



31 octobre 2018

---

# **PRODES, étape d'aménagement 2030/35**

## **Examen des objectifs d'offre remis par les régions de planification**

### Rapport

---

Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006





Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

### **Editeur**

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication  
(DETEC)  
Office fédéral des transports (OFT)

### **Traductions**

Services linguistiques de l'OFT

### **Remaniements**

<b>Version</b>	<b>Date</b>	<b>Auteur</b>	<b>Consignes de modification</b>
1.0	30.08.2017	OFT	
2.0	31.10.2018	OFT	Mise à jour



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

## Table des matières

1. Introduction .....	4
2. Procédé .....	6
2.1 Introduction.....	6
2.2 Commentaire des critères de contrôle .....	7
3. Résultats de l'examen .....	10

### Annexes

- A Résultats de l'examen par objectif d'offre
- B Objectifs d'offre du trafic grandes lignes et du trafic marchandises
- C Répertoire des sources



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

# 1. Introduction

Conformément à l'art. 1, al. 3, de l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire, un message en vue d'une étape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire 2030/35 (EA 2030/35) devra être soumis à l'Assemblée fédérale avant la fin de 2018 dans le cadre du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES).

L'OFT, en tant que responsable du processus, gère et coordonne les planifications conformément à l'art. 48d de la loi du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF). En 2014, il a élaboré pour ce faire la « Documentation des bases de planification PRODES, étape d'aménagement 2030 »<sup>1</sup> conformément à l'art. 15 de l'ordonnance sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCPF). Les participants au processus de planification ont été consultés, puis informés par l'OFT des principes, des lignes directrices et des échéances. Tous les participants disposaient donc d'une base uniforme pour la planification de l'étape d'aménagement 2030/35.

Le processus de planification se déroule en principe en quatre phases :

- Phase 1 : L'OFT définit les principes de planification de l'étape d'aménagement, en particulier les critères d'évaluation, les prévisions de la demande, l'analyse des besoins et les lignes directrices.
- Phase 2 : Les cantons, les exploitants du trafic grandes lignes (TGL) et l'industrie du transport de marchandises soumettent leurs objectifs d'offre à l'OFT pour l'étape d'aménagement.
- Phase 3 : Les gestionnaires d'infrastructure élaborent les projets d'offre et d'infrastructure nécessaires sur mandat de l'OFT en tenant compte du matériel roulant. Ces données constituent la base sur laquelle l'OFT se fonde pour évaluer et sélectionner les mesures infrastructurelles à mettre en œuvre dans l'étape d'aménagement.
- Phase 4 : A partir de cette évaluation, les gestionnaires d'infrastructure élaborent, sur mandat de l'OFT et avec la participation des partenaires de planification, un projet d'offre intégré qui se décline en variantes. C'est d'après ce projet d'offre que le projet à mettre en consultation sera élaboré. Le projet d'offre forme alors la base de la stratégie d'utilisation du réseau STUR 2030/35, qui doit être jointe au message<sup>2</sup>.

Au cours du premier trimestre de 2015, l'OFT a examiné les objectifs d'offre remis sur la base des critères de contrôle définis (voir la figure 1-1). Le présent rapport rend compte de cet examen.

---

<sup>1</sup> Office fédéral des transports: documentation des bases de planification PRODES, étape d'aménagement 2030, rapport et annexes, avril 2014.

<sup>2</sup> D'après art. 9b, al. 1, LCdF



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

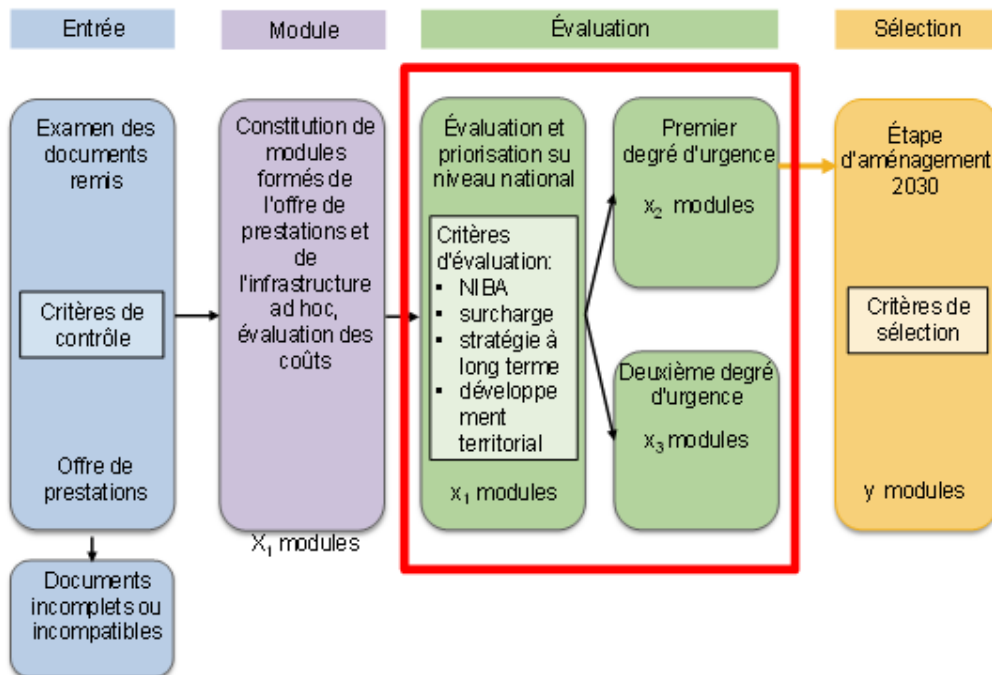


Figure 1-1 : Procédure d'évaluation et de priorisation des projets d'offre



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

## **2. Procédé**

### **2.1 Introduction**

L'OFT a examiné, dans le cadre de l'examen, si les objectifs d'offre soumis par les régions de planification en 2014 pouvaient être pris en compte dans le processus de planification ultérieur.

Les quatre critères de contrôle suivants sont appliqués :

- a) intégralité (permettant la traçabilité) et plausibilité
- b) demande : conditions d'une demande minimale requise
- c) compatibilité avec la stratégie à long terme Rail
- d) compatibilité avec les objectifs de développement territorial

Les projets d'offre de transport de voyageurs grandes lignes (TGL) et de transport de marchandises (TM) des CFF n'ont pas requis d'examen, les travaux correspondants ayant été directement accompagnés par l'OFT. Les 22 objectifs d'offre de TGL définis par les CFF en collaboration avec l'OFT et les 19 objectifs d'offre de transport de marchandises sont repris à l'annexe B.

Lors de l'examen et du traitement ultérieur, il est apparu clairement que certains des objectifs d'offre doivent être attribués à la desserte capillaire et ne peuvent pas être réalisés dans le cadre du FIF. Il a également été constaté que certains objectifs d'offre avaient déjà été mis en œuvre dans le cas de référence, c'est-à-dire sans EA 2030/35. Ces cas sont également documentés dans le présent rapport.



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

## 2.2 Commentaire des critères de contrôle

Les critères de contrôle sont expliqués plus en détail ci-dessous.

### a) Intégralité (permettant la traçabilité) et plausibilité

Un objectif d'offre soumis est examiné afin de déterminer si les informations fournies sont suffisamment détaillées et complètes. Selon la documentation des bases de planification, il s'agit des informations suivantes<sup>4</sup> :

- Description de la situation actuelle et des tendances en matière de développement de la population et de l'emploi, de la demande de transport et de l'offre de transport ;
- Description du cas de référence 2030 : Identification des forces, des faiblesses, des chances, des risques et des mesures à prendre ;
- Description des projets d'offre : quantité référentielle, cadence, structure de nœuds, correspondances, temps de parcours systématisé (graphique de ligne) ;
- Estimation de la demande prévisionnelle en cas de réalisation du projet d'offre : nombre moyen de passagers par jour, du lundi au vendredi et dans les deux sens, à la section transversale la plus chargée en dehors du périmètre de trafic local ;
- Motivation des projets d'offre, par exemple en ce qui concerne les mesures proposées, la situation de surcharge, le Projet de territoire Suisse, la stratégie à long terme de l'OFT, la perspective envisagée dans le programme d'agglomération, la desserte et l'accessibilité souhaitées ;
- Présentation du traitement des projets d'offre dans les instruments d'aménagement du territoire. Le traitement des projets d'offre dans le plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail, et dans le plan directeur cantonal doit être indiqué avec l'état de la coordination. Il faut également indiquer si le projet est traité dans un programme d'agglomération, en indiquant la priorité attribuée par la Confédération.

Afin de servir de base au critère de contrôle b), les valeurs de la demande des projets d'offre prévues par les régions de planification sont également plausibilisées.

---

<sup>4</sup> OFT: Documentation des bases de planification PRODES, étape d'aménagement 2030, rapport, avril 2014, chapitre 8.3



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

## b) Demande

Lors de l'examen, les projets d'offre sont également vérifiés du point de vue des valeurs de référence de la demande. Les exigences suivantes en termes de demande minimale, y compris l'effet d'offre, s'appliquent en principe à la section transversale la plus fortement sollicitée d'une ligne :

- Cadence horaire = 500 – 1999 personnes par jour
- Cadence à la demi-heure = 2000 - 7999 personnes par jour
- Cadence au quart d'heure = plus de 8000 personnes par jour

Le nombre moyen de voyageurs par jour, du lundi au vendredi et dans les deux sens, sur une section transversale d'une ligne détermine le calcul de la demande.

## c) Compatibilité avec la stratégie à long terme Rail

Un projet d'offre est en cours d'examen pour vérifier s'il est manifestement incompatible avec la stratégie à long terme Rail. Il ne sera pas retenu si l'un des points suivants se vérifie :

- Le projet d'offre prévoit, sur toute la journée, des cadences plus denses que dans la stratégie à long terme, bien qu'il n'y ait pas besoin d'une offre supplémentaire aux heures de pointe<sup>5</sup> :
  - Desserte dans les espaces métropolitains de Suisse avec raccordement au trafic régional des voyageurs (RER et RE) :
    - Dans les zones centrales : cadence supérieure au ¼-h
    - En dehors des zones centrales : cadence au ¼-h et plus
  - Desserte des petits et moyens territoires d'action urbains avec raccordement au trafic régional des voyageurs (RER et RE) :
    - Dans les zones centrales : cadence supérieure au ¼-h
    - En dehors des zones centrales : cadence au ¼-h
  - Desserte de la zone alpine/tourisme : cadence des liaisons principales supérieure à la demi-heure

---

<sup>5</sup> Cf. cartes de la stratégie à long terme Rail à l'OFT : Documentation des bases de planification PRODES étape d'aménagement 2030, Annexes, avril 2014, Annexe 9





Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

- demande de réduction du temps de parcours, bien que :
  - la durée du voyage en TP soit inférieure de moins de 5 minutes au temps de trajet en TIM de centre-ville à centre-ville dans le scénario de référence, ou que
  - la réduction du temps de parcours n'entraîne pas de temps-système entre les gares de jonction voisines.

Si un projet d'offre consiste en plusieurs modifications de l'offre dans plusieurs sous-espaces, seules les modifications de l'offre incompatibles sont exclues, si possible et dans la mesure de ce qui est praticable.

#### **d) Compatibilité avec les objectifs de développement territorial**

Le projet d'offre ne sera pas poursuivi si la conception de développement territorial durable du pays, formulée conjointement par les trois niveaux de gouvernement dans le Projet de territoire Suisse, est enfreinte sur l'un des points suivants :

- La qualité des zones habitées est gravement altérée par le morcellement, les nuisances sonores, la perte d'espace public, etc., ou alors l'équilibre entre les régions est perturbé.
- Les ressources naturelles, la qualité du paysage ou les terres cultivées sont considérablement réduites.
- La solidarité au sein de la société et la cohésion régionale, sous forme d'interconnexion et de mise en réseau au sein des régions, ainsi que l'équilibre entre les zones rurales et urbaines sont menacés.



### 3. Résultats de l'examen

Les documents remis par les régions de planification ont été enregistrés comme 269 objectifs d'offre. Compte tenu de certains documents complémentaires remis postérieurement, 233 objectifs d'offre des régions de planification ont servi de base à la poursuite des travaux de formation des modules. 36 objectifs d'offre n'ont pas pu être utilisés tels qu'ils ont été remis. Nous distinguons ici les éléments suivants :

- 10 objectifs d'offre : desserte capillaire et donc pas de réalisation par le FIF
- 8 objectifs d'offre : déjà réalisés dans le cas de référence, c'est-à-dire sans EA 2030/35, ou couverts par le projet d'offre TGL
- 18 objectifs d'offre : refusés sur la base des critères de contrôle

La figure 3-1 donne un aperçu des résultats de l'examen pour chaque région de planification.

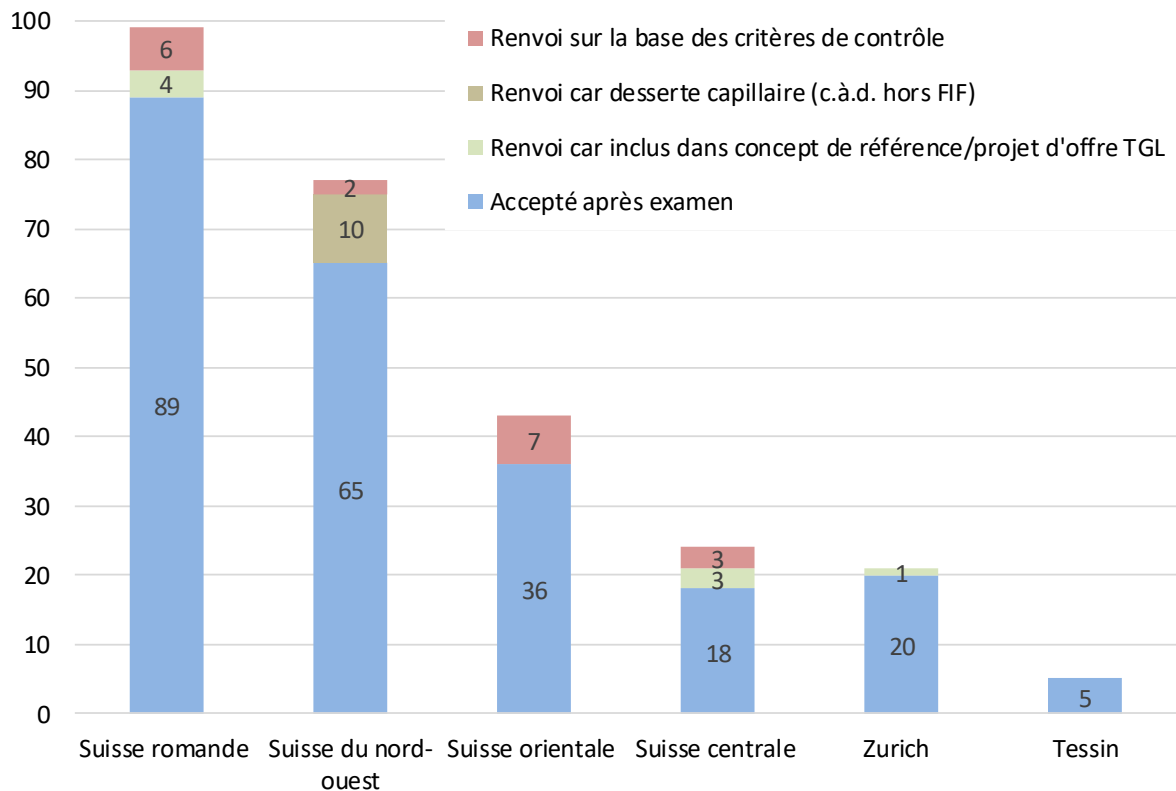


Figure 3-1 : Vue d'ensemble des résultats de l'examen



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

Les objectifs d'offre rejetés sont présentés dans les tableaux 3-1 à 3-3.

Objectifs d'offre	
NW-06	Exploitation de la ligne 17 prolongée toute la journée de Gare badoise de Bâle jusqu'à Eglisee
NW-20	Nouvel arrêt Augst; réalisation avec NW-56
NW-29	Nouvel arrêt Grüssen; réalisation avec NW-56
NW-34	Nouvel arrêt Längipark; réalisation avec NW-56
NW-36	Nouvel arrêt Muttenz Rennbahn
NW-40	Nouvel arrêt Pratteln Bahnhof; réalisation avec NW-56
NW-43	Nouvel arrêt Steinhölzli; réalisation avec NW-56
NW-49	Nouvel arrêt Zurlinden; réalisation avec NW-56
NW-56	Nouvelle ligne de tram et prolongement de la ligne 14 à destination d'Augst : desserte de la zone de développement Salina Raurica
NW-59	Prolongement de la ligne 11 à destination de St. Louis Gare

Tableau 3-1 : Objectifs d'offre de desserte capillaire qui ne sont donc pas financés par le FIF

Objectifs d'offre	
W-05	Gare de Fribourg : flux des passagers
W-07	Cadence au quart d'heure Fribourg–Givisiez (RER 20 et 30)
W-12	Givisiez : Halte des trains TPF et CFF
W-38	Halte à Versoix du RE de/à destination de Genève Aéroport
ZS-03	Réduction à la cadence au quart d'heure Lucerne–Hochdorf à un troisième produit aux hdp dans le sens du flux de pendulaires
ZS-04	Entre Zoug et Zurich, le nouveau RE toutes les demi-heures ne peut être introduit qu'au détriment d'offres TRV actuelles (S24).
ZS-09	Nouvel arrêt Sarnen Industrie
ZH-07	Corridor 5.2 Winterthour-Bülach-Waldshut

Tableau 3-2 : Objectifs d'offre avec réalisation dès le cas de référence, c'est-à-dire sans EA 2030/35, compris dans le projet d'offre TGL (ZS-04)



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

Objectifs d'offre	Motivation du rejet
W-09 Cadence à la demi-heure S1 Berne–Fribourg prolongée jusqu'à Rosé -> cadence au quart d'heure Fribourg–Rosé	Demande insuffisante pour une cadence au quart d'heure intégrale
W-10 Cadence à la demi-heure RER 40 prolongée jusqu'à Guin -> cadence au quart d'heure Fribourg–Guin	
W-15 Cadence horaire RER Bulle–Romont avec arrêt aux stations intermédiaires	Demande insuffisante pour une cadence horaire intégrale
W-34 Nouvel arrêt Espace Gros-de-Vaud	Incompatible avec les objectifs de développement territorial : manque d'harmonisation avec l'urbanisation
W-50 Cadence à la demi-heure Fiesch–Andermatt	Demande insuffisante pour une cadence à la demi-heure intégrale
W-57 Cadence à la demi-heure Noirmont–Tavannes	
NW-03 Cadence à la demi-heure Porrentruy–Bonfol	Demande insuffisante pour une cadence à la demi-heure intégrale
NW-04 Cadence à la demi-heure Gänsbrunnen–Oberdorf–Soleure : section Gänsbrunnen–Oberdorf	
O-02 Cadence au quart d'heure Schaffhouse–Erzingen	Demande insuffisante pour une cadence au quart d'heure intégrale
O-03 Cadence au quart d'heure Schaffhouse–Thayingen	
O-04 Cadence au quart d'heure Schaffhouse–Jestetten	
O-06 Cadence au quart d'heure Frauenfeld–Wil	
O-07 Cadence au quart d'heure agglomération Kreuzlingen/Constance	
O-15 Cadence au quart d'heure Arnegg–Gossau SG–St-Gall et au-delà : section Arnegg–Gossau SG	
O-33 Module régional Misoix	Module incomplet / incompatible avec les objectifs de développement territorial : harmonisation avec l'urbanisation :
ZS-02 Arrêt Stans Bitzi	Incompatible avec les objectifs de développement territorial : manque d'harmonisation avec l'urbanisation
ZS-19 Cadence à la demi-heure Fiesch–Andermatt	Demande insuffisante pour une cadence à la demi-heure intégrale
ZS-24 Cadence à la demi-heure Disentis–Andermatt	

Remarque : en cas de rejet d'une densification intégrale, la région de planification pouvait faire examiner une densification aux hdp.

Tableau 3-3 : Objectifs d'offre rejetés sur la base des critères de contrôle

Les résultats détaillés se trouvent à l'annexe A.



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

## Annexe A

### Résultats de l'examen par objectif d'offre

Région de planification	Page
Suisse romande (W)	14
Suisse du nord-ouest (NW)	29
Suisse orientale (O)	43
Suisse centrale (ZS)	48
Zurich (ZH)	54
Tessin (TI)	58

Explications des tableaux suivants :

- Colonnes « Titre court de l'offre » et « Descriptions du projet d'offre » : les informations documentées ici ont été compilées par l'OFT fin 2014/début 2015 sur la base des documents soumis par les régions de planification. Les descriptions ont été spécifiées au cas par cas lors du traitement des modules.
- Colonne « Numéro OFT » : le numéro correspond en principe au numéro de l'objectif d'offre utilisé dans les modules.



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

## Suisse romande

Abréviation du projet d'offre	Numéro de l'OFT	Description du projet d'offre	Complet?	Demande suffisante?	Compatibilité avec la stratégie à long terme?	Compatibilité avec les objectifs territoriaux?	Examen réussi?	Remarques
Bulle–Fribourg	W–01	Cadence 30 minutes Bulle–Fribourg en 30 minutes de temps de parcours	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Fribourg–Neuchâtel	W–02	RE supplémentaire Fribourg–Neuchâtel en 45 minutes de temps de parcours	Cf. remarque	Oui	Oui	Oui	Oui	Les données de la demande avec le projet d'offre manquent, la demande minimale devrait toutefois être atteinte.
Lausanne–Palézieux–Romont–Fribourg–Guin–Berne	W–03	Prolongement du RE d'Annemasse en direction de Berne en cadence 60 minutes avec arrêts Palézieux/Romont/Fribourg/Guin	Cf. remarque	Oui	Oui	Oui	Oui	Les données de la demande avec le projet d'offre manquent, la demande minimale devrait toutefois être atteinte.
Gruyères–Bulle–Châtel-St-Denis–Palézieux	W–04	Cadence 30 min. Gruyères–Bulle–Châtel-St-Denis–Palézieux avec 30 min. de temps de parcours entre Bulle et Palézieux.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Gare de Fribourg: flux des passagers	W–05	Amélioration des conditions d'accueil des voyageurs en gare de Fribourg/Freiburg pour garantir les transferts des voyageurs en correspondance en 4 minutes.	–	–	–	–	–	Référence
Compatibilité des quais de la gare de Fribourg	W–06	Compatibilité des quais de la gare de Fribourg/Freiburg avec les longueurs de quais fixées pour les haltes du RER. La gare de Fribourg doit assurer l'accès des trains de 150 mètres prolongeables à 220 mètres.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Fribourg–Givisiez	W–07	Cadence 15 minutes Fribourg/Freiburg – Givisiez des lignes RER 20 et 30	–	–	–	–	–	Référence
Fribourg–Payerne–Yverdon	W–08	Cadence 30 minutes intégrale Fribourg/Freiburg–Payerne–Yverdon-les-Bains. éviter et de respecter les objectifs du RER Fribourg   Freiburg.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

Abréviation du projet d'offre	Numéro de l'OFT	Description du projet d'offre	Complet?	Demande suffisante?	Compatibilité avec la stratégie à long terme?	Compatibilité avec les objectifs territoriaux?	Examen réussi?	Remarques
Berne–Fribourg	W–09	Cadence 30 minutes S1 Berne–Fribourg prolongée jusqu'à Rosé. 1) temps de parcours très compétitifs avec la route 2) capacité doublée aux heures de pointe 3) cadence 15 minutes dans l'Ouest de l'agglomération	Oui	Non	Non	Oui	Non	Comme la demande minimale de 8000 v/jour n'est pas atteinte, un étoffement Rosé–Guin aux hdp peut être envisagé.
Fribourg – Guin	W–10	Cadence 30 minutes de la ligne RER 40 prolongée jusqu'à Guin.	Oui	Non	Non	Oui	Non	Comme la demande minimale de 8000 v/jour n'est pas atteinte, un étoffement Rosé–Guin aux hdp peut être envisagé.
Fribourg–Morat–Anet–Neuchâtel	W–11	Cadence 30 minutes intégrale de la ligne RER 20 Fribourg–Morat–Anet–Neuchâtel.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Halte de Givisiez	W–12	Réaménagement de la halte de Givisiez avec arrêt des trains TPF et CFF Déplacement de la halte TPF actuelle de Givisiez sur le domaine CFF et un réaménagement pour que: 1) des arrêts des trains des lignes CFF et TPF soient possibles. 2) des croisements de trains soient possibles à Givisiez sur les deux axes. 3) les accès aux trains soient conformes aux normes LHand.	–	–	–	–	–	Référence
Nouvelle halte Avry-sur-Matran	W–13	Création d'une nouvelle halte à la hauteur d'Avry-sur-Matran sur la ligne Romont–Fribourg/Freiburg.	Cf. remarque	Oui	Oui	Cf. remarque	Oui	Il manque une indication sur le nombre potentiel de voyageurs embarqués/débarqués. Il faudra vérifier dans la suite du traitement si le nouvel arrêt encourage le mitage et s'il ne serait pas possible de déplacer un arrêt existant.
Nouvelle halte Agy	W–14	Création d'une nouvelle halte à la hauteur d'Agy sur la ligne Fribourg–Givisiez.	Cf. remarque	Oui	Oui	Oui	Oui	Il manque une indication sur le nombre potentiel de voyageurs embarqués/débarqués.
Bulle–Romont	W–15	Cadence 60 minutes RER Bulle–Romont avec arrêts aux haltes intermédiaires. Permet la réintroduction des arrêts intermédiaires avec des correspondances attrayantes à Romont.	Oui	Non	Oui	Oui	Non	La demande prévisionnelle de 386 v/jour est inférieure à la demande minimale de 500 v/jour.



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

Abréviation du projet d'offre	Numéro de l'OFT	Description du projet d'offre	Complet?	Demande suffisante?	Compatibilité avec la stratégie à long terme?	Compatibilité avec les objectifs territoriaux?	Examen réussi?	Remarques
Romont – Lausanne	W-16	2e liaison horaire entre Romont et Lausanne avec desserte régionale entre Romont et Palézieux. Maintien d'une liaison régionale à la cadence 60 minutes entre Romont et Palézieux avec arrêts à Siviriez, à Vauderens et à Oron, avec des liaisons directes ou des correspondances directes à Romont en direction de Fribourg et à Palézieux en direction de Lausanne.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Vaud: Cadence 15 minutes des Regio-Express entre Genève et Lausanne	W-17	Cadence 15 minutes des Regio-Express entre Genève et Lausanne	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Vaud: Cadence 30 minutes des RE entre Lausanne et St-Maurice	W-18	Cadence 30 minutes des RE entre Lausanne et St-Maurice	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Vaud: Liaison horaire rapide RE Lausanne-Morat et intégration du sillon dans les RE Genève-Aéroport-Lausanne	W-19	Circulation d'un RegioExpress cadencé à l'heure entre Lausanne et Morat avec desserte de Puidoux-Chexbres, Palézieux, Moudon, Lucens, Payerne et arrêt à toutes les haltes entre Payerne et Morat. Le temps de parcours entre Lausanne et Payerne est de 49 minutes, soit d'environ 1 heure jusqu'à Avenches.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Vaud: Liaison horaire rapide RE Lausanne-Berne et intégration du sillon dans les RE Genève-Aéroport-Lausanne	W-20	Liaison horaire rapide RE Lausanne-Berne et intégration du sillon dans les RE Genève-Aéroport-Lausanne.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Vaud: Amélioration de la liaison avec les remontées mécaniques de Leysin	W-21	Amélioration de la liaison avec les remontées mécaniques de Leysin. Temps de parcours approximatif de 30 minutes depuis Aigle et d'une heure depuis Lausanne jusqu'au pied des remontées mécaniques, qui permettent ensuite de se rendre au sommet de La Berneuse en 15 minutes.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Vaud: Cadence à 30 minutes sur le RER Lausanne-Payerne	W-22	Cadence à 30 minutes sur le RER Lausanne-Payerne. La desserte actuelle en transports publics est relativement peu compétitive avec la voiture et présente des	Oui	Oui	Oui	Cf. remarque	Oui	Il faut tenter une optimisation générale de la quantité référentielle.





Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

Abréviation du projet d'offre	Numéro de l'OFT	Description du projet d'offre	Complet?	Demande suffisante?	Compatibilité avec la stratégie à long terme?	Compatibilité avec les objectifs territoriaux?	Examen réussi?	Remarques
Vaud: Cadence renforcée aux heures de pointe entre Echallens et Lausanne	W-23	Cadence 15' Lausanne–Echallens (hdp: cadences à 10 minutes) avec prolongement en cadence 30' à Bercher.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Vaud: Liaison directe Orbe–Chavornay–Lausanne aux heures de pointe	W-24	Liaison directe Orbe–Chavornay–Lausanne aux heures de pointe. Relation par heure d'Orbe à Lausanne avec coupe-accroche au RER Grandson–Cully, ainsi que l'introduction d'une relation accélérée (type RE) Orbe–Lausanne, aux heures de pointe, avec arrêt dans les gares principales. Un renfort à la demi-heure entre Orbe et Chavornay, avec correspondance sur le second RER Grandson–Cully, complète l'offre.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Vaud: Offre renforcée aux heures de pointe entre La Sarraz et Vallorbe, ainsi qu'entre Vallorbe et Le Brassus	W-25	Offre renforcée aux heures de pointe entre La Sarraz et Vallorbe, ainsi qu'entre Vallorbe et Le Brassus. Le projet d'offre propose la circulation de courses de renfort à l'heure de pointe entre La Sarraz et Vallorbe, par prolongement du second RER Aigle–La Sarraz.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Vaud: Cadence 30 minutes aux heures de forte affluence entre Bex–Gryon–Villars-sur-Ollon	W-26	Cadence 30 minutes aux heures de forte affluence entre Bex–Gryon–Villars-sur-Ollon.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Vaud: Cadence 30 minutes aux heures de forte affluence entre Aigle et Les Diablerets	W-27	Cadence 30 minutes aux heures de forte affluence entre Aigle et Les Diablerets. Cette cadence renforcée aux heures de forte affluence, sous réserve d'une modification de l'offre Grandes lignes en gare d'Aigle, ne devrait pas nécessiter d'infrastructure supplémentaire.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Vaud: Cadence 30 minutes aux heures de pointe entre Montreux et Caux	W-28	Cadence 30 minutes aux heures de pointe entre Montreux et Caux. La vocation de la ligne Montreux–Les Rochers-de-Naye est essentiellement touristique. Néanmoins, cette ligne dessert également les hauts de Montreux, et notamment les localités de Glion et de Caux, dont les pendulaires utilisent la ligne en rabattement sur la gare de Montreux, aux heures de pointe usuelles.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

Abréviation du projet d'offre	Numéro de l'OFT	Description du projet d'offre	Complet?	Demande suffisante?	Compatibilité avec la stratégie à long terme?	Compatibilité avec les objectifs territoriaux?	Examen réussi?	Remarques
Vaud: Nouvelle politique d'offre entre Montreux et Les Avants	W-29	Séparer les produits TransGoldenPass de l'offre régionale de base: RE 4x par jour Montreux-Les Avants (directe)-Interlaken Est (rames 200m) RER cadence 60' Montreux-Zweisimmen (rames 100m) RER cadence 60' Montreux-Les Avants décalé de 30' (rames 100m) RER hdp Montreux-Fontanivent (rames 100m)	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Vaud: Prolongement de la cadence horaire Bulle-Montbovon vers Château-d'Oex et Gstaad	W-30	Prolongement de la cadence horaire Bulle-Montbovon vers Château-d'Oex et Gstaad par coupe/accroche à Montbovon avec le RER en cadence 60' Montreux-Zweisimmen.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Vaud: Augmentation des capacités voyageurs et marchandises entre Morges, Bière et L'Isle-Mont-la-Ville	W-31	Cadence 30' intégrale Morges-Bière avec correspondance une fois par heure sur le train régional Apples-L'Isle-Mont-la-Ville Renforcement Morges-Apples pour garantir une cadence 15' hdp Garantir le transport marchandises Morges-Bière/L'Isle-Mont-la-Ville	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Vaud: Cadence 15 minutes aux heures de pointe entre Yverdon-les-Bains et Valeyres-sous-Montagny	W-32	Cadence 15 minutes aux heures de pointe entre Yverdon-les-Bains et Valeyres-sous-Montagny. Le transport de marchandise utilise les capacités résiduelles en dehors des heures de pointe.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Nouvelle halte Y-PARC	W-33	Création d'une nouvelle halte Y-PARC, située au sud d'Yverdon-les-Bains entre la ligne CFF Lausanne-Yverdon-les-Bains et l'autoroute A1 Lausanne-Berne.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Nouvelle halte Espace Gros-de-Vaud	W-34	Création d'une nouvelle halte Espace Gros-de-Vaud entre Assens et Echallens pour desservir un pôle de développement sur la ligne Lausanne-Echallens.	Oui	Oui	Oui	Non	Non	Le nouvel arrêt se trouve en dehors de l'espace construit et toucherait le SDA. L'harmonisation avec l'urbanisation n'a pas encore eu lieu.
Cadence 15 minutes du RER Genève-La Plaine	W-35	Cadence 15 minutes du RER entre Genève et La Plaine avec des trains de 225m (ou au minimum 150m) à l'heure de pointe, et la cadence 30 minutes entre La Plaine et Bellegarde.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

Abréviation du projet d'offre	Numéro de l'OFT	Description du projet d'offre	Complet?	Demande suffisante?	Compatibilité avec la stratégie à long terme?	Compatibilité avec les objectifs territoriaux?	Examen réussi?	Remarques
Trains plus longs entre Genève et Coppet	W-36	Augmenter la capacité des trains régionaux entre Genève et Coppet (3x75m FLIRT)	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Nouvelle Halte Châtelaine	W-37	Nouvelle halte à la jonction entre les axes Cornavin-Aéroport, Cornavin-Bellegarde, et les ponts et viaducs de l'Écu, dans le quartier de Châtelaine. La halte sera desservie par les RER Genève-La Plaine-Bellegarde.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Arrêt à Versoix pour les RE de/vers Genève Aéroport	W-38	Cette politique d'arrêt correspond à celle inscrite dans le concept de référence 2025. Le temps de parcours Genève-Versoix passerait ainsi de 15 à 5 minutes.	-	-	-	-	-	Référence
Nouvelle liaison directe Genève Cornavin-Genève Aéroport-La Plaine	W-39	Vision à long terme: Mettre en place une nouvelle liaison directe rive gauche - rive droite de la ligne Cornavin-Genève Aéroport-La Plaine avec comme base : 4 RER raccordés au noeud d'Annemasse et à la ligne Genève-La Plaine-France via Cornavin, le quartier des Nations, l'aéroport de Genève, Meyrin-cité et la zone industrielle Meyrin-Satigny-Vernier. Sur le plan de l'offre grand lignes et internationales, la liaison vise aussi à permettre la circulation de liaisons Paris/Lyon - Genève - Haute Savoie et d'envisager la circulation de trains directs entre les aéroports de Lyon St-Exupéry et Genève.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Développement de l'offre sur l'étoile d'Annemasse	W-40	Prolongement systématique de l'ensemble des RER en provenance de CEVA et développement de l'offre sur l'étoile d'Annemasse notamment par séparation du trafic RER en provenance du CEVA et du trafic TER en provenance de Lyon via Bellegarde et à destination d'Évian et de St-Gervais en coupe/accroche à Annemasse: - cadence semihoraire RER Coppet-Évian - cadence horaire RER Coppet-St-Gervais - cadence horaire RER Coppet-Annecy (accélééré) - cadence horaire TER Bellegarde-Annemasse - Évian (accélééré) et St-Gervais - cadence horaire+D46re TER Annecy-Annemasse, Annecy-St-Gervais et pour le périurbain d'Annecy.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

Abréviation du projet d'offre	Numéro de l'OFT	Description du projet d'offre	Complet?	Demande suffisante?	Compatibilité avec la stratégie à long terme?	Compatibilité avec les objectifs territoriaux?	Examen réussi?	Remarques
Cadence 30 minutes des RegioExpress entre Lausanne et St-Maurice, prolongés jusqu'en Valais central aux heures de pointe	W-41	Cadence 30 minutes des RegioExpress entre Lausanne et St-Maurice, prolongés jusqu'à Martigny aux heures de pointe	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Connexion directe CFF de Monthey à l'Arc lémanique	W-42	Nouvelles prestations de transports ferroviaires régionales Monthey-Montreux(-Vevey). Arrêts RE, IC IC/EC à Monthey CFF	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Cadence 30 minutes stricte et systématique sur le RER Valais/Wallis entre Monthey et Brigue	W-43	Véritable cadence à la demi-heure et maintien de l'attrait de l'offre du TRV avec des vitesses commerciales élevées et des correspondances optimales, sur les bus régionaux et sur les autres trains (IR, RE, ETF), chaque demi-heure, dans plusieurs gares régionales du réseau RER Valais/Wallis.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Prolongement de la cadence à 30 minutes entre Monthey et Muraz, aux heures de pointe jusqu'à St-Gingolph	W-44	Cadence demi-heure prolongée systématiquement de Monthey jusqu'à la nouvelle station Muraz-La Barne. Aux pointes, l'offre cadencée à 30 minutes est possible jusqu'à St-Gingolph, sans restriction d'arrêt.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
RER Sud lémanique: remise en service de l'offre régionale transfrontalière entre St-Gingolph et Evian (F) à la cadence horaire	W-45	Monthey-St-Gingolph peut être prolongée à la cadence horaire de St-Gingolph à Evian-les-Bains. Des correspondances performantes seront offertes entre les trains régionaux suisses et l'offre RER TGLG en gare d'Evian-les-Bains.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Cadence horaire entre Brigue et Domodossola en trafic régional	W-46	Relation régionale sans rupture de charge entre Brigue et Domodossola (I). En regard des attentes des milieux touristiques, il est également souhaité que certaines relations régionales puissent être prolongées vers le "Hub" aéroportuaire de Malpensa 2 à 3x par jour en fonction de la saison.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Renforcement des cadences des TPC entre Monthey et Aigle aux heures de pointe, ainsi que jusqu'à Champéry	W-47	Dans un premier temps, la cadence à la demi-heure entre Aigle CFF et Monthey-Gare hdp devient progressivement systématique et symétrique tout au long de la journée. Dans un seconde temps des relations directes et rapides seront progressivement introduite entre ces deux pôles d'agglomération aux heures de pointe. Correspondances au trafic long distance en gare de Aigle CFF avec Léman 2030. Cadence symétrique à la demi-heure aux heures de pointe sur le Val d'Illeaz et Champéry	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

Abréviation du projet d'offre	Numéro de l'OFT	Description du projet d'offre	Complet?	Demande suffisante?	Compatibilité avec la stratégie à long terme?	Compatibilité avec les objectifs territoriaux?	Examen réussi?	Remarques
Cadence 30' des TMR entre Salvan et Martigny aux heures de pointe, avec prolongement possible jusqu'à Finhaut	W-48	Améliorer les battements entre les correspondances en gare de Martigny pour Sion et Lausanne. Retarder le train du mercredi midi pour les écoliers. Introduction cadence 30' hdp Martigny – Salvan avec horaire asymétrique (dans le sens du flux de pendulaires) prolongeable jusqu'à Finhaut.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Augmentation des capacités d'accueil et de transport entre Viège et Zermatt	W-49	Assurer la cadence 30' symétrique complète des trains régionaux entre Brigue et Fiesch avec circulation du "Glacier Express".	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Cadence 30 minutes du MGBahn entre Fiesch et Andermatt	W-50	Cadence à la demi-heure entre Viège et Fiesch dès 2015. 2030: demi-heure prolongée de Fiesch à Andermatt et Disentis. Complétée par cinq circulations quotidiennes du Glacier Express.	Oui	Non	Oui	Oui	Non	Comme la demande minimale ne sera probablement pas atteinte non plus pour le chemin de fer à voie étroite, on peut à la rigueur envisager un étouffement aux hdp.
Nouvelles haltes CFF de Monthey–Giovanola sur la ligne Monthey–St-Gingolph	W-51	Nouveau point d'arrêt à Monthey-Giovanola pour répondre au besoin d'amélioration de la desserte en transports publics de l'agglomération Monthey/Collombey–Muraz.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Nouvelle halte de Sion Ouest entre Châteauneuf–Conthey et Sion	W-52	Un nouvel arrêt est créé à proximité de l'aéroport international de Sion et du quartier des Potences, zone densément bâtie et principal secteur d'habitation de l'ouest de la ville de Sion.	Oui	Oui	Oui	Cf. remarque	Oui	Dans le cadre de la suite du traitement, il faudra envisager l'harmonisation avec l'urbanisation.
Réouverture de la halte CFF de Granges	W-53	La réhabilitation de la halte de Granges à l'horizon 2025–2028 est souhaitée en priorité par la Commune de Sierre, pour desservir les populations des villages de plaine (Granges et Grône) et des coteaux (Lens), tous situés à la périphérie ouest de Sierre. Elle permet de compléter la desserte du territoire de l'agglomération qui est situé entre la ville de Sierre et la ville de Sion.	Oui	Oui	Oui	Cf. remarque	Oui	Dans le cadre de la suite du traitement, il faudra envisager la réouverture de l'arrêt avec W-98 en harmonisation avec l'urbanisation.
Nouvelle halte de Martigny-Expo	W-54	Un nouveau point d'arrêt « Martigny-Expo » est réalisé, pour répondre au besoin d'amélioration de la desserte en transports publics de la ville de Martigny.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

Abréviation du projet d'offre	Numéro de l'OFT	Description du projet d'offre	Complet?	Demande suffisante?	Compatibilité avec la stratégie à long terme?	Compatibilité avec les objectifs territoriaux?	Examen réussi?	Remarques
Neuchâtel–Le Locle: Cadence 1/4h Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds	W-55	Cadence 1/4h Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds avec nouvelle ligne directe performante entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds avec une nouvelle gare à Cernier (AJ 13–5), nécessaire au croisement des trains.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
La Chaux-de-Fonds–Le Locle–Morteau: Cadence 1/2h La Chaux-de-Fonds–Morteau	W-56	Trains suisses jusqu'à Morteau. Cadence ½ heure des trains régionaux entre Morteau et La Chaux-de-Fonds avec une diamétralisation vers Neuchâtel. Les trains de/vers Morteau permettent de former une cadence ¼ heure entre Le Locle et La Chaux-de-Fonds avec les trains régionaux Le Locle – La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Tavannes–Tramelan–Le Noirmont (–Saignelégier): Cadence 1/2h le Noirmont–Tavannes	W-57	Cadence ½ heure intégrale de l'ensemble de la ligne. Les correspondances à Tavannes sont offertes sur les trains régionaux et les trains R et RE vers/de Sonceboz – Bienne et de Moutier. Au Noirmont les correspondances sont orientées sur les 2 trains circulant sur la ligne La Chaux-de-Fonds – Glovelier/Delémont.	Oui	Non	Oui	Oui	Non	Comme la demande minimale pour une cadence semi-horaire ne sera probablement pas atteinte non plus pour le chemin de fer à voie étroite, l'offre de référence est maintenue.
La Chaux-de-Fonds–Saignelégier–Glovelier: Deux trains par heure La Chaux-de-Fonds–Glovelier	W-58	Deux trains systématiques par heure. Un train rapide RE et un train régional R par heure entre La Chaux-de-Fonds et Glovelier, avec le prolongement du RE à Delémont avec la pose d'un 3e rail. Les correspondances sont assurées de part et d'autre de la ligne avec les réseaux régionaux adjacents.	Oui	Cf. remarque	Oui	Oui	Oui	Comme la demande minimale pour une cadence semi-horaire ne sera probablement pas atteinte non plus pour le chemin de fer à voie étroite, le module doit être envisagé avec NW-02. par souci d'exhaustivité, la combinaison RE et R peut aussi être étudiée séparément.
Neuchâtel–Buttes: Augmentation de la capacité des trains du Val-de-Travers	W-59	Pour la ligne Neuchâtel–Buttes, le projet d'offre à la demi-heure prévoit la mise en service d'un nouveau raccordement avec la ligne historique Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds entre Corcelles et Bôle.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
La Chaux-de-Fonds–Bienne et Sonceboz–Moutier: Deux relations directes par heure Vallée de Tavannes–Bienne	W-60	L'offre de référence sera améliorée par coupe-accroche supplémentaire sur le train rapide RE à Sonceboz avec un train régional en provenance de/vers Malleray et, en période de pointe, un train régional supplémentaire circulant entre La Chaux-de-Fonds et Bienne.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

Abréviation du projet d'offre	Numéro de l'OFT	Description du projet d'offre	Complet?	Demande suffisante?	Compatibilité avec la stratégie à long terme?	Compatibilité avec les objectifs territoriaux?	Examen réussi?	Remarques
Bienne–Neuchâtel: Augmentation de la capacité des trains entre Bienne et Neuchâtel	W-61	Le projet d'offre 2030 ne prévoit pas de modification par rapport à l'état de référence 2030. La cadence ½ heure intégrale entre Bienne et Neuchâtel est prévue dans le projet d'offre. Aux nœuds de Neuchâtel et de Bienne, les correspondances avec les trains nationaux et régionaux sont garanties.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Neuchâtel–Gorgier: Augmentation de la capacité des trains de la Béroche	W-62	Dans le projet d'offre, la cadence ½ heure intégrale est également prévue entre Neuchâtel et Gorgier. La politique d'arrêts est identique à celle du cas de référence avec la réouverture de la gare de Perreux entre Bevaix et Boudry. La cadence ½ heure de la ligne de Gorgier – Neuchâtel permet de garantir une intégration dans les réseaux nationaux et régionaux au nœud de Neuchâtel.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Neuchâtel–Boudry (Littorail)	W-63	Le projet d'offre prévoit une offre avec une cadence ¼ heure intégrale avec une extension de la ligne du Littorail au-delà de La Place Pury vers La Maladière. Ce prolongement a pour objectif d'améliorer l'accessibilité à la gare de Neuchâtel, notamment en proposant une nouvelle halte près de l'arrêt du Fun'Ambule dans le secteur de Neuchâtel–Université.	Oui	Cf. remarque	Cf. remarque	Oui	Oui	La fréquence visée n'est pas compatible avec la stratégie à long terme. Toutefois la région de planification signale un besoin.
Neuchâtel–Pontarlier–Frasne: Accessibilité au réseau à grande vitesse français et garantie d'une offre transfrontalière	W-64	Le projet d'offre 2030 ne prévoit pas de modification par rapport à l'état de référence 2030. Un train circule toutes les deux heures par sens entre Neuchâtel et Frasne. Les correspondances sont assurées par les TGV à Frasne.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Nouvelles haltes sur les réseaux des CJ: création d'une nouvelle halte sur la ligne La Chaux-de-Fonds–Le Noirmont, Comès–Morel (554'682, 217'497)	W-65	Halte aux Comès–Morel; desserte par les trains régionaux circulant sur la ligne La Chaux-de-Fonds–Glovelier; desserte garantie d'une zone d'activité et un secteur d'habitat dense en cours de développement.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Nouvelles haltes sur les réseaux des CJ: Création d'une nouvelle halte sur la ligne La Chaux-de-Fonds–Glovelier, Noirmont sous-la-Velle, Version 6–00	W-66	Le projet d'offre prévoit la création d'une halte à Noirmont–sous-la-Velle. Elle sera desservie par les trains régionaux circulant sur la ligne La Chaux-de-Fonds–Le Noirmont–Glovelier (–Delémont). L'objectif de la nouvelle halte est la desserte d'une nouvelle zone d'activité d'importance cantonale en développement.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

Abréviation du projet d'offre	Numéro de l'OFT	Description du projet d'offre	Complet?	Demande suffisante?	Compatibilité avec la stratégie à long terme?	Compatibilité avec les objectifs territoriaux?	Examen réussi?	Remarques
Nouvelles haltes sur le réseau transN: Création d'une nouvelle halte sur la ligne La Chaux-de-Fonds–Les Ponts-de-Martel, Malakoff (554'740; 215'916), Version 6–00	W–67	Nouvelle halte de Malakoff entre Le Grenier et La Corbatière; desserte par les trains régionaux circulant sur la ligne des Ponts-de-Martel; desserte garantie d'une zone d'activité existante en cours de développement, et le quartier d'habitation Les Cerisiers.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Nouvelles haltes sur le réseau TransN: Création d'une nouvelle halte sur la ligne Fleurier–Buttes, Les Sugits (533'356, 193'779)	W–68	Le projet d'offre prévoit la nouvelle halte des Sugits entre Fleurier et Buttes. Elle sera desservie par les trains régionaux circulant sur la ligne Neuchâtel–Buttes à la cadence ½ heure. L'ouverture de la nouvelle gare des Sugits a pour objectif de garantir la desserte d'un pôle d'activités économiques.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Nouvelle halte sur le réseau des CFF: Création d'une nouvelle halte sur la ligne La Chaux-de-Fonds–Bienna, St-Imier la Clef (565'490, 221'810)	W–69	Le projet d'offre prévoit le maintien de la nouvelle halte de St-Imier «La Clef» prévue dans le cas de référence.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Déplacement d'une halte sur la ligne La Chaux-de-Fonds–Bienna, Villeret (nouvel emplacement: 567'820, 223'020)	W–70	Le projet d'offre prévoit le déplacement de la halte de Villeret en direction de St-Imier. Elle sera desservie par les trains régionaux circulant entre La Chaux-de-Fonds et Bienna.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Création d'une nouvelle halte sur la ligne La Chaux-de-Fonds–Bienna et Sonceboz–Moutier, Bévillard (588'670, 231'930)	W–71	Le projet d'offre prévoit la création d'une halte à Bévillard. Elle sera desservie par les trains régionaux circulant entre Moutier et Tavannes.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Nouvelle halte sur le réseau CFF: Création de nouvelle halte sur la ligne Neuchâtel–Yverdon-les-Bains, Halte de Perreux (553'003, 199'593)	W–72	Réhabilitation halte de Perreux entre Boudry et Bevaix, desservie par les trains régionaux circulant sur la ligne Neuchâtel–Gorgier à une cadence ½ heure. Garantir la desserte d'un pôle économique cantonal en cours de développement. La 1re étape est quasiment achevée. De nouvelles extensions sont prévues.	Oui	Oui	Oui	Cf. remarque	Oui	Le nouvel arrêt se trouve en dehors de l'espace construit. Dans le cadre de la suite du traitement, reste à vérifier en harmonisation avec l'urbanisation, comment la pression de l'urbanisation sur le SDA pourra être atténuée efficacement.





Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

Abréviation du projet d'offre	Numéro de l'OFT	Description du projet d'offre	Complet?	Demande suffisante?	Compatibilité avec la stratégie à long terme?	Compatibilité avec les objectifs territoriaux?	Examen réussi?	Remarques
Nouvelles haltes sur le réseau CFF: Création d'une nouvelle halte sur la ligne directe Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds, Cernier (559'390, 212'035), Version 6–00	W–73	Le projet prévoit la nouvelle ligne directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds avec la création de la nouvelle halte de Cernier qui dessert une zone d'activité et d'habitation existante.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Nouvelles haltes sur le réseau des CFF: Création d'une nouvelle halte sur la ligne La Chaux-de-Fonds–Le Locle, Halte des Eplatures (551'558, 215'014)	W–74	Nouvelle halte des Eplatures sur la ligne La Chaux-de-Fonds–Le Locle. Desservie par les trains régionaux circulant sur la ligne Le Locle–La Chaux-de-Fonds–Neuchâtel. Garantir la desserte d'un pôle économique cantonal situé dans la Métropole horlogère de La Chaux-de-Fonds, au sein de l'agglomération urbaine du Doubs (AUD).	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Berne–Thoune: adaptation de la politique des arrêts, trains supplémentaires aux hdp	W–75	Modification de la politique des arrêts du RER supplémentaire aux hdp, par desserte des arrêts entre Münsingen et Thoune, éventuellement en alternance avec des arrêts intermédiaires Münsingen–Berne.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Vallée de l'Aar–Oberland: offres de prestations complémentaires du TGL et du TRV	W–76	Quatre 4 variantes sont proposées: <ul style="list-style-type: none"><li>• 4 produits TGL (Berne–Brigue/Interlaken) avec une fois par heure arrêt du TGL à Frutigen et nouveau matériel roulant 2x200m RE Berne–Brigue/Zweisimmen (1re prio.)</li><li>• 4 produits TGL (Berne–Brigue/Interlaken) sans arrêt à Frutigen, double RE de chacun 300m le weekend (2e prio)</li><li>• 3 produits TGL (Berne–Brigue/Interlaken) adaptation du matériel roulant RE 2x200m RE Berne–Brigue/Zweisimmen, possibilité pour des trains de 300m Berne–Frutigen les jours de pointe (3e prio)</li><li>• 3 produits TGL (Berne–Brigue/Interlaken) étoffement du RE Berne–Frutigen à la cadence semi-horaire (3e prio)</li></ul>	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Spiez–Zweisimmen: cadence horaire continue du RE	W–77	Le RE circule à la cadence horaire avec des rames de 200m. Les localités avec arrêt du RE sont desservies à la cadence semi-horaire.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

Abréviation du projet d'offre	Numéro de l'OFT	Description du projet d'offre	Complet?	Demande suffisante?	Compatibilité avec la stratégie à long terme?	Compatibilité avec les objectifs territoriaux?	Examen réussi?	Remarques
Berne–Fribourg/Laupen: échange de liaison transversale des lignes S1 et S12	W-78	Branches de ligne interverties, de sorte que la branche la plus demandée à destination de Fribourg puisse être desservie comme aujourd'hui avec DOSTO MUTZ, alors que le RER à destination de Laupen circulera avec du matériel roulant à un étage. De plus, le S1 desservira tous les arrêts intermédiaires.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Berne–Neuchâtel: augmentation de la capacité aux hdp	W-79	Renforcement de l'offre de prestations RER au-delà de Brünnen jusqu'à Anet aux hdp par train supplémentaire ou DoSto S5. Le S5 formera une liaison transversale à Berne (év. Berthoud). Systématisation du RE Berne–Neuchâtel des points de vue du temps de parcours, de la politique des arrêts et du matériel roulant: longueur des trains jusqu'à 200 m, c'est-à-dire NINA/LÖTSCHBERGER en traction triple ou nouveau véhicule unitaire en traction double.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Berne–Berthoud: cadence semi-horaire des trains RE (anc. S44)	W-80	Étoffement de l'offre par introduction de la cadence semi-horaire pour le RE. Il en résultera, avec le S4, une cadence au quart d'heure intégrale au moins pour les deux arrêts intermédiaires desservis Wankdorf et Hindelbank. En même temps, les correspondances du TGL aux nœuds de Berne et de Berthoud seront desservies.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Berne–Konolfingen–Langnau: augmentation de la capacité entre Berne et Langnau aux hdp	W-81	Complément de l'offre de prestations aux hdp par un train supplémentaire en pointe de soirée également. Hypothèse de planification: RE Berne–Langnau en traction quadruple, prolongement à destination de Lucerne en traction triple. Coupe/accroche à Langnau.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Biel Anet: Regiotram Biel/Bienne avec offre de prestations complétée (renforcement aux hdp)	W-82	Indépendamment du projet de tram, un train supplémentaire circulera aux hdp entre Bienne et Lattrigen. De plus, les trains très fréquentés entre Lattrigen et Nidau seront accélérés (renonciation à des arrêts).	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

Abréviation du projet d'offre	Numéro de l'OFT	Description du projet d'offre	Complet?	Demande suffisante?	Compatibilité avec la stratégie à long terme?	Compatibilité avec les objectifs territoriaux?	Examen réussi?	Remarques
Berne RBS–Unterzollikofen: adaptation du matériel roulant du S9 Berne–Unterzollikofen	W–83	Adaptation du matériel roulant du S9 : longueurs de train jusqu'à 120 m (cas de référence : 60 m).	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Berne RBS–Soleure: adaptation du matériel roulant du S8 Berne–Bätterkinden	W–84	Adaptation du matériel roulant du S8 : longueurs de train jusqu'à 180 m (cas de référence : 120 m).	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Berne–Muri–Gümligen–Worb: offre de prestations densifiée sur la ligne de tramline 6 Fischermätteli–Worb	W–85	Étoffement de la cadence jusqu'à huit fois par heure entre Berne et Gümligen Siloah. Au delà, jusqu'à Worb Dorf, la cadence au quart d'heure suffit.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Berne–Belp–Thoune: prolongement du S31 à destination de Toffen aux hdp	W–86	Renforcement de l'offre de prestations RER au-delà de Belp avec le S31 jusqu'à Toffen aux hdp.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Berne–Schwarzenburg: cadence au quart d'heure sur la ligne S6 entre Berne et Niederscherli	W–87	Étoffement du S6 jusqu'à la cadence au quart d'heure sur la section Berne– Niederscherli. Entre Niederscherli et Schwarzenburg, la cadence semi-horaire sera densifiée si nécessaire aux hdp.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Chiètres–Lyss–Büren a.d.A.: adaptation du matériel roulant	W–88	Adaptation du matériel roulant : les NINA circuleront en traction double.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Berthoud–Soleure: adaptation du matériel roulant	W–89	Adaptation du matériel roulant : longueurs de train jusqu'à 200 m des S4 et Regio superposés à la cadence semi-horaire.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Berthoud–Sumiswald/Langnau : adaptation du matériel roulant	W–90	Adaptation du matériel roulant : longueurs de train jusqu'à 200 m des S4 et Regio superposés à la cadence semi-horaire entre Burgdorf et Ramsei.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Berthoud–Thoune: adaptation du matériel roulant	W–91	Adaptation du matériel roulant des RE : passage à un nouveau véhicule unitaire en traction simple analogue au regio, pour lequel ce véhicule est déjà prévu dans le cas de référence.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Nouvel arrêt Kleinwabern	W–92	Nouvel arrêt Kleinwabern. Desserte de nouvelles agglomérations et nœud de correspondance avec le tram et le bus.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Nouvel arrêt Waldegg	W–93	Nouvel arrêt Waldegg. Desserte de nouvelles agglomérations et PDE.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

Abréviation du projet d'offre	Numéro de l'OFT	Description du projet d'offre	Complet?	Demande suffisante?	Compatibilité avec la stratégie à long terme?	Compatibilité avec les objectifs territoriaux?	Examen réussi?	Remarques
Nouvel arrêt Thoune–Nord	W–94	Nouvel arrêt Thoune–Nord. Desserte par nouveau PDE et liaison avec bus.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Nouvel arrêt Wilderswil Flugplatz	W–95	Développement de la zone d'activités et P+R.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Nouvel arrêt Biberist–Fällimoos (option sur le long terme)	W–96	Desserte de la réserve de terrain à bâtir Fällimoos.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Nouvelles haltes CFF de Collombey–Muraz–La Barne, sur la ligne Monthey–St-	W–97	Nouveau point d'arrêt à Collombey–Muraz–La Barne pour répondre au besoin d'amélioration de la desserte en transports publics de	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Nouvelle halte de Sierre Ouest	W–98	Dans un second temps, une nouvelle halte "Sierre Ouest" pourra être réalisée dans une zone présentant un important potentiel de développement urbanistique.	Oui	Oui	Oui	Cf. remarque	Oui	Dans le cadre de la suite du traitement, le nouvel arrêt devra être étudié avec W–53 en harmonisation avec l'urbanisation.
Chemin de fer du Grimsel	W–100	Cadence horaire Meiringen – Oberwald avec nouveau tronçon Innertkirchen – Oberwald.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

## Suisse du nord-ouest

Abréviation du projet d'offre	Numéro de l'OFT	Description du projet d'offre	Complet?	Demande suffisante?	Compatibilité avec la stratégie à long terme?	Compatibilité avec les objectifs territoriaux?	Examen réussi?	Remarques
Corridor 1/5, CFF Bâle-Delémont-Bienne	NW-01	Cadence semi-horaire Bâle-Delémont-Bienne, une fois par heure directement vers la Suisse romande; liaison directe sur la relation la plus demandée; une bonne intégration aux nœuds à la fois à Bienne et à Bâle est centrale. Suffisamment de capacités entre Bienne et Delémont.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Corridor 2, CFF Delémont-Porrentruy-Delle-Belfort	NW-02	4 trains par heure entre Delémont et Glovelier afin de garantir toutes les correspondances à Delémont et l'étoffement de l'offre dans l'agglomération de Delémont.	Oui	Cf. remarque	Cf. remarque	Oui	Oui	La fréquence visée n'est pas compatible avec la stratégie à long terme. Toutefois la région de planification annonce un besoin. Le module doit être traité avec W-58. Le système global voie normale/à voie étroite doit être optimisé.
Corridor 3, CJ Porrentruy-Bonfol	NW-03	Mise en place d'un train par heure toute la journée entre Porrentruy et Bonfol et d'un train en renfort en cadence horaire entre Porrentruy et Alle avec des correspondances performantes à Porrentruy de/vers Delémont. Réalisation de l'exploitation de cette desserte avec une composition.	Non	Non	Oui	Oui	Non	Comme la demande minimale de 2000 v/jour n'est pas atteinte, l'état de référence est maintenu.



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

Abréviation du projet d'offre	Numéro de l'OFT	Description du projet d'offre	Complet?	Demande suffisante?	Compatibilité avec la stratégie à long terme?	Compatibilité avec les objectifs territoriaux?	Examen réussi?	Remarques
Corridor 4/14, CFF Moutier–Soleure–Subingen	NW-04	Cadence semi-horaire intégrale Gänsbrunnen–Soleure avec prolongement à destination de Subingen. Corridor Moutier–Soleure: Maintien de correspondances fines à Soleure en direction d'Olten–Zurich et à Moutier en direction de Delémont–Bâle une fois par heure, maintien des véhicules optimisés avec liaison transversale à Moutier en direction de Sonceboz–Sombeval, remplacement des actuels trains destinés à la densification Lommiswil/Langendorf–Soleure–Olten sur la section Lommiswil–Soleure par une cadence semi-horaire systématisée entre Gänsbrunnen et Soleure, liaison transversale sur le tronçon à destination de Subingen à réactiver pour le TRV.	Oui	Non	Oui	Oui	Non	Comme la demande minimale de 2000 v/jour n'est pas atteinte, l'état de référence est maintenu sur la section Moutier–Oberdorf.
Corridor 6/9, CFF périmètre RER Bâle: Ergolzthal	NW-05	Cadence au quart d'heure Bâle–Liestal par superposition des lignes Olten–Bâle et Liestal–Bâle. Prolongement du tronçon jusqu'à l'EAP et à destination de l'Allemagne. Correspondances fines avec le TGL et correspondance angulaire à Pratteln. Attention: l'offre TGL semi-horaire est subordonnée (IC BS–LU avec arrêt; BS–ZH nonstop, BS–BE avec arrêt à Liestal et IR BS–ZH avec arrêts à Liestal, Sissach, Gelterkinden)	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Corridor 10, BLT/BVB Allschwil–Riehen	NW-06	Exploitation de la ligne 17 prolongée toute la journée de gare badoise de Bâle jusqu'à Eglisee	–	–	–	–	Non	Conformément aux bases légales, ce projet d'offre doit être attribué à la desserte capillaire et ne peut pas être réalisé dans le cadre du FIF.
Corridor 11, WB Waldenburg–Liestal	NW-07	Réduction de temps de parcours de 40' à 36' cadence de base semi-horaire et cadence de renfort complémentaire 30' aux hdp sur tout le parcours de la ligne Correspondances fines avec le TGL à Liestal	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnachfrage vorliegend?	Kompatibilität Langfristperspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
Korridor 12/15, SBB/OeBB Olten-Biel	NW-08	Verdichtung im Zulauf Olten aus Solothurn mit Beibehalt 30-Min.-Takt im Regionalverkehr mit Halt an allen Stationen zwischen Olten und Solothurn, wobei im Zulauf zu Olten ein angenäherter Viertelstundenakt mit schneller Verbindung Biel - Olten resultieren soll. Halbstündliche Durchbindung des 30-Min.-Takts im Regionalverkehr von Biel nach Olten in Solothurn. Halbstündlich schlanke Anschlüsse vom Regionalverkehr an den Fernverkehr in Olten, Solothurn und Biel. Halbstündlich schlanke Anschlüsse in Oensingen nach Olten und Solothurn von Balsthal her.	Ja	Ja	siehe Bemerkung	Ja	Ja	Ein 1/4h-Takt ist nicht kompatibel mit Langfristperspektive.
Korridor 13, asm Solothurn-Oensingen-Langenthal	NW-09	Integraler 15-Min.-Takt Solothurn – Flumenthal mit Verlängerung des 15-Min.-Taktes zur HVZ nach Oensingen 30-Min.-Takt Langenthal – Oensingen mit Durchbindung in Oensingen auf den Grundtakt nach Solothurn	Ja	siehe Bemerkung	siehe Bemerkung	Ja	Ja	Die Mindestnachfrage für einen 1/4h-Takt wird auch für eine Schmalspurbahn nicht erreicht. Sofern Angebote auf parallel laufenden Buslinien reduziert werden, kann 1/4h-Takt geprüft werden
Korridor 16, SBB Langenthal-Olten	NW-10	30-Min.-Takt Fernverkehr Bern – Burgdorf – Olten und weiter in Richtung Brugg – Zürich mit Halt Wynigen, Herzogenbuchsee und Langenthal. Exakterer 15/45-Knoten Langenthal im Fernverkehr, jedoch nicht auf Kosten von Anschlüssen (Knoteneinbindung) in Olten.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Korridor 17, SBB Zofingen-Olten-Aarau-Wildegg-Brugg-Baden	NW-11	Zofingen – Olten/Aarau: 15-Min.-Takt Zofingen – Olten durch Linienüberlagerung RE Luzern – Zofingen – Olten – Aarau (und weiter) und S-Bahn Zofingen – Olten (und weiter). Einbindung RE aus Luzern in 00/30-Knoten Olten und S-Bahn in den 15/45-Knoten. Schlanke Anschlüsse der Nationalbahn an den RE nach Luzern und in Richtung Olten.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnachfrage vorliegend?	Kompatibilität Langfristperspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
Korridor 18, SBB Zofingen-Lenzburg	NW-12	halbstündliche schlanke Anschlüsse in Lenzburg an den Fernverkehr (1. Priorität) oder die S-Bahn (2. Priorität) nach Zürich und an den Fernverkehr nach Aarau/Basel (3. Priorität). halbstündliche schlanke Anschlüsse in Zofingen nach Sursee (und mindestens stündlich weiter nach Luzern) sowie nach Olten. halbstündliche schlanke Anschlüsse von Zofingen her an die WSB nach Aarau in Suhr oder in Oberentfelden.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Korridor 19, WSB Schöftland-Aarau-Menziken	NW-13	15-Min.-Takt Menziken - Aarau - Schöftland mit Zuglänge 120 Meter mit optimalen Anschlüssen an FV in Aarau. 30-Minuten-Takt HVZ Muhen – Aarau. 30-Minuten-Takt HVZ Gränichen Oberdorf – Aarau.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Korridor 20, SBB Rotkreuz-Aarau-Olten/Zürich und Aarau-Zürich	NW-14	Freiamt – Aarau: 15-Min.-Takt Wohlen – Aarau durch Linienüberlagerung Rotkreuz – Olten (und weiter) und Wohlen – Aarau (evtl. weiter). Schlanke Anschlüsse in Rotkreuz nach Luzern, in Lenzburg in 1. Priorität an den Fernverkehr nach Zürich und in 2. Priorität an den FV nach Basel, in Aarau vom Freiamt her an den Fernverkehr nach Bern.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Korridor 21, SBB Lenzburg-Beinwil a. S.-Luzern	NW-15	Halbstundentakt Lenzburg – Luzern an Werktagen bis 24 Uhr mit Halt an allen Stationen. Halbstundentakt Hochdorf – Luzern mit Halt an allen Stationen; eine Überlagerung zum 15-Min.-Takt ist anzustreben. Halbstündlich schlanke Anschlüsse in Lenzburg an den Fernverkehr nach Zürich (1. Priorität) und Aarau/Basel (2. Priorität). Halbstündlich funktionierender Eckanschluss in Gersag in Richtung Sursee.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	





Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnachfrage vorliegend?	Kompatibilität Langfristperspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
Korridor 22, SBB Lenzburg-Baden	NW-16	Exakter 30-Min.-Takt Lenzburg – Brugg – Baden durch Verlängerung einer Zürcher S-Bahn ins Birrfeld. Halbstündlich schlanke Anschlüsse in Turgi ins Untere Aaretal. Rückfallebene: Stärken/Schwächen in Brugg sofern Kurzwende in Lenzburg nicht möglich	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Korridor 23, SBB Brugg/Koblenz-Baden-Dietikon-Zürich	NW-17	Unteres Aaretal, (Limmattal vgl. NW-75) 15-Min.-Takt Baden – Koblenz mit Halt an allen Stationen durch halbstündliche Linienüberlagerung Baden – Waldshut und S-Bahn aus Zürich nach Bad Zurzach. Stündlicher Anschluss in Bad Zurzach an die S-Bahn nach Bülach. Schlanke Anschlüsse in Baden an den Fernverkehr nach Zürich für die endende Linie. Schlanke Anschlüsse in Turgi ins Birrfeld und nach Aarau.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Korridor 24, BDWM Wohlen-Bremgarten-Dietikon	NW-18	Verlängerung der Zwischentaktzüge Dietikon – Bremgarten West nach Wohlen in den Spitzenstunden oder aus Anschlussgründen ganztägig. Dies ergibt auf der S17 einen durchgehenden 15-Minuten-Takt.	Ja	siehe Bemerkung	Ja	Ja	Ja	HVZ-Verdichtung steht im Vordergrund
Neue Haltestelle Aesch Sonnenweg	NW-19	Realisierung mit NW-58 Tramspange Dornach	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Neue Haltestelle Augst	NW-20	Realisierung mit Erschliessung des Entwicklungsgebietes Salina Raurica NW-56	-	-	-	-	Nein	Gemäss gesetzlichen Grundlagen ist dieses Angebotskonzept der Feinerschliessung zuzuordnen und kann nicht im Rahmen des BIF realisiert werden.
Neue Haltestelle Basel Grossbasel	NW-21	Die Lagen der Haltestelle des Herzstücks Region S-Bahn sind noch nicht definitiv geklärt. Sie sind abhängig davon welche Untervariante von „Mitte“ und „Y“ weiterverfolgt wird.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnachfrage vorliegend?	Kompatibilität Langfristperspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
Neue Haltestelle Basel Morgartenring	NW-22	Regio-S-Bahn Haltestelle Morgartenring im Einschnitt der Strecke von Bahnhof SBB nach Saint-Louis – Mulhouse	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Neue Haltestelle Basel Solitude	NW-23	Umsteigepunkt S-Bahn - Bus . Voraussetzung für eine Regio-S-Bahn Haltestelle Solitude ist ein attraktives Angebot (Bedienung mindestens im 15-Minuten-Takt).	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Neue Haltestelle Basel St. Jakob/Wolf	NW-24	Die Bahnhaltestelle Basel St. Jakob ist insbesondere im Hinblick auf die Realisierung des Tramnetzes 2020 (mit einer neuen tangentialen Tramverbindung Dreispitz – St. Jakob) und im Zusammenhang mit den geplanten Neunutzungen auf den Arealen des heutigen Güterbahnhofes Wolf von Interesse.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Neue Haltestelle Derendingen	NW-25	Bahnanbindung von Derendingen zusammen mit Reaktivierung der Linie nach Subingen NW-04 durch Reaktivierung des ehemaligen Bahnhofs	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Neue Haltestelle Derendingen Ost	NW-26	Bahnanbindung von Derendingen Ost zusammen mit Reaktivierung der Linie nach Subingen NW-04	Ja	Ja	Ja	siehe Bemerkung	Ja	Die neue Haltestelle weist einen geringen Abstand zur nächsten Haltestelle auf.
Neue Haltestelle Dornach Apfelsee	NW-27	Verbesserte Anbindung des südwestlichen Gemeindegebietes und ESP Widen	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Neue Haltestelle Dornach Birsweg	NW-28	Realisierung zusammen mit Tramspange Dornach NW-58	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Neue Haltestelle Grüssen	NW-29	Realisierung mit Erschliessung Salina Raurica NW-56	-	-	-	-	Nein	Gemäss gesetzlichen Grundlagen ist dieses Angebotskonzept der Feinerschliessung zuzuordnen und kann nicht im Rahmen des BIF realisiert werden.



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnachfrage vorliegend?	Kompatibilität Langfristperspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
Neue Haltestelle Hunzenschwil Schoren	NW-30	Erschliessung der Industriegebiete von Hunzenschwil. Gemäss Prüfung der betrieblichen machbarkeit ist die Haltestelle erst nach Inbetriebnahme einer Bahnumfahrung Lenzburg möglich	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Neue Haltestelle Hölstein Station	NW-31	Um im Rahmen des neuen Betriebskonzeptes einen stabilen Betrieb der WB zu sichern, soll die Anzahl der Haltestellen von heute drei auf zwei reduziert werden.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Neue Haltestelle Hölstein Süd	NW-32	Um im Rahmen des neuen Betriebskonzeptes einen stabilen Betrieb der WB zu sichern, soll die Anzahl der Haltestellen von heute drei auf zwei reduziert werden.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Neue Haltestelle Kleinbasel	NW-33	Erschliessung der Kleinbaseler Innenstadt	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Neue Haltestelle Längipark	NW-34	Erschliessung des Entwicklungsgebietes Salina Raurica NW-56	-	-	-	-	Nein	Gemäss gesetzlichen Grundlagen ist dieses Angebotskonzept der Feinerschliessung zuzuordnen und kann nicht im Rahmen des BIF realisiert werden.
Neue Haltestelle Lörrach (D) Zollweg	NW-35	Die Machbarkeit für den Alternativstandort Lörrach am Zollweg (D) wird zurzeit von der Stadt Lörrach und der Gemeinde Riehen untersucht. Am Zollweg erweist sich in Hinblick als Verknüpfungspunkt mit dem Tram als geeigneter.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Neue Haltestelle Muttenz Rennbahn	NW-36	Bei einer Realisation der Tramhaltestelle Muttenz Rennbahn stehen hauptsächlich die möglichen Verknüpfungsfunktionen der neuen Haltestelle im Vordergrund.	-	-	-	-	Nein	Gemäss gesetzlichen Grundlagen ist dieses Angebotskonzept der Feinerschliessung zuzuordnen und kann nicht im Rahmen des BIF realisiert werden.



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnachfrage vorliegend?	Kompatibilität Langfristperspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
Neue Haltestelle Münchenstein Ruchfeld	NW-37		Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Neue Haltestelle Oensingen Leuenfeld	NW-38	Anbindung des Gebiets Leuenfeld	Ja	Ja	Ja	siehe Bemerkung	Ja	Die Lage der neuen Haltestelle ist aufgrund des geringen Abstandes zur nächsten Haltestelle zu überprüfen.
Neue Haltestelle Oftringen Zentrum	NW-39	Zusammen mit dem geplanten Busterminal an der Luzernstrasse soll sich in Oftringen eine multimodale ÖVDrehscheibe entwickeln, welche einen Verknüpfungspunkt Bahn / Bus schafft.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Neue Haltestelle Pratteln Bahnhof	NW-40	Im Zusammenhang mit der Erschliessung Salina - Raurica zu realisieren NW-56	-	-	-	-	Nein	Gemäss gesetzlichen Grundlagen ist dieses Angebotskonzept der Feinerschliessung zuzuordnen und kann nicht im Rahmen des BIF realisiert werden.
Neue Haltestelle Reinach Sternenhofstrasse	NW-41	Die Realisation der Haltestelle Reinach Sternenhofstrasse ist eine Massnahme im Aktionsprogramm der Entwicklungsplanung Leimental-Birseck-Allschwil (ELBA). NW-58	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Neue Haltestelle Reinach Christoph Merian-Ring	NW-42	Die Realisation der Haltestelle Reinach Christoph Meran-Ring ist eine Massnahme im Aktionsprogramm der Entwicklungsplanung Leimental-Birseck-Allschwil (ELBA). NW-58	Ja	Ja	Ja	Ja	ja	
Neue Haltestelle Steinhölzli	NW-43	Erschliessung des Entwicklungsgebietes Salina Raurica NW-56	-	-	-	-	Nein	Gemäss gesetzlichen Grundlagen ist dieses Angebotskonzept der Feinerschliessung zuzuordnen und kann nicht im Rahmen des BIF realisiert werden.
Neue Haltestelle Subingen	NW-44	Bahnanbindung des Zentrums von Subingen: Inbetriebnahme der bestehenden Haltestelle bei einer Reaktivierung der Linie nach Subingen NW-04	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnachfrage vorliegend?	Kompatibilität Langfristperspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
Neue Haltestelle Subingen Wissensteinfeld	NW-45	Neue Haltestelle bei Reaktivierung der Linie nach Subingen NW-04	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Neue Haltestelle Wettingen Tägerhard	NW-46	Verknüpfung mit dem Bus und der Limmattalbahn	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Neue Haltestelle Wohlen Bifang	NW-47	verbesserte Erschliessung der Wohngebiete Wohlen Bifang	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Neue Haltestelle Zuchwil	NW-48	Bahnanbindung von Zuchwil: Neue Haltestelle bei einer Reaktivierung der Linie nach Subingen NW-04	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Neue Haltestelle Zurlinden	NW-49	Erschliessung des Entwicklungsgebietes Salina Raurica NW-56	-	-	-	-	Nein	Gemäss gesetzlichen Grundlagen ist dieses Angebotskonzept der Feinerschliessung zuzuordnen und kann nicht im Rahmen des BIF realisiert werden.
Korridor 6/9, SBB S-Bahn-Perimeter Basel: Laufental	NW-50	15'-Takt durch Überlagerung Laufen - Basel und Aesch - Basel mit Weiterführung nach Deutschland und EAP. Halbstündlich schlanke Anschlüsse an FV Achtung FV 30'-Takt Basel - Delémont - Biel mit stündlicher Weiterführung in Westschweiz und Einbindung in FV-Knoten Basel / Biel	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Korridor 6/9, SBB S-Bahn-Perimeter Basel: Fricktal	NW-51	15'-Takt durch Überlagerung Basel-Frick und Basel-Rheinfelden(-Möhl) mit Weiterführung nach Deutschland und EAP 30'-Takt Shuttle Laufenburg - Stein-Säckingen mit schlanken Anschlüssen Schlanker Eckanschluss Pratteln	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Korridor 6/9, SBB S-Bahn-Perimeter Basel: Wiesental	NW-52	15'-Takt Basel-Lörrach mit Verlängerung 30'-Takt bis Zell 30' Takt Steinen - Freiburg i.Br. mit schlankem Anschluss in Lörrach	Ja	siehe Bemerkung	Ja	Ja	Ja	Trotz fehlender Angaben zur Nachfrage auf dem ausländischen Streckenabschnitt wird das Angebotskonzept untersucht.



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnachfrage vorliegend?	Kompatibilität Langfristperspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
Korridor 6/9, SBB S-Bahn-Perimeter Basel: Oberrhein	NW-53	30'-Takt Basel Bad. - Basel - EAP 1'-Takt Durchbindung eines Produktes Basel SBB - Basel Bad. - Freiburg i. Br.	Ja	siehe Bemerkung	Ja	Ja	Ja	Trotz fehlender Angaben zur Nachfrage auf dem ausländischen Streckenabschnitt wird das Angebotskonzept untersucht.
Korridor 6/9, SBB S-Bahn-Perimeter Basel: Hochrhein	NW-54	30'-Takt Basel - Waldshut mit schlanken Anschlüssen in Waldshut	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Korridor 6/9, SBB S-Bahn-Perimeter Basel: Elsässerbahn	NW-55	10'-Takt Basel - EAP im 30'-Takt verlängert bis Mulhouse mit schlanken Anschlüssen in Mulhouse. Die Verlängerung soll wenn möglich mit Frick- oder Ergolzthal durchgebunden sein.	Ja	siehe Bemerkung	siehe Bemerkung	Ja	Ja	Trotz fehlender Angaben zur Nachfrage auf dem ausländischen Streckenabschnitt wird das Angebotskonzept untersucht. Auch Angebote mit geringerer Häufigkeit sind zu prüfen.
Korridor 10, BLT/BVB Pratteln - Salina Raurica	NW-56	Neue Tramstrecke und Verlängerung der Linie 14 nach Augst zur Erschliessung des Entwicklungsgebietes Salina Raurica	-	-	-	-	Nein	Gemäss gesetzlichen Grundlagen ist dieses Angebotskonzept der Feinerschliessung zuzuordnen und kann nicht im Rahmen des BIF realisiert werden.
Korridor 10, BLT/BVB Wiesenplatz-Ettingen	NW-57	Expresstram im Leimental	Ja	Ja	Ja	Ja	ja	
Korridor 10, BLT/BVB Rodersdorf-Dornach	NW-58	Verlängerung der Linie 10 über Tramspanne Reinach - Dornach; Anbindung ESP an öV-drehscheibe Dornach - Arlesheim	Ja	Ja	Ja	Ja	ja	
Korridor 10, BLT/BVB St. Louis-Aesch	NW-59	Verlängerung Linie 11 nach St. Louis Gare	-	-	-	-	Nein	Gemäss gesetzlichen Grundlagen ist dieses Angebotskonzept der Feinerschliessung zuzuordnen und kann nicht im Rahmen des BIF realisiert werden.



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnachfrage vorliegend?	Kompatibilität Langfristperspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
Korridor 13, asm Oensingen - Langenthal - St.Urban	NW-60	HVZ-Verdichter im Abschnitt Aarwangen – Langenthal 30-Min.-Takt St. Urban Ziegelei – Langenthal	Ja	siehe Bemerkung	Ja	Ja	ja	Die Mindestnachfrage für einen 1/2h-Takt wird auch für eine Schmalspurbahn nicht erreicht. Da es sich um einen sehr kurzen Abschnitt handelt, kann Verdichtung geprüft werden.
Korridor 16, SBB Langenthal - Olten	NW-61	Halbstündliche S-Bahn von Langenthal nach Olten und weiter in Richtung Aarau mit Halt an allen Stationen und Einbindung in den 15/45-Knoten Langenthal.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Korridor 18, SBB Zofingen - Lenzburg	NW-62	30-Min.-Takt Lenzburg – Zofingen mit Halt an allen Stationen an Werktagen von 06 Uhr bis 24 Uhr.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Korridor 20, SBB Freiamt - Zug	NW-63	Direktverbindung im 30-Min.-Takt aus dem Oberen Freiamt nach Zug durch Linienverknüpfung mit der Stadtbahn Zug.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Korridor 24, BDWM Wohlen - Bremgarten - Dietikon	NW-64	Verlängerung der Shuttlezüge Dietikon – Berikon-Widen nach Bremgarten in den Spitzenstunden. Somit ergibt sich in den Spitzenstunde auf dem Streckenabschnitt Bremgarten – Dietikon ein Angebot mit 6 Zügen pro Stunde.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Corridor 2, CFF Delémont-Porrentruy-Delle-Belfort	NW-65	Durchbindung in Glovelier nach La-Chaux-de-Fonds	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Korridor 4/14, SBB Moutier-Solothurn-Subingen	NW-66	Reaktivierung Regionalverkehr Solothurn - Subingen: Halbstundentakt Solothurn – Subingen mit der Bedienung der Zwischenhalte Zuchwil, Derendingen, Derendingen Ost, Subingen Wissensteinfeld und Subingen, Durchbindung Moutier/Gänsbrunnen	Ja	siehe Bemerkung	Ja	Ja	Ja	Es ist unklar, ob die Mindestnachfrage von 2000 P/Tag erreicht wird.



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnachfrage vorliegend?	Kompatibilität Langfristperspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
Korridor 6/9, SBB S-Bahn-Perimeter Basel	NW-67	60'-Takt Basel - Läfelfingen - Olten durch Linienverlängerung einer S-Bahn Liestal - Olten ev. Flügelung in Sissach und Ast bis Gelterkinden. Schlanke Anschlüsse an FV.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Korridor 6/9, SBB S-Bahn-Perimeter Basel	NW-68	Durchmesserlinien trinationale Regio-S-Bahn Basel: Durchbindung der S-Bahn-Äste aus der Schweiz, aus Deutschland und aus Frankreich, d.h. aus jeder Schweizer Talschaft je eine Linie durchgebunden nach Frankreich sowie Deutschland; neue Direktverbindungen quer durch die Agglomeration sowie in die Kernstadt.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Korridor 12/15, SBB/OeBB Olten-Biel	NW-69	Halbstündlich schnelle Verbindungen zwischen Biel und Olten mit Halt in Grenchen Süd, Solothurn, Oensingen und Egerkingen (öV-Drehscheibe mit Bushub), wobei im Zulauf zu Olten ein angenäherter Viertelstundenakt mit der S-Bahn resultieren soll. Halbstündliche Fernverkehrsverbindungen Zürich – Olten – Solothurn – Biel mit mindestens stündlicher Weiterfahrt in die Westschweiz.	Ja	Ja	siehe Bemerkung	Ja	Ja	Ein 1/4h-Takt ist nicht kompatibel mit Langfristperspektive.
Korridor 17, SBB Zofingen-Olten-Aarau-Wildegg-Brugg-Baden	NW-70	Olten/Aarau – Brugg – Wettingen: Zwei ungefähr 15 Min. versetzt zueinander verkehrende 30-Min.-Takte Olten – Aarau – Brugg – Baden – Wettingen mit schnellen IR/RE-Zügen, welche mindestens halbstündlich nach Zürich verlängert sind und mindestens halbstündlich die zusätzlichen Halte Wildegg und Turgi aufweisen. Einbindung der IR/RE in den 00/30 und 15/45-Knoten Olten, wobei die Züge im 15/45-Knoten nach Bern (via NBS) weiterzuführen sind. In Turgi muss ein schlanker Eckanschluss von Aarau ins Untere Aaretal sichergestellt sein.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	





Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnachfrage vorliegend?	Kompatibilität Langfristperspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
Korridor 17, SBB Zofingen-Olten-Aarau-Wildegg-Brugg-Baden	NW-71	Möglichst genauer 15-Min.-Takt zwischen Brugg und Zürich durch halbstündliche Linienüberlagerung Fricktal – Zürich und Olten – Aarau – Zürich, wobei die Züge aus dem Fricktal in den 00/30-Knoten Zürich einzubinden sind und einen 00/30-Knoten Brugg bilden. 30-Min.-Takt einer S-Bahn-Linie zwischen Turgi und Aarau, wobei je nach Taktlage eine Weiterführung Richtung Olten geprüft werden soll.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Korridor 17, SBB Zofingen-Olten-Aarau-Wildegg-Brugg-Baden	NW-72	Exakter, integraler 30-Min.-Takt der S-Bahn-Linie zwischen Turgi und Aarau. Einkürzung der Linie auf den Abschnitt Aarau - Turgi im Zusammenhang mit 30-Min.-Takt auf RE (NW-69), wobei je nach Taktlage eine Weiterführung Richtung Olten geprüft werden soll.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Korridor 20, SBB Rotkreuz-Aarau-Olten/Zürich und Aarau-Zürich	NW-73	Aarau – Zürich: Zürcher S-Bahn im 30-Min.-Takt mindestens bis Aarau mit Halt an allen Stationen (zusätzlich Rapperswil) zwischen Dietikon und Aarau sowie Halt Altstetten und schlanke Anschlüsse in Aarau an den Fernverkehr in/aus Richtung Bern. Sofern in Aarau keine Kurzwende möglich ist, Verlängerung bis Schönenwerd. (Bemerkung aus 1. Workshop Modulbildung: Verlängerung untergeordnetes Ziel und vorderhand nicht zu betrachten).	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Korridor 20, SBB Rotkreuz-Aarau-Olten/Zürich und Aarau-Zürich	NW-74	Olten – Aarau: 15-Min.-Takt zwischen Olten und Aarau durch Linienüberlagerung von 30-Min.-Takten aus dem Freiamt und/oder von Brugg her. Mindestens halbstündlich schlanke Anschlüsse in Aarau nach Zürich und in Olten an den 00/30-Knoten im Fernverkehr.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnachfrage vorliegend?	Kompatibilität Langfristperspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
Korridor 20, SBB Rotkreuz-Aarau-Olten/Zürich und Aarau-Zürich	NW-75	Muri - Zürich: 30-Min.-Takt S-Bahn von Muri bis nach Zürich mit Halt an allen Stationen im Freiamt sowie Halt mindestens in Dietikon und Altstetten. Diese Linie ist entweder separat oder aber integriert ins Zürcher S-Bahn-System zu trassieren.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Korridor 23, SBB Brugg/Koblentz-Baden-Dietikon-Zürich	NW-76	<b>Limmatal (Unteres Aaratal vgl. NW-17)</b> Zürcher S-Bahn im 30-Min.-Takt wie heute bestehend mindestens bis Brugg (und Verlängerung weiter ins Birrfeld) mit Halt an allen Stationen zwischen Dietikon bis Brugg. Verlängerung einer Zürcher S-Bahn im 30-Min.-Takt bis Bad Zurzach (siehe oben), so dass im Abschnitt Turgi – Dietikon möglichst ein 15-Min.-Takt entsteht. Voraussetzung Fernverkehr: Möglichst 15-Min.-Takt zwischen Brugg und Zürich wobei die Züge aus dem Fricktal in den Knoten Zürich einzubinden sind und einen 00/30-Knoten Brugg bilden.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Neue Haltestelle Oensingen Dorf	NW-77	Verbesserte Erschliessung von Oensingen	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

## Suisse orientale

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnachfrage vorliegend?	Kompatibilität Langfristperspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
Haltestelle St. Moritz Bad	O-01	Bahnerschliessung der Signalbahn in St. Moritz Bad.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
1/4h Takt Schaffhausen-Erzingen	O-02	Der im Referenzkonzept AS 2025 aufgeführte ¼-h Takt in der HVZ soll auf den ganzen Tag ausgedehnt werden.	Ja	Nein	Nein	Ja	Nein	Da die Mindestnachfrage von 8000 P/Tag nicht erreicht wird, wird der Referenzzustand beibehalten.
1/4 h Takt Schaffhausen-Thayingen (-Singen)	O-03	1/4h Takt auf dem Abschnitt Schaffhausen-Thayingen mit 1/2h Takt S-Bahn Jestetten-Schaffhausen-Singen und mit 1/2h Express S-Bahn des Zürcher S-Bahn od. Line auf dem Korridor Winterthur-Schaffhausen.	Ja	Nein	Nein	Ja	Nein	Da die Mindestnachfrage von 8000 P/Tag nicht erreicht wird, wird der Referenzzustand beibehalten.
1/4h Takt Schaffhausen-Jestetten	O-04	Sowohl die S22 Jestetten–Schaffhausen–Singen als auch die Zürcher S-Bahn (Ersatz für die S9) verkehren im ½-h Takt.	Ja	Nein	Nein	Ja	Nein	Da die Mindestnachfrage von 8000 P/Tag nicht erreicht wird, kann nur eine HVZ-Verdichtung geprüft werden.
1/2h Takt IRE Basel-Schaffhausen-Singen-St.Gallen/(-Ulm)	O-05	1/2h Takt IRE Basel-Schaffhausen-Singen-St.Gallen/(-Ulm) mit Knoten Schaffhausen 00/30 und der Option Richtung Bodenseegürtelbahn.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
1/4h Takt Frauenfeld-Wil	O-06	Das Angebot soll zu einem integralen ¼-h Takt Frauenfeld–Wil ausgebaut werden.	Ja	Nein	Nein	Ja	Nein	Da die Mindestnachfrage auch für eine Schmalspurbahn nicht erreicht wird, kann nur eine HVZ-Verdichtung geprüft werden.
1/4h Takt in der Agglomeration Kreuzlingen/Konstanz	O-07	½ Takt S-Bahn Weinfelden–Kreuzlingen–Münsterlingen Spital (nicht mehr Konstanz). Ergibt ¼-h Takt auf dem Abschnitt Kreuzlingen–Münsterlingen Spital. Neue 1/2h Takt S-Bahn Ermatingen–Kreuzlingen–Konstanz mit der Option Radolfzell–Singen–Engen. Ergibt ¼-h Takt auf dem Abschnitt Ermatingen–Kreuzlingen. Neuer Halt des Spangenzugs St.Gallen–Konstanz in Münsterlingen Spital. Erhöhung der Fahrplanstabilität im Knoten Kreuzlingen.	Ja	Nein	Nein	Ja	Nein	Da die Mindestnachfrage von 8000 P/Tag nicht erreicht wird, kann nur eine HVZ-Verdichtung Ermatingen–Münsterlingen Spital geprüft werden.



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnachfrage vorliegend?	Kompatibilität Langfristperspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
1h Takt BODEX Konstanz-Romanshorn-St. Margarethen (-Bregenz/Lindau)	O-08	1h Takt Konstanz-St.Margrethen mit Option Bregenz oder um 30 Minuten gedrehter Fahrlage Anschluss auf den EC Zürich-München. Mit Spangenzug Konstanz-Romanshorn-St Gallen, 1/2h Takt auf dem AbschnittKonstanz-Romanshorn.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Neue Bahnverbindung Arbon-Wittenbach (-St. Gallen) im 1/2h Takt	O-09	1/2 Takt Arbon-Wittenbach (- St.Gallen). Neuer Streckenabschnitt Wittenbach-Arbon, via Steinach.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Die Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung ist im Rahmen der weiteren Bearbeitung zu vertiefen.
Stabilitätsmassnahmen und Produktionsoptimierung Weinfelden-Wil	O-10	Symmetrischer Fahrplan und exakter Takt Weinfelden-Wil mit entsprechendem Kreuzungspunkt zwischen Märwil und Tobel-Affeltrangen.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Stärken/Schwächen Zürcher S-Bahn 2G im Raum Frauenfeld	O-11	Einsatz von bedarfsgerechten Fahrzeuggrößen im Abschnitt Frauenfeld-Weinfelden.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
FV/Schnelle S-Bahn Weinfelden-Konstanz im 1h Takt	O-12	Schneller 1/2h Takt Weinfelden-Konstanz. Ergänzend IR Zürich-Weinfelden-Konstanzum entweder ein zusätzlicher IR od. eine schnelle S-Bahn (S44).	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Beschleunigung aus dem Grossraum Zürich ins Appenzellerland	O-13	Verkürzung der Reisezeit um 20 – 30 Min. durch Verbesserung der Anschlüsse in Gossau--> Zürich-Herisau rund 60 Min., Zürich-Appenzell rund 90 Min. Neukonzeption Fahrplan.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Taktverdichtungen Appenzell-St.Gallen-Trogen	O-14	Ausdehnung 1/4h Takt Trogen-St.Gallen-Teufen von HVZ auf ganztags mit überlagerten Eilzügen St.Gallen-Appenzell.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
1/4h Takt Gossau SG-St. Gallen-Rorschach	O-15	1/4h Takt S-Bahn Gossau-St.Gallen-Rorschach	Ja	Nein	Ja	Ja	Nein	Da die Mindestnachfrage nicht erreicht wird, kann eine Optimierung der Fahrlagen im Minutenbereich ohne Verdichtung im Abschnitt Arnegg - Gossau SG - St Gallen geprüft werden.



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnachfrage vorliegend?	Kompatibilität Langfristperspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
1/2h Takt Voralpenexpress St.Gallen-Rapperswil (- Pfäffikon)	O-16	1/2h Takt VAE St.Gallen-Arth Goldau, mit der Annahme eines IC Halts in Pfäffikon SZ.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Exakter 1/2h Takt Altstätten-Sargans	O-17	Das Angebot Altstätten-Sargans(-Rapperswil) wird mit einer 2. S-Bahn ergänzt bzw. bis Sargans verlängert. S-Bahn und REX verkehren je im exakten 30-Minutentakt.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
1/2h Takt Saragans-Ziegelbrücke	O-18	1/2h Takt S-Bahn Sargans-Ziegelbrücke in die Knoten 00/30 eingebunden.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Stadtbahn Obersee, 2. Etappe	O-19	1/4h Takt Rapperswil-Kaltbrunn. 1/2h Bedienung Bhf. Kaltbrunn und Erschliessung neuer Haltestellen Uznach Lintthal, Uznach Spital mit der Stadtbahn.	Ja	siehe Bemerkung	siehe Bemerkung	Ja	Ja	Aufgrund der vorliegenden Angaben lässt sich nicht abschätzen, ob die Mindestnachfrage für einen 1/4h-Takt erreicht wird. Ohne Bedarfsnachweis ist dieses Angebot nicht kompatibel mit der Langfristperspektive.
1/2h Takt REX St.Gallen-Wil	O-20	1/2h Takt REX (Chur-Sargans-)St.Gallen-Wil.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Im Rahmen der Korridorgesamtbeurteilung muss ein Abgleich mit der FV-Bedienung stattfinden. Die Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung ist im Rahmen der weiteren Bearbeitung zu vertiefen.
1/2h Takt REX Chur-Sargans	O-21	Der REX soll zwischen Chur-Sargans(-St.Gallen-Wil) im 1/2h Takt geführt werden.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Bahnhof Landquart: Umsteigeverbindung und Abstellanlagen	O-22	Anpassung der Umsteigeplattform zur Verbesserung der Umsteigevorgänge und Erweiterungen der Abstell- und Rangieranlagen.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Regionalmodul Prattigau	O-23	Erhöhung Betriebsstabilität für das Angebot Retica 30 (1/2h Takt auf den wichtigsten Achsen der Rhb).	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Regionalmodul Stabilität Vereina	O-24	Erhöhung Betriebsstabilität, insbesondere des Autoverlads durch Blockverdichtung und Anpassungen der Leittechnik Vereinatunnel.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnachfrage vorliegend?	Kompatibilität Langfristperspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
Regionalmodul Davos	O-25	Beschleunigungsmassnahme Prättigau-Davos (Wolfgangtunnel) und Taktverdichtung Kernzone Davos (Verlängerung der stündlichen Linie Filisur-Davos Platz nach Davos-Dorf und im Stilllager zusätzliche Fahrt nach Davos Platz).	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Regionalmodul Unterengadin	O-26	Der 1/2h Takt (alternierend als Direktverbindung oder mit Umsteigen) von Landquart ins Unterengadin.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Regionalmodul Oberengadin	O-27	Streckenverlängerung zur neuen Haltestelle St. Moritz Bad für die Vereina- und Albulazüge.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Regionalmodul Schanfigg	O-28	Punktueller Verdichtung zum 1/2h Takt während der touristischen HVZ (kein zusätzlicher Infrastrukturbedarf).	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Regionalmodul Albula	O-29	Stabilisierungsmassnahmen für 1h Takt der Albulalinie.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Regionalmodul Bernina	O-30	Systematischer 1h-Takt St.Moritz-/Pontresina-Tirano mit Knoten 00 Pontresina & Tirano.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Regionalmodul Surselva	O-31	1/2h Takt RV Chur-Ilanz mit Option einer Weiter- und Zusammenführung der Linie Disentis-Andermatt.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Regionalmodul Chur	O-32	Attraktivitätssteigerung der S-Bahn Chur. Schlanke Anschlüsse und häufige Verbindungen.	Ja	siehe Bemerkung	siehe Bemerkung	Ja	Ja	Die Angebotsvorstellungen sind bei der weiteren Bearbeitung zu präzisieren.
Regionalmodul Misox (Mesolcina)	O-33	Verlängerung der S 10 1/2h Takt über Castione hinaus in den Raum Roveredo–Gröno. Nach heutigem Kenntnisstand sollen auf der Linie zusätzlich 4 neue Haltestellen bedient werden.	Nein	Ja	Ja	siehe Bemerkung	Nein	Unvollständiges und nicht hinreichend abgesprochenes Angebotskonzept.



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnachfrage vorliegend?	Kompatibilität Langfristperspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
Exakter integraler 1/2h Takt Glarnerland	O-34	Exakter integraler 1/2h Takt Glarnerland: Eckanschluss in Ziegelbrücke für Fahrten vom Linttali in Richtung Mühlehorn–Sargans–Chur oder umgekehrt mit der S4, IR resp. RE. Schwanden–Linthal: Verdichtung zu einem ½-h Takt mit Wegfall 8 min. Aufenthalt in Schwanden.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Haltestelle Frauenfeld Langdorf	O-35	Bahnerschliessung mit dem heutigen 1/4h Takt des Entwicklungsschwerpunktes Frauenfeld Langdorf.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Haltestelle Romanshorn Hof	O-36	Bahnerschliessung des Industrie- und Gewerbegebiete von Romanshorn und Wohngebieten von R.horn und Salmesch.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Haltestelle Wil West	O-37	Bahnerschliessung des Entwicklungsschwerpunktes Wil West.	Ja	Ja	Ja	siehe Bemerkung	Ja	Die Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung ist im Rahmen der weiteren Bearbeitung zu vertiefen.
Haltestelle Uznach Spital	O-38	Die Haltestelle Spital liegt direkt am Spital und erschliesst den östlichen Teil der Gemeinde Uznach. Potential wird auf 300 Ein- und Aussteiger pro Tag geschätzt.	Ja	Ja	Ja	siehe Bemerkung	Ja	Lage am Rand der Bauzone. Erhöht möglicherweise den Druck auf gut für landwirtschaftliche Produktion geeignete Flächen (FFF).
Haltestelle Uznach Linthpark	O-39	Bahnerschliessung des Gebiets um das Einkaufszentrum Linthpark.	Ja	Ja	Ja	siehe Bemerkung	Ja	Geringer Abstand von der nächsten Haltestelle. Lage in heute kaum entwickeltem Gebiet. Erhöht möglicherweise den Druck auf gut für landwirtschaftliche Produktion geeignete Flächen (FFF).
Haltestelle Gossau Sommerau	O-40	Bahnerschliessung des Gebiets Sommerau.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Haltestelle Chur City West	O-41	Ersatz Haltestelle Chur West durch 2 neue Haltestellen zur besseren Erschliessung von Chur West. Mit Chur City West soll das Gebiet um die Twin Towers/ Shoppingcenter besser erschlossen werden.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnach- frage vorliegend?	Kompatibilität Langfrist- perspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
Haltestelle Chur Synergia	O-42	Ersatz Haltestelle Chur West durch 2 neue Haltestellen zur besseren Erschliessung von Chur West. Mit Chur Synergia erschliesst das Zentrumsgebiet des neuen Stadtquartiers und das neue kt. Verwaltungszentrum.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Haltestelle Davos Eisstadion	O-43	Bessere Bahnerschliessung des Eisstadions Davos durch neue Haltestelle.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	





Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

## Suisse centrale

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnachfrage vorliegend?	Kompatibilität Langfristperspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
Modul 1 Korridor Luzern Süd	ZS-01	Die mit dem im Dezember 2013 eingeführten Angebotskonzept stündlich verkehrenden HVZ-Leistungen S44 und S55 sollen im Horizont 2030 zu einem 1/2 Takt verdichtet werden. S44 bis Stans, S55 bis Lungern. Die für 2020 vorgesehene S41 (Shuttle Luzern - Horw) entfällt auf den Zeithorizont 2030 wieder.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Haltestelle Stans Bitzi	ZS-02	Neue Haltestelle Von Luzern Richtung Stans, vor Stans. Erschliessung ESP. Realisierung zusammen mit Doppelspurausbau Bitzi abstimmen	Ja	Ja	Ja	Nein	Nein	Lage vollständig ausserhalb Siedlungsgebiet. Grosse Siedlungsreserven im bebauten Gebiet. ESP würde Kulturland in erheblichem Masse beeinträchtigen. ESP-Festlegung im kant. Richtplan durch kant. Parlament zurückgewiesen.
Modul 2 Korridor Luzern Nord-Ost	ZS-03	Etapierungsmodul: Der 1/4h-Takt Luzern-Hochdorf wird auf ein drittes Produkt zur HVZ in Lastrichtung (analog Referenzkonzept) reduziert.	-	-	-	-	-	Etapierung entspricht Referenzfall
Modul 3 Korridor Zug-Zürich	ZS-04	Etapierungsmodul: Zwischen Zug und Zürich kann der neue halbstündliche RE nur zu Lasten bestehender RV-Angebote (S24) eingeführt werden.	Ja	Ja	Ja	Ja	-	FV-Angebotskonzept
Haltestelle Gütsch Kreuzstutz	ZS-05	Neue Haltestelle, die nur mit der Realisierung des Tiefbahnhofs möglich ist. Es liegen keine Objektstudien vor.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Haltestelle Baar Sennweid	ZS-06	Neue Haltestelle: Die Gemeinde Baar und der Kanton Zug wollen das Gebiet "Baar, Sennweid" entwickeln. Dazu soll die S2 verlängert werden (Setzt Wendeanlage Littli voraus).	Ja	Ja	Ja	siehe Bemerkung	Ja	Im Rahmen der weiteren Bearbeitung Lage am Siedlungsrand und Verlust von Kulturland prüfen.



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnachfrage vorliegend?	Kompatibilität Langfristperspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
Haltestelle Pfäffikon Seedamm	ZS-07	Geplant sind zwei neue Haltestellen (Seedamm-Center und Seedamm-Plaza) auf den Linien Pfäffikon-Altendorf und Pfäffikon-Hurden. Ziel ist die Erschliessung des Seedamm-Centers, der Arbeitsplatzgebiete sowie der Seminar-, Kongress- und Hotelanlagen.	Ja	Ja	Ja	siehe Bemerkung	Ja	Gefährdung Moorlandschaft muss vermieden werden
Haltestelle Sattel Krone bzw. Verlegung Bahnhof Sattel-Aegeri	ZS-08	Der heutige Bahnhof Sattel erschliesst die bestehenden Wohngebiete nicht ideal. Im Rahmen einer Neuordnung bzw. Verschiebung um 600m kann mit der Einrichtung eines Bahn-Bus-Knotens zusätzliches Potenzial erschlossen werden.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Haltestelle Sarnen Industrie	ZS-09	Eine neue Haltestelle "Sarnen Industrie" ist im Richtplan 2006-2020 für das Gebiet Sarnen Nord festgelegt (RPT 73). Aktuell läuft das PGV, die Finanzierung ist durch den Kantonsrat OW im Okt 2014 beschlossen worden.	-	-	-	-	-	Haltestelle wird gemäss Nachlieferung vom 14.1.15 durch den Kanton finanziert und entspricht somit dem Referenzfall.
Modul 1 Korridor Luzern West	ZS-10	Flügelkonzept mit Rollmaterial in max. Zugslänge - Luzern - Wolhusen - Langnau (- Bern) 220m - Wolhusen - Langenthal 150m 1h-Takt RE Luzern - Bern 1h-Takt S6 Luzern - Langnau/Langenthal mit Flügelung Wolhusen 1h-Takt S7 Luzern - Langenthal 1/2h-Takt RE Luzern - Willisau/Schüpfheim mit Flügelung Wolhusen Durchbindung eines Produkts (RE Bern) mit VAE	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnachfrage vorliegend?	Kompatibilität Langfristperspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
Modul 1 Korridor Luzern Nord (Sursee-Olten)	ZS-11	1/2h-Takt RE Olten - Luzern zum 1/2h-Takt mit Haltin Rothenburg (Bus-Hub) und Emmenbrücke (ESP Luzern Nord) S18 LU-SS 1/2h-Takt in Luzern mit S1 nach Zug verknüpft S8 SS-OL 1/2h-Takt Achtung: Konzept basiert auf 1/2-Takt IC Basel - Luzern sowie 1/2h-Takt IC Bern-Luzern	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Modul 1 Korridor Luzern Nord-Ost	ZS-12	1/4h Takt Luzern-Hochdorf; Verlängerung im 1/2h-Takt bis Lenzburg	Ja	siehe Bemerkung	Ja	Ja	Ja	Bei einer Einzelbetrachtung der Strecke Luzern-Hochdorf wäre auch eine Zugverlängerung zu prüfen, da die Mindestnachfrage von 8'000 P/Tag nicht erreicht wird.
Modul 1 Korridor Luzern-Zug-Zürich	ZS-13	1/2h Takt S1 mit Knotenintegration in Luzern, Rotkreuz und Zug auf Abschnitt RK-BAA zu 1/4h-Takt verdichtet 1/2h Takt RE LU-ZH mit Bedienung Ebikon, Rotkreuz, Cham, Baar, Thalwil 1/2h Takt IC LU-ZG-ZH	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Modul 1 Korridor Zug-/Rotkreuz-Erstfeld	ZS-14	1/2h Takt zwischen Baar Sennweid und Walchwil durch Kombination der je stündlichen Verbindungen Walchwil - Baar Sennweid und Erstfeld - Baar Sennweid. 1/4h-Takt im Abschnitt Arth-Goldau - Brunnen durch Kombination der je im 1h-Takt verkehrenden S3 Luzern - Küssnacht - Brunnen, S32 Rotkreuz - Arth-Goldau integral und IR Zürich/Basel - Erstfeld	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Modul 1 Korridor Luzern Süd-Ost (Küssnacht a/R.)	ZS-15	VAE und S3 zu 1/2h-Takt kombiniert Haltepolitik wie heute; Stündlicher Fernverkehrshalt in Küssnacht; Durchbindung VAE in Richtung Westen (Wolhusen - Bern)	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnachfrage vorliegend?	Kompatibilität Langfristperspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
Modul 1 Korridor Arth-Goldau-Pfäffikon	ZS-16	beschleunigter 1/2-h-Takt aus VAE (Luzern-St.Gallen) und neuem Produkt (St. Gallen-Rapperswil-)Pfäffikon-Arth-Goldau. Ersatz der bestehenden S 31 durch Bus; S40 1/2h-Takt Rapperswil - Pfäffikon	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Modul 1 Korridor Wädenswil-Einsiedeln	ZS-17	1/2h-Takt S13 Wädenswil-Einsiedeln mit direkten Verbindungen nach Zürich Enge und HB als äussere S-Bahn oder zumindest in HVZ. HVZ 1/2h-Takt Samstagern - Wädenswil soll möglichst entfallen (Anschlüsse sichergestellt, Doppeltraktion)	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Modul 1 Korridor March (Zürich-) Pfäffikon-Ziegelbrücke	ZS-18	1/2h-Takt S2 durchgehend mit Halt an allen Stationen 1/2h-Takt S-Bahn Obersee Direktzug Rapperswil - Pfäffikon - Lachen ev. in HVZ verlängert bis Siebnen-Wangen 1/2h-Takt RE/IR bei gleicher Reisezeit Glarus - Zürich wie heute und Besitzstand der FV-Halteorte IC-Halt in Pfäffikon	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Modul 1 Korridor "Andermatt"	ZS-19	Verlängerung 1/2h-Takt Visp - Fiesch bis Andermatt	Ja	Nein	Ja	Ja	Nein	Da die Mindestnachfrage auch für Schmalspurbahn kaum erreicht wird, kann allenfalls eine HVZ-Verdichtung geprüft werden.
Haltestelle Paulusplatz	ZS-20	Neue Haltestelle auf der Zufahrtslinie zum TiBaLu.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Modul 1 Verknüpfung S18/S1 im Knoten Luzern	ZS-21	Verknüpfung der S18 und der S1 und Verkürzung der Aufenthaltszeit im Knoten Luzern vgl. Module 1 Korridor Luzern Nord und Modul 1 Korridor Luzern-Zug-Zürich	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnachfrage vorliegend?	Kompatibilität Langfristperspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
Modul 1 - Angebot Gotthard	ZS-22	IC Zürich/Basel - Mailand und IR Zürich/Basel Halten in Altdorf. Der Bergzug verbindet Göschenen direkt mit dem Tessin und garantiert den Anschluss an den IR Zürich/Basel.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Module 1 Korridor Andermatt	ZS-23	1/2h-Takt Göschenen - Andermatt	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Modul 1 Korridor Andermatt	ZS-24	1/2h-Takt Disentis - Andermatt	Ja	Nein	Ja	Ja	Nein	Da die Mindestnachfrage auch für Schmalspurbahn kaum erreicht wird, kann allenfalls eine HVZ-Verdichtung geprüft werden.



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

## Zürich

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnachfrage vorliegend?	Kompatibilität Langfristperspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
Sihltal Zürich Uetlibergbahn SZU	ZH-01	S4: 7.5'Takt HVZ 15'Takt NVZ HB-Adliswil, 15'Takt Aldiswil - Langnau-Gattikon, 1h-Takt bis Sihlwald. S10 7.5'Takt HVZ 15'Takt NVZ HB-Binz, 15'Takt Binz-Triemli, 1/2h-Takt Triemli - Uetliberg.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Korridor 1 Zürich-Thalwil-Pfäffikon SZ/Zug	ZH-02	Systematisiertes Angebot zwischen Zürich und Pfäffikon SZ mit zusätzlichen RE-Halten in Horgen und Richterswil: schnelle S-Bahn und RE bilden einen angenäherten 15-Minuten-Takt, verdichtet durch eine beschleunigte S8 im 30-Minuten-Takt mit allen Halten im äusseren Perimeter ab Thalwil. Dieses Angebot führt zu einer Taktverdichtung auf den schnellen Produkten in Zürich Enge, Thalwil, Horgen und Richterswil. Der halbstündliche Halt der RE in Horgen und Richterswil wird aus Kapazitätsgründen nötig. In Richtung Zug verkehrt die S-Bahn in einem 15-Minuten-Takt bis Horgen Oberdorf (Taktverdichtung), ergänzt durch eine halbstündliche RE-Leistung nach Luzern. Dieser Zustand ist nicht aufwärtskompatibel mit dem Zielkonzept aus Phase 2 (ISB bis Thalwil und ESB bis Zug). Mit dem zugrundeliegenden Fernverkehrskonzept ist weder eine Wende der ISB in Thalwil noch eine Durchbindung bis Zug möglich.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Korridor 2 Zürich-Affoltern a.A.-Zug	ZH-03	In diesem Korridor gibt es keinen Angebotsausbau, aber eine Systematisierung der Haltepolitik mit dem Halt Zürich Hardbrücke auf beiden Linien.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnachfrage vorliegend?	Kompatibilität Langfristperspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
Korridor 3 Zürich-Dietikon-Brugg/Aarau	ZH-04	Beschleunigung der bisherigen S-Bahnen (S11, S12) nach Aarau und Brugg. Systematisierung und Verdichtung des Angebots nach Dietikon / Koblenz. Angebotsausbau in Wettingen durch den Halt der RE-Produkte, dabei verliert allerdings der IR Zürich – Basel („Flugzug“) den Halt in Dietikon.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Korridor 4 Zürich-Regensdorf-Baden	ZH-05	Systematisierung des Viertelstundentakts und integrale Führung bis Regensdorf-Watt sowie längere Züge (300 m).	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Korridor 5.1 Zürich-Oberglatt-Schaffhausen/Niederweningen	ZH-06	Beschleunigung der bisherigen S9 nach Schaffhausen. Ausdehnung des Halbstundentakts zwischen Rafz und Schaffhausen. Angebotsausbau in Bülach und zusätzlicher Halt des RE-Produkts. Angebotsabbau in Zürich Oerlikon durch Aufhebung Halt RE.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Korridor 5.2 Winterthur-Bülach-Waldshut	ZH-07	Die Linien Winterthur - Bülach (Fhz-länge 110m) und Bülach - Waldshut (Fhz-länge 162m) weisen keine Kapazitätsprobleme auf.	-	-	-	-	-	Referenz
Korridor 6.1 Zürich-Winterthur via Flughafen/Kloten	ZH-08	Taktverdichtung nach Kloten (15-Minuten-Takt). Viertelstundentakt der Fernverkehrszüge Zürich – Zürich Flughafen – Winterthur mit Halt Zürich Oerlikon.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Korridor 6.2 Zürich-Winterthur via Wallisellen/Stadelhofen	ZH-09	Taktverdichtung auf der Linie Zürich – Wallisellen – Winterthur (15-Minuten-Takt) Systematisierung des Viertelstundentaktes Zürich – Stettbach – Pfäffikon ZH. Beschleunigung der Fernverkehrsprodukte sowie der schnellen S-Bahnen nach Winterthur (via Brüttentunnel). Schneller Viertelstundentakt der Fernverkehrszüge Zürich – Winterthur (ohne Halt).	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnachfrage vorliegend?	Kompatibilität Langfristperspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
Korridor 6.3 (Zürich-) Effretikon-Wetzikon	ZH-10	Systematisierung des 1/4h-Taktes HB-Stettbach-Pfäffikon ZH	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Korridor 7 Zürich-Uster-Rapperswil	ZH-11	Zusätzliche beschleunigte S-Bahn via Oerlikon nach Wetzikon – Hinwil. Taktverdichtung nach Uster via Stadelhofen (15-Minuten-Takt).	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Korridor 8 Zürich-Meilen-Rapperswil	ZH-12	Am rechten Ufer findet hauptsächlich eine Systematisierung der beschleunigten S-Bahnen zum 15-Minuten-Takt statt.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Korridor 9.1 Winterthur-Schaffhausen	ZH-13	Systematisierung der schnellen Verbindung Winterthur – Schaffhausen zum integralen Halbstundentakt (Wegfall HVZ-Verbindungen). Systematische Durchbindungen in Winterthur in Richtung Zürich.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Korridor 9.2 Winterthur-Stein am Rhein	ZH-14	Taktverdichtung nach Seuzach	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Korridor 9.3 Winterthur-Weinfelden	ZH-15	Systematisierung der S-Bahn nach Weinfelden inkl. Durchbindung in Winterthur in Richtung Zürich.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Korridor 9.4 Winterthur-Wil	ZH-16	Systematisierung der S-Bahn nach Wil inkl. Durchbindung in Winterthur in Richtung Zürich sowie Führung längerer Züge (300 m).	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Korridor 9.5 Winterthur-Rüti ZH	ZH-17	Taktverdichtung nach Winterthur Seen	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	





Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnachfrage vorliegend?	Kompatibilität Langfristperspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
Forchbahn	ZH-18	Verdichtung des Fahrtenangebotes zwischen Waltikon und Zürich-Stadelhofen während der Morgenspitze (nur Lastrichtung). Die Züge verkehren mit Halt an allen Stationen zwischen Waltikon und Rehalp; sie verdichten das Regionalzugsangebot auf diesem Abschnitt etwa zum 7.5'-Takt.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Haltestelle Silbern	ZH-19	Neue Haltestelle	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Haltestelle Winterthur Grütze Nord	ZH-20	Neue Haltestelle	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Haltestelle Wädenswil Reidbach	ZH-21	Neue Haltestelle	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

## Tessin

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnachfrage vorliegend?	Kompatibilität Langfristperspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
Tram-treno Bioggio-Lugano Centro (nuovo tracciato FLP)	TI-01	cadenzato ogni 15' sulla tratta Ponte Tresa – Lugano Centro e sulla tratta Manno – Lugano Centro. Tra il nodo d'interscambio di Molinazzo e Lugano questi due collegamenti si sovrappongono e la frequenza del servizio è quindi di 7.5'. Nelle ore di punta al mattino e alla sera la frequenza è di 10'. Circolazione "a vista" nel centro di Lugano. La Tratta attuale via Cappella Agnuzzo sia sopprimata.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Fermata Bellinzona Piazza Indipendenza	TI-02	Il concetto d'offerta prevede la fermata a Piazza Indipendenza di tutti i treni regionali e Regio Express da e per Bellinzona. La fermata è servita nelle due direzioni dalle linee seguenti: - S10/S50 Bellinzona - Lugano (- Chiasso/Varese) con cadenza di 30' - RE10 (Erstfeld -) Bellinzona - Lugano (- Chiasso) via GBC con cadenza di 30' - S20 Bellinzona - Locarno con cadenza di 15'	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Fermate Valle del Vedeggio: Bironico-Camignolo	TI-03	Il presente modulo d'offerta prevede due nuove fermate a Bironico – Camignolo e Torricella – Taverne. Il concetto d'orario prevede per la S10/S50 una cadenza di 30' come nello scenario di riferimento 2030 ed è presentato nella figura seguente.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Cadenza semioraria Locarno-Intragna	TI-04	Il concetto d'offerta regionale per le FART prevede: - una cadenza semioraria tra Locarno ed Intragna con - prolungamento orario fino a Camedo - Integrazione del traffico transfrontalieri (cadenza orario) fino Domodossola ancora da definire con SSIF.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnachfrage vorliegend?	Kompatibilität Langfristperspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
Fermate Valle del Vedeggio: Torricella-Taverne	TI-05	Il presente modulo d'offerta prevede due nuove fermate a Bironico – Camignolo e Torricella – Taverne. Il concetto d'orario prevede per la S10/S50 una cadenza di 30' come nello scenario di riferimento 2030 ed è presentato nella figura seguente.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

## Annexe B

# Objectifs d'offre du trafic grandes lignes et du trafic marchandises

Objectifs d'offre	Désignation de l'objectif d'offre
TGL-01	cadence horaire aux heures creuses Genève–contournement–Neuchâtel–Biel/Bienne intégrale; cadence semi-horaire aux hdp
TGL-02	cadence semi-horaire systématisée IC BI-ZUE (arrêt à BI, SO, OL, ZUE), 1x par heure IR avec arrêt à BI, GS, SO, OEN, OL, AA
TGL-03	cadence semi-horaire Zurich-(Zoug-)Lucerne
TGL-04	quantité référentielle IC Berne–Zurich: 4 trains par heure au lieu de 2 intégrale, densification Systématisation de l'offre de prestations: liaison directe toutes les demi-heures Genève–Berne–Zurich IC Berne–Zurich: arrêt toutes les demi-heures intégral à Aarau
TGL-05	2 sillons par h aux hdp Olten–Aarau–Zurich
TGL-06	cadence semi-horaire Berne–Thoune–Spiez–Viège–Brigue
TGL-08	cadence au quart d'heure Brugg–Baden–Zurich
TGL-09	modification de la structure de nœuds (rapprochement conformément à RAIL 2000)
TGL-10	Berne–Olten aux hdp (autant que possible prolongement à destination de Brugg–Zurich)
TGL-11	systématisation région Centre
TGL-12	cadence semi-horaire ZUE–W (sans arrêt) (FF)
TGL-13	réduction de temps de parcours ZUE–W
TGL-14	5e et 6e produits TGL Berne–Olten–Aarau–Zurich
TGL-15	sillon du TVI Bâle–Zurich superposé à la cadence (indépendant)
TGL-16	réduction de temps de parcours TGL Aarau–Zurich
TGL-17	cadence semi-horaire Zurich–Thalwil–Baar–Zug–Rotkreuz–(Ebikon/Cham)–Lucerne
TGL-18	réductions de temps de parcours TGL Zurich–Lucerne
TGL-19	cadence semi-horaire Berne–Thoune–Spiez–Interlaken Ost
TGL-20	cadence semi-horaire IC Bâle–Olten–Lucerne
TGL-21	cadence au quart d'heure TGL Zug–Zurich
TGL-22	constitution du nœud TGL de Lucerne



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

<b>Objectifs d'offre</b>	<b>Désignation de l'objectif d'offre</b>
TM-01	réduction de temps de parcours des sillons express Est-Ouest
TM-02	réduction de temps de parcours des sillons standard
TM-03	réduction de temps de parcours des sillons express (supplémentaires)
TM-04	disponibilité intégrale des sillons du transport des marchandises aux hdp du transport des voyageurs en direction de Suisse orientale
TM-05	disponibilité intégrale des sillons du transport des marchandises aux hdp du transport des voyageurs Est-Ouest
TM-06	disponibilité intégrale des sillons du transport des marchandises aux hdp du transport
TM-07	suppression de la restriction Zofingen-Suhr et Suhr-RBL.
TM-08	sillon supplémentaire Zofingen-Suhr
TM-09	sillon supplémentaire Lausanne Triage-Daillens et Yverdon-RBL
TM-10	pas de restrictions de capacité du TM sur l'axe du Saint-Gothard
TM-11	TM sillon supplémentaire RB Limmattal-Rotkreuz/Olten
TM-12	sillons du trafic de transit (= nombre total selon l'objectif d'offre) de l'axe du Simplon par le TBL
TM-13	4e sillon du TM sur l'axe du Loetschberg (Bâle-Domo)
TM-14	sillon supplémentaire Bâle-Olten
TM-15	TM longueur des trains traversée du nœud de Berne
TM-16	TM longueur des trains Palézieux-Payerne
TM-17	exigences de qualité et de point de changement de régime des sillons de transit du TBG
TM-18	exigences de qualité et de point de changement de régime des sillons de transit du TBL,
TM-19	2e sillon M Schaffhouse-Singen



Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

## Annexe C

### Répertoire des sources

Office fédéral des transports : documentation des bases de planification PRODES étape d'aménagement 2030, rapport et annexes, avril 2014

Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO) : Rapport de la région de planification Ouest / CTSSO, PRODES 2030, novembre 2014,  
y c. documents des cantons de Berne, Fribourg, Genève, Vaud, Valais et Neuchâtel/Jura et compléments de janvier 2015, février 2015 et mars 2015

Grimseilbahn AG : PRODES étape d'aménagement 2030, bases d'évaluation du module chemin de fer du Grimsel, mars 2017

Région de planification Tessin : Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES) - EA, novembre 2014,  
y c. annexes  
et compléments de janvier 2015

Région de planification Suisse du nord-ouest : PRODES étape d'aménagement 2030 projet d'offre région de planification Suisse du nord-ouest, 28 novembre 2014,  
y c. Annexes  
et compléments de janvier 2015 et janvier 2018.

Région de planification Suisse orientale : rapport PRODES étape d'aménagement 2030, 28 novembre 2014,  
y c. Annexes  
et compléments de janvier 2015

Région de planification Suisse centrale : PRODES étape d'aménagement 2030, projet d'offre, rapport de planification du 27 novembre 2014, version finale y c. compléments du 16 janvier 2015  
y c. Annexes  
et compléments de janvier 2015 et février 2015

Région de planification Zurich : PRODES étape d'aménagement 2030, dossier du 26 novembre 2014  
y c. compléments de janvier 2015 et janvier 2018.