



31 ottobre 2018

PROSSIF – fase di ampliamento 2030/35

Esame preliminare degli obiettivi d'offerta presentati dalle regioni di pianificazione

Rapporto

N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005

Nota editoriale

Editore

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC)
Ufficio federale dei trasporti (UFT)

Traduzione

Servizi linguistici dell'UFT

Documentazione delle modifiche

Versione	Data	Autore	Modifiche
1.0	30.08.2017	UFT	
2.0	31.10.2018	UFT	Aggiornamento



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

Indice

1. Introduzione.....	4
2. Procedura.....	6
3. Esito dell'esame preliminare	10

Allegati

- A Esito dell'esame preliminare per ciascun obiettivo d'offerta
- B Obiettivi d'offerta per il traffico a lunga distanza e il traffico merci
- C Fonti



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005

1. Introduzione

Secondo l'articolo 1 capoverso 3 del decreto federale concernente la fase di ampliamento 2025 dell'infrastruttura ferroviaria, entro il 2018 va sottoposto all'Assemblea federale un messaggio sulla fase di ampliamento 2030/35 (FA 2030/35) prevista dal programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF).

In quanto responsabile del processo, l'UFT dirige e coordina le pianificazioni, in conformità con l'articolo 48d della legge federale sulle ferrovie (Lferr). In adempimento di questo compito, nel 2014 l'UFT ha elaborato la «Documentazione delle basi di pianificazione PROSSIF – fase di ampliamento 2030»¹ secondo l'articolo 15 dell'ordinanza sulle concessioni, sulla pianificazione e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (OCPF). Le parti interessate dalla pianificazione sono state coinvolte e, in seguito, informate dall'UFT sui principi di pianificazione, sul procedimento e sulle scadenze. Pertanto, tutte le parti interessate disponevano di basi uniformi per i lavori di pianificazione della fase di ampliamento 2030/35.

Il processo di pianificazione è essenzialmente articolato in quattro fasi:

- Fase 1: l'UFT stabilisce i principi di pianificazione della fase di ampliamento, in particolare i criteri di valutazione, elaborando previsioni della domanda, analisi del fabbisogno e linee guida.
- Fase 2: i Cantoni, le imprese attive nel traffico a lunga distanza e i rappresentanti del settore del trasporto di merci presentano all'UFT i loro obiettivi d'offerta.
- Fase 3: su incarico dell'UFT, i gestori dell'infrastruttura predispongono i necessari programmi d'offerta e d'infrastruttura, tenendo conto del materiale rotabile. Questi dati fungono da base per la valutazione e la selezione, da parte dell'UFT, delle misure infrastrutturali da realizzare nella fase di ampliamento.
- Fase 4: a seguito della valutazione, i gestori dell'infrastruttura elaborano, su incarico dell'UFT e con la partecipazione delle parti responsabili della pianificazione, un programma d'offerta integrato, per varianti, che rappresenta la base del progetto da porre in consultazione. Il programma d'offerta definito costituisce poi il fondamento del programma di utilizzazione della rete 2030/35² da allegare al messaggio.

Nel primo trimestre 2015 l'UFT ha svolto l'esame preliminare degli obiettivi d'offerta presentati, sulla base dei criteri d'esame stabiliti (cfr. figura 1-1). L'esito è documentato nel presente rapporto.

¹ Ufficio federale dei trasporti: Documentazione delle basi di pianificazione PROSSIF – fase di ampliamento 2030, rapporto e allegato, aprile 2014.

² Secondo l'art. 9b cpv. 1 Lferr



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

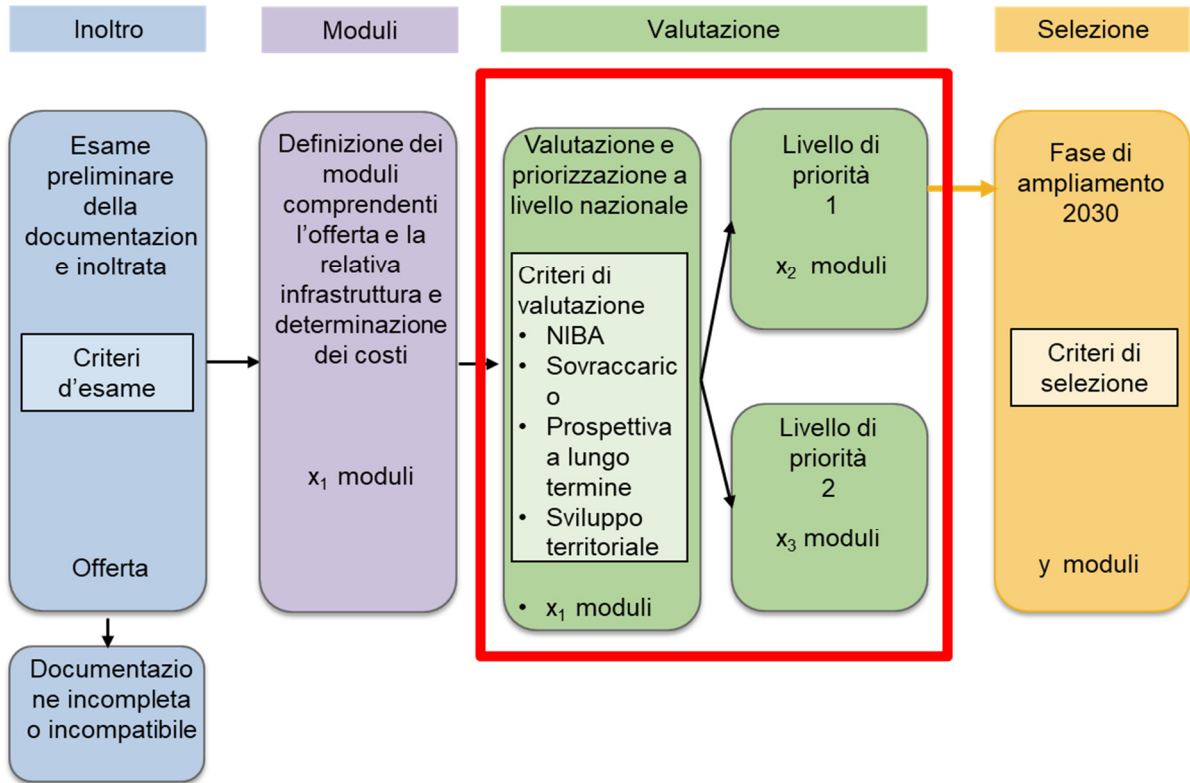


Figura 1-1: procedura di valutazione e di priorizzazione dei programmi d'offerta



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

2. Procedura

2.1 Introduzione

Nell'ambito dell'esame preliminare l'UFT ha valutato in che misura gli obiettivi d'offerta presentati dalle regioni di pianificazione nel 2014 possono essere presi in considerazione per l'ulteriore processo di pianificazione.

Sono stati applicati i seguenti quattro criteri:

- a) completezza (verificabilità) e plausibilità;
- b) domanda: requisiti relativi alla domanda minima;
- c) compatibilità con la prospettiva a lungo termine per la ferrovia;
- d) compatibilità con gli obiettivi di sviluppo territoriale.

Per quanto riguarda i programmi d'offerta per il traffico viaggiatori a lunga distanza e il traffico merci inoltrati dalle FFS, si è potuto rinunciare all'esame preliminare in quanto i relativi lavori sono stati seguiti direttamente dall'UFT. I 22 obiettivi d'offerta per il traffico a lunga distanza e i 19 obiettivi d'offerta per il traffico merci definiti dalle FFS con la collaborazione dell'UFT sono elencati nell'allegato B.

Durante l'esame preliminare e nei successivi approfondimenti è emerso che alcuni obiettivi d'offerta presentati sono da ricondurre al collegamento capillare e non possono essere finanziati con il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF). È stato anche accertato che alcuni obiettivi d'offerta presentati risultano già realizzati nel caso di riferimento, ossia senza la FA 2030/35. Anche questi casi sono documentati nel presente rapporto.



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

2.2 Criteri d'esame applicati

Di seguito sono illustrati in modo dettagliato i criteri d'esame applicati.

a) Completezza (verificabilità) e plausibilità

La descrizione dell'obiettivo d'offerta deve essere sufficientemente precisa e completa. In base al rapporto «Documentazione delle basi di pianificazione», vanno fornite le seguenti indicazioni³:

- descrizione dello stato effettivo e dell'evoluzione tendenziale per quanto concerne il quadro demografico e i posti di lavoro, la domanda e l'offerta di trasporti;
- descrizione del caso di riferimento 2030: identificazione di punti di forza, punti deboli, opportunità, rischi e necessità d'intervento;
- descrizione dei programmi d'offerta: volumi, cadenza, struttura dei nodi, coincidenze, tempi di percorrenza di sistema (grafico di linee);
- stima della domanda con programma d'offerta: numero giornaliero medio di viaggiatori dal lunedì al venerdì in entrambe le direzioni nella sezione di maggior sollecitazione al di fuori del perimetro del traffico locale;
- motivazione dei programmi d'offerta, ad esempio in riferimento ai seguenti aspetti: necessità d'intervento evidenziate, situazione di sovraccarico, Progetto territoriale Svizzera, prospettiva a lungo termine UFT, scenario futuro secondo il programma d'agglomerato, collegamenti e accessibilità auspicati;
- illustrazione della considerazione dei programmi d'offerta nell'ambito di strumenti di pianificazione territoriale. La considerazione dei programmi d'offerta nel Piano settoriale dei trasporti, parte Infrastruttura ferroviaria, e nel piano direttore cantonale va documentata indicando lo stato di coordinamento. Va altresì esposta l'eventuale considerazione nell'ambito di un programma d'agglomerato, con indicazione della priorità definita dalla Confederazione per il progetto.

Come base per il criterio d'esame b), inoltre, vengono plausibilizzati i volumi della domanda pronosticati dalle regioni di pianificazione contenuti nei programmi d'offerta.

³ UFT: Documentazione delle basi di pianificazione PROSSIF – fase di ampliamento 2030, rapporto, aprile 2014, capitolo 8.3.



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

b) Domanda

Il programma d'offerta inoltrato è esaminato in relazione ai seguenti volumi indicativi della domanda. Per la sezione di maggior frequenza di una linea si applicano in linea di principio i seguenti requisiti relativi alla domanda minima, compreso l'effetto dell'offerta:

- cadenza oraria = 500–1999 passeggeri al giorno;
- cadenza semioraria = 2000–7999 passeggeri al giorno;
- cadenza ogni 15 minuti = oltre 8000 passeggeri al giorno.

La domanda deve essere determinata sulla base del numero medio di viaggiatori al giorno dal lunedì al venerdì in entrambe le direzioni su una sezione della linea.

c) Compatibilità con la prospettiva a lungo termine per la ferrovia

Si esamina se il programma d'offerta è manifestamente incompatibile con la prospettiva a lungo termine per la ferrovia. Un programma d'offerta viene escluso nei casi di seguito elencati.

- Il programma d'offerta prevede sull'arco dell'intera giornata una cadenza maggiore di quella della prospettiva a lungo termine, benché non sia attestato alcun fabbisogno di offerte supplementari durante l'orario di punta⁴:
 - collegamenti all'interno delle aree metropolitane della Svizzera con riferimento al traffico regionale (linee S e RE):
 - all'interno dei settori centrali: frequenza maggiore della cadenza ogni 15 minuti;
 - all'esterno dei settori centrali: frequenza pari o maggiore della cadenza ogni 15 minuti;
 - allacciamento delle aree d'intervento caratterizzate da città di piccole e medie dimensioni con riferimento al traffico regionale (linee S e RE):
 - all'interno dei settori centrali: frequenza maggiore della cadenza ogni 15 minuti;
 - all'esterno dei settori centrali: cadenza ogni 15 minuti;
 - allacciamento delle aree alpine/turistiche: collegamenti principali più frequenti della cadenza semioraria;

⁴ Cfr. carte relative alla prospettiva a lungo termine per la ferrovia riportate nell'allegato 9 del documento «UFT: Documentazione delle basi di pianificazione PROSSIF – fase di ampliamento 2030, Raccolta di allegati, aprile 2014».



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

- si richiede una riduzione del tempo di viaggio benché:
 - nel caso di riferimento il tempo di viaggio TP da un centro all'altro sia meno di cinque minuti più lungo del tempo di viaggio TMP; oppure
 - la riduzione del tempo di viaggio non consenta l'istituzione di tempi di viaggio di sistema tra due stazioni nodali contigue.

Se un programma d'offerta prevede diverse modifiche dell'offerta concernenti diverse aree di pianificazione, vengono escluse – per quanto possibile e opportuno – soltanto le modifiche incompatibili.

d) Corrispondenza con gli obiettivi di sviluppo territoriale

Non vengono approfonditi i programmi d'offerta contrari alla visione di uno sviluppo territoriale sostenibile del Paese condivisa da tutti e tre i livelli istituzionali ed espressa nel Progetto territoriale Svizzera. Un programma d'offerta è escluso in particolare se:

- causa una frammentazione delle aree, un inquinamento fonico, una perdita di spazi pubblici ecc. tale da compromettere gravemente la qualità degli insediamenti o incide negativamente sull'equilibrio tra le regioni; oppure
- svaluta gravemente le risorse naturali, la qualità del paesaggio e i terreni rurali; oppure
- incide sui collegamenti e sulla collaborazione tra le regioni in modo tale da mettere a repentaglio la solidarietà sociale e la coesione regionale e compromette la compensazione tra gli spazi rurali e gli spazi urbani.



3. Esito dell'esame preliminare

Dai documenti presentati dalle regioni di pianificazione sono stati desunti 269 obiettivi d'offerta. Considerando anche le integrazioni presentate in alcuni casi, 233 obiettivi d'offerta inoltrati dalle regioni di pianificazione hanno potuto essere utilizzati come base la successiva definizione dei moduli. 36 obiettivi d'offerta non hanno invece potuto essere utilizzati nella forma presentata. Si distinguono i seguenti casi:

- 10 obiettivi d'offerta sono stati respinti perché relativi al collegamento capillare e quindi non finanziabili con il FIF;
- 8 obiettivi d'offerta sono stati respinti perché la realizzazione era già prevista nel caso di riferimento, ossia senza la FA 2030/35, ovvero perché già inclusi nel programma d'offerta del traffico a lunga distanza;
- 18 obiettivi d'offerta sono stati respinti per mancato adempimento dei criteri d'esame.

I risultati dell'esame preliminare per ciascuna regione di pianificazione sono illustrati nella figura 3-1.

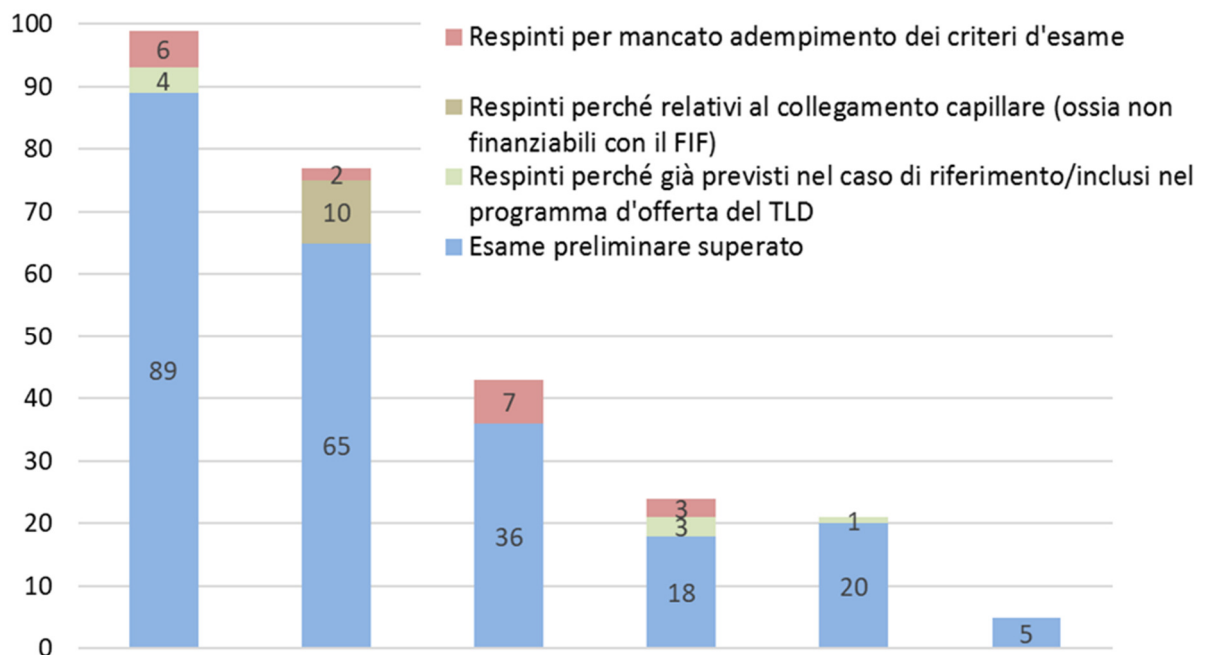


Figura 3-1: risultati dell'esame preliminare



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

Gli obiettivi d'offerta respinti sono elencati nelle tabelle 3-1, 3-2 e 3-3.

Obiettivi d'offerta	
NW-06	Esercizio sull'arco dell'intera giornata della linea 17 fino a Eglisee, anziché solo fino a Badischer Bahnhof
NW-20	Nuova fermata Augst; realizzazione con NW-56
NW-29	Nuova fermata Grüssen; realizzazione con NW-56
NW-34	Nuova fermata Längipark; realizzazione con NW-56
NW-36	Nuova fermata Muttenz Rennbahn
NW-40	Nuova fermata Pratteln Bahnhof; realizzazione con NW-56
NW-43	Nuova fermata Steinhölzli; realizzazione con NW-56
NW-49	Nuova fermata Zurlinden; realizzazione con NW-56
NW-56	Nuova tratta tramviaria e prolungamento della linea 14 verso Augst per il collegamento della zona di sviluppo Salina Raurica
NW-59	Prolungamento linea 11 verso St. Louis Gare

Tabella 3-1: obiettivi d'offerta relativi al collegamento capillare e quindi non finanziabili con il FIF

Obiettivi d'offerta	
W-05	Stazione di Friburgo: flusso dei passeggeri
W-07	Cadenza ogni quarto d'ora Friburgo–Givisiez (RER 20 e 30)
W-12	Givisiez: fermata dei treni TPF e FFS
W-38	Fermata a Versoix del RE da/per Genève Aéroport
ZS-03	Riduzione cadenza 15' Lucerna–Hochdorf a un terzo prodotto negli orari di punta (OdP) nella direzione di carico
ZS-04	Tra Zugo e Zurigo il nuovo RE con cadenza semioraria può essere introdotto solo a scapito delle attuali offerte del TR (S24)
ZS-09	Nuova fermata Sarnen Industrie
ZH-07	Corridoio 5.2 Winterthur–Bülach–Waldshut

Tabella 3-2: obiettivi d'offerta la cui realizzazione è già prevista nel caso di riferimento, ossia senza la FA 2030/35, ovvero già inclusi nel programma d'offerta del traffico a lunga distanza (ZS-04)



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

Obiettivi d'offerta	Motivo del respingimento
W-09 Cadenza semioraria S1 Berna–Friburgo prolungata fino a Rosé -> cadenza ogni quarto d'ora Friburgo–Rosé	Domanda insufficiente per la cadenza ogni quarto d'ora su base continuativa
W-10 Cadenza semioraria RER 40 prolungata fino a Düringen -> cadenza ogni quarto d'ora Friburgo–Düringen	
W-15 Cadenza oraria RER Bulle-Romont con fermata nelle stazioni intermedie	Domanda insufficiente per la cadenza oraria su base continuativa
W-34 Nuova fermata Espace Gros-de-Vaud	Non compatibile con gli obiettivi di sviluppo territoriale: mancato coordinamento con lo sviluppo degli insediamenti
W-50 Cadenza semioraria Fiesch–Andermatt	Domanda insufficiente per la cadenza semioraria su base continuativa
W-57 Cadenza semioraria Noirmont–Tavannes	
NW-03 Cadenza semioraria Porrentruy–Bonfol	Domanda insufficiente per la cadenza semioraria su base continuativa
NW-04 Cadenza semioraria Gänsbrunnen–Oberdorf–Solothurn: tronco Gänsbrunnen–Oberdorf	
O-02 Cadenza ogni quarto d'ora Sciaffusa–Erzingen	Domanda insufficiente per la cadenza ogni quarto d'ora su base continuativa
O-03 Cadenza ogni quarto d'ora Sciaffusa–Thayingen	
O-04 Cadenza ogni quarto d'ora Sciaffusa–Jestetten	
O-06 Cadenza ogni quarto d'ora Frauenfeld–Wil	
O-07 Cadenza ogni quarto d'ora agglomerato Kreuzlingen/Costanza	
O-15 Cadenza ogni quarto d'ora Arnegg–Gossau SG–San Gallo e oltre: tronco Arnegg–Gossau SG	
O-33 Modulo regionale Misox	
ZS-02 Fermata Stans Bitzi	Non compatibile con gli obiettivi di sviluppo territoriale: mancato coordinamento con lo sviluppo degli insediamenti
ZS-19 Cadenza semioraria Fiesch–Andermatt	Domanda insufficiente per la cadenza semioraria su base continuativa
ZS-24 Cadenza semioraria Disentis–Andermatt	

Nota: in caso di respingimento dell'intensificazione della cadenza su base continuativa, le regioni di pianificazione erano libere di proporre un'intensificazione della cadenza negli OdP.

Tabella 3-3 : obiettivi d'offerta respinti per mancato adempimento dei criteri d'esame

I risultati dettagliati sono illustrati nell'allegato A.



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

Allegato A

Esito dell'esame preliminare per ciascun obiettivo d'offerta

Regione di pianificazione	Pagina
Svizzera occidentale (W)	14
Svizzera nordoccidentale (NW)	32
Svizzera orientale (O)	46
Svizzera centrale (ZS)	52
Zurigo (ZH)	57
Ticino (TI)	61

Osservazioni sulle tabelle successive

- Il contenuto delle colonne «Denominazione abbreviata del programma d'offerta» e «Descrizione del programma d'offerta» è stato desunto dall'UFT tra la fine del 2014 e l'inizio del 2015 dai documenti presentati dalle regioni di pianificazione. Durante l'elaborazione dei moduli, le descrizioni sono state concretizzate caso per caso.
- Il numero indicato nella colonna «Numero UFT» in linea di principio corrisponde al numero dell'obiettivo d'offerta utilizzato nei moduli.



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005

Svizzera occidentale

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnachfrage vorliegend?	Kompatibilität Langfristperspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
Bulle–Freiburg / Fribourg	W-01	Halbstundentakt zwischen Bulle und Freiburg / Fribourg mit 30 Minuten Fahrzeit.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Freiburg / Fribourg–Neuenburg	W-02	Zusätzlicher RE zwischen Freiburg / Fribourg und Neuenburg mit 45 Minuten Fahrzeit.	siehe Bemerkung	Ja	Ja	Ja	Ja	Die Angabe zur Nachfrage mit Angebotskonzept fehlt, die Mindestnachfrage dürfte aber erreicht werden.
Lausanne–Palézieux–Romont–Fribourg–Düdingen–Bern	W-03	Verlängerung des RE von Annemasse in Richtung Bern im Stundentakt mit Halten in Palézieux/Romont/Freiburg/Düdingen.	siehe Bemerkung	Ja	Ja	Ja	Ja	Die Angabe zur Nachfrage mit Angebotskonzept fehlt, die Mindestnachfrage dürfte aber erreicht werden.
Gruyères – Bulle – Châtel-St-Denis – Palézieux	W-04	Halbstundentakt Gruyères – Bulle – Châtel-St-Denis – Palézieux mit 30 Minuten Fahrzeit zwischen Bulle und Palézieux.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Bahnhof Freiburg / Fribourg: Fahrgastströme	W-05	Verbesserung der Bedingungen für die Aufnahme der Fahrgäste im Bahnhof Freiburg zur Gewährleistung einer Umsteigezeit von 4 Minuten.	-	-	-	-	-	Referenz
Kompatibilität der Perrons im Bahnhof Freiburg / Fribourg	W-06	Kompatibilität der Perrons im Bahnhof Freiburg / Fribourg mit den für die S-Bahn-Haltestellen festgelegten Perronlängen. Gewährleistung der Aufnahme von 150 Meter langen Zügen, mit Möglichkeit zur Verlängerung auf 220 Meter.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Freiburg / Fribourg – Givisiez	W-07	Viertelstundentakt der RER-Linien 20 und 30 Freiburg / Fribourg – Givisiez.	-	-	-	-	-	Referenz
Freiburg / Fribourg – Payerne – Yverdon	W-08	Vollständiger Halbstundentakt Freiburg / Fribourg – Payerne – Yverdon-les-Bains. Die Ziele des RER Fribourg / Freiburg berücksichtigen.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Bern – Freiburg / Fribourg	W-09	Halbstundentakt der S1 Bern – Fribourg / Freiburg wird bis Rosé verlängert. 1) Sehr sehr konkurrenzfähige Fahrzeit mit der Strasse. 2) Verdoppelte Kapazität in den Hauptverkehrszeiten. 3) Viertelstundentakt im Westen der Agglomeration.	Ja	Nein	Nein	Ja	Nein	Da die Mindestnachfrage von 8000 P/Tag nicht erreicht wird, kann eine HVZ-Verdichtung Rosé–Düdingen geprüft werden.



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnachfrage vorliegend?	Kompatibilität Langfristperspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
Freiburg / Fribourg – Düdingen	W-10	Halbstundenstakt der bis Düdingen verlängerten S-Bahn-Linie 40.	Ja	Nein	Nein	Ja	Nein	Da die Mindestnachfrage von 8000 P/Tag nicht erreicht wird, kann eine HVZ-Verdichtung Rosé-Düdingen geprüft werden.
Freiburg / Fribourg – Murten – Ins – Neuenburg	W-11	Vollständiger Halbstundentakt der S-Bahn-Linie 20 Freiburg / Fribourg – Murten – Ins – Neuenburg.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Haltestelle Givisiez	W-12	Umbau der Haltestelle Givisiez mit Halt der TPF- und der SBB-Züge. Verschiebung der derzeitigen TPF-Haltestelle in den SBB-Bereich und Umbau, um 1) Halte der TPF- und der SBB-Züge zu ermöglichen; 2) das Kreuzen von Zügen auf beiden Strecken zu ermöglichen; 3) den Zugang zu den Zügen BehiG-konform zu gestalten.	-	-	-	-	-	Referenz
Neue Haltestelle Avry-sur-Matran	W-13	Bau einer neuen Haltestelle auf der Höhe von Avry-sur-Matran an der Linie Romont – Fribourg / Freiburg.	siehe Bemerkung	Ja	Ja	siehe Bemerkung	Ja	Es fehlt eine Angabe zu Ein-/Aussteigerpotenzial. -Im Rahmen der weiteren Bearbeitung ist zu prüfen, ob mit der neuen Haltestelle die Zersiedelung gefördert wird und ob auch eine bestehende Haltestelle verschoben werden könnte.
Neue Haltestelle Agy	W-14	Bau einer neuen Haltestelle auf der Höhe von Agy an der Linie Givisiez – Fribourg / Freiburg.	siehe Bemerkung	Ja	Ja	Ja	Ja	Es fehlt eine Angabe zu Ein-/Aussteigerpotenzial.
Bulle–Romont	W-15	Stundentakt RER Bulle–Romont mit Halt an allen Haltestellen. Ermöglicht die Wiedereinführung der Halte an allen Haltestellen mit attraktiven Anschlüssen in Romont.	Ja	Nein	Ja	Ja	Nein	Die erwartete Nachfrage von 386 P/Tag liegt unter der erforderlichen Mindestnachfrage von 500 P/Tag.
Romont - Lausanne	W-16	2. stündliche Verbindung zwischen Romont und Lausanne mit Bedienung aller Bahnhöfe zwischen Romont und Palézieux. Aufrechterhaltung einer Regionalverbindung im Stundentakt zwischen Romont und Palézieux mit Bedienung der Haltestellen Siviriez, Vauderens und Oron mit direkten Verbindungen oder guten Anschlüssen in Romont Richtung Fribourg / Freiburg und in Palézieux in Richtung Lausanne.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnachfrage vorliegend?	Kompatibilität Langfristperspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
Waadt: Viertelstundentakt der RegioExpress-Züge zwischen Genf und Lausanne	W-17	RegioExpress-Züge im Viertelstundentakt zwischen Genf und Lausanne.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Waadt: Halbstundentakt der RE-Züge zwischen Lausanne und St-Maurice	W-18	Halbstundentakt der RE-Züge zwischen Lausanne und St-Maurice.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Waadt: Stündliche RE-Schnellverbindung Lausanne – Murten / Morat und Integration der Strecke in den RE Genf-Flughafen – Lausanne.	W-19	Neue stündliche RE-Schnellverbindung zwischen Lausanne und Murten mit Bedienung von Puidoux-Chexbres, Palézieux, Moudon, Lucens, Payerne und Halt an allen Haltestellen zwischen Payerne und Murten. Die Fahrzeit zwischen Lausanne und Payerne beträgt 49 Minuten, respektive rund eine Stunde bis Avenches.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Waadt: Stündliche RE-Schnellverbindung Lausanne –Bern und Integration der Linie in den RE Genf-Flughafen – Lausanne	W-20	Stündliche RE-Schnellverbindung Lausanne –Bern und Integration der Linie in den RE Genf-Flughafen – Lausanne.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Waadt: Verbesserung der Verbindung mit den Berg- und Seilbahnen von Leysin	W-21	Verbesserung der Verbindung mit den Berg- und Seilbahnen von Leysin. 30 Minuten ungefähre Fahrzeit ab Aigle und eine Stunde ab Lausanne bis an die Talstation der Berg- und Seilbahnen. Ab Talstation bis zur Gipfel-Station La Berneuse dauert die Fahrt 15 Minuten.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Waadt: Halbstundentakt auf der S-Bahn-Linie Lausanne–Payerne	W-22	Halbstundentakt auf der S-Bahn-Linie Lausanne–Payerne. Das derzeitige öV-Angebot auf dieser Strecke ist mit dem Auto relativ wenig wettbewerbsfähig und die Züge fahren nur stündlich.	Ja	Ja	Ja	siehe Bemerkung	Ja	Es ist eine Gesamtoptimierung des Mengengerüsts zu prüfen.
Waadt: Taktverdichtungen in den Hauptverkehrszeiten zwischen Echallens und Lausanne	W-23	Viertelstundentakt Lausanne–Echallens (HVZ: alle 10 Minuten) mit Ausweitung des Halbstundentakts in Bercher.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnachfrage vorliegend?	Kompatibilität Langfristperspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
Waadt: Direktverbindung Orbe–Chavornay–Lausanne zu den Hauptverkehrszeiten	W-24	Direktverbindung Orbe–Chavornay–Lausanne zu den Hauptverkehrszeiten. Stündliche S-Bahnverbindung zwischen Orbe und Lausanne mit Flügelkonzept Anschluss an die S-Bahnlinie Grandson–Cully sowie Einführung einer neuen Schnellverbindung (des Typs RE) zwischen Orbe und Lausanne in den Hauptverkehrszeiten mit Halt in den Hauptbahnhöfen. Die halbstündliche Verstärkung zwischen Orbe und Chavornay mit Anschluss an die zweite S-Bahnverbindung Grandson–Cully ergänzt das Angebot.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Waadt: Ausbau des Angebots in den Hauptverkehrszeiten zwischen La Sarraz und Vallorbe sowie zwischen Vallorbe und Le Brassus	W-25	Ausbau des Angebots in den Hauptverkehrszeiten zwischen La Sarraz und Vallorbe sowie zwischen Vallorbe und Le Brassus. In den Hauptverkehrszeiten werden zwischen La Sarraz und Vallorbe zusätzliche Verbindungen über die Verlängerung der zweiten S-Bahn-Verbindung Aigle – La Sarraz angeboten.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Waadt: Halbstundentakt während den Hauptverkehrszeiten zwischen Bex, Gryon und Villars-sur-Ollon	W-26	Halbstundentakt während den Hauptverkehrszeiten zwischen Bex, Gryon und Villars-sur-Ollon.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Waadt: Halbstundentakt während den Hauptverkehrszeiten zwischen Aigle und Les Diablerets	W-27	Halbstundentakt während den Hauptverkehrszeiten zwischen Aigle und Les Diablerets. Unter Vorbehalt einer Angebotsänderung im Fernverkehr im Bahnhof Aigle sollte für diese Taktverdichtung in den Hauptverkehrszeiten keine zusätzliche	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Waadt: Halbstundentakt in den Hauptverkehrszeiten auf der Linie Montreux – Caux.	W-28	Halbstundentakt in den Hauptverkehrszeiten auf der Linie Montreux – Caux. Zwar ist die Strecke Montreux – Les Rochers-de-Naye vor allem für den Tourismus wichtig, gleichzeitig erschliesst sie jedoch auch die Gegend oberhalb von Montreux, insbesondere die Ortschaften Glion und Caux. Während der üblichen	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnachfrage vorliegend?	Kompatibilität Langfristperspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
Waadt: Neue Angebotspolitik zwischen Montreux und Les Avants	W-29	Trennung der TransGoldenPass-Produkte vom regionalen Grundangebot: RE 4 Mal täglich Montreux – Les Avants (Direktverbindung) – Interlaken Ost (200 m lange Zugskompositionen) S-Bahnverbindung im Stundentakt Montreux – Zweisimmen (100 m lange Zugskompositionen) S-Bahnverbindung im halbstündig versetzten Stundentakt Montreux – Les Avants (100 m lange Zugskompositionen) S-Bahnverbindung HVZ Montreux – Fontanivent (100 m lange Zugskompositionen)	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Waadt: Verlängerung des Stundentakts Bulle–Montbovon nach Châteaud'Oex und Gstaad	W-30	Verlängerung des Stundentakts Bulle – Montbovon nach Châteaud'Oex und Gstaad mit Flügeln der S-Bahn-Verbindung Montreux–Zweisimmen ab Montbovon.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Waadt: Kapazitätserhöhung für den Personen- und den Güterverkehr zwischen Morges, Bière und L'Isle-Mont-la-Ville	W-31	Vollständiger Halbstundentakt zwischen Morges und Bière mit Anschluss einmal pro Stunde an den Regionalzug Apples – L'Isle-Mont-la Ville. Verstärkung des Angebots zwischen Morges und Apples zur Gewährleistung des Viertelstundentakts in den Hauptverkehrszeiten. Gewährleistung des Güterverkehrs zwischen Morges, Bière und L'Isle-Mont-la-Ville.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Waadt: Viertelstundentakt in den Hauptverkehrszeiten zwischen Yverdon-les-Bains und Valeyres-sous-Montagny	W-32	Viertelstundentakt in den Hauptverkehrszeiten zwischen Yverdon-les-Bains und Valeyres-sous-Montagny. Der Güterverkehr nutzt die restlichen Kapazitäten ausserhalb der Hauptverkehrszeiten.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Neue Haltestelle Y-PARC	W-33	Neue Haltestelle Y-PARC. Neue Haltestelle auf der Linie Lausanne – Yverdon-les-Bains zwischen Ependes und Yverdon-les-Bains und der Autobahn A1 Lausanne–Bern.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnachfrage vorliegend?	Kompatibilität Langfristperspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
Neue Haltestelle Espace-Gros-de-Vaud	W-34	Bau der neuen Haltestelle Espace Gros-de-Vaud zwischen Assens und Echallens zur Erschliessung eines Entwicklungsschwerpunkts auf der Linie Lausanne–Echallens.	Ja	Ja	Ja	Nein	Nein	Die neue Haltestelle liegt ausserhalb des Siedlungsgebietes und würde FFF beanspruchen. Die Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung hat noch nicht stattgefunden.
Viertelstundentakt der S-Bahnverbindung Genf – La Plaine	W-35	Viertelstundentakt zwischen Genf und La Plaine sowie Halbstundentakt zwischen La Plaine und Bellegarde. Während der Hauptverkehrszeiten verkehren zwischen Genf und La Plaine 225 Meter lange (oder mindestens 150 m lange) Zugskompositionen. Damit wird das Angebot wie folgt ausgebaut: Einführung eines zusätzlichen stündlichen S-Bahn-Produkts zwischen Genf und La Plaine, das bis Bellegarde verlängerbar ist. Systematisierung des S-Bahn-Produkts zwischen Genf und Bellegarde mit möglicher Hinzufügung eines zwischenzeitlichen Endbahnhofs in La Plaine.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Längere Züge zwischen Genf und Coppet	W-36	Erhöhung der Kapazität der Regionalzüge zwischen Genf und Coppet (3 x 75 m lange FLIRT-Zugskompositionen).	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Neue Haltestelle Châtelaïne	W-37	Neue Haltestelle an der Gleisverbindung der Achsen Genf-Cornavin – Genf-Flughafen und Genf-Cornavin – Bellegarde nahe der Ecu-Brücke und dem Ecu-Viadukt im Genfer Quartier Châtelaïne. Die Haltestelle wird von der S-Bahn-Linie Genf – La Plaine – Bellegarde bedient.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Halt in Versoix des RegioExpress von/nach Genf-Flughafen	W-38	Diese Haltestellenpolitik orientiert sich am Referenzkonzept 2025. Damit würde die Fahrzeit zwischen Genf und Versoix von heute 15 auf 5 Minuten verkürzt.	-	-	-	-	-	Referenz



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnachfrage vorliegend?	Kompatibilität Langfristperspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
Neue Direktverbindung zwischen Genf-Cornavin – Genf-Flughafen – La Plaine	W-39	Langfristperspektive: Einführung einer neuen Direktverbindung zwischen dem linken und dem rechten Genferseeufer der Linie Genf-Cornavin – Genf-Flughafen – La Plaine mit Grundangebot: 4 S-Bahn-Züge, die den Knoten Annemasse mit der Linie Genf – La Plaine – Frankreich via Cornavin verbinden mit Bedienung der Quartiere Nation, Genf-Flughafen und Meyrin-Cité sowie der Industriezone Meyrin-Satigny-Vermier. Mit dieser Verbindung sollen auch Fernverkehrsverbindungen zwischen Paris/Lyon, Genf und dem französischen Departement Haute-Savoie und Direktzüge zwischen dem Flughafen Lyon Saint-Exupéry und Genf ermöglicht werden.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Entwicklung des Angebots auf dem Étoile d'Annemasse	W-40	Systematische Verlängerung aller Züge der S-Bahn Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse (CEVA) sowie Entwicklung des Angebots auf dem Étoile d'Annemasse insbesondere durch die Trennung des S-Bahn-Verkehrs der CEVA vom Verkehr des Transport Express Régional (TER), der von Lyon über Bellegarde herkommt und über Annemasse umsteigefrei nach Evian und St-Gervais führt: - Halbstundentakt S-Bahn-Verbindung Coppet-Evian - Stundentakt der S-Bahn-Verbindung Coppet - St-Gervais - Stundentakt der S-Bahn-Verbindung Coppet - Annecy (beschleunigt) - Stundentakt TER Bellegarde-Annemasse-Evian (beschleunigt) und St-Gervais - Stundentakt TER Annecy-Annemasse, Annecy-St-Gervais und in die Stadtrandgegend von Annecy.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Halbstundentakt der RegioExpress-Züge zwischen Lausanne und St-Maurice zu den Hauptverkehrszeiten mit Verlängerung bis ins Zentralwallis	W-41	Halbstundentakt der RegioExpress-Züge zwischen Lausanne und St-Maurice, zu den Hauptverkehrszeiten mit Verlängerung bis Martigny.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnachfrage vorliegend?	Kompatibilität Langfristperspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
Direktverbindungen von Monthey in den Genferseebogen	W-42	Neues Regionalverkehrsangebot zwischen Monthey und Montreux(-Vevey). Halte von RE, IC und >IC/EC im SBB-Bahnhof Monthey.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Durchgehender Halbstundentakt auf dem RER Valais Wallis zwischen Monthey und Brig	W-43	Lückenloser und durchgehender Halbstundentakt zur Aufrechterhaltung der Attraktivität des regionalen Personenverkehrsangebots mit erhöhten Geschwindigkeiten und optimalen Anschlüssen zur halben Stunde an die Regionalbusse und andere Züge (IR, RE, EVU) in mehreren Bahnhöfen des RER-Netztes Valais Wallis.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Verlängerung des Halbstundentakts zwischen Monthey und Muraz, zu den Hauptverkehrszeiten bis St-Gingolph	W-44	Systematisch verlängerter Halbstundentakt ab Monthey bis zur neuen Haltestelle Muraz-La-Barne. Zu Hauptverkehrszeiten kann dieses halbstündliche Angebot ohne Beschränkung der Bedienung der Haltestellen bis nach St-Gingolph ausgeweitet werden.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
RER Sud-Léman, zwischen St-Gingolph und Evian (F): Wiederinbetriebnahme der regionalen Grenzverkehrsline im Stundentakt zwischen Brig und Domodossola (I) im Regionalverkehr	W-45 W-46	Die Verbindung Monthey – St-Gingolph kann im Stundentakt von St-Gingolph bis nach Evian-les-Bains (F) verlängert werden. Gute Anbindungen der Schweizer Regionalzüge an das S-Bahn-Netz der CEVA im Bahnhof von Evian-les-Bains (F). Umsteigefreie Verbindung im Regionalverkehr zwischen Brig und Domodossola (I). Im Hinblick auf die Erwartungen der Tourismuskreise ist es wünschenswert, dass bestimmte Regionalverbindungen je nach Saison 2 bis 3 Mal täglich bis an den Mailänder Hub Malpensa verlängert werden.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnachfrage vorliegend?	Kompatibilität Langfristperspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
Zu den Hauptverkehrszeiten Takterhöhung bei den TPC-Verbindungen zwischen Monthey und Aigle und auch bis nach Champéry	W-47	Zunächst wird der Halbstundentakt zu den Hauptverkehrszeiten zwischen Aigle SBB und dem Bahnhof Monthey schrittweise systematisch und symmetrisch auf den ganzen Tag ausgeweitet. Danach werden zwischen diesen beiden Polen Das Umsteigen zwischen den Anschlüssen im	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Zu Hauptverkehrszeiten TMR-Züge im Halbstundentakt zwischen Salvan und Martigny mit möglicher Verlängerung bis nach Finhaut	W-48	Bahnhof Martigny nach Sion und Lausanne wird verbessert. Der Mittagszug für die Schülerinnen und Schüler wird am Mittwoch zeitlich verzögert. Einführung eines Halbstundentakts zu den Hauptverkehrszeiten zwischen Salvan und Martigny mit asymmetrischem Fahrplan (in Lastrichtung) und möglicher Verlängerung bis nach Finhaut.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Erhöhung der Aufnahme- und Verkehrskapazitäten zwischen Visp und Zermatt	W-49	Gewährleistung des vollständig symmetrischen Halbstundentakts der Regionalzüge zwischen Brig und Fiesch mit dem Verkehr des Glacier Express.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Halbstundentakt der MGB-Züge zwischen Fiesch und Andermatt	W-50	Halbstundentakt zwischen Visp und Fiesch ab 2015. 2030: verlängerter Halbstundentakt von Fiesch nach Andermatt und Disentis. Ergänzung mit 5 täglichen Umäufen des Glacier Express.	Ja	Nein	Ja	Ja	Nein	Da die Mindestnachfrage auch für Schmalspurbahn kaum erreicht wird, kann allenfalls eine HVZ-Verdichtung geprüft werden.
Neue SBB-Haltestelle Monthey-Giovanola auf der Strecke Monthey – St-Gingolph	W-51	Neue Haltestelle Monthey-Giovanola zur verbesserten Erschliessung der Agglomeration Monthey/Collombey-Muraz.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnachfrage vorliegend?	Kompatibilität Langfristperspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
Neue Haltestelle Sion Ouest, zwischen Châteauneuf-Conthey und Sitten	W-52	Bau einer neuen Haltestelle in der Nähe des internationalen Flughafens von Sitten und des Quartiers Potences, einem dicht besiedelten Wohngebiet westlich von Sitten.	Ja	Ja	Ja	siehe Bemerkung	Ja	Im Rahmen der weiteren Bearbeitung ist Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung zu prüfen.
Wiederinbetriebnahme der Haltestelle Granges	W-53	Die Wiederinbetriebnahme der Haltestelle Granges im Zeithorizont 2025–2028 wird in erster Linie von der Gemeinde Siders gewünscht. Damit werden die an der westlichen Peripherie von Siders in der Ebene (Granges und Gröne) und an einer Hanglage (Lens) gelegenen Dörfer erschlossen. Die Wiederinbetriebnahme der Haltestelle ermöglicht eine bessere Erschliessung dieser Agglomerationsgebiete zwischen Siders und Sitten.	Ja	Ja	Ja	siehe Bemerkung	Ja	Im Rahmen der weiteren Bearbeitung ist die Wiedereröffnung der Haltestelle zusammen mit W-98 in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung zu prüfen.
Neue Haltestelle Martigny-Expo	W-54	Mit der Einrichtung dieser neuen Haltestelle in Martigny kann die Stadt besser durch den öffentlichen Verkehr erschlossen werden.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Viertelstundentakt zwischen Neuenburg und La Chaux-de-Fonds	W-55	Viertelstundentakt zwischen Neuenburg und La Chaux-de-Fonds. Erstellung einer direkten Verbindung zwischen La Chaux-de-Fonds und Neuenburg mit einer neuen Halte- und Kreuzungstelle in Cerrier (A 113.5).	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Halbstundentakt für die grenzüberschreitenden Züge zwischen Morteau und La Chaux-de-Fonds	W-56	Die Schweizer Züge fahren bis Morteau. Halbstundentakt für die Regionalzüge zwischen Morteau und La-Chaux-de-Fonds mit Diametralisierung in Richtung Neuenburg. Die Züge von/nach Morteau ermöglichen die Bildung eines Viertelstundentakts zwischen Le Locle und La Chaux-de-Fonds mit den Regionalzügen Le Locle – La Chaux-de-Fonds – Neuenburg.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnachfrage vorliegend?	Kompatibilität Langfristperspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
Tavannes – Tramelan – Le Noirmont (– Saignelégier): Halbstundentakt zwischen Le Noirmont und Tavannes	W-57	Integraler Halbstundentakt auf der ganzen Linie. Die Anschlüsse werden an beiden Enden der Linie sichergestellt, in Tavannes mit den Regionalzügen und den Regio- und RegioExpress-Zügen von/nach Sonceboz – Biel/Bienne und Moutier und in Le Noirmont mit den zwei Zügen, die auf der Linie La Chaux-de-Fonds – Glovelier (– Delémont) verkehren.	Ja	Nein	Ja	Ja	Nein	Die Mindestnachfrage für einen 1/2h-Takt wird auch für eine Schmalspurbahn nicht erreicht. Es wird daher das Referenzangebot beibehalten.
La Chaux-de-Fonds – Saignelégier – Glovelier: Zwei Züge pro Stunde zwischen La Chaux-de-Fonds und Glovelier	W-58	Systematisch zwei Züge pro Stunde. Ein RegioExpress-Zug und ein Regionalzug pro Stunde zwischen La Chaux-de-Fonds und Glovelier mit Verlängerung des RegioExpress-Zuges bis nach Delémont nach dem Bau eines dritten Gleises. Die Anschlüsse zu den angrenzenden Regionalbahnnetzen werden an beiden Enden der Linie sichergestellt.	Ja	siehe Bemerkung	Ja	Ja	Ja	Die Mindestnachfrage für einen 1/2h-Takt wird auch für eine Schmalspurbahn nicht erreicht. Das Modul ist auch gemeinsam mit NW-02 zu prüfen. Im Sinne der Vollständigkeit kann die Kombination RE und R auch einzeln untersucht werden.
Neuenburg – Buttes: Ausbau der Kapazität im Val-de-Travers	W-59	Das halbstündliche Bahnangebot zwischen Neuenburg und Buttes sieht die Inbetriebnahme eines neuen Anschlusses an die historische Linie Neuenburg – La Chaux-de-Fonds zwischen Corcelles und Bôle vor.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
La Chaux-de-Fonds – Biel / Bienne und Sonceboz–Moutier: Zwei Direktverbindungen pro Stunde zwischen dem Tavannestal und Biel / Bienne	W-60	Im Vergleich zum Referenzangebot wird in Sonceboz ein Regionalzug von/nach Malleray für eine zusätzliche umsteigefreie RegioExpress-Verbindung geflügelt. In den Hauptverkehrszeiten verkehrt ein zusätzlicher Regionalzug zwischen La Chaux-de-Fonds und Biel/Bienne.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Biel / Bienne – Neuchâtel: Erhöhung der Kapazität der Züge zwischen Biel / Bienne und Neuenburg	W-61	Das Angebotskonzept 2030 weicht nicht vom Referenzzustand 2030 ab. Im Angebotskonzept ist ein integraler Halbstundentakt zwischen Biel / Bienne und Neuenburg vorgesehen. In den Knoten Neuenburg und Biel / Bienne sind die Anschlüsse an die Fernverbindungen und an die Regionalzüge gewährleistet.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnachfrage vorliegend?	Kompatibilität Langfristperspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
Neuenburg – Gorgier: Ausbau des Bahnangebots in La Béroche	W-62	Im Angebotskonzept ist ebenfalls der Halbstundentakt zwischen Neuenburg und Gorgier geplant. Mit der Neueröffnung des Bahnhofs Perreux zwischen Bevaix und Boudry weicht die Haltestellenpolitik nicht vom Referenzfall ab. Der Halbstundentakt zwischen Neuenburg und Gorgier gewährleistet im Knoten Neuenburg die Anschlüsse an die nationalen Fernverbindungen und an die Regionalzüge.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Neuenburg–Boudry (Littoral)	W-63	Das Angebotskonzept sieht einen integralen Viertelstundentakt mit Verlängerung der Littoral-Linie ab Place Pury nach La Maladière vor. Damit wird die Erreichbarkeit des Bahnhofs Neuenburg verbessert, insbesondere auch mit einem neuen Haltepunkt in der Nähe der Fun'Ambule im Abschnitt Neuenburg-Universität.	Ja	siehe Bemerkung	siehe Bemerkung	Ja	Ja	Die angestrebte Taktfrequenz ist nicht kompatibel mit der Langfristperspektive. Allerdings weist die Planungsregion einen Bedarf aus.
Neuenburg–Pontarlier–Frasne Anschluss ans französische Hochgeschwindigkeitsnetz und Sicherstellung eines grenzüberschreitenden Angebots	W-64	Im Vergleich zum Referenzzustand 2030 sieht das Angebotskonzept 2030 keine Veränderung vor. Ein Zug verkehrt alle 2 Stunden in beiden Richtungen auf der Linie Neuenburg–Pontarlier–Frasne. Die Anschlüsse ans französische Hochgeschwindigkeitsnetz sind gewährleistet.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Neue Haltestelle auf dem Netz der Chemins de fer du Jura (CJ): Bau der neuen Haltestelle Cornes-Morel (554'682, 217'497) auf der Linie La Chaux-de-Fonds - Le Noirmont,	W-65	Die neue Haltestelle Cornes-Morel wird von den Regionalzügen der Linie La Chaux-de-Fonds – Glovelier bedient. Damit wird die sich entwickelnde Arbeitszone und das neue, sich entwickelnde Wohnquartier erschlossen.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnachfrage vorliegend?	Kompatibilität Langfristperspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
Neue Haltestelle auf dem Netz der Chemins de fer du Jura (CJ): Bau der neuen Haltestelle Noirmont-sous-la-Velle, Version 6-00, auf der Linie La Chaux-de-Fonds - Glovelier	W-66	Das Angebotskonzept sieht den Bau einer Haltestelle in Noirmont-sous-la-Velle vor. Die neue Haltestelle wird von den Regionalzügen der Linie La Chaux-de-Fonds – le Noirmont – Glovelier (– Delémont) bedient. Zweck der neuen Haltestelle ist die Erschliessung der neuen, sich entwickelnden Arbeitszone von kantonaler Bedeutung.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Neue Haltestelle auf dem Netz der TransN: Bau der neuen Haltestelle Malakoff (554'740; 215'916), Version 6-00, auf der Linie La Chaux-de-Fonds – Les Ponts-de-Martel	W-67	Neue Haltestelle Malakoff zwischen Le Grenier und La Corbatière. Die neue Haltestelle wird von den Regionalzügen der Linie Ponts-de-Martel bedient. Zweck der neuen Haltestelle ist die Erschliessung der bestehenden, sich entwickelnden Arbeitszone und des Wohnquartiers Les Cerisiers.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Neue Haltestelle auf dem Netz der TransN: Bau der neuen Haltestelle Les Sugis (533'356, 193'779) auf der Linie Fleurier–Buttes	W-68	Das Angebotskonzept sieht die neue Haltestelle Les Sugis zwischen Fleurier und Buttes vor. Sie wird im Halbstundentakt von den Regionalzügen der Linie Neuenburg–Buttes bedient. Mit der Eröffnung der neuen Haltestelle in Les Sugis soll ein Wirtschaftsschwerpunkt erschlossen werden.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Neue Haltestelle auf dem Netz der SBB: Bau der neuen Haltestelle St-Imier la Clef (565'490, 221'810) auf der Linie La Chaux-de-Fonds – Biel / Bienne	W-69	Das Angebotskonzept sieht die Aufrechterhaltung der neuen, im Referenzfall vorgesehenen Haltestelle St-Imier la Clef vor.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnachfrage vorliegend?	Kompatibilität Langfristperspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
Verschiebung der Haltestelle Villeret (neuer Standort: 567'820, 223'020) auf der Linie La Chaux-de-Fonds – Biel / Bienne	W-70	Das Angebotskonzept sieht die Verschiebung der Haltestelle Villeret in Richtung St-Imier vor. Die Haltestelle wird von den Regionalzügen der Linie La Chaux-de-Fonds – Biel / Bienne bedient.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Neue Haltestelle Bévilard (588'670, 231'930) auf der Linie La Chaux-de-Fonds – Biel / Bienne und Sonceboz – Moutier	W-71	Im Angebotskonzept ist der Bau einer neuen Haltestelle in Bévilard geplant. Diese Haltestelle wird von den zwischen Moutier und Tavannes verkehrenden Regionalzügen bedient.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Neue Haltestelle auf dem Netz der SBB: Bau der neuen Haltestelle Perreux (553'003, 199'593) auf der Linie Neuenburg – Yverdon-les-Bains	W-72	Wiederinbetriebnahme der Haltestelle Perreux zwischen Boudry und Bevaix, die im Viertelstundentakt von den Regionalzügen auf der Linie Neuenburg – Gorgier bedient wird. Damit soll der sich entwickelnde kantonale Wirtschaftsschwerpunkt erschlossen werden. Die erste Phase ist fast abgeschlossen. Weitere Ausbauten sind vorgesehen.	Ja	Ja	Ja	siehe Bemerkung	Ja	Die Haltestelle liegt ausserhalb des Siedlungsgebiets. Im Rahmen der weiteren Bearbeitung ist in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung zu prüfen, wie der Siedlungsdruck auf FFF wirkungsvoll eingedämmt werden kann.
Neue Haltestelle auf dem Netz der SBB: Bau der neuen Haltestelle Cernier (559'390, 212'035), Version 6-00, für die Direktverbindung Neuenburg – La Chaux-de-Fonds	W-73	Mit dem Bau der neuen Haltestelle Cernier wird eine neue Direktverbindung zwischen Neuenburg und La Chaux-de-Fonds geschaffen. Damit wird eine bestehende Wohn- und Arbeitszone erschlossen.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnachfrage vorliegend?	Kompatibilität Langfristperspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
Neue Haltestelle auf dem Netz der SBB: Bau der neuen Haltestelle Les Eplatures (551'558, 215'014) auf der Linie La Chaux-de-Fonds – Le Locle	W-74	Die neue Haltestelle Les Eplatures auf der Linie La Chaux-de-Fonds – Le Locle wird von den Regionalzügen der Linie Le Locle – La Chaux-de-Fonds – Neuenburg bedient. Damit wird die Erschliessung der Uhrenmetropole La Chaux-de-Fonds als kantonaler Wirtschaftsschwerpunkt im Ballungsgebiet des Doubs (AUD) gewährleistet.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Bern-Thun: Anpassung Haltepolitik Zusatzzüge in HVZ	W-75	Veränderung der Haltepolitik der Zusatz-S-Bahn zur HVZ, indem auch die Halte zw. Münsingen und Thun bedient werden, allenfalls im Abtausch mit Zwischenhalten Münsingen – Bern.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Aaretal-Oberland: Sich ergänzende Angebote des Fern- und Regionalverkehrs	W-76	Es werden 4 Varianten vorgeschlagen: <ul style="list-style-type: none">• 4 FV-Produkte (Bern - Brig/Interlaken) mit stündlichem FV-Halt Frutigen sowie neues Rollmaterial 2x200m RE Bern - Brig/Zweisimmen (Prio. 1)• 4 FV-Produkte (Bern - Brig/Interlaken) ohne Halt Frutigen Doppelführung RE je 300m an Wochenenden (Priol. 2)• 3 FV-Produkte (Bern - Brig/Interlaken) Anpassung Rollmaterial RE 2x200m RE Bern - Brig/Zweisimmen Möglichkeit für 300m-Züge Bern-Frutigen an Spitzentagen (Prio. 3)• 3 FV-Produkte (Bern - Brig/Interlaken) Verdichtung RE Bern - Frutigen zum Halbstundentakt (Prio. 3)	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Spiez-Zweisimmen: Durchgehender Stundentakt beim RE	W-77	Der RE verkehrt im Stundentakt mit 200m Fahrzeugen. Die Ortschaften mit RE-Halt erhalten eine Bedienung im Halbstundentakt.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnachfrage vorliegend?	Kompatibilität Langfristperspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
Bern-Fribourg/Laupen: Abtausch der Durchbindung der Linien S1 und S12	W-78	Abtausch der Linienäste, so dass der nachfragestärkere Ast nach Fribourg wie heute mit DOSTO MUTZ bedient werden kann, während die S-Bahn nach Laupen mit dem einstöckigen Rollmaterial fährt. Zusätzlich soll auch die S1 alle Zwischenhalte bedienen.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Bern-Neuchâtel: Kapazitätserhöhung in der HVZ	W-79	Verstärkung des S-Bahn-Angebots über Brünnen hinaus bis Ins zur HVZ durch Zusatzzug oder DoSto S5. Die S5 soll in Bern durchgebunden werden (ev. Burgdorf). Systematisierung RE Bern - Neuchâtel hinsichtlich Fahrzeit, Haltepolitik und Rollmaterial: Zugslängen bis 200 m, d.h.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Bern-Burgdorf: 1/2h Takt bei den RE-Zügen (bisherige S44)	W-80	Angebotsverdichtung durch Einführung des Halbstundentakts für den RE. Damit ergibt sich zusammen mit der S4 ein integraler 15-min-Takt – zumindest für die beiden bedienten Zwischenhalte Wankdorf und Hindelbank. Gleichzeitig können die FV-Anschlüsse in den Knoten Bern und Burgdorf bedient werden.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Bern-Konolfingen-Langnau: Kapazitätserhöhung zwischen Bern und Langnau in den HVZ	W-81	Ergänzung des HVZ-Angebots durch einen Zusatzzug auch zur Abendspitze. Planungsannahme: RE Bern - Langnau in 4fach-Traktion, Weiterführung nach Luzern in 3fach-Traktion. Stärken/Schwächen in Langnau.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Biel Ins: Regiotram Biel/Bienne mit ergänztem Angebot (HVZ-Verstärkung)	W-82	Unabhängig vom Tramprojekt soll in der HVZ ein Zusatzzug zwischen Biel und Lattrigen verkehren. Zudem sind hoch ausgelastete Züge zwischen Lattrigen und Nidau zu beschleunigen (Verzicht auf Halte).	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnachfrage vorliegend?	Kompatibilität Langfristperspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
Bern RBS-Unterzollkofen: Rollmaterialanpassung bei der S9 Bern-Unterzollkofen	W-83	Anpassung des Rollmaterials der S9 durch Zugslängen bis zu 120 m (Referenzfall: 60 m).	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Bern RBS-Solothurn: Rollmaterialanpassung bei der S8 Bern-Bätterkinden	W-84	Anpassung des Rollmaterials der S8 durch Zugslängen bis zu 180 m (Referenzfall: 120 m).	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Bern-Muri-Gümligen-Worb: Verdichtetes Angebot auf der Tramlinie 6 Fischermätteli-Worb	W-85	Verdichtung auf einen 7½-min-Takt zwischen Bern und Gümligen Siloah. Im weiteren Verlauf bis Worb Dorf genügt ein 15-min-Takt.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Bern-Belp-Thun: Verlängerung der S31 nach Toffen in den HVZ	W-86	Verstärkung des S-Bahn-Angebots über Belp hinaus mit der S31 bis Toffen zur HVZ.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Bern-Schwarzenburg: 15-Minutentakt auf der Linie S6 zwischen Bern und Niederscherli	W-87	Verdichtung der S6 zu einem 15'-Takt im Abschnitt Bern - Niederscherli. Zwischen Niederscherli und Schwarzenburg soll der 1/2h-Takt bei Bedarf zur HVZ verdichtet werden können.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Kerzers-Lyss-Büren a.d.A.: Rollmaterialanpassung	W-88	Anpassung des Rollmaterials, indem die vorhandenen NINA in Doppeltraktion verkehren.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Burgdorf-Solothurn: Anpassung Rollmaterial	W-89	Rollmaterialanpassung der überlagert zum 1/2h-Takt verkehrenden S4 und Regio: Zugslängen bis zu 200 m.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Burgdorf-Sumiswald/Langnau: Anpassung Rollmaterial	W-90	Rollmaterialanpassung der zwischen Burgdorf und Ramsei überlagert zum 1/2h-Takt geführten S4 und Regio: Zugslängen bis zu 200 m.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnachfrage vorliegend?	Kompatibilität Langfristperspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
Burgdorf-Thun: Anpassung Rollmaterial	W-91	Anpassung des Rollmaterials des RE durch Umstellung auf ein neues Einheitsfahrzeug in Einfachtraktion analog des Regios, für den dieser Fahrzeugeinsatz bereits im Referenzfall vorgesehen wird	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Neue Haltestelle Kleinwabern	W-92	Neue Haltestelle Kleinwabern. Erschliessung neue Siedlungsgebiete und Umsteigeknoten zu Tram / Bus.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Neue Haltestelle Waldegg	W-93	Neue Haltestelle Waldegg. Erschliessung neue Siedlungsgebiete und ESP.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Neue Haltestelle Thun-Nord	W-94	Neue Haltestelle Thun-Nord. Erschliessung neuer ESP und Verknüpfung mit Bus.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Neue Haltestelle Wilderswil Flugplatz	W-95	Entwicklung Arbeitszone und P+R.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Neue Haltestelle Biberist-Fällimoos (Langfristoption)	W-96	Erschliessung der Baulandreserve Fällimoos.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Neue SBB-Haltestellen Monthey-Giovanola und Muraz-La Barne auf der Strecke Monthey – St-Gingolph	W-97	Die Einrichtung dieser zwei neuen Haltestellen ermöglichen eine bessere Erschliessung des Agglomerationsgebiets Monthey/Collombey-Muraz.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Neue Haltestelle Sion Ouest	W-98	In einem zweiten Schritt ermöglicht die Einrichtung dieser neuen Haltestelle westlich von Sitten eine bessere Erschliessung dieses Gebiets mit grossem städtebaulichem Entwicklungspotenzial.	Ja	Ja	Ja	siehe Bemerkung	Ja	Im Rahmen der weiteren Bearbeitung ist die neue Haltestelle zusammen mit W-53 in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung zu prüfen.
Grimselbahn	W-100	1h-Takt Meiringen - Oberwald mit Neubaustrecke Innertkirchen - Oberwald.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

Svizzera nordoccidentale

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnachfrage vorliegend?	Kompatibilität Langfristperspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
Corridor 1/5, CFF Bâle-Delémont-Bienne	NW-01	30-Min.-Takt Basel - Delémont - Biel, stündlich direkt in die Westschweiz; Direktverbindung auf der nachfragestärksten Relation; gute Knoteneinbindung gleichzeitig in Biel und Basel zentral. Genügend Kapazitäten zw. Biel und Delémont.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Corridor 2, CFF Delémont-Porrentruy-Delle-Belfort	NW-02	4 Züge pro Stunde zw. Delemont und Glovelier um alle Anschlüsse in Delemont zu gewährleisten und Angebotsverdichtung in der Agglo Delemont.	Ja	siehe Bemerkung	siehe Bemerkung	Ja	Ja	Die angestrebte Taktfrequenz ist nicht kompatibel mit der Langfristperspektive. Allerdings weist die Planungsregion einen Bedarf aus. Das Modul ist gemeinsam mit W-58 zu prüfen. Das Gesamtsystem Normal-/Schmalspur ist zu optimieren.
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.	Nein	Nein	Ja	Ja	Nein	Da die Mindestnachfrage von 2000 P/Tag nicht erreicht wird, wird der Referenzzustand beibehalten.



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnachfrage vorliegend?	Kompatibilität Langfristperspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
Korridor 4/14, SBB Moutier-Solothurn-Subingen	NW-04	Integraler 1/2h-Takt Gänsbrunnen - Solothurn mit Verlängerung nach Subingen. Korridor Moutier – Solothurn: Beibehaltung von schlanken Anschlüssen in Solothurn Richtung Olten - Zürich sowie Moutier in Richtung Delémont – Basel einmal pro Stunde, Beibehalten des optimierten Fahrzeugeinsatzes mit Durchbindung in Moutier in Richtung Sonceboz-Sombeval, Ersatz der heutigen Verdichtungszüge Lommiswil/Langendorf – Solothurn – Olten auf dem Abschnitt Lommiswil – Solothurn durch einen systematisierten Halbstundentakt zwischen Gänsbrunnen und Solothurn, Durchbindung auf die für den Regionalverkehr zu reaktivierende Strecke nach Subingen.	Ja	Nein	Ja	Ja	Nein	Da die Mindestnachfrage von 2000 P/Tag nicht erreicht wird, wird der Referenzzustand im Abschnitt Moutier-Oberdorf beibehalten.
Korridor 6/9, SBB S-Bahn-Perimeter Basel: Ergolzthal	NW-05	15'-Takt Basel - Liestal durch Überlagerung der Linien Olten-Basel und Liestal-Basel. Weiterführung der Strecken zum EAP und nach Deutschland. Schlanke Anschlüsse an FV und Eckanschluss Pratteln. Achtung: FV-Angebot im 30'-Takt ist unterstellt (IC BS-LU mit Halt; BS-ZH nonstop, BS-BE mit Halt Liestal sowie IR BS-ZH mit Halt Liestal, Sissach, Gelterkinden)	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Korridor 10, BLT/BVB Allschwil-Riehen	NW-06	Ganztägiger Betrieb der Linie 17 bis Eglisee statt - nur bis Badischer Bahnhof		-	-	-	Nein	Gemäss gesetzlichen Grundlagen ist dieses Angebotskonzept der Feinerschliessung zuzuordnen und kann nicht im Rahmen des BIF realisiert werden.
Korridor 11, WB Waldenburg-Liestal	NW-07	Fahrzeitverkürzung von 40' auf 36' 30'-Grundtakt sowie ergänzendem 30'-HVZ-Verstärkertakt auf dem gesamten Linienverlauf Schlanke Anschlüsse an FV in Liestal	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

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	



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

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	



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

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	



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

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.



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

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.



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

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	



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

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(-Möhlin) 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.



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

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 Tramspange 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.



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

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.



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

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	



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

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	



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

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	Limmattal (Unteres Aaratal vgl. NW-17) 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	



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

Svizzera 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.



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

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 Abschnitt Konstanz-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-Konstanz zum 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.



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

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 Prättigau	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	



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

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–Grono. 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.



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

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 Linttal 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	



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

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	



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

Svizzera 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	Etap pierungsmodul: Der 1/4h-Takt Luzern-Hochdorf wird auf ein drittes Produkt zur HVZ in Lastrichtung (analog Referenzkonzept) reduziert.	-	-	-	-	-	Etap pierung entspricht Referenzfall
Modul 3 Korridor Zug-Zürich	ZS-04	Etap pierungsmodul: 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.



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

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	



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

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	



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

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 1/2h-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	



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

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.



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

Zurigo

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	



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

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 Brüttenerntunnel). Schneller Viertelstundentakt der Fernverkehrszüge Zürich – Winterthur (ohne Halt).	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

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	



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

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	



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

Ticino

Denominazione breve programma d'offerta	Codice UFT	Descrizione programma d'offerta	Completo?	Presenza di domanda minima?	Corrispondenza con prospettiva a lungo termine?	Corrispondenza con obiettivi di sviluppo territoriale?	Valutazione superata?	Osservazioni
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.	Si	Si	Si	Si	Si	
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' - RE 10 (Erstfeld -) Bellinzona - Lugano (- Chiasso) via GBC con cadenza di 30' - S20 Bellinzona - Locarno con cadenza di 15'	Si	Si	Si	Si	Si	
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.	Si	Si	Si	Si	Si	
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.	Si	Si	Si	Si	Si	



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

Denominazione breve programma d'offerta	Codice UFT	Descrizione programma d'offerta	Completo?	Presenza di domanda minima?	Corrispondenza con prospettiva a lungo termine?	Corrispondenza con obiettivi di sviluppo territoriale?	Valutazione superata?	Osservazioni
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.	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005

Allegato B

Obiettivi d'offerta per il traffico a lunga distanza e il traffico merci

Obiettivi d'offerta	Denominazione obiettivo d'offerta
FV-01	Cadenza 60' orari di bassa frequenza Ginevra-by pass-Neuchâtel/Biel su base continuativa; ogni 30' negli OdP
FV-02	Cadenza 30' sistematica IC BI-ZUE (fermata a BI, SO, OL, ZUE), IR orario con fermata a BI, GS, SO, OEN, OL, AA
FV-03	Cadenza 30' Zurigo-(Zugo-)Lucerna
FV-04	Volumi IC Berna-Zurigo: 4 treni anziché 2 per ora su base continuativa, circolazione in gruppi Sistematizzazione dell'offerta: collegamento diretto semiorario Ginevra-Berna-Zurigo IC Berna-Zurigo: fermata ogni 30' a Aarau su base continuativa
FV-05	2 tracce OdP per ora Olten-Aarau-Zurigo
FV-06	Cadenza 30' Berna-Thun-Spiez-Visp-Briga
FV-08	Cadenza 15' Brugg-Baden-Zurigo
FV-09	Modifica della struttura dei nodi (accorpamento secondo FERROVIA 2000)
FV-10	OdP Berna-Olten (possibilmente prolungamento verso Brugg-Zurigo)
FV-11	Sistematizzazione area centrale
FV-12	Cadenza 30' ZUE-W (senza fermate)-(FF)
FV-13	Riduzione tempi di percorrenza ZUE-W
FV-14	5° e 6° prodotto TLD Berna-Olten-Aarau-Zurigo
FV-15	Traccia IPV Basilea-Zurigo (indipendente) non compresa nell'orario
FV-16	Riduzione tempi di percorrenza TLD Aarau-Zurigo
FV-17	Cadenza 30' Zurigo-Thalwil-Baar-Zugo-Rotkreuz-(Ebikon/Cham)-
FV-18	Riduzioni tempi di percorrenza TLD Zurigo-Lucerna
FV-19	Cadenza 30' Berna-Thun-Spiez-Interlaken Ost
FV-20	Cadenza 30' IC Basilea-Olten-Lucerna
FV-21	Cadenza 15' TLD Zugo-Zurigo
FV-22	Creazione nodi TLD Lucerna



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

Obiettivi d'offerta	Denominazione obiettivo d'offerta
GV-01	Riduzione tempi di percorrenza tracce veloci est-ovest
GV-02	Riduzione tempi di percorrenza tracce standard
GV-03	Riduzione tempi di percorrenza tracce veloci (supplementari)
GV-04	Piena disponibilità delle tracce per il traffico merci durante OdP viaggiatori direzione Svizzera orientale
GV-05	Piena disponibilità delle tracce per il traffico merci durante OdP viaggiatori direzione est-ovest
GV-06	Piena disponibilità delle tracce per il traffico merci durante OdP viaggiatori Berna
GV-07	Eliminazione della limitazione Zofingen–Suhr e Suhr–RBL
GV-08	Traccia supplementare Zofingen–Suhr
GV-09	Traccia supplementare Lausanne Triage–Dailens e Yverdon–RBL
GV-10	Nessuna limitazione della capacità per il TM sull'asse del San Gottardo
GV-11	Traccia supplementare TM RB Limmattal–Rotkreuz/Olten
GV-12	Tracce per il traffico di transito (=numero complessivo secondo obiettivo d'offerta) sull'asse del Sempione attraverso la GBL
GV-13	4 ^a traccia per il TM sull'asse del Lötschberg (Basilea–Domo)
GV-14	Traccia supplementare Basilea–Olten
GV-15	Lunghezza treni merci transito nodi Berna
GV-16	Lunghezza treni merci Palezieux–Payern
GV-17	Esigenza qualitativa e punto di cambio dell'esercizio tracce per il transito
GV-18	Esigenza qualitativa e punto di cambio dell'esercizio tracce per il transito
GV-19	2 ^a traccia TM Sciaffusa–Singen



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00005480

Allegato C

Fonti

Ufficio federale dei trasporti: Documentazione delle basi di pianificazione PROSSIF – fase di ampliamento 2030, Rapporto e Raccolta di allegati, aprile 2014

Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO): Rapport de la région de planification Ouest / CTSO, PRODES 2030, novembre 2014,
incl. documenti dei Cantoni Berna, Friburgo, Ginevra, Vaud, Vallese e Neuchâtel/Giura e aggiornamento di gennaio 2015, febbraio 2015 e marzo 2015

Grimselbahn AG: STEP Ausbauschnitt 2030, Bewertungsgrundlagen Modul Grimselbahn, marzo 2017

Regione di pianificazione Ticino: Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF) - Fase di ampliamento (FA), novembre 2014,
incl. allegati
e aggiornamenti di gennaio 2015

Planungsregion Nordwestschweiz: STEP Ausbauschnitt 2030 Angebotskonzept Planungsregion Nordwestschweiz, 28 novembre 2014,
incl. allegati
e aggiornamenti di gennaio 2015 e gennaio 2018

Planungsregion Ostschweiz: Bericht STEP Ausbauschnitt 2030, 28 novembre 2014,
incl. allegati
e aggiornamenti di gennaio 2015

Planungsregion Zentralschweiz: STEP Ausbauschnitt 2030, Angebotskonzept, Planungsbericht, 27 novembre 2014, versione finale con integrazioni del 16 gennaio 2015,
incl. allegati
e aggiornamenti di gennaio 2015 e febbraio 2015

Planungsregion Zürich: STEP Ausbauschnitt 2030, dossier del 26 novembre 2014,
incl. aggiornamenti di gennaio 2015 e gennaio 2018.