angepasst. Neu wird

festgehalten, dass für die Auflösung der im NNK festgehaltenen Hybridtrassen ab dem NNP 2020 mit den Vertretern der Güterverkehrsbranche sowie der Personen-Eisenbahnverkehrsunternehmen Lösungen gesucht worden seien. Dies habe dazu geführt, dass die HVZ bei gewissen Streckenabschnitten in Einzelstunden respektive Einzeltrassen unterteilt worden sei, was dem im NNK unter Kapitel 3.2 (vgl. dazu nachfolgend E. 10.2.2) festgehaltenen Grundsatz entspreche.

7.1.4 Schliesslich erfolgt die Zuteilung konkreter Trassen (Trassenvergabe) nach den Vorgaben der genehmigten bzw. geltenden NNP durch die Infrastrukturbetreiberin (Art. 12 Abs. 1 NZV). Diese hat diskriminierungsfrei zu erfolgen (Art. 9a Abs. 1 EBG, Art. 10 Abs. 1 NZV). Im Gegensatz zum NNP, der die Verteilung der Trassen im Sinne von allgemeinen Bestimmungen zur Kapazitätsnutzung auf die Verkehrsarten festlegt, werden bei der eigentlichen Trassenvergabe die Trassen jenen Unternehmen zugeteilt, die eine Trasse wollen und für den Verkehr verantwortlich sind (vgl. Botschaft zum GüTG, BBl 2014 3892). Teilt die Infrastrukturbetreiberin eine Trasse nicht oder nicht zur gewünschten Zeit zu, so muss sie dies gegenüber dem antragstellenden Eisenbahnverkehrsunternehmen begründen (Art. 12 Abs. 2 NZV). Will sie freigebliebene Trassen einer anderen Verkehrsart für ein regelmässiges Angebot des Personenverkehrs zuteilen, so bedarf sie der Genehmigung der Vorinstanz (Art. 12 Abs. 3 NZV). Kann die Infrastrukturbetreiberin Anträge auf Trassenzuteilung wegen ungenügender Kapazität der Strecke nicht berücksichtigen, so erklärt sie die Strecke für überlastet (Art. 12a Abs. 1 NZV; zur Trassenvergabe vgl. auch Urteil des BGer 2C_645/2018 vom 28. September 2018 E. 3.2.3).

7.1.5 Stehen Trassenanträge in Konflikt zueinander, sucht die Infrastrukturbetreiberin mit den Antragstellenden nach einer einvernehmlichen Lösung. Kommt keine Lösung zustande, so teilt die Infrastrukturbetreiberin die Trassen gemäss den Vorgaben des NNP zu. Vorrang haben Anträge, welche die reservierte Anzahl und die Qualität von Trassen derselben oder einer anderen Verkehrsart nicht einschränken (Art. 8 Abs. 1 und 2 der Verordnung des BAV vom 14. Mai 2012 über den Eisenbahn-Netzzugang [NZV-BAV, SR 742.122.4]). Bei Bestellkonflikten, die nicht ausschliesslich Trassen des Personenverkehrs betreffen und für die keine Lösung nach Art. 8 Abs. 1 und 2 NZV-BAV zustande kommt, gilt eine in Art. 8 Abs. 4 NZV-BAV festgelegte Rangfolge. Kommt durch das Verfahren nach Art. 8 NZV-BAV keine Lösung eines Bestellkonflikts zustande, führt die Infrastrukturbetreiberin ein Bietverfahren nach Art. 9 NZV-BAV durch. Über Streitigkeiten betreffend die Gewährung des Netzzugangs entscheidet gemäss

Art. 40a^{bis} Abs. 1 Bst. a EBG die Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (SKE).

7.1.6 Um einen fairen Wettbewerb auf der Schiene zu gewährleisten, haben die SBB AG, die BLS AG und die Südostbahn (SOB) anfangs 2006 ihre Trassenvergabe an eine gemeinsame, unabhängige Stelle, die Trasse Schweiz AG, ausgelagert (vgl. <<https://www.trasse.ch/de/10033/10035/?oid=10098&lang=de>>, abgerufen am 16.05.2019). Die übernommenen Aufgaben der Trasse Schweiz AG umfassen hauptsächlich die diskriminierungsfreie Fahrplanvorbereitung, die Koordination und Lösung von Nutzungskonflikten sowie die rechtskonforme Zuteilung der Trassen (vgl. <<https://www.trasse.ch/de/10033/10034/?oid=10097&lang=de>>, abgerufen am 16.05.2019).

Mit Bundesbeschluss vom 28. September 2018 (BBI 2018 6051) wurde beschlossen, anstelle der Trasse Schweiz AG die Schweizerische Trassenvergabestelle (TVS), welche eine öffentlich-rechtliche Anstalt des Bundes mit eigener Rechtspersönlichkeit darstellt (nArt. 9d EBG), zu schaffen. Verfügungen der TVS zum Netzzugang werden künftig der Beschwerde an die RailCom unterliegen (nArt. 9w Abs. 2 EBG), welche die bisherigen SKE ersetzen wird. Der Bundesrat wird den Zeitpunkt des Inkrafttretens der entsprechenden Bestimmungen (nArt. 9d ff. EBG) festlegen.

8.

8.1 Die Beschwerdeführenden stellen zumindest in Frage, ob unter Berücksichtigung des damals geltenden aArt. 9a Abs. 3 NZV (vgl. E. 7.1.2) der Erlass eines NNP weniger als sechs Jahre vor dem jeweiligen Fahrplanjahr bzw. für das Folgejahr überhaupt möglich sei. Das vorliegende Verfahren zeige augenscheinlich die Probleme eines (viel zu) kurzen Vorlaufs. NNK und NNP würden anerkanntermassen der Planungssicherheit der Transportunternehmen und der Besteller dienen. Aus diesem Grund seien die NNP gemäss aArt. 9a Abs. 3 NZV sechs Jahre zum Voraus zu erlassen. Mit Blick auf die Einführung dieses neuen Instruments könne diese Frist nicht eingehalten werden. Überdies fehle eine intertemporalrechtliche Regelung. Dies spreche dafür, dass sich die Trassenvergabe bis zum Ablauf der Übergangszeit an den bisherigen planerischen Vorgaben zu orientieren hätte. Auf jeden Fall dürfe das Instrument des NNP nicht für kurzfristige Änderungen eingesetzt werden. Genau dies sei aber vorliegend geschehen, stehe doch der abrupte Kurswechsel der Vorinstanz im

Jahre 2017 einem ca. zehnjährigen (rechtlich mehrfach abgesicherten) Planungsprozess diametral entgegen.

8.2 Die Vorinstanz entgegnet, dass der Bundesrat bereits in der Botschaft zum GÜTG die zeitliche Staffelung der NNP bei deren Einführung dargestellt habe. Die Darstellung verdeutliche, dass mit Inkrafttreten der Rechtsanpassungen der erste NNP tatsächlich erst ein Jahr vor dem Fahrplanjahr vom Bund genehmigt werden könne. Darüber hinaus habe der Bundesrat in der Botschaft festgestellt, dass das übliche – also ordentliche – Verfahren, wonach ein NNP sechs Jahre im Voraus zu erstellen sei, voraussichtlich erst für das Fahrplanjahr 2021 zur Anwendung kommen werde. Aufgrund dieser klaren Darstellung des Bundesrats seien trotz Fehlens intertemporalrechtlicher Regelungen die Bedenken der Beschwerdeführenden unberechtigt. Dass eine Vorlaufzeit von bis zu sechs Jahren hier überdies nicht eingehalten werden könne, liege auf der Hand und bedürfe keiner näheren Erörterung.

8.3 Wie die Vorinstanz richtig festhält, wurde auf die Problematik, wonach die NNP in der Einführungsphase nicht sechs Jahre im Voraus erstellt werden können, in der Botschaft zum GÜTG hingewiesen (vgl. BBl 2014 3893). Obwohl dem Gesetzgeber von Anfang an bewusst war, dass die vorgeschriebene Sechsjahresfrist zu Beginn nicht eingehalten werden kann, hat er dennoch keine Übergangsregelung getroffen. Im Übrigen wurde aArt. 9a Abs. 3 NZV (aus dem Gericht unbekanntem Gründen) bereits wieder aufgehoben (AS 2018 3277).

Mit Blick auf die nachfolgenden Erwägungen und den Ausgang des Beschwerdeverfahrens kann die Frage, ob die Genehmigung von NNP trotz Nichteinhaltens der gemäss aArt. 9a Abs. 3 NZV vorgesehenen Sechsjahresfrist und Fehlens einer Übergangsregelung überhaupt zulässig ist oder sich die Trassenvergabe bis zum Einhalten dieser Frist an den bisherigen planerischen Vorgaben zu orientieren hätte, offengelassen werden.

S-Bahnlinie S 3

In Bezug auf die S 3-Problematik wird nachfolgend geprüft, ob die NNP 2019 und 2021 gegen das behördenverbindliche NNK verstossen (E. 9). Daraufhin erfolgt eine Darlegung der zu berücksichtigenden Vorgaben und Kriterien bei der Kapazitätssicherung im NNK bzw. im NNP (E. 10), bevor die für den bestehenden Konfliktfall erforderliche Interessenabwägung überprüft wird (E. 11 und 12).

9.

9.1 Die Beschwerdeführenden machen geltend, dass das NNK in Ziff. 4.2.1.70 (Strecke Zürich Oerlikon – Schaffhausen) dem Personenverkehr in den HVZ sechs, dem Güterverkehr maximal zwei Trassen zuteilen würde. Demgegenüber würden die NNP 2019 und 2021 in Ziff. 4.70 dem Personenverkehr lediglich fünf, dem Güterverkehr hingegen drei Trassen sichern. Dies stelle ein erster Widerspruch der NNP zum NNK dar. Es werde vorliegend keine Konkretisierung des NNK durch die NNP vorgenommen, sondern eine unzulässige Änderung des NNK, weshalb die NNP 2019 und 2021 in diesem Punkt nicht genehmigt werden könnten.

9.2 Ein Vergleich zwischen dem NNK (vgl. dazu auch Beilage 13 der Vernehmlassung der Vorinstanz vom 31. August 2018) und den NNP 2019 und 2021 betreffend die Anzahl gesicherter Trassen auf der Strecke Zürich Oerlikon – Bülach während der HVZ im Regional- und Güterverkehr sieht wie folgt aus:

Streckenabschnitt (während HVZ)	NNK		NNP 2019/2021	
	Regional- verkehr	Güterver- kehr	Regional- verkehr	Güterver- kehr
Seebach/Oerlikon - Glattbrugg	6 (davon 2 Hybridtrassen)	3 (davon 2 Hybridtrassen)	5	2
Glattbrugg - Oberglatt	6 (davon 2 Hybridtrassen)	4 (davon 2 Hybridtrassen)	5	2
Oberglatt - Bülach	4 (davon 2 Hybridtrassen)	4 (davon 2 Hybridtrassen)	3	2

9.2.1 Gemäss Ziff. 4.1 des NNK wird die grafische Darstellung des NNK (Netzplan) mit einer detaillierten Beschreibung, welche sich inhaltlich nicht vom Netzplan unterscheidet bzw. unterscheiden sollte, ergänzt. Bei allfälligen Widersprüchen zwischen der Visualisierung (Netzplan) und der detaillierten Beschreibung ist die Visualisierung massgebend.

Wie die Vorinstanz richtig vorbringt, liegt zwischen der Beschreibung in Ziffer 4.2.1.70 des NNK und dem entsprechenden Netzplan im NNK ein Widerspruch betreffend die Anzahl der gesicherten Trassen für den Güterverkehr in der HVZ vor. Aus dem massgebenden Netzplan geht hervor, dass auch in der HVZ bis zu vier Trassen (anstelle der von den Beschwerdeführenden genannten und gemäss Beschreibung des NNK aufgeführten zwei Trassen) für den Güterverkehr auf der Achse Oerlikon – Schaffhausen gesichert werden.

9.2.2 Bei den sogenannten Hybridtrassen handelt es sich um Trassen, die zum Zeitpunkt der Verabschiedung des NNK zwar vorgesehen, jedoch – wie vorliegend – Konflikte untereinander aufweisen und deshalb nicht einer spezifischen Verkehrsart zugeordnet sind. Die Zuordnung bzw. Aufteilung solcher Hybridtrassen auf die Verkehrsarten erfolgt im Rahmen der nachgelagerten NNP (vgl. Ziff. 3.1 des NNK).

Vorliegend wurden die beiden Hybridtrassen in den NNP 2019 und 2021 hälftig zwischen dem regionalen Personenverkehr und dem Güterverkehr aufgeteilt und je Verkehrsart eine Trasse pro Stunde gesichert. Soweit ersichtlich erklärt sich somit, weshalb dem Regionalverkehr in den NNP 2019 und 2021 lediglich fünf, im NNK hingegen sechs (davon 2 Hybridtrassen) gesichert werden.

9.3 Aufgrund des Gesagten ist die von den Beschwerdeführenden bemängelte Änderung der Anzahl gesicherter Trassen in den NNP 2019 und 2021 im Vergleich zum NNK grundsätzlich zulässig, weshalb insofern keine konzeptwidrigen NNP vorliegen.

10.

Betreffend die von der Vorinstanz genehmigten NNP 2019 – 2024 ist unbestritten, dass dem regionalen Personenverkehr die erforderliche Anzahl Trassen als Mindestkapazität, welche für den geplanten Halbstundentakt während der HVZ im Abschnitt Zürich Hardbrücke – Bülach (S-Bahnlinie S 3) nötig wäre, nicht gesichert wird. Weiter sind sich die Parteien einig, dass es mit der Einführung des neuen Systems, mit welchem die in aArt. 9a Abs. 2 EBG vorgesehene Prioritätenregelung zugunsten des vertakteten Personenverkehrs aufgehoben wurde (vgl. E. 7.1), bei einem Trassenkonflikt wie dem vorliegenden einer umfassenden Interessenabwägung zwischen den Interessen der verschiedenen Verkehrsarten bedarf, bevor eine Sicherung der Trassen erfolgen kann (vgl. dazu auch Urteil des BGer

2C_645/2018 vom 28. September 2018 E. 3.4.2). Hierzu bedarf es der Berücksichtigung verschiedener Vorgaben und Kriterien:

10.1 Bei der Erarbeitung des NNK bzw. der NNP sind die einschlägigen Bestimmungen auf Gesetzes- und Verordnungsstufe zu berücksichtigen: Die Aufgaben des Bundesrats zur Erarbeitung des NNK sind auf Gesetzesstufe in Art. 9b EBG festgelegt. Die Vollzugsaufgaben betreffend das NNK finden sich in den Art. 19 – 19d KPFV, betreffend die NNP in Art. 9a NZV (vgl. dazu E. 7.1.1 und 7.1.2).

10.2 Gestützt auf diese gesetzlichen Rahmenbedingungen wurden bei der Ausarbeitung der Netzpläne des NNK verschiedene Vorgaben gemacht, die es bei der Kapazitätssicherung im NNK bzw. im NNP zu berücksichtigen gilt.

10.2.1 Für die Kapazitätssicherung im NNK sieht Ziff. 3.1 des NNK folgende Vorgaben vor:

- „Es darf kein Abbau der Trassenverfügbarkeit einer Verkehrsart zugunsten einer anderen stattfinden;
- die Knotenstruktur im Personenverkehr ist zu berücksichtigen und für den Güterverkehr sind durchlaufende Trassen vorzusehen;
- es ist eine Mindestanzahl Güterverkehrstrassen vorzusehen (1 Trasse pro Stunde und Richtung auf Doppelspurigen und 1 Trasse pro Stunde auf mehrheitlich einspurigen Strecken mit Güterverkehr) und
- es sind Regeln für Zusatzzüge während der Hauptverkehrszeit (HVZ) im Personenverkehr zu definieren; die HVZ liegt grundsätzlich zwischen 06:00 und 09:00 Uhr sowie zwischen 16:00 und 19:00 Uhr.“

Im Weiteren hält Ziff. 3.1 des NNK fest, dass während der HVZ (maximal) die Personenverkehrsleistungen gemäss dem Angebotskonzept des Ausbaus 2025 berücksichtigt werden können. Für den nicht alpenquerenden Güterverkehr ist auch in der HVZ mindestens die Hälfte der Kapazität der Nebenverkehrszeit zu sichern. Für die Lösung allfälliger Konflikte mit nicht alpenquerendem Güterverkehr in der HVZ wurde schliesslich ein Konfliktlösungsschema erarbeitet (vgl. S. 6 des NNK).

10.2.2 Für die Kapazitätssicherung in den NNP sieht Ziff. 3.2 des NNK folgende Vorgaben vor:

„Im Gegensatz zum NNK, dem alle beschlossenen Infrastrukturmassnahmen eines Ausbauschnittes hinterlegt sind, werden die nachgelagerten NNP entsprechend der im jeweiligen Jahr effektiv zur Verfügung stehenden Kapazitäten erstellt. Es können deshalb nicht auf allen Strecken die Kapazitäten gemäss NNK gesichert werden. Bei geringeren Kapazitäten sind grundsätzlich allen Verkehrsarten anteilmässig weniger Trassen zuzuscheiden. Zudem sind Kapazitäten, welche im letzten Fahrplanjahr vor Einführung der neuen Instrumente NNK und NNP (Fahrplanjahr 2017) einer Verkehrsart zur Verfügung standen, grundsätzlich weiterhin dieser Verkehrsart zuzuweisen. Dies gilt auch für die Aufteilung der sog. Hybridtrassen in den NNP, wobei zusätzlich die folgenden Grundsätze zu beachten sind:

- Es ist nicht anzustreben, dass über die gesamte Dauer der HVZ alle Kapazitäten ausschliesslich einer Verkehrsart zugewiesen werden;
- bei der Zuteilung der Kapazitäten in den NNP sind die Überlasten im Personenverkehr und die Trassennutzung des Güterverkehrs zu berücksichtigen;
- besteht ausserhalb der HVZ im regionalen Personenverkehr ein Stundentakt, sind Hybridtrassen zur Verdichtung im Halbstundentakt in den HVZ mehrheitlich dem regionalen Personenverkehr zuzuordnen.“

11.

Im Folgenden gilt es, die im Zusammenhang mit dem vorliegenden Trassenkonflikt durch die Vorinstanz vorgenommene Interessenabwägung im Rahmen der Genehmigung der NNP zu überprüfen (vgl. zur Kognition E. 3).

11.1 Für die Interessenabwägung sind in einem ersten Schritt die betroffenen Interessen zu ermitteln. Anschliessend sind die ermittelten Interessen mithilfe rechtlich ausgewiesener Massstäbe zu beurteilen. Hiernach gilt es, die ermittelten und beurteilten Interessen zu optimieren, sodass sie mit Rücksicht auf die Beurteilung, die ihnen zuteil wurde, im Entscheid möglichst umfassend zur Geltung kommen. Die gesamte Interessenabwägung ist sodann in der Entscheidbegründung offenzulegen (TSCHANNEN/ZIMMERLI/MÜLLER, Allgemeines Verwaltungsrecht, 4. Aufl. 2014, § 26 Rz. 36-38).

11.2 Die Beschwerdeführenden bemängeln, dass die Vorinstanz keine bzw. keine zutreffende Abwägung zwischen den Interessen des regionalen Personenverkehrs und den Interessen des Güterverkehrs getroffen habe. Sie habe die konkreten Nutzungsinteressen nicht hinreichend abgeklärt, sei es auf Stufe des NNK des Bundesrates, sei es auf Stufe der NNP. Die

effektiven Nutzungsdaten zur umstrittenen Strecke seien von der Vorinstanz widerwillig und erst aufgrund des Verfahrens vor dem Bundesverwaltungsgericht eingebracht worden. Soweit sich die konkreten Interessen von Personen- und Güterverkehr aus den Unterlagen rekonstruieren liessen, müsse die Interessenabwägung zugunsten der Beschwerdeführenden ausfallen. Die effektiven Nutzungsdaten zur umstrittenen Strecke würden deutlich zeigen, dass diese vom Güterverkehr kaum beansprucht werde. So ergebe sich beispielsweise für den NNP 2019 lediglich ein einziger Nutzungskonflikt.

11.3 Die Vorinstanz bringt vor, dass die Interessenabwägung gemäss Art. 9b Abs. 1 EBG bereits durch den Bundesrat mit der Festlegung des NNK erfolgt sei. Das NNK sei jedoch nicht Gegenstand des vorliegenden Beschwerdeverfahrens. Im Weiteren sei die nach den Regeln zur Kapazitätssicherung erfolgte Zuteilung von Trassenkapazitäten in NNK und NNP das Ergebnis einer Interessenabwägung entsprechend dem Willen des Gesetzgebers. Vor dem Hintergrund des klaren politischen Entscheides bestehe kein Spielraum, hier den Güterverkehr so, wie von den Beschwerdeführenden gewünscht, weiter zu verdrängen. Damit der Güterverkehr funktionieren und im marktwirtschaftlichen Umfeld eine Nachfrage entstehen könne, sei – wie vorliegend – eine, wenn auch geringe Mindestkapazität zu sichern. Für den gleichberechtigten Güterverkehr sei deshalb auch in den Agglomerationen und auch zur HVZ eine Mindestkapazität zu sichern. Dies entspreche der Konkretisierung des bundesrätlichen NNK durch den jeweiligen NNP, was zwangsläufig dazu führe, dass solche Trassen an gewissen, nicht nachgefragten Tagen ungenutzt blieben.

11.4 Vorweg ist festzuhalten, dass die einzelnen Kriterien und Vorgaben zur Kapazitätssicherung (vgl. E. 10.1 und 10.2) nicht als absolut verstanden werden können. So ist es möglich, dass diese im Einzelfall miteinander in Konflikt geraten, weshalb es – wie erwähnt – einer Abwägung zwischen den Interessen der betroffenen Verkehrsarten bedarf. Auch das Bundesgericht hielt im Rahmen seiner Willkürprüfung fest, dass es nicht ersichtlich sei, aufgrund welcher Überlegungen die Sicherung mindestens einer Trasse pro Stunde und Richtung für den Güterverkehr aus den Vorgaben von Art. 9b Abs. 1 EBG bzw. Art. 19 KPFV und dem darauf basierenden NNK ausnahmslos geboten sein soll (Urteil des BGer 2C_645/2018 vom 28. September 2018 E. 3.4.4).

Würde – wie die Vorinstanz vorbringt – aufgrund des Kriteriums „Sicherung einer Mindestanzahl an Güterverkehrstrassen pro Stunde auch zur HVZ“

für die Zuteilung der strittigen Trassen vorliegend gar kein Spielraum mehr bestehen, hätte der Bundesrat diese Trassen bereits im NNK dem Güterverkehr zuteilen können. Mit den vorgesehenen Hybridtrassen im NNK liess er die Zuteilung an die Verkehrsart jedoch offen und verschob diese auf die nachgelagerte Ebene des NNP (vgl. S. 4 der Schlussbemerkungen der Vorinstanz vom 27. November 2018; S. 5 des Protokolls der Instrukti-
onsverhandlung vom 18. April 2018, Votum Tobias Schoch). Insofern hat sich der Bundesrat beim vorliegenden Trassenkonflikt nicht festgelegt und den Entscheid der Vorinstanz im Rahmen der Genehmigung der NNP überlassen. Diesbezüglich hält auch die Vorinstanz fest, dass die von ihr genehmigten NNP das Resultat – unter Anwendung der Regeln aus dem bundesrätlichen NNK – der Konfliktbereinigung seien (vgl. Schreiben der Vorinstanz vom 27. November 2018, Ziff. 1).

Daraus, sowie aufgrund fehlender gegenteiliger Anhaltspunkte aus den Akten, ist zu schliessen, dass das NNK die Einführung des Halbstundentakts der S 3 in der HVZ per se nicht verunmöglicht. Vielmehr könnte bei entsprechender Zuteilung der Hybridtrassen in den NNP dem regionalen Personenverkehr die für den Halbstundentakt erforderliche Anzahl Trassen als Mindestkapazität gesichert werden. Von einer bereits mit der Festlegung des NNK erfolgten Interessenabwägung durch den Bundesrat kann somit nicht gesprochen werden. Abgesehen davon wäre – entgegen der Ansicht der Vorinstanz – auch eine klare Trassenzuteilung des Bundesrats im NNK (inkl. die hierfür erforderliche Interessenabwägung) einer (vorfrageweisen) Überprüfung durch das Gericht zugänglich (vgl. Urteil des BGer 2C_645/2018 vom 28. September 2018 E. 3.3.1).

11.5 Vorliegend hat SBB Infrastruktur im Rahmen der Erarbeitung der NNP der Vorinstanz keinen Vorschlag zur Konfliktlösung unterbreitet (vgl. S. 6 des Protokolls der Instrukti-
onsverhandlung vom 18. April 2018, Votum René Sigrist). In der Folge entschied die Vorinstanz wie erwähnt, die Interessen des Güterverkehrs für die Sicherung der minimalen Trassenzahl von Zürich nach Schaffhausen zu wahren und deshalb einen vom Beschwerdeführer 2 im Rahmen der 4. Teilergänzung ab Dezember 2018 geplanten halbstündlichen Zusatzzug der S 3 in der HVZ nur stündlich zu sichern (vgl. Beschwerdebeilage [BB] 27). Gemäss Angaben der Vorinstanz bedeute dieser Entscheid, dass dem Güterverkehr in der HVZ zwei Trassen zur Verfügung stünden. Ein Entscheid des Konflikts zugunsten des regionalen Personenverkehrs hätte zur Folge, dass die verlangte Mindestkapazität des Güterverkehrs nicht erreicht werden könnte bzw. in der HVZ

keine Trassen für den Güterverkehr zur Verfügung stünden. Diese Tatsache wurde seitens der Vorinstanz als nicht akzeptabel bewertet (vgl. Beilage 1.1 zur Eingabe der Vorinstanz vom 11. Mai 2018; S. 9 des Protokolls der Instruktionsverhandlung vom 18. April 2018, Votum René Sigrist).

11.6 Aus den vorliegenden Akten geht nicht hervor, inwieweit die Vorinstanz für ihren Entscheid die Interessen des regionalen Personenverkehrs in ihre Interessenabwägung miteinbezogen bzw. wie der erforderliche Abwägungsprozess im Detail stattgefunden hat. Vielmehr stellt sie für ihren Entscheid ausschliesslich auf die Interessen des Güterverkehrs bzw. das Kriterium der „Sicherung einer Mindestanzahl an Güterverkehrsstrassen pro Stunde“ ab. Weiter hält sie in ihrer Eingabe vom 21. Juni 2018 fest, dass die beiliegenden – nach Erlass der Allgemeinverfügung vom 15. Januar 2018 aufbereiteten – Güterverkehrszahlen keine Zuweisung auf den in der Zukunft liegenden Konflikt mit der noch strittigen Trasse zulassen würden. Sie seien weder zu diesem Zweck erhoben noch dazu aufbereitet worden. Die Nutzungsinteressen anhand von Verkehrszahlen festzumachen, sei nicht sachgerecht und greife zu kurz. Beim Güterverkehr könne sich eine entsprechende Nachfrage nur entwickeln, wenn das Angebot an Verkehrsmöglichkeiten vorhanden sei bzw. Trassen dafür gesichert würden. Vorliegend gehe es vielmehr um eine regelbasierte, politische Interessenabwägung, ob Güterverkehr überhaupt ermöglicht werden soll.

11.7 Als Zwischenergebnis ist festzuhalten, dass die Vorinstanz im Rahmen der Genehmigung der NNP eine unvollständige bzw. unzutreffende Beurteilung der Interessen vorgenommen hat. Wie erwähnt kann im Falle eines Trassenkonflikts das für die Vorinstanz ausschlaggebende Kriterium der Mindestkapazität nicht als absolut verstanden werden. Dieses (politische) Interesse darf nicht ohne weiteres den entgegenstehenden Interessen vorangestellt werden. Vielmehr bedarf es hierfür unter Berücksichtigung der erwähnten Kriterien und Vorgaben einer umfassenden Interessenabwägung, deren Vornahme die Vorinstanz unterlassen hat bzw. nicht aus den vorliegenden Akten hervorgeht. Insofern ist die von den Beschwerdeführenden erhobene Rüge der fehlerhaften Interessenabwägung zutreffend.

12.

Das Bundesverwaltungsgericht entscheidet nach Art. 61 Abs. 4 VwVG in der Sache selbst (d.h. reformatorisch) oder weist diese ausnahmsweise mit verbindlichen Weisungen an die Vorinstanz zurück (kassatorischer Entscheid). Aufgrund der Abklärungen, die das Bundesverwaltungsgericht im

Rahmen der Verfahrensinstruktion vorgenommen hat, sowie der zahlreichen Eingaben der Beteiligten, in denen sie unter anderem ihre Interessen darlegen konnten, erweist sich das vorliegende Verfahren als urteilsreif. Eine Kassation würde somit blossen prozessualen Mehraufwand bewirken, weshalb die Entscheidungsinstanz vorliegend in der Sache selbst entscheidet (MOSER/BEUSCH/KNEUBÜHLER, a.a.O., Rz. 3.194).

Im Folgenden gilt es somit, unter Berücksichtigung der einschlägigen Kriterien und Vorgaben die für den Trassenkonflikt erforderliche Interessenabwägung zur Sicherung der Trassen vorzunehmen.

12.1 In einem ersten Schritt sind die berührten öffentlichen und privaten Interessen zu ermitteln:

12.1.1 Gemäss Art. 81a BV besteht ein öffentliches Interesse an einem ausreichenden Angebot an öffentlichem Verkehr auf der Schiene, wofür Bund und Kantone zu sorgen haben. Die Belange des Schienengüterverkehrs sind dabei angemessen zu berücksichtigen. Mit dem Erlass des GütG wird zudem der gesetzgeberische Wille verfolgt, die Eisenbahninfrastruktur für die Personenbeförderung und den Gütertransport gleichberechtigt weiterzuentwickeln (BBl 2014 3891 Ziff. 1.2.3.1).

12.1.2 Die Beschwerdeführenden haben an der Sicherung der strittigen Trassen zugunsten des regionalen Personenverkehrs insofern ein Interesse, als ein auf die Nachfrage ausgerichtetes S-Bahnnetz betrieben werden soll. Dazu gehört auch der über Jahre geplante Halbstundentakt der S 3 während der HVZ, welcher unbestritten zu einer Entlastung des übernutzten S-Bahnnetzes auf der Strecke Zürich Hardbrücke – Bülach führen würde.

12.1.3 Die Beigeladenen begründen ihr Interesse an der Sicherung der strittigen Trassen zugunsten des Güterverkehrs insbesondere damit, dass der Schienengüterverkehr ein nachfragegetriebenes Geschäft sei, welches beispielsweise konjunkturellen Zyklen und Marktdynamiken, die eine gewisse Volatilität des Geschäfts und somit der Verkehre bewirken würden, unterliege. Dies könne zur Folge haben, dass kurzfristig Angebote am Markt nicht nachgefragt und somit reservierte Trassen nicht benötigt würden. Daraus zu folgern, dass der Schienengüterverkehr diese Trassen jedoch nicht benötige, wäre ein aus ökonomischen Momentaufnahmen abgeleiteter Fehlschluss, der langfristige Markterwartungen ausblenden würde. Um diese erfüllen zu können, sei der Schienengüterverkehr auf die

in den NNP reservierte Mindestkapazität angewiesen. Zudem würden im Güterverkehr wie im Personenverkehr aus Kosten- und Auslastungsgründen sehr häufig und zunehmend Systemverkehre angeboten, die auf zeitlich aufeinander abgestimmte Trassen angewiesen seien. Würden einzelne Trassen herausgebrochen, liessen sich die Systemverkehre in der Regel nicht mehr oder nicht mehr mit der vom Markt geforderten Kosteneffizienz produzieren. Deshalb sei auch der Güterverkehr auf der Schiene darauf angewiesen, dass die ihm zugeteilten Trassen langfristig Bestand hätten, so dass er seine Angebote belastbar planen könne.

12.2 In der Folge gilt es, die verschiedenen Interessen mit Hilfe der erwähnten Kriterien und Vorgaben zu beurteilen:

12.2.1

12.2.1.1 Die Beschwerdeführenden haben in nachvollziehbarer Weise die Belastungen der S-Bahnstrecke im Abschnitt Zürich Hardbrücke – Bülach nachgewiesen und glaubhaft dargelegt, dass die insbesondere während der HVZ überlasteten Züge bereits mit maximaler Zuglänge verkehren würden, weshalb eine Verlängerung der Züge sowie der Einsatz von leistungsfähigerem Rollmaterial nicht möglich seien (vgl. Eingabe der Beschwerdeführenden vom 14. Mai 2018). Diese Überlast im Personenverkehr gilt es bei der Zuteilung der Kapazitäten zu berücksichtigen (vgl. Art. 9b Abs. 1 Bst. c EBG, Ziff. 3.2 des NNK). Das Bedürfnis der Beschwerdeführenden an einem Halbstundentakt der S 3 während der HVZ zur Entlastung der S-Bahn ist ausgewiesen und somit als sehr gewichtig einzustufen.

12.2.1.2 Demgegenüber wird der Bedarf des Güterverkehrs an den strittigen Trassen hauptsächlich damit begründet, dass mindestens eine Trasse pro Stunde und Richtung für den Güterverkehr gesichert werden müsse, damit auch langfristige Markterwartungen erfüllt werden könnten. Diesem Interesse des Güterverkehrs an der Sicherung einer Mindestkapazität ist ebenfalls ein hohes Gewicht beizumessen. Dennoch gilt es, im Rahmen der Interessenabwägung auch die konkreten Nutzungsinteressen des Güterverkehrs miteinzubeziehen. Aus den von der Vorinstanz eingereichten Nutzungsdaten des Güterverkehrs (Januar 2016 – März 2018) geht hervor, dass die strittigen Trassen in der HVZ am Abend (16 – 19 Uhr) weder regelmässig noch sehr stark frequentiert (abgesehen während des Unterbruchs der Rheintalbahn bei Rastatt) genutzt wurden. An zahlreichen Tagen wurde während dieser Zeit vom Güterverkehr gar keine Trasse beansprucht (vgl. Beilage zum Schreiben der Vorinstanz vom 21. Juni 2018).

12.2.1.3 Weiter haben die vom Bundesverwaltungsgericht getätigten Abklärungen zum NNP 2019 gezeigt, dass die konkreten Nutzungsinteressen des Güterverkehrs im Vergleich zum Personenverkehr zumindest für das Jahr 2019 äusserst gering sind. So hat sich herausgestellt, dass im Fahrplanjahr 2019 lediglich noch eine von sieben strittigen Trassen, die gemäss NNP 2019 für den Güterverkehr reserviert sind, auch wirklich vom Güterverkehr beansprucht wird (vgl. Schreiben der Trasse Schweiz AG vom 5. Juni 2018). Dabei handelt es sich um einen von der Beigeladenen 1 durchzuführenden Gütertransport von Leerwagen für den Wiederbelad von Kies auf der Relation Birmensdorf Industrie-Hüntwangen-Wil. Der Zug soll ganzjährig und regelmässig jeweils montags, mittwochs und donnerstags verkehren. Schliesslich haben weder die Vorinstanz noch die Beigeladenen dargelegt, dass sich in Bezug auf die konkreten Nutzungsinteressen des Güterverkehrs für die folgenden Jahre etwas ändern würde.

12.2.1.4 Folglich ist den konkreten Nutzungsinteressen des regionalen Personenverkehrs ein höheres Gewicht beizumessen als denjenigen des Güterverkehrs, zumal der Personenverkehr aufgrund der Auslastung der Züge auch zeitlich stärker an die Nutzung der Trassen gebunden ist als der Güterverkehr, für den je nach Art des Transportes eher eine gewisse zeitliche Flexibilität besteht, auch wenn dieser mit Mehraufwand und –kosten verbunden sein kann.

12.2.2 Weiter ist zu berücksichtigen, dass gemäss nachfolgenden Erwägungen die Einführung des Halbstundentakts der S 3 im Rahmen des Projekts Durchmesserlinie (DML) sowie der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn über Jahre hinweg transparent geplant und von der Vorinstanz mitgetragen bzw. unterstützt wurde:

12.2.2.1 Im September 2008 haben der Bund (u.a. vertreten durch die Vorinstanz), die SBB und der Kanton Zürich eine Vereinbarung über die Finanzierung, Projektierung und den Bau der DML, das Finanzierungskonzept des Gesamtkonzepts DML sowie das Finanzierungskonzept weiterer Investitionen in der Region Zürich für den Fernverkehr und die 4. Teilergänzungen Zürcher S-Bahn unterzeichnet (BB 9). In dieser Vereinbarung ist auch der Fahrplan der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn in einer Netzgrafik enthalten (Anhang 3). Unbestrittener Bestandteil dieser Netzgrafik und der dort festgehaltenen Angebotsdichte ist der Halbstundentakt für die S 3 zwischen Zürich Hardbrücke und Bülach in der HVZ. In der Vereinbarungsziffer 5.3, deren Aufnahme von der Vorinstanz veranlasst wurde

(vgl. Beilage 5 der Schlussbemerkungen der Beschwerdeführenden vom 5. November 2018), wird festgehalten:

„Angebotsvereinbarungen mit Eisenbahn-Verkehrsunternehmen sowie Trassenzuteilung durch die Trassenvergabestelle bleiben vorbehalten. Das BAV anerkennt die Angebotsdichte gemäss Ziff. 5.2 [Verweis auf Anhang 3] in allfälligen Netznutzungsplänen oder vergleichbaren Festlegungen.“

Folglich hat sich die Vorinstanz im Jahr 2008 verpflichtet, den Halbstundentakt für die S 3 zwischen Zürich Hardbrücke und Bülach in der HVZ in allfälligen NNP anzuerkennen.

12.2.2.2 Im September 2016 haben der Bund, vertreten durch die Vorinstanz, der Beschwerdeführer 2 und die Nachbarkantone des Kantons Zürich einerseits sowie die SBB andererseits eine Zielvereinbarung über den Betrieb der Zürcher S-Bahn für die Jahre 2016 – 2021 unterzeichnet. Diese legt unter anderem die beabsichtigte Leistungsentwicklung für die Zürcher S-Bahn fest und dient den SBB und den Bestellern zur Verbesserung der Planungssicherheit für die Vereinbarungsperiode. Ziff. 1.2 des Anhangs 1 zeigt für die S 3 die Veränderungen zwischen der 2. Etappe der 4. Teilergänzungen (2016 – 2018) und der 3. Etappe der 4. Teilergänzungen (2019 - 2021) mit der Weiterführung im Halbstundentakt nach Bülach in der HVZ auf (BB 25).

12.2.2.3 Mit Schreiben vom 25. November 2016 teilte die Vorinstanz dem Beschwerdeführer 2 mit, dass mit Einführung der neuen Instrumente NNK und NNP ab dem Fahrplanjahr 2018 nicht auszuschliessen sei, dass für zusätzliche Angebote des Personenverkehrs keine Trassen gefunden werden und diese Angebote damit auch nicht gefahren werden könnten. Dies treffe in erster Linie auf einzelne Zusatzzüge zu (Beilage zum Schreiben der Vorinstanz vom 27. Juni 2018).

12.2.2.4 Der Verkehrsrat des Beschwerdeführers 2, in welchem auch die Vorinstanz vertreten ist, hat am 6. Juli 2017 den Fahrplan für die Fahrplanjahre 2018 und 2019 einstimmig und vorbehaltlos festgelegt (BB 12). Dieser sieht für das Fahrplanjahr 2019 unter anderem die Einführung des Halbstundentakts der S 3 während der HVZ mit darauf abgestimmten Busverbindungen vor (BB 13).

12.2.2.5 Mit Schreiben vom 13. November 2017 hat die Vorinstanz gegenüber den SBB bestätigt, dass der Bund die von den SBB offerierten Angebote des regionalen Personenverkehrs für die Fahrplanperiode 2018/2019

– und somit auch für den Halbstundentakt der S 3 in den HVZ – bestellen werde (BB 17).

Die definitive Angebotsvereinbarung vom 8. August 2018 betreffend die Abgeltung für die Fahrplanperiode 2018-2019 steht schliesslich unter dem Vorbehalt, dass die für die Leistungen notwendigen Trassen zur Verfügung stehen, ansonsten sich die Vorinstanz das Recht vorbehält, eine Anpassung der Offerte 2019 und folglich der Angebotsvereinbarung zu verlangen (Beilage 7 der Vernehmlassung der Vorinstanz vom 31. August 2018).

12.2.2.6 Letztendlich wurden für die geplante Einführung des Halbstundentakts Investitionen getätigt, deren Zwecke es bei der Sicherung der Trassen ebenfalls zu berücksichtigen gilt (vgl. Art. 9b Abs. 1 Bst. a EBG). Nebst einem Ausbau der erforderlichen Infrastruktur (7. und 8. Gleis im Bahnhof Oerlikon) musste auch das für die Einführung des Halbstundentakts der S 3 zusätzlich notwendige Rollmaterial bestellt werden. Die Beschaffung des Rollmaterials für die geplanten Angebotsausbauten der 3. Etappe im Rahmen der 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich wurde mit Schreiben vom 24. April 2014 von der Vorinstanz genehmigt (vgl. BB 20).

12.2.2.7 Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Beschwerdeführenden während des gesamten Planungsprozesses von einem Halbstundentakt der S 3 während der HVZ ausgehen durften. Aufgrund dieser langjährigen, kostspieligen Planung und nicht zuletzt auch des Verhaltens der Vorinstanz ist das Planungsinteresse der Beschwerdeführenden – trotz einzelner, jedoch erst spät geäusselter Vorbehalte der Vorinstanz und ohne abschliessend über die Frage des Verstosses gegen den Grundsatz von Treu und Glauben befinden zu müssen (vgl. dazu nachfolgend E. 13) – entsprechend hoch zu gewichten, zumal die Planung bereits lange vor dem Systemwechsel begann und der Halbstundentakt zeitlich genauso noch unter dem bisherigen System hätte eingeführt werden können. Daran vermag auch der Einwand der Vorinstanz, wonach das Planungsinteresse in keiner Relation zum Streitgegenstand stehe, würden doch die NNP sämtliche ganztags verkehrenden S-Bahnlinien und fast alle Zusatzleistungen sichern, nichts zu ändern. Überdies gilt es zu berücksichtigen, dass die neuen NNP auch aufgrund des Nichteinhaltens der gemäss aArt. 9a Abs. 3 NZV (AS 2016 4164) vorgesehenen Sechsjahresfrist (vgl. E. 8.3), welche zur Planungs- und Investitionssicherheit beitragen soll, zur abrupten Änderung des jahrelangen Planungsprozesses führten.

12.2.3

12.2.3.1 Die Vorinstanz macht mit dem Hinweis auf Ziff. 3.2 des NNK, wonach Kapazitäten, welche im letzten Fahrplanjahr vor Einführung der neuen Instrumente NNK und NNP einer Verkehrsart zur Verfügung standen, grundsätzlich weiterhin dieser Verkehrsart zuzuweisen sind, darauf aufmerksam, dass es sich bei den betroffenen Trassen des Güterverkehrs um bestehende Kapazitäten handeln würde. Die S 3 hingegen würde zur HVZ bislang nicht im Halbstundentakt verkehren, weshalb es sich um ein neues Angebot handle.

12.2.3.2 Dem ist in Übereinstimmung mit dem Vorbringen der Beschwerdeführenden entgegen zu halten, dass auf der S 3-Strecke bereits zwischen 1999/2000 und 2015 mit Zusatzzügen im Halbstundentakt gefahren wurde. Die Einführung des Halbstundentakts der S 3 in der HVZ würde nun die Funktion dieser Zusatzzüge übernehmen. Zwischen 2016 und 2018 sind diese Trassen gemäss den Beschwerdeführenden nur deshalb nicht beansprucht worden, weil mit der Inbetriebnahme der 2. Etappe der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn das Angebot im Zürcher Unterland habe ausgebaut werden können. Dies habe zu einer geplanten vorübergehenden Veränderung der Trassenbelegung geführt. Ab der 3. Etappe der 4. Teilergänzungen im Dezember 2018 sei der Halbstundentakt der S 3 wieder erforderlich.

12.2.3.3 Aufgrund des Gesagten kann der Umstand, dass der Beschwerdeführer 2 in den Jahren 2016 bis 2018 im Hinblick auf die geplante Einführung des Halbstundentakts der S 3 bewusst auf die bisherigen Zusatzzüge verzichtet hat, nicht zu seinem Nachteil gereichen. Folglich kann im Rahmen der Interessenabwägung der Tatsache, dass es sich bei den betroffenen Trassen des Güterverkehrs um bestehende Kapazitäten handelt, kein grosses Gewicht beigemessen werden.

12.3 Abschliessend gilt es, die ermittelten und beurteilten Interessen zu optimieren:

12.3.1 Der Ziff. 2.4 der Begleitdokumente zu den NNP 2020, 2022 und 2023 ist im Gegensatz zu derjenigen der Begleitdokumente zu den NNP 2019, 2021 und 2024 zu entnehmen, dass die HVZ bei gewissen Streckenabschnitten in Einzelstunden respektive Einzeltrassen unterteilt wird. Die Vorinstanz hält diesbezüglich fest, dass dadurch – anstelle einer Sicherung der Hybridkapazität zugunsten einer Verkehrsart in beide Richtungen und

in allen Stunden – eine feinere Verteilung pro Stunde und Richtung nach dem effektiven Bedarf der Verkehrsarten erreicht und gesichert werden soll. Im vorliegenden Fall sei jedoch keine einvernehmliche Lösung gefunden worden, weshalb eine Zuteilung mit spezifischen Zeiten nicht konfliktfrei möglich sei. Für die Vorinstanz gebe es keinen Grund, die Trassen anders als in den NNP 2019, 2021 und 2024 zu sichern.

12.3.2 Inwiefern eine Unterteilung der HVZ in Einzelstunden bzw. Einzeltrassen im Falle eines Trassenkonflikts nicht möglich sein soll, ist nicht ersichtlich. Vielmehr ermöglicht eine solche Lösung eine feinere Aufteilung der Hybridtrassen zugunsten verschiedener Verkehrsarten, womit (zumindest teilweise) die Interessen verschiedener Verkehrsarten berücksichtigt werden können. Eine Aufteilung der Hybridtrassen kann sich somit auch im Konfliktfall als sinnvoll und angemessen erweisen. Wie von den Beschwerdeführenden aufgezeigt, werden die Trassen für die Einführung des Halbstundentakts der S 3 in der HVZ lediglich während dreieinhalb von insgesamt sechs HVZ-Stunden beansprucht (vgl. Schreiben der Beschwerdeführenden vom 27. Juni 2018). Mit einer nach Einzelstunden differenzierten Sicherung der Hybridtrassen in der HVZ würde dem Kriterium, wonach nicht anzustreben sei, dass über die gesamte Dauer der HVZ alle Kapazitäten ausschliesslich einer Verkehrsart zugewiesen werden, Rechnung getragen (vgl. Ziff. 3.2 des NNK). Insofern läge auch kein gänzlicher Verzicht auf die Sicherung einer Mindestkapazität für den Güterverkehr während der HVZ vor.

12.4 Zusammengefasst kann festgehalten werden, dass die Interessen der Beschwerdeführenden an der Einführung des Halbstundentakts der S 3 während der HVZ überwiegen. Demzufolge sind die Beschwerden in diesem Punkt gutzuheissen und die NNP insofern anzupassen, als darin dem regionalen Personenverkehr die für den Halbstundentakt zur HVZ im Abschnitt Zürich Hardbrücke – Bülach (S-Bahnlinie S 3) erforderliche Anzahl Trassen als Mindestkapazität gesichert wird. Diese Anpassung schliesst zudem nicht aus, dass auch dem Güterverkehr auf dieser Strecke zu einzelnen Stunden in der HVZ Trassen gesichert werden können.

13.

13.1 Schliesslich stellen sich die Beschwerdeführenden auf den Standpunkt, dass die Vorinstanz mit der Genehmigung der NNP auch gegen den Grundsatz von Treu und Glauben verstossen habe. Insbesondere setze

sich die Vorinstanz dadurch in klaren Widerspruch zu früheren Verpflichtungen sowie zu langjährigen Planungsprozessen im Rahmen der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn.

13.2 Mit Blick auf die vorstehenden Erwägungen und den Ausgang des Beschwerdeverfahrens kann die Frage offenbleiben, ob die Vorinstanz mit ihrem Verhalten gegen den in Art. 5 Abs. 3 und Art. 9 BV verankerten Grundsatz von Treu und Glauben bzw. den darauf gestützten Anspruch auf Schutz berechtigten Vertrauens sowie das darin enthaltene Verbot widersprüchlichen Verhaltens verstossen hat.

S-Bahnlinie S 23

14.

Betreffend die S 23-Problematik wird von den Parteien nicht bestritten, dass dem regionalen Personenverkehr mit den von der Vorinstanz genehmigten NNP 2020 bis 2024 die erforderliche Anzahl Trassen als Mindestkapazität, welche für den geplanten Halbstundentakt während der HVZ im Abschnitt Zürich – Winterthur (S-Bahnlinie S 23) nötig wäre, entgegen der Darstellung im NNK nicht gesichert wurde. Weiter ist unbestritten, dass kein Konflikt mit dem Güterverkehr, sondern primär ein technisches Problem die Zuteilung einer an sich unbestrittenen Trasse verhindert. So konnte für den letzten Zug am Abend in Winterthur kein Abstellplatz gefunden werden (vgl. S. 11 des Protokolls der Instruktionsverhandlung vom 18. April 2018).

14.1 Die Beschwerdeführenden beantragen, es sei in den NNP 2020 bis 2024 die für den geplanten Halbstundentakt während der HVZ erforderliche Anzahl Trassen verbunden mit der Bedingung der genügenden Kapazität im Bahnhof Winterthur zu sichern. Die Vorinstanz könne nicht für den Fall, dass das technische Problem gelöst werden könne, eine vage Anpassung bestehender NNP in Aussicht stellen. Vielmehr sei dieses unbestrittene Anliegen in Form einer Bedingung in den NNP rechtlich zu sichern. Dies entspreche dem Gebot der Verhältnismässigkeit.

14.2 Die Vorinstanz entgegnet, dass die S 23 weiterhin unverändert im NNK 2025 aufgeführt werde. Die Streckenkapazität für die Trasse bleibe somit längerfristig dem Regionalverkehr erhalten und könne im Rahmen eines NNP nicht einer anderen Verkehrsart zugewiesen werden. SBB Infrastruktur sei zudem bei der Er- und Überarbeitung der NNP verpflichtet,

die Einführung der halbstündlichen S 23 in Richtung Winterthur wiederkehrend zu prüfen. Sobald eine Lösung gefunden werden könne, erfolge die Sicherung im entsprechend späteren NNP. Jedoch könnten auf Stufe NNP keine Trassen gesichert werden, die nicht fahrbar seien. Vielmehr sei das Anliegen der S 23 auf Stufe NNK stufengerecht verzeichnet.

14.3 Vorliegend ist nicht ersichtlich und wird von der Vorinstanz auch nicht näher begründet, weshalb auf Stufe NNP keine Trassen verbunden mit einer Bedingung gesichert werden können, die nicht fahrbar sind, handelt es sich doch vorliegend um eine an sich unbestrittene Trasse und nicht um einen Trassenkonflikt zwischen verschiedenen Verkehrsarten. Vielmehr kann auf diese Weise dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit entsprochen werden: Die Sicherung der im NNK vorgesehenen Trassen wird in den NNP nicht verweigert, sondern es wird stattdessen die mildere Alternative gewählt, indem die an sich unbestrittene Trasse unter einer Bedingung gesichert wird. Damit ist die von der Vorinstanz in Aussicht gestellte Trassensicherung auch in den NNP verbindlich festgehalten. Entsprechend brauchen die NNP für den Fall, dass eine Lösung für das Kapazitätsproblem gefunden werden kann, nicht angepasst zu werden.

Die Beschwerden sind somit auch in diesem Punkt gutzuheissen und die NNP für die Jahre 2020 bis 2024 insofern anzupassen, als dem regionalen Personenverkehr die für den Halbstundentakt zu den Hauptverkehrszeiten im Abschnitt Zürich – Winterthur (S-Bahnlinie S 23) erforderliche Anzahl Trassen als Mindestkapazität, verbunden mit der Bedingung der genügenden Kapazität im Bahnhof Winterthur, gesichert wird.

15.

Nach dem Gesagten erweisen sich die Beschwerden als begründet und sind somit gutzuheissen.

16.

16.1 Die Kosten des Verfahrens vor dem Bundesverwaltungsgericht werden in der Regel der unterliegenden Partei auferlegt (vgl. Art. 63 Abs. 1 VwVG). Die Beigeladenen unterliegen mit ihrem Antrag auf Abweisung der Beschwerde vollumfänglich, weshalb sie die auf Fr. 15'000.– festzusetzenden Verfahrenskosten (vgl. Art. 1 ff. des Reglements vom 21. Februar 2008 über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht [VGKE, SR 173.320.2]) zu tragen haben. Der Vorinstanz können keine

Kosten auferlegt werden (vgl. Art. 63 Abs. 2 VwVG). Den obsiegenden Beschwerdeführenden ist der Kostenvorschuss von insgesamt Fr. 15'000.– nach Eintritt der Rechtskraft dieses Urteils zurückzuerstatten.

16.2 Der obsiegenden Partei ist für das Verfahren vor Bundesverwaltungsgericht eine Entschädigung für ihr erwachsene notwendige und verhältnismässig hohe Kosten zuzusprechen (Art. 64 Abs. 1 VwVG i.V.m. Art. 7 VGKE). Die Entschädigung umfasst die Kosten der Vertretung sowie allfällige weitere Auslagen der Partei (vgl. Art. 8 ff. VGKE). Wird wie vorliegend keine Kostennote eingereicht, setzt das Gericht die Parteientschädigung aufgrund der Akten fest (vgl. Art. 14 Abs. 2 VGKE).

Die Beschwerdeführenden sind vorliegend als obsiegend anzusehen und haben daher einen Anspruch auf eine Parteientschädigung. Unter Berücksichtigung der Komplexität des Falles, der eingereichten Rechtschriften und des mutmasslichen Arbeits- und Zeitaufwandes für die vorliegenden Verfahren hält das Bundesverwaltungsgericht eine Parteientschädigung von Fr. 25'000.– (inklusive Auslagen) als angemessen. Dieser Betrag ist den Beigeladenen zur Bezahlung nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils aufzuerlegen (Art. 64 Abs. 3 VwVG).

(Das Dispositiv befindet sich auf der nächsten Seite.)

Demnach erkennt das Bundesverwaltungsgericht:

1.

Die Beschwerdeverfahren A-1216/2018 und A-287/2019 werden unter erstgenannter Geschäfts-Nummer vereinigt.

2.

Die Beschwerden werden gutgeheissen.

Die Allgemeinverfügungen vom 15. Januar 2018 bzw. 10. Dezember 2018 betreffend Genehmigung der Netznutzungspläne für die Jahre 2019 bis 2024 werden insofern aufgehoben, als für die Jahre 2019 bis 2024 der S-Bahnlinie S 3 in den Hauptverkehrszeiten im Abschnitt Zürich Hardbrücke – Bülach sowie für die Jahre 2020 bis 2024 der S-Bahnlinie S 23 in den Hauptverkehrszeiten im Abschnitt Zürich – Winterthur jeweils kein Halbstundentakt gesichert wird.

Die Vorinstanz wird angewiesen, die Netznutzungspläne für die Jahre 2019 bis 2024 (soweit nötig) insofern anzupassen, als darin dem regionalen Personenverkehr die für den Halbstundentakt zu den Hauptverkehrszeiten im Abschnitt Zürich Hardbrücke – Bülach (S-Bahnlinie S 3) erforderliche Anzahl Trassen als Mindestkapazität gesichert wird. Im Weiteren sind die Netznutzungspläne für die Jahre 2020 bis 2024 insofern anzupassen, als dem regionalen Personenverkehr die für den Halbstundentakt zu den Hauptverkehrszeiten im Abschnitt Zürich – Winterthur (S-Bahnlinie S 23) erforderliche Anzahl Trassen als Mindestkapazität, verbunden mit der Bedingung der genügenden Kapazität im Bahnhof Winterthur, gesichert wird.

3.

Die Verfahrenskosten von Fr. 15'000.– werden den Beigeladenen zu gleichen Teilen und unter solidarischer Haftung auferlegt. Der Betrag ist innert 30 Tagen nach Eintritt der Rechtskraft dieses Urteils zu Gunsten der Gerichtskasse zu überweisen. Die Zustellung des Einzahlungsscheins erfolgt mit separater Post.

4.

Der von den Beschwerdeführenden geleistete Kostenvorschuss in der Höhe von Fr. 15'000.– wird diesen nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils zurückerstattet. Hierzu haben sie dem Bundesverwaltungsgericht ihre Kontoangaben bekannt zu geben.

5.

Den Beschwerdeführenden wird eine Parteientschädigung von gesamthaft Fr. 25'000.– (inkl. Auslagen) zugesprochen, welche ihnen von den Beigeladenen nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils zu gleichen Teilen und unter solidarischer Haftung zu vergüten ist.

6.

Dieses Urteil geht an:

- die Beschwerdeführenden (Gerichtsurkunde; Beilage: Medienmitteilungen mit Begleitschreiben)
- die Vorinstanz (Ref-Nr. BAV-212.24-00003/00014/00009/00008 sowie BAV-212.24-00003/00032/00007/00025; Einschreiben; Beilage: Medienmitteilungen mit Begleitschreiben)
- die Beigeladenen (Gerichtsurkunde; Beilage: Medienmitteilungen mit Begleitschreiben)
- das Generalsekretariat UVEK (Gerichtsurkunde; Beilage: Medienmitteilungen mit Begleitschreiben)
- die Trasse Schweiz AG (zur Kenntnis; Beilage: Medienmitteilungen mit Begleitschreiben)
- die SBB AG, Recht & Compliance Infrastruktur, Gabriele Schweingruber, Hilfikerstrasse 3, 3000 Bern 65 (zur Kenntnis; Beilage: Medienmitteilungen mit Begleitschreiben)
- den VAP (zur Kenntnis; Beilage: Medienmitteilungen mit Begleitschreiben)
- den VöV, Barbara Zollinger (zur Kenntnis; Beilage: Medienmitteilungen mit Begleitschreiben)

Für die Rechtsmittelbelehrung wird auf die nächste Seite verwiesen.

Der vorsitzende Richter:

Der Gerichtsschreiber:

Christoph Bandli

Marc Lichtensteiger

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen nach Eröffnung beim Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten geführt werden (Art. 82 ff., 90 ff. und 100 BGG). Die Rechtschrift ist in einer Amtssprache abzufassen und hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift zu enthalten. Der angefochtene Entscheid und die Beweismittel sind, soweit sie die beschwerdeführende Partei in Händen hat, beizulegen (Art. 42 BGG).

Versand: