

Objektblätter / Fiches d'objet / Schede die coordinamento SIS 7

1 Metropolitanraum Zürich

OB 1.1 Zürich – Winterthur	
OB 1.2 Zimmerberg	
OB 1.3 Raum Zug	
OB 1.4 Limmattal	
OB 1.5 Baden – Koblenz	Das Objektblatt wurde nicht geändert.
OB 1.6 Uster-Aathal	
OB 1.7 Raum Obersee	
OB 1.8 Raum Einsiedeln	

2 Trinationaler Metropolitanraum Basel

OB 2.1 Raum Basel	
OB 2.2 Basel – Olten	
OB 2.3 Laufental	Das Objektblatt wird gelöscht.

3 Métropole Lémanique

FO 3.1 Nord de Lausanne	
FO 3.2 Genève – Lausanne	
FO 3.3 Allaman – Nyon	La fiche d'objet sera supprimée.
FO 3.4 Région de Genève	
FO 3.5 Lausanne – Fribourg	
FO 3.6 Région de la Broye	
FO 3.7 Région du Chablais	

4 Hauptstadtregion Schweiz

OB 4.1 Raum Bern	
OB 4.2 Bern – Solothurn	
OB 4.3 Solothurn – Wanzwil	
OB 4.4 Bern – Kerzers – Ins	
OB 4.5 Gümligen – Thun	
OB 4.6 Raum Burgdorf	

5 Luzern

OB 5.1 Raum Luzern	
OB 5.2 Raum Pilatus	
OB 5.3 Raum Brünig	

6 Città Ticino

SC 6.1 Bellinzona	
SC 6.2 Lugano – Chiasso	
SC 6.3 Locarno e Gambarogno	

7 Arc Jurassien

FO 7.1 Région de Neuchâtel	
FO 7.2 Région du lac de Biel/Bienne	La fiche d'objet n'a pas été modifiée
FO 7.3 Région d'Yverdon-les-Bains	

8 Aareland

OB 8.1 Olten – Aarau	
OB 8.2 Direktverbindung Aarau-Zürich	
OB 8.3 Lenzburg – Zofingen	

9 Nordostschweiz

- OB 9.1 Rheintal
- OB 9.2 Raum Sargans.....
- OB 9.3 Frauenfeld – Wil
- OB 9.4 WalenseeNeues Objektblatt

10 Gotthard

- OB 10.1 Rigi.....Das Objektblatt wurde nicht geändert.....
- OB 10.2 Axen/Uri.....Das Objektblatt wurde nicht geändert
- SC 10.3 Riviera.....

11 Westalpen

- OB 11.1 Kandertal
- OB 11.2 Mitholz
- OB 11.3 Ferden.....Das Objektblatt wird gelöscht.....
- OB 11.4 Steg – Visp
- OB 11.5 Raum Brig.....
- OB 11.6 Grimsel.....Neues Objektblatt

12 Ostalpen

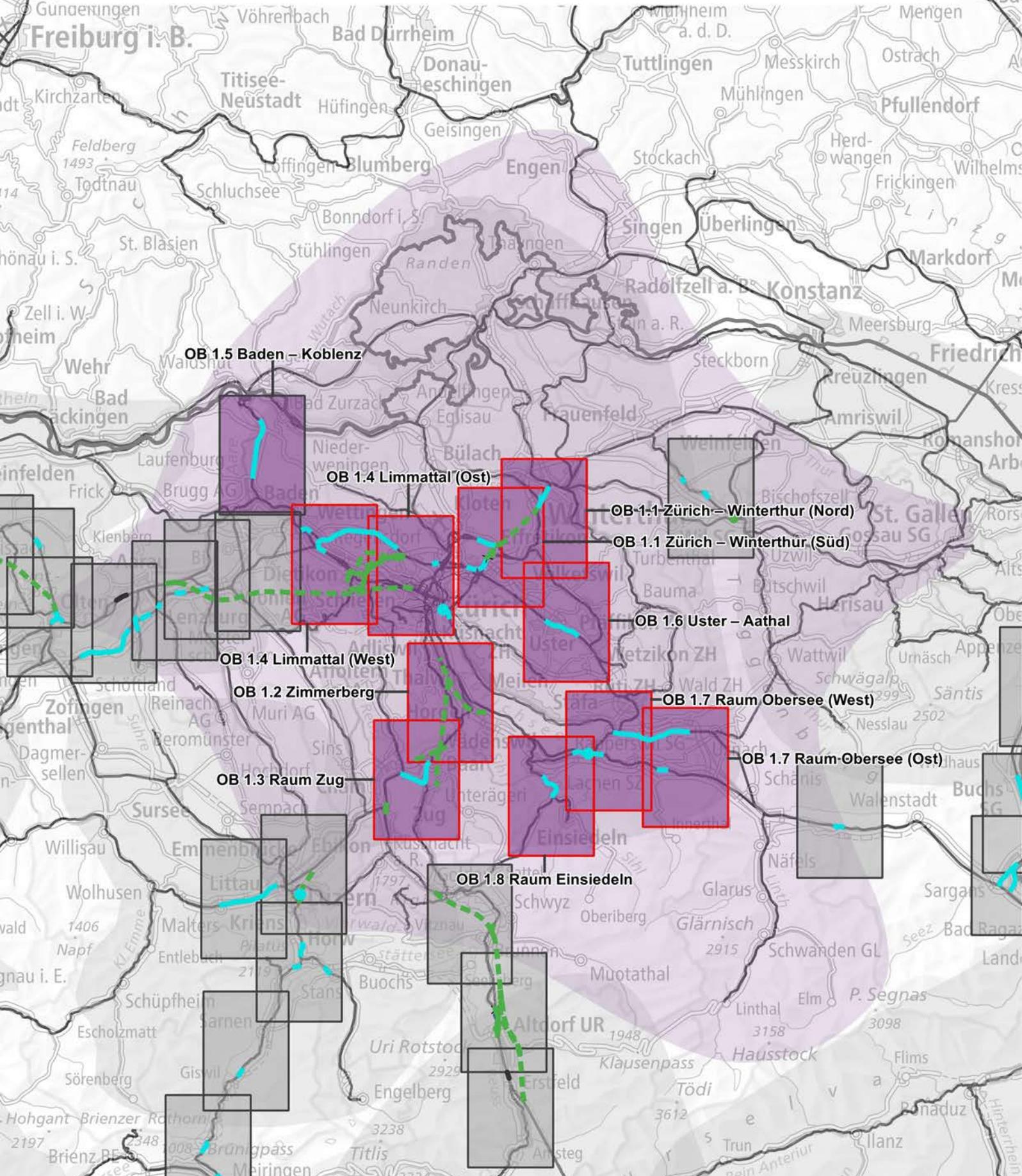
- OB 12.1 Raum LandquartDas Objektblatt wird gelöscht
- OB 12.2 Prättigau
- OB 12.3 Raum Davos – Klosters.....
- OB 12.4 Oberengadin.....
- OB 12.5 Domleschg / SurselvaDas Objektblatt wird gelöscht
- SC 12.6 Bernina

Die einleitenden Texte der Handlungsräume wurden vollständig überarbeitet. Im Sinne der Lesbarkeit wurden die Änderungen nicht markiert. Änderungen im Zusammenhang mit der neuen Formatierung werden ebenfalls nicht signalisiert.

Les textes d'introduction des territoires d'action ont été complètement remaniés. Pour cette raison, les modifications ne sont pas marquées. Les modifications liées à la nouvelle mise en forme ne sont également pas signalisées.

Poiché il testo è stato completamente rielaborato, le modifiche ai testi che introducono le aree di intervento non sono evidenziate. Anche le modifiche legate alla nuova formattazione non vengono segnalate.

Metropolitanraum Zürich: Übersicht Objektblätter
Espace métropolitain de Zurich: Vue d'ensemble des fiches d'objet
Area metropolitana di Zurigo: Panoramica delle schede di coordinamento



1 Metropolitanraum Zürich

Der Handlungsraum Metropolitanraum Zürich umfasst in seinem inneren Bereich den Kanton Zürich, den Kanton Schaffhausen sowie wesentliche Teile der Kantone Aargau, Thurgau, Schwyz, Zug sowie Glarus, St. Gallen und Luzern. Überlappungen (für den erweiterten Bereich) bestehen ausgeprägt mit den Handlungsräumen Nordostschweiz, Aareland und Luzern und in geringerem Masse auch mit dem Metropolitanraum Basel.

Die Struktur und die grundlegenden Herausforderungen für den Handlungsraum Metropolregion Zürich werden in Kapitel 6.1 des Sachplans Verkehr, Teil Programm (Mobilität und Raum 2050) beschrieben.

Die folgenden Vorhaben sind in Betrieb. Sie werden in den Objektblättern nicht mehr dargestellt:

- Durchmesserlinie Zürich (DML), inkl. Bahnhof Löwenstrasse und Ausbau Bahnhof Oerlikon;
- Ausbau Strecke (Zürich) – Bülach – Schaffhausen (– Stuttgart) (HGV);
- Entflechtung Hürlistein (HGV);
- Leistungssteigerung Südkopf Winterthur;
- Entflechtung Dorfnest;
- Doppelspurausbau Schmerikon – Uznach
- Ausbau Knoten Effretikon.

Die folgenden Vorhaben befinden sich im Bau oder im Plangenehmigungsverfahren. Sie werden daher der Ausgangslage zugeordnet:

~~Doppelspurausbau Schmerikon – Uznach~~ OB 1.7: Überholgleis Pfäffikon (SZ)

OB 1.1 Zürich – Winterthur

Allgemeine Informationen

- Standortkanton: Zürich
- Betroffene Gemeinden: Bassersdorf, Brütten, Dietlikon, Lindau, Nürensdorf, Wallisellen, Wangen-Brüttisellen, Winterthur
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, ASTRA, BAFU, VBS, BLW, BAK, kantonale Fachstellen Zürich
- Andere Partner: SBB, ZVV

Stand der Beschlussfassung: beschlossen

Massnahmen und Stand der Koordination	F	Z	V
Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:			
▪ Brüttenertunnel mit Zufahrten;	◆		
▪ Trassentausch zwischen Stammlinie und Glattalautobahn.	◆		

Begründung

Der Korridor Zürich – Winterthur und der Knoten Winterthur sind bereits heute durch den Fernverkehr, die S-Bahn sowie den Güterverkehr stark ausgelastet. Die Massnahmen dienen dazu, die bestehende Strecke leistungsfähiger zu machen.

Vorhaben

Brüttenertunnel mit Zufahrten: ~~Die Strecke ab Dorfnest wird ab Dorfnest Bassersdorf auf vier Gleise ausgebaut. Der~~ neue Tunnel wird in den Portalbereichen ~~Tössmühle~~, Bassersdorf, ~~und~~ Dietlikon ~~und Tössmühle (Seite Wintertur)~~ kreuzungsfrei mit den bestehenden Linien verknüpft, ebenso werden i-In den Bahnhöfen Dietlikon und Wallisellen ~~werden~~ die Linienverzweigungen kreuzungsfrei ausgebaut. Der Knoten Winterthur wird mit den erforderlichen Entflechtungsbauwerken und der ebenfalls kreuzungsfreien Einbindung der Linie von Bülach ergänzt.

Trassentausch: Der Bau einer künftigen Glattalautobahn bedingt im Raum Dietlikon, dass die heutige Stammlinie leicht nach Norden verschoben wird.

Vorgehen und Hinweise

Brüttenertunnel mit Zufahrten: ~~Die SBB wurde vom Bund beauftragt, in Abstimmung mit dem Kanton die Projektierungsarbeiten für den Brüttenertunnel und den Zufahrten aufzunehmen. Bei der Konkretisierung ist eine Abstimmung mit dem Ausbau der Nationalstrasse sowie dem kantonalen Richtplan im Raum Bassersdorf – Dietlikon – Effretikon durchzuführen. Im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten zum Brüttenertunnel hat eine Abstimmung mit dem Wildtierkorridor ZH 20 sowie dem planerischen Grundwasserschutz stattgefunden.~~

~~Das eidgenössische Parlament stimmte am 20. März 2009 dem Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) zu. Damit wurde der Entscheid zum mittelfristigen Ausbau des Korridors Zürich – Winterthur gefällt. Mit dem Bundesbeschluss vom 21. Juni 2019 über den Ausbausritt 2035 vom 21. Juni 2019 hat das Parlament den Bau des Brüttenertunnels beschlossen. Die SBB hat die Arbeiten zur Projektierung aufgenommen und in Absprache mit der zuständigen kantonalen Fachstelle 11 ha Landwirtschaftsland für die Kompensation des Verlusts an FFF bei der Realisierung des Vorhabens definiert. Zudem hat eine Abstimmung mit dem Wildtierkorridor ZH 20 sowie dem Grundwasserschutz stattgefunden.~~

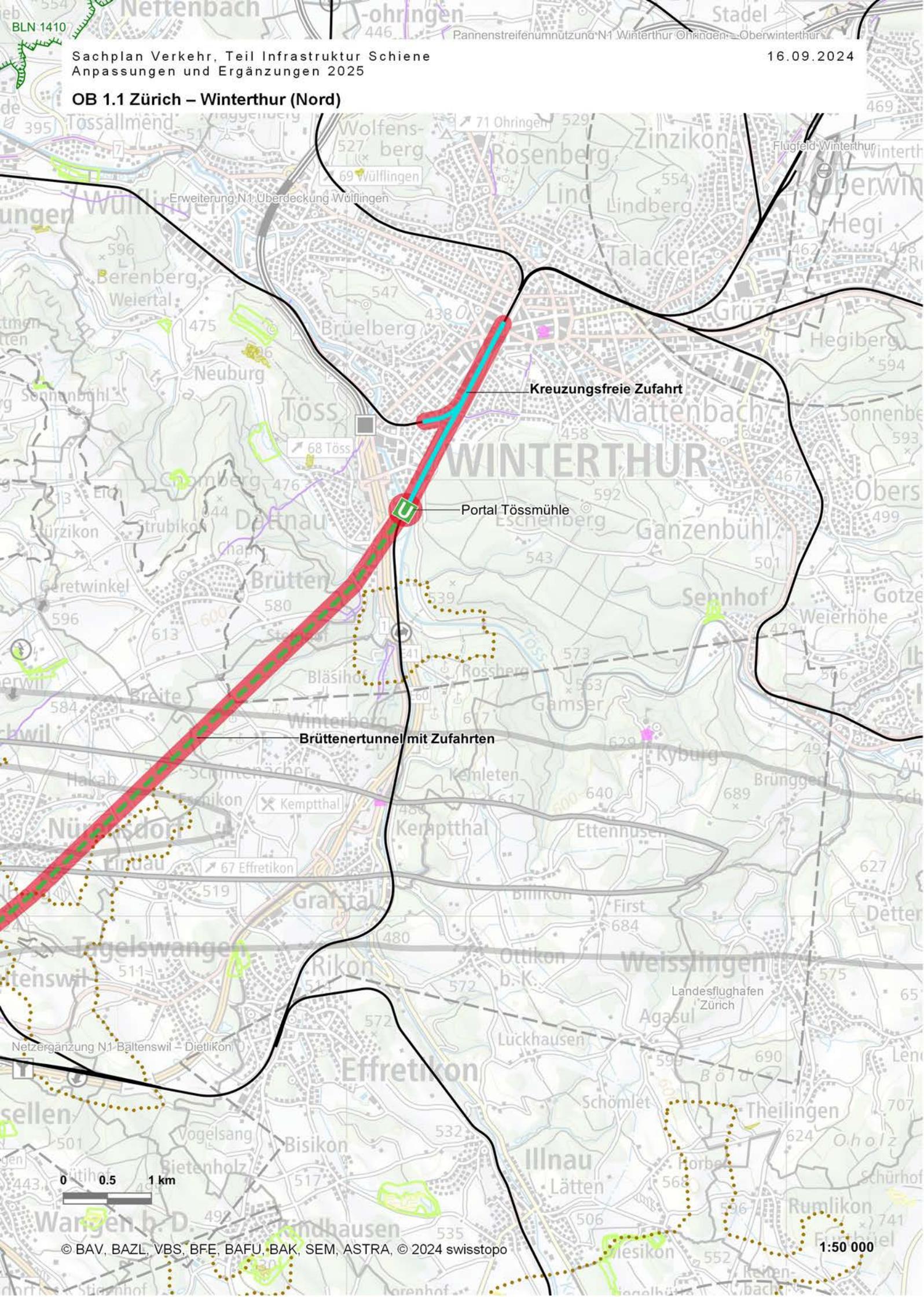
Der vom Bundesrat genehmigte Richtplan des Kantons Zürich enthält die Vorhaben zum Brüttenertunnel sowie zur räumlichen Abstimmung zwischen der Glattalautobahn und den Bauvorhaben der SBB.

Trassentausch: Im Raum Bassersdorf – Dietlikon – Effretikon ist der Vierspurausbau der Strecke Zürich Winterthur ~~durch den Brüttenertunnel~~ mit dem Nationalstrassenprojekt Glattalautobahn abgestimmt. Die geplante Glattalautobahn kommt mit einem Trassentausch auf dem heutigen Trasse der

Stammlinie zu liegen. ~~Der Trassentausch mit den Fahrstreifen der Glattalautobahn wird unterirdisch konzipiert.~~ Die geplanten Anpassungen im Bahnhof Wallisellen, sind, ~~ebenso wie die geplanten Anpassungen am Bahnhof Dietlikon,~~ aufgrund der beengten Platzverhältnisse frühzeitig zu koordinieren.

Mit seiner Entscheidung zum STEP AS 2035 hat das Parlament die Realisierung einer neuen Haltestelle Winterthur Grüze Nord beschlossen. ~~Die neue Haltestelle soll auf die geplante Siedlungsentwicklung abgestimmt und in das lokale ÖV-Netz eingebunden werden. Sie ergänzt bereits im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr vom Bund mitfinanzierte Infrastrukturausbauten.~~ Diese Haltestelle hat ~~jedoch~~ keine erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt. Sie wird ausserhalb des Sachplans Verkehr koordiniert.

Hinweis: Richtplan Kanton Zürich



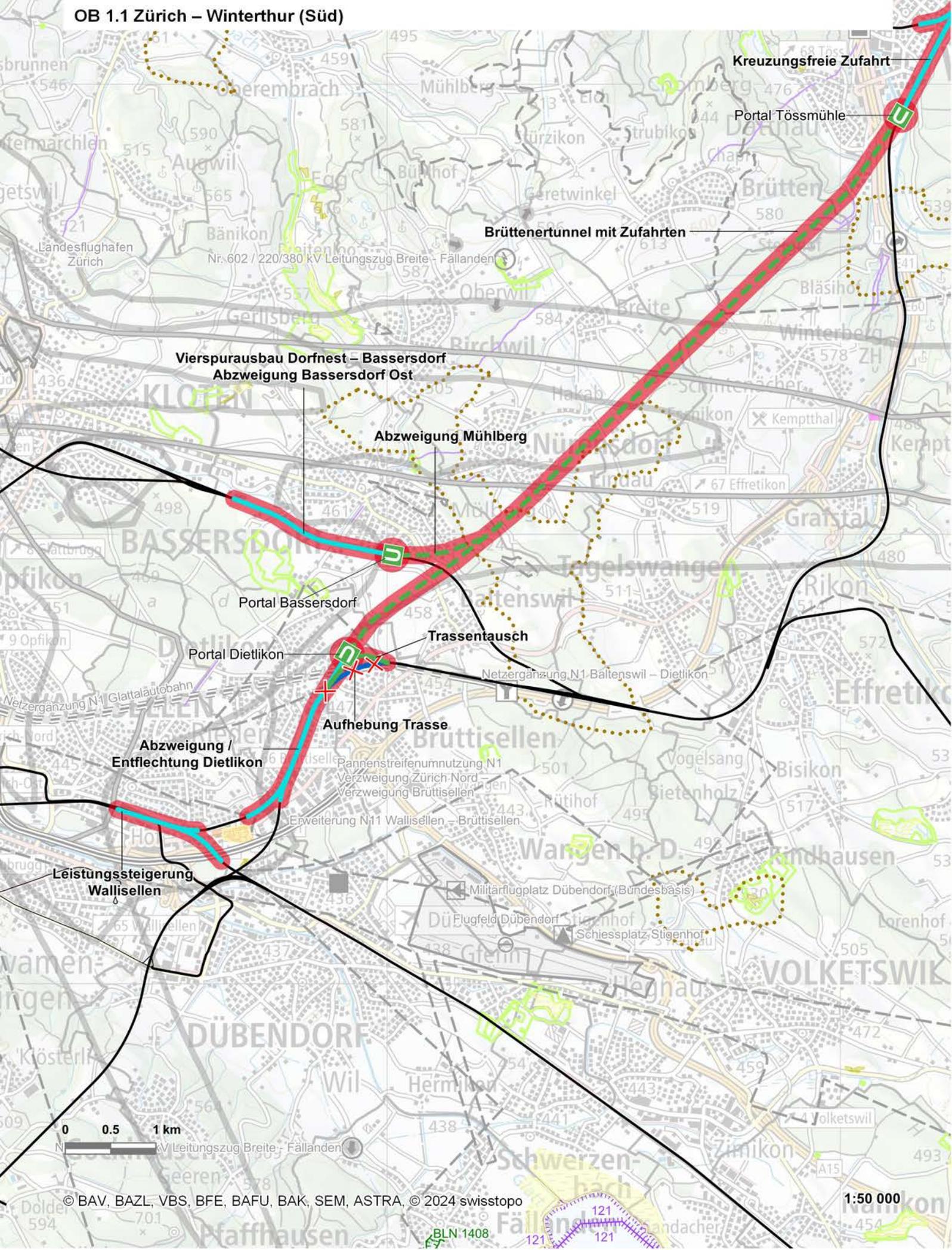
OB 1.1 Zürich – Winterthur (Nord)

Kreuzungsfreie Zufahrt

Portal Tössmühle

Brüttenertunnel mit Zufahrten

OB 1.1 Zürich – Winterthur (Süd)



Kreuzungsfreie Zufahrt

Portal Tössmühle

Brüttenertunnel mit Zufahrten

Vierspurausbau Dorfnest – Bassersdorf
Abzweigung Bassersdorf Ost

Abzweigung Mülberg

Portal Bassersdorf

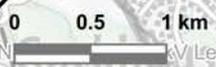
Trassentausch

Portal Dietlikon

Aufhebung Trasse

Abzweigung /
Entflechtung Dietlikon

Leistungssteigerung
Wallisellen



OB 1.2 Zimmerberg

Allgemeine Informationen

- Standortkantone: Zürich, Zug
- Betroffene Gemeinden: Baar, Hausen am Albis, Horgen, Kilchberg (ZH), Oberrieden, Rüschlikon, Thalwil
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, BAFU, ASTRA, kantonale Fachstellen Zürich, Zug
- Andere Partner: SBB, ZVV, Swissgrid

Stand der Beschlussfassung: verschieden

Massnahmen und Stand der Koordination	F	Z	V
Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:			
– <u>2-röhriger-Zimmerberg-Basistunnel</u> (2. Etappe);	◆		
– Südportal und mit Anschluss an die Stammlinie in Littli;	◆		
– Materialbewirtschaftung: Geländemodellierungauffüllung Littli mit Überdeckung NA14;	◆		
– Meilibachtunnel.			◆

Begründung

Die 2. Etappe des Zimmerberg-Basistunnels (Nidelbad – Littli) ist die Fortsetzung ~~des Tunnels für die der~~ 2. Doppelspur Zürich – Thalwil der BAHN 2000. ~~Der Bau des Zimmerberg-Basistunnels (2. Etappe) ist mit seinen Vorteilen für den Personenverkehr zu begründen. Mit dem Tunnel wird die Reisezeit auf der Nord-Süd-Achse sowie zwischen Zürich und Luzern verkürzt. Damit wird auch der letzte nur einspurige und damit kapazitätsmindernde Streckenabschnitt auf der Nord-Süd-Achse eliminiert.~~

Mit dem Meilibachtunnel als unterirdische Verknüpfung mit der Strecke Zürich – Chur ~~kann auch~~ kann auch auf der linksufrigen Seelinie entlang des ~~sm~~ Zürichsees zusätzliche Kapazität für einen Angebotsausbau geschaffen werden.

Vorhaben

Zimmerberg-Basistunnel: Der Zimmerberg-Basistunnel (2. Etappe) hat eine Gesamtlänge von ~~12,7~~10.8 km ~~und weist zwei getrennte Tunnelröhren auf, die mit Querschlägen verbunden sind.~~ Die Neubaustrecke verläuft ab ~~dem unterirdischen Abzweigungsbauwerk Nidelbad dem Tunnelportal Nord in Thalwil~~ bis zur Einmündung in die Stammlinie in Littli bei Baar. ~~Der Anschluss an die Stammlinie in Littli erfordert Anpassungen von an bestehenden sowie neue auf einer Länge von ca. 1,14 km oberirdisch und grösstenteils in einem Einschnitt, was einige Kunstbauten (Brücken, Unterquerungen, Überdeckungen und Durchlässe) bedingt. Das Vorhaben beinhaltet eine Vorinvestition für eine unterirdische Verzweigung und einen späteren Meilibachtunnel.~~

Meilibachtunnel: Der Meilibachtunnel führt von der unterirdischen Verknüpfung mit dem Zimmerberg-Basistunnel (2. Etappe) ~~im Raum Horgenberg~~ bis zum Portal Meilibach und dem Anschluss an die Stammlinie Thalwil – Pfäffikon (SZ).

Vorgehen und Hinweise

Zimmerberg-Basistunnel: Die SBB wurde vom Bund beauftragt, in Abstimmung mit den Kantonen die Projektierungsarbeiten für den Zimmerberg-Basistunnel (2. Etappe) aufzunehmen. Im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten hat eine Abstimmung mit dem Wildtierkorridor ZG 03 stattzufinden. Mögliche Auswirkungen auf die unterquerten Naturschutzgebiete, Weiher und Flachmoore sind frühzeitig abzuklären. ~~Bei der Überprüfung des Materialbewirtschaftungskonzepts ist die betroffene Standortgemeinde einzubeziehen.~~

Für die Bewirtschaftung bzw. Verwertung des nicht aufbereitbaren unverschmutzten Ausbruchmaterials ist vorgesehen, dieses in Förderbanddistanz vom Portalbereich Littl in einer als Geländemodellierung abzulagern. Zur optimalen landschaftlichen Einbindung des Vorhabens ist eine lokale Überdeckung der Stammstrecke SBB sowie der Nationalstrasse N14 im Bereich der Littl vorzusehen. Diese erfordert zur Herstellung des erforderlichen Ablagerungsvolumens und einer guten landschaftlichen Gestaltung die lokale Überdeckung der Autobahn A14. Diese Überdeckung soll den Zustand des Wildtierkorridors Nr. ZG-03 «Baar (Menzingen)» verbessern. Des Weiteren sind Anpassungen an einer Hochspannungsleitung sowie die Wiederherstellung der Wegverbindungen im Bereich des Ablagerungsstandortes und des Installationsplatzes notwendig. Eine Verkabelung der Hochspannungsleitung wird untersucht. Des Weiteren werden Landschaftsgestalterische Massnahmen im Bereich der Ablagerung und des Installationsplatzes sowie Ersatzmassnahmen für die damit verbundenen Eingriffe werden zu leisten sein.

Die Baustellenerschliessung soll zur Entlastung der Bevölkerung soweit möglich über die Nationalstrasse N14 erfolgen. Die Abstimmung mit dem ASTRA ist sicherzustellen. Die geplante Mehrjährige Bauzeit bedeutet für die Nationalstrasse wesentliche, erschwerende Eingriffe mittels Anschlüssen oder gar das Rückversetzen des Autobahnendes. Die Abstimmung hierzu mit dem ASTRA ist sicherzustellen.

Eine Realisierung des Meilibachtunnels ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss.

Hinweise zu den Festlegungen Mit dem Beschluss der Bundesversammlung zum Bundesgesetz über den Ausbauschnitt 2035 für die Eisenbahninfrastruktur vom 21. Juni 2019 wurde der Entscheid zur 2. Etappe des Zimmerberg-Basistunnels gefällt.

Mit der vollständigen Realisierung des Zimmerberg-Basistunnels verkürzt kann sich die Fahrzeit auf der Strecke Zürich – Zug um bis ca. 6 Minuten verkürzen. Damit keine zusätzlichen Infrastrukturausbauten benötigt werden, geht die aktuelle Planung des Angebots nach Inbetriebnahme der 2. Etappe des Zimmerberg-Basistunnels davon aus, dass die Fernverkehrszüge auf der Gotthardachse im Abschnitt südlich Zug analog dem heutigen Fahrplan verkehren und früher in Zürich ankommen bzw. später dort abfahren.

Es sind zwei Installationsplätze geplant, ein grösserer in Littl und ein kleinerer im Anschlussbereich Nidelbad mit einem Die verschiedenen Vortriebskonzepte werden im Rahmen der Projektierungsarbeiten untersucht. Das Materialbewirtschaftungskonzept ist ebenso Bestandteil der Projektierungsarbeiten. Aus diesem Grund entfallen die bisherigen Aussagen zu den Installationsplätzen Littl und Sihlbrugg im Sachplan.

m Installationsplatz für die Bauphase-Vertikalschacht als Zugang zur Erstellung des Aufweitungsbauwerks. Der Vertikalschacht im Anschlussbereich Nidelbad bleibt auch nach der Bauphase als Zugangsschacht bestehen.

Eine mögliche Bündelung des Bahnprojekts mit einer Hochspannungsleitung muss noch geklärt werden.

Die Richtpläne der Kantone Zürich und Zug enthalten das Vorhaben als Festlegung bzw. Festsetzung

Meilibachtunnel: Die Richtpläne des Kantone Zürich und Zug enthalten das Vorhaben als Festlegung bzw. Festsetzung.

Ein unterirdischer Anschluss an den künftigen Meilibachtunnel bleibt mit dem Vorhaben weiterhin möglich. Dieses Projekt ermöglicht die Erhöhung der Kapazitäten auf der Strecke Zürich – Chur. Darüber hinaus, kann der Knoten Thalwil entlastet werden. Eine Realisierung des Meilibachtunnels ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss.

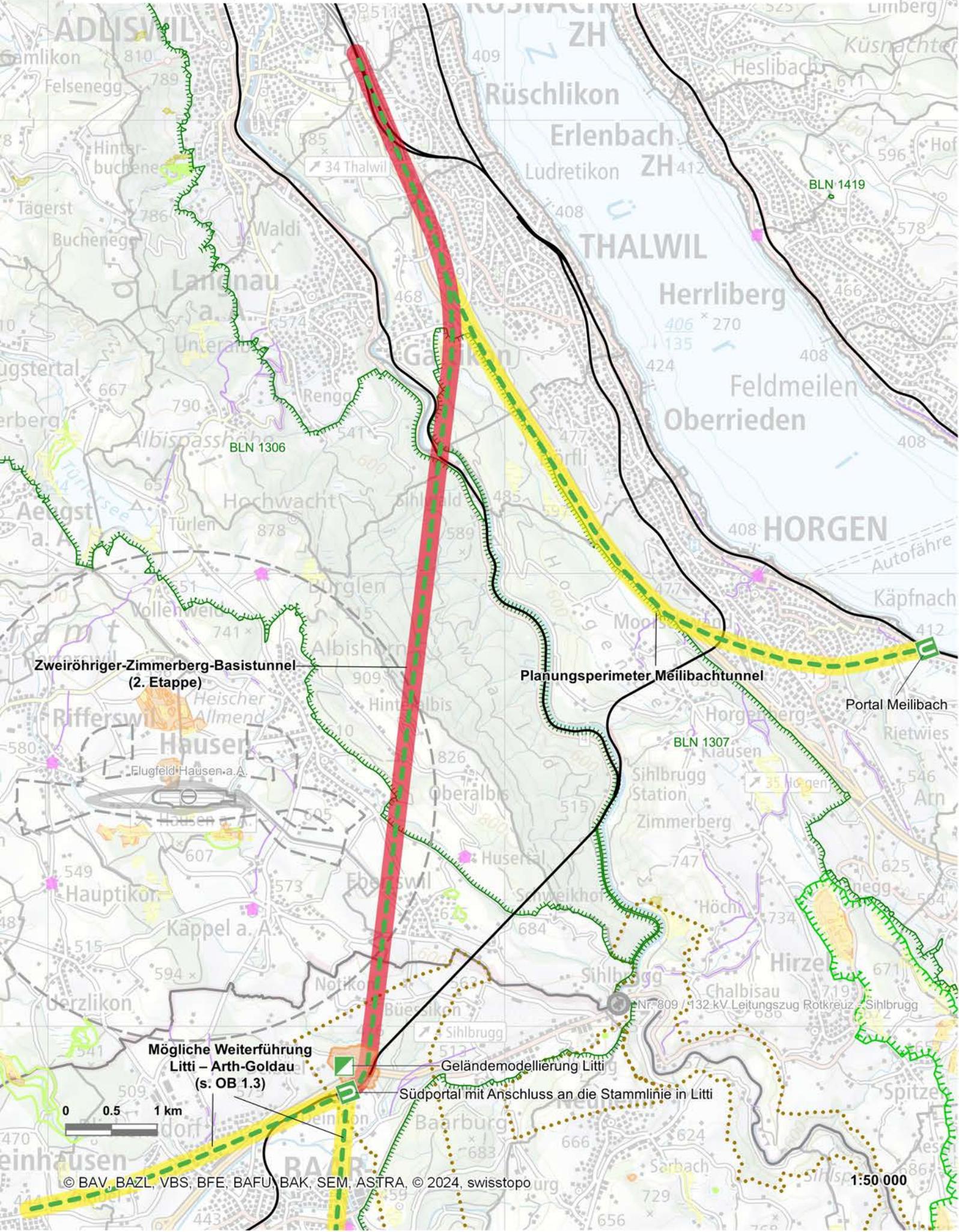
Der genaue Tracé des Meilibachtunnels ist noch zu definieren.

Ein unterirdischer Anschluss in Bereich Horgenberg an den künftigen Meilibachtunnel wird mit dem Vorhaben ermöglicht. Der Meilibachtunnel wird zu einem späteren Zeitpunkt gebaut. Dieses Projekt

~~ermöglicht die Erhöhung der Kapazitäten auf der Strecke Zürich – Chur. Darüber hinaus, kann der Knoten Thalwil entlastet werden.~~

Hinweise: Richtplan Kanton Zug, Richtplan Kanton Zürich

OB 1.2 Zimmerberg



Zweiröhriger-Zimmerberg-Basistunnel
(2. Etappe)

Planungsperimeter Meilibachtunnel

Portal Meilibach

Mögliche Weiterführung
Littli - Arth-Goldau
(s. OB 1.3)

Geländemodellierung Littli

Südportal mit Anschluss an die Stammlinie in Littli

OB 1.3 Raum Zug

Allgemeine Informationen

- Standortkantone: Zug, Zürich
- Betroffene Gemeinden: Horgen, Risch, Steinhausen, Zug
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, BAFU, BAK, BLW, VBS, kantonale Fachstellen Zug und Zürich
- Andere Partner: SBB

Stand der Beschlussfassung: verschieden

Massnahmen und Stand der Koordination	F	Z	V
Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:			
– 3. Gleis Baar – Zug;	◆	◆	
– 4. Gleis Baar – Zug;		◆	◆
– Ausbau Zug – Chollermüli Kollermühle ;		◆	◆
– Spange Rotkreuz (doppelspurige Verbindung Cham – Risch);		◆	
– Mögliche Weiterführung der Neubaustrecke von Littli bis nach Arth-Goldau.			◆

Begründung

Der Bau der NEAT-Weiterführung südlich der geplanten 2. Etappe des Zimmerberg-Basistunnels und der Spange Rotkreuz erlaubt den Zusammenschluss mit der noch nicht beschlossenen weiteren Entwicklung der Nord-Süd-Achse. Dadurch können die Reisezeiten im Korridor Zürich – Zug – Gotthard verkürzt und die Kapazitäten erhöht werden. Weitere Ausbauten dienen der Kapazitätserhöhung auf der Strecke Zürich – Zug – Luzern.

Vorhaben

Ausbau Baar – Zug: Das Vorhaben umfasst den Ausbau der bestehenden Doppelspur Baar – Zug auf vier Gleisachsen, den Bau einer zusätzlichen Perronkante in den Bahnhöfen Baar und Zug, sowie Anpassungen an den Bahnhöfen Baar Lindenpark und Baar Neufeld. Das Vorhaben wird schrittweise in Etappen realisiert.

Ausbau Zug – ~~Kollermühle~~~~Chollermüli~~: Der bestehende Doppelspurabschnitt Zug – ~~Chollermüli~~~~Kollermühle~~ wird auf durchgehend drei Gleisachsen ausgebaut.

Spange Rotkreuz: Mit der Spange Rotkreuz kann der Verkehr direkt aus dem Raum Zürich-Zug nach Arth-Goldau und an den Gotthard-Basistunnel weitergeleitet werden. Damit würde eine westliche Umfahrung des Zugersee ermöglicht.

Mögliche Weiterführung der Neubaustrecke von Littli bis nach Arth-Goldau: Als mögliche Weiterführung der Linie bis nach Arth-Goldau wird zurzeit sowohl gibt es eine westliche als und auch eine östliche Umfahrung des Zugersees geprüft als mögliche Varianten.

Vorgehen und Hinweise

Mit dem Beschluss der Bundesversammlung zum Bundesgesetz über den Ausbauschritt 2035 für die Eisenbahninfrastruktur vom 21. Juni 2019 wird die Strecke Baar – Zug in einem ersten Schritt auf drei durchgehende Gleisachsen ausgebaut. Die SBB wurde vom Bund beauftragt, die Projektierungsarbeiten für das dritte Gleis Baar – Zug, den Bau einer zusätzlichen Perronkante in Baar sowie Anpassungen an den Bahnhöfen Baar Lindenpark, Baar Neufeld und Zug in Abstimmung mit dem Kanton aufzunehmen und das Vorprojekt zu erarbeiten.

~~Mit dem Beschluss der Bundesversammlung zum Bundesgesetz über den Ausbauschritt 2035 für die Eisenbahninfrastruktur vom 21. Juni 2019 wird die Strecke Baar – Zug in einem ersten Schritt auf drei durchgehende Gleisachsen ausgebaut.~~ Damit Mit dem Vorhaben verbunden ist der Umbau der Bahnhöfe Baar und Zug sowie Anpassungen an den Bahnhöfen Baar-Lindenpark, Baar-Neufeld, Cham und

Rotkreuz. Diese Massnahmen haben jedoch keine erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt. Sie werden ausserhalb des Sachplans koordiniert.

Eine Realisierung der weiteren Massnahmen ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss. Beim Ausbau Zug – ~~Chollermüli Kollermühle~~ darf das Flachmoor Choller/Sumpf nicht tangiert werden. Eine Abstimmung ist mit dem Sachplan Militär und den Schutzinteressen des BLN-Gebiets Zugersee und dem Gewässerraum (~~Karte~~) durchzuführen. Die Realisierung der Spange Rotkreuz bedingt eine Abstimmung mit dem Sachplan Fruchtfolgeflächen.

~~In einer späteren Etappe ist für die Strecke Baar – Zug eine vierte Gleisachse geplant. Die Strecke Zug – Chollermüli Kollermühle wird langfristig auf drei Gleisachsen ausgebaut.~~

~~Für den Abschnitt Littli – Arth-Goldau bestehen noch keine Projekte. Deren Planung wird zurzeit vom Bund in Zusammenarbeit mit den Kantonen Zug, Schwyz und Luzern sowie der SBB konkretisiert.~~

Das Zwischenergebnis der Spange Rotkreuz entspricht dem Planungsstand der letzten Überarbeitung des Sachplans AlpTransit im Jahr 1999. ~~Für die Spange Rotkreuz ist in dem vom Bundesrat genehmigten Richtplan des Kantons Zug das Trasseee. Mit der Spange Rotkreuz müssen die Kapazitäten Güterverkehr gewahrt werden.~~

~~Hinweise zu den Festlegungen~~Die Festlegungen zur Weiterführung der Neubaustrecke von Littli bis nach Arth-Goldau entsprechen dem Planungsstand der letzten Überarbeitung des Sachplans AlpTransit im Jahr 1999. Der Kanton Zug hat im kantonalen Richtplan festgesetzt, sich bei der Planung der Weiterführung der NEAT von Littli bis nach Arth-Goldau für eine unterirdische Linienführung im Kanton Zug einzusetzen.

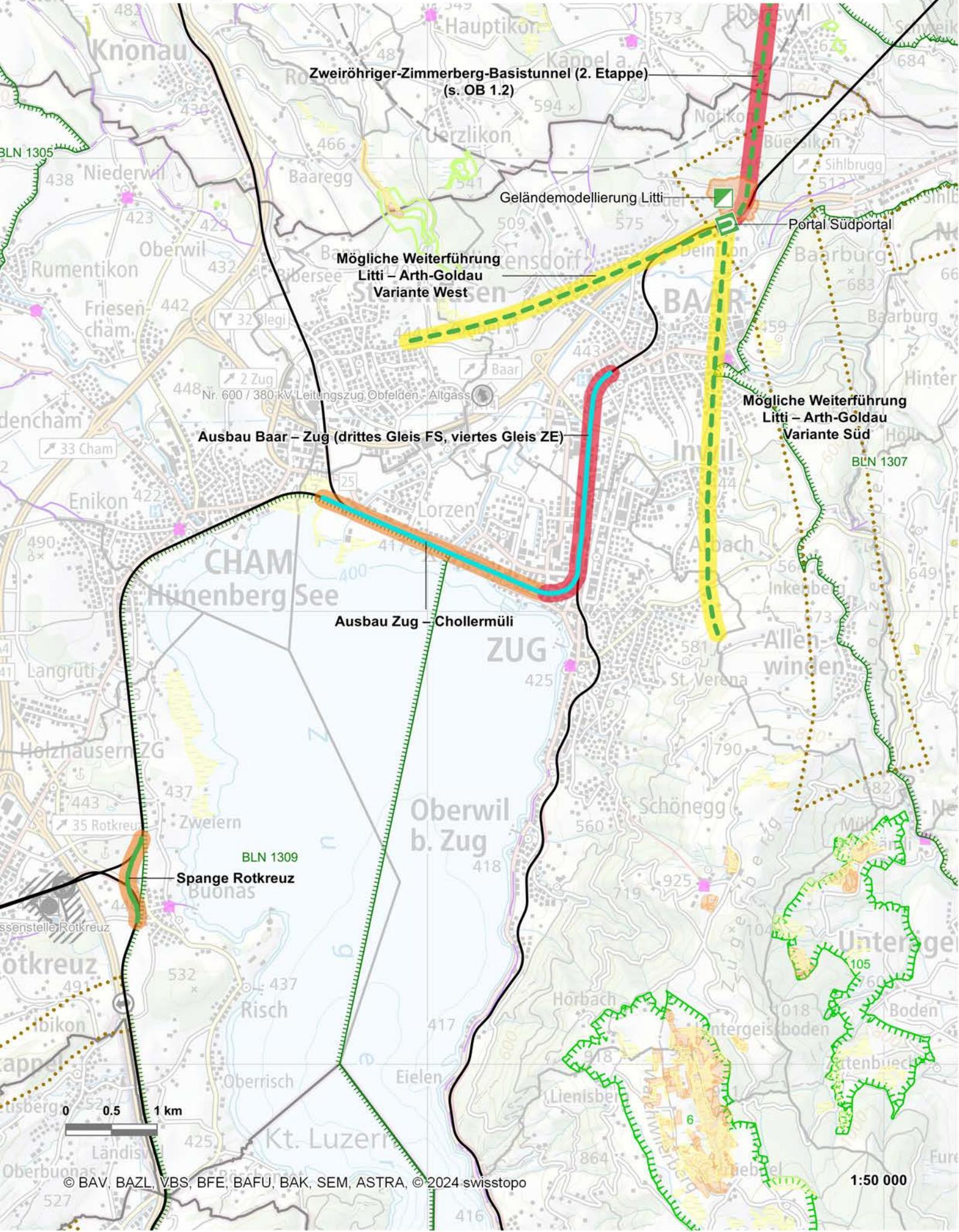
Die vom Bund durchgeführten Arbeiten zur Bereinigung mit den Kantonen Schwyz, Luzern und Zug sowie der SBB haben gezeigt, dass voraussichtlich auch langfristig die Kapazität der bestehenden Strecke von Zug entlang des westlichen Ufers des Zugersees ausreichen dürfte. Der von den SBB erarbeitete Korridorrahmenplan bestätigt dies. Die Option zur möglichen Weiterführung der Neubaustrecke von Littli bis Arth-Goldau bleibt im vorliegenden Sachplan vorläufig beibehalten, bis die laufenden Projektierungsarbeiten zum Zimmerberg-Basistunnel (2. Etappe) abgeschlossen sind. Diese Arbeiten werden zeigen, ob eine Weiterführung technisch überhaupt noch möglich sein wird.

Der Vierspurausbau Baar – Zug ist im Richtplan Zug als Festsetzung aufgeführt. Der Ausbau zwischen Zug und ~~Chollermüli Kollermühle~~ ist als Zwischenergebnis im kantonalen Richtplan enthalten.

~~Im Raum Zug weisen diverse Abschnitte des zu erweiternden Schienennetzes ein Potential der höchsten Prioritätenklasse für eine Velobahn aus. Die Realisierung von Velobahnen wird geprüft.~~

Hinweis: Richtplan Kanton Zug

OB 1.3 Raum Zug



OB 1.4 Limmattal

Allgemeine Informationen

- Standortkantone: Aargau, Zürich
- Betroffene Gemeinden: Dällikon, Dietikon, Geroldswil, Killwangen, Regensdorf, Urdorf, Weiningen (ZH), Würenlos, Zürich
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, ASTRA, BAFU, BAK, kantonale Fachstellen Aargau und Zürich
- Anderer Partner: SBB, ZVV

Stand der Beschlussfassung: verschieden

Massnahmen und Stand der Koordination	F	Z	V
Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:			
– 4. Gleis Bahnhof Stadelhofen inkl. <u>zweiter Hirschengrabetunnel, zweiter Zürichbergtunnel und zweiter Riesbachtunnel</u> – <u>Doppelspurausbau Riesbachtunnel</u> ;	◆		
– <u>Kreuzungsgleis-Anlagenerweiterung</u> Zürich-Seebach;	◆	◆	
– Überholgleis Wettingen;		◆	
– Güterumfahrungslinie Limmattal – Furttal.			◆

Begründung

Der Korridor Limmattal ist bereits heute durch den Fernverkehr, die S-Bahn sowie den Güterverkehr stark ausgelastet. Mit der Durchmesserlinie und dem Bahnhof Zürich Löwenstrasse sowie den Güterverkehrsanlagen im Limmattal erfolgten gezielte Ausbauten der Infrastruktur für den Personen- und Güterverkehr. Der mit diesem Ausbau steigenden Verkehrsbelastung ist langfristig mit einem Bau von zwei zusätzlichen Spuren Rechnung zu tragen. Für die weitere Angebotsausdehnung der S-Bahn Zürich ist ein Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen mittelfristig unabdingbar. Zudem muss auch die Zufahrt ab Zürich Tiefenbrunnen Riesbach ausgebaut werden. Für die Verbesserung des Güterverkehrs müssen Kreuzungs- bzw. Überholgleise sowie die Güterumfahrungslinie Limmattal–Furttal gebaut werden.

Die Erweiterung des Bahnhofs Stadelhofen auf vier Perronkanten und die Ergänzung des einspurigen Riesbachtunnels mit einem, in einem neuen Paralleltunnel verlaufenden, zusätzlichen Gleis erlaubt eine markante Steigerung des Angebots in der S-Bahn. Das Kreuzungsgleis in Seebach und das Überholgleis in Wettingen ermöglichen eine Verdoppelung der Kapazitäten im Zulauf zum Rangierbahnhof Limmattal. Damit werden auch zusätzliche Kapazitäten zum Ausbau der S-Bahn Zürich geschaffen.

Vorhaben

4. Gleis Bahnhof Stadelhofen inkl. zweiter Hirschengrabetunnel, zweiter Zürichbergtunnel und zweiter Riesbachtunnel~~Doppelspurausbau Riesbachtunnel~~: Das Vorhaben umfasst die Erweiterung des Bahnhofs Stadelhofen mit einem 4. Gleis sowie Perron und Zugängen ~~sowie die Anbindung an die bestehenden Hirschengraben- und Zürichbergtunnel~~ wie auch die Ergänzung der ~~s~~ bestehenden Riesbach-, Hirschengraben- und Zürichbergtunnels mit einer zweiten Tunnelröhre.

Kreuzungsgleis-Anlagenerweiterung Zürich Seebach: Das Vorhaben umfasst den Bau eines Kreuzungsgleises von 740 Meter für den Güterverkehr zwischen Kloten/Glattbrugg und dem Rangierbahnhof Limmattal (RBL) sowie einen neuen Spurwechsel für den Güterverkehr in Oerlikon Nord. In Seebach wird im Rahmen des Vorhabens auch das Mittelperron auf 320 Meter verlängert.

Überholgleis Wettingen: Um die Güterverkehrskapazitäten zu erhöhen ist ein Überholgleis von 740 Meter zwischen Wettingen und Würenlos zu bauen.

Güterumfahrungslinie Limmattal–Furttal: ~~Diese neue Linie von mehr als fünf Kilometer ist einspurig und teilweise unterirdisch. Es besteht bestehen vier Varianten. Es bestehen vier Varianten wovon drei neue einspurige und teilweise unterirdische Linienführungen von mehr als fünf Kilometer sind.~~

[Direktverbindung Aarau-Zürich](#): Das gesamte Vorhaben der [Direktverbindung Aarau – Zürich, inkl. es Vierspurausbau Limmattal–Rapperswil inklusiv](#) Neukonzeption des Knotens Altstetten–Mülligen wird im Objektblatt 8.2 Limmattal–Rapperswil behandelt.

VorgehenVorgehen und Hinweise

~~Mit dem Beschluss der Bundesversammlung zum Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2035 der Eisenbahninfrastruktur vom 21. Juni 2019 wurde der Entscheid zum 4. Gleis des Bahnhofs Stadelhofen inkl. Doppelspurausbau Riesbachtunnel sowie zum Bau des Kreuzungsgleises für Güterzüge in Zürich-Seebach und des Überholgleises in Wettingen für Güterzüge gefällt. Die Erweiterung des Bahnhofs Stadelhofen auf vier Perronkanten und die Ergänzung des einspurigen Riesbachtunnels mit einem, in einem neuen Paralleltunnel verlaufenden, zusätzlichen Gleis erlaubt eine markante Steigerung des Angebots in der S-Bahn. Das Kreuzungsgleis in Seebach und das Überholgleis in Wettingen ermöglichen eine Verdoppelung der Kapazitäten im Zulauf zum Rangierbahnhof Limmattal. Damit werden auch zusätzliche Kapazitäten zum Ausbau der S-Bahn Zürich geschaffen.~~ Die SBB wurde vom Bund beauftragt, in Abstimmung mit dem Kanton die Projektierungsarbeiten für das 4. Gleis Bahnhof Stadelhofen inkl. Doppelspurausbau Riesbachtunnel, das Kreuzungsgleis in Zürich Seebach und das Puffergleis für den Güterverkehr in Wettingen aufzunehmen. Dabei hat eine Abstimmung mit dem Bundesinventar der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung ([Objekt 4562 «Bernau»](#)) und dem Objekt ISOS Zürich stattzufinden.

Die Güterumfahrunslinie Limmattal – Furttal ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss. Mit der Festsetzung der Massnahme sind Lage und Ausdehnung der Installationsplätze sowie die allfällig benötigten Flächen für die Ablagerung des Ausbruchmaterials im Sachplan zu bezeichnen. Für die Güterumfahrunslinie Limmattal – Furttal hat eine Abstimmung mit dem BLN-Gebiet Chatzenseen, dem Auengebiet Dietikon-Geroldswil, dem Flachmoor Hänsiried und dem Amphibienlaichgebiet Hänsiried stattzufinden.

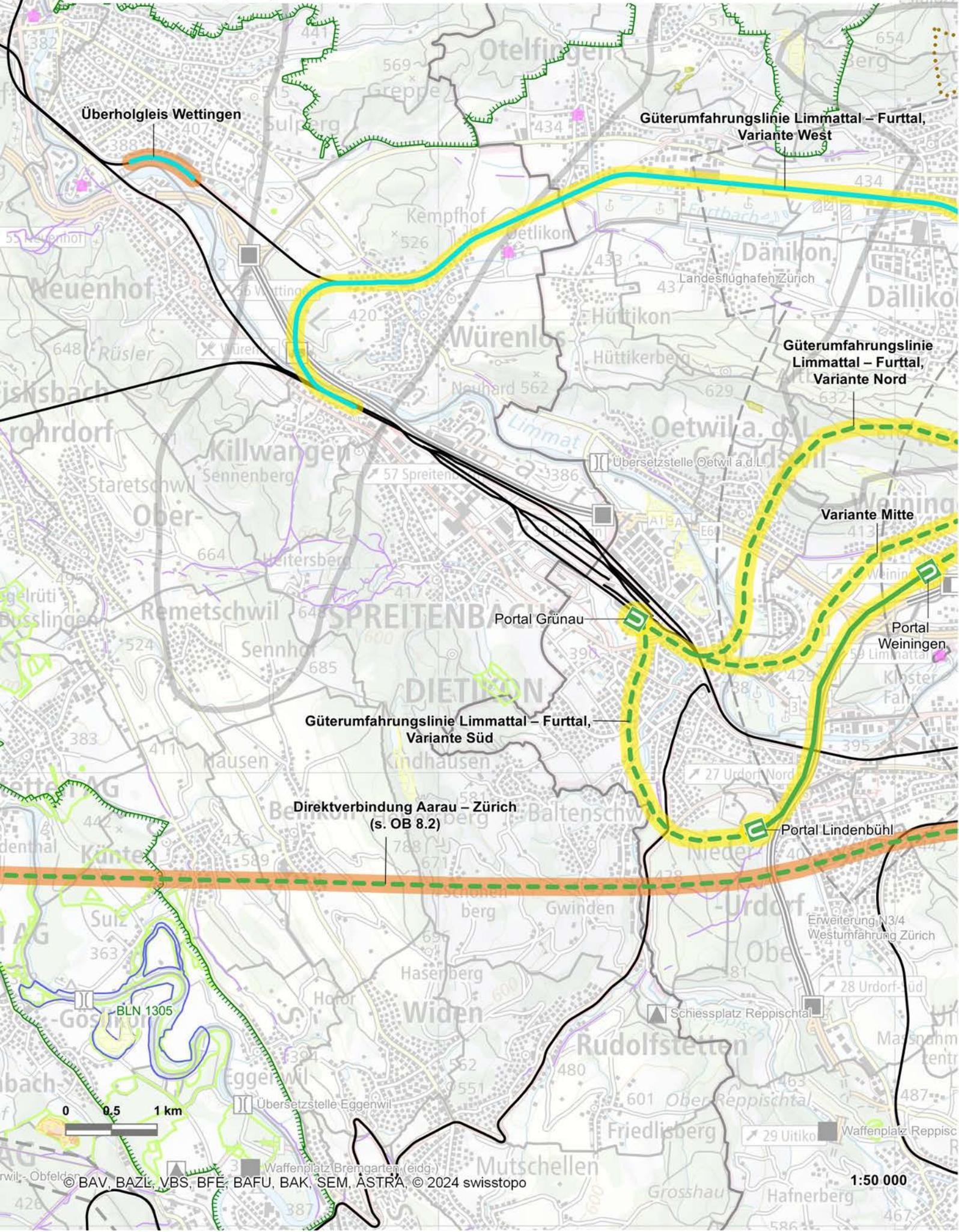
~~Mit dem Beschluss der Bundesversammlung zum Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2035 der Eisenbahninfrastruktur vom 21. Juni 2019 wurde der Entscheid zum 4. Gleis des Bahnhofs Stadelhofen inkl. Doppelspurausbau Riesbachtunnel sowie zum Bau des Kreuzungsgleises für Güterzüge in Zürich-Seebach und des Überholgleises in Wettingen für Güterzüge gefällt. Die Erweiterung des Bahnhofs Stadelhofen auf vier Perronkanten und die Ergänzung des einspurigen Riesbachtunnels mit einem, in einem neuen Paralleltunnel verlaufenden, zusätzlichen Gleis erlaubt eine markante Steigerung des Angebots in der S-Bahn. Das Kreuzungsgleis in Seebach und das Überholgleis in Wettingen ermöglichen eine Verdoppelung der Kapazitäten im Zulauf zum Rangierbahnhof Limmattal. Damit werden auch zusätzliche Kapazitäten zum Ausbau der S-Bahn Zürich geschaffen.~~ [Güterumfahrunslinie Limmattal–Furttal](#) Zudem ist sie in Bezug auf die Aushubthematik mit den kantonalen Planungen zu koordinieren. ~~Im Hinblick auf die Variante Affoltern zeigt der Kanton auf, inwieweit eine Koordination mit den geplanten Arbeiten für die Aushubumschlaganlage Regensdorf-Büel, die für den Gubristtunnel genutzt wird, zweckmässig ist.~~

Der vom Bundesrat noch nicht beschlossene Richtplan des Kantons Zürich enthält den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen inkl. dem Ausbau des Riesbachtunnels sowie [die Güterumfahrunslinie Limmattal – Furttal](#)das Kreuzungsgleis für Güterzüge in Zürich-Seebach.

[Im Raum Zug weisen diverse Abschnitte des zu erweiternden Schienennetzes ein Potential der höchsten Prioritätenklasse für eine Velobahn aus. Die Realisierung von Velobahnen wird geprüft.](#)

Hinweis: Richtplan Kanton Zürich

OB 1.4 Limmattal (West)



Überholgleis Wettingen

Güterumfahrungslinie Limmattal – Furtal,
Variante West

Güterumfahrungslinie
Limmattal – Furtal,
Variante Nord

Variante Mitte

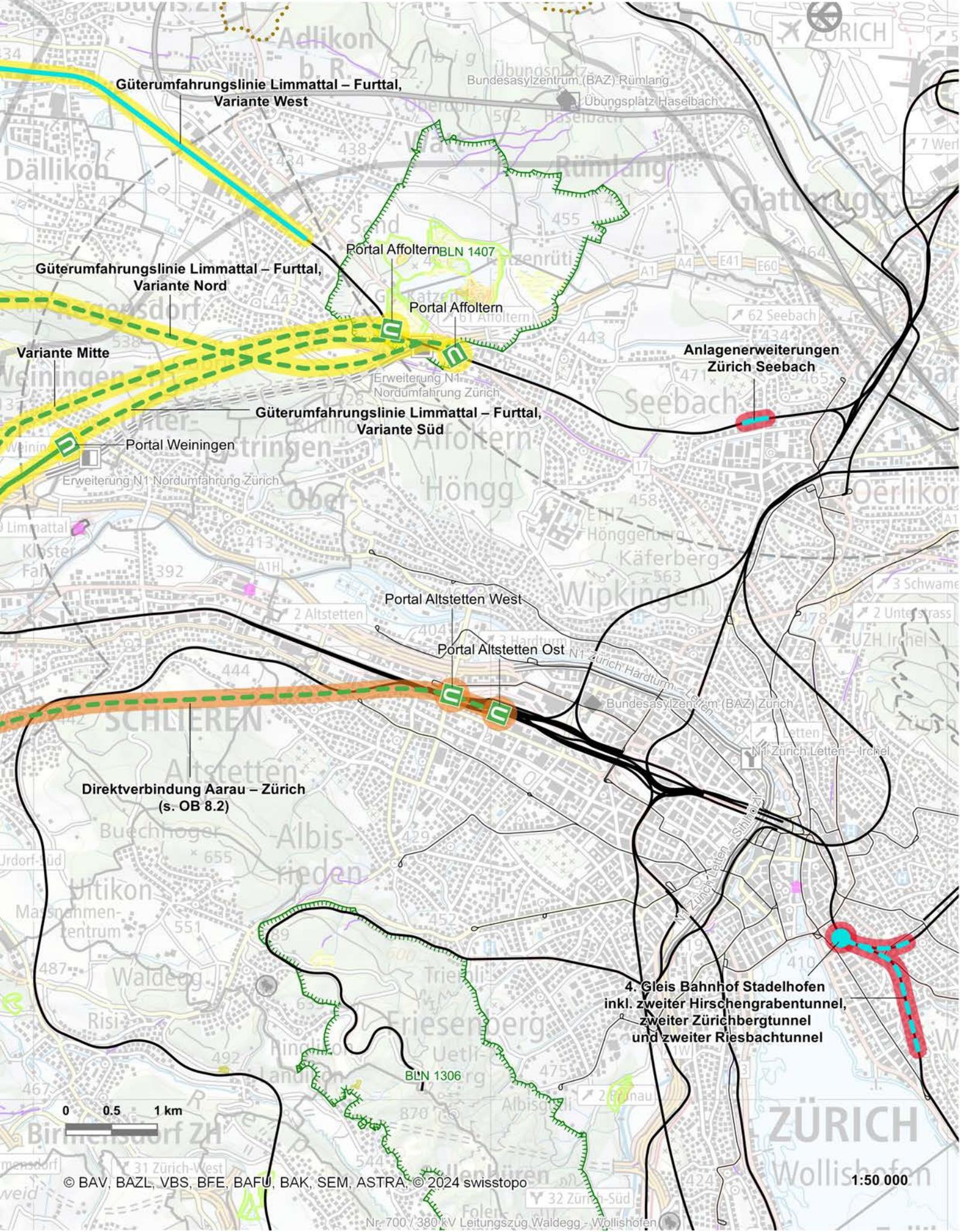
Güterumfahrungslinie Limmattal – Furtal,
Variante Süd

Direktverbindung Aarau – Zürich
(s. OB 8.2)

Portal Lindenbühl

Portal Weiningen

OB 1.4 Limmattal (Ost)



**Güterumfahrungslinie Limmattal – Furtal,
Variante West**

**Güterumfahrungslinie Limmattal – Furtal,
Variante Nord**

Variante Mitte

**Güterumfahrungslinie Limmattal – Furtal,
Variante Süd**

**Direktverbindung Aarau – Zürich
(s. OB 8.2)**

**Anlagenerweiterungen
Zürich Seebach**

**4. Gleis Bahnhof Stadelhofen
inkl. zweiter Hirschengraben-tunnel,
zweiter Zürichberg-tunnel
und zweiter Riesbachtunnel**



OB 1.5 Baden – Koblenz**Das Objektblatt wurde nicht angepasst.****Allgemeine Informationen**

- Standortkanton: Aargau
- Betroffene Gemeinden: Döttingen, Klingnau, Untersiggenthal, Würenlingen
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, BAFU, BAK, BLW, kantonale Fachstellen Aargau
- Anderer Partner: SBB

Stand der Beschlussfassung: verschieden

Massnahmen und Stand der Koordination	F	Z	V
Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:			
– Ausbau Kreuzungsgleis Döttingen;		◆	
– Doppelspurausbau Döttingen – Siggenthal.			◆

Funktion und Begründung

Die bestehende Einspurstrecke erlaubt keine weitere Verdichtung des Angebots im Regionalverkehr. Um dies zu ermöglichen, werden zusätzliche Kreuzungsmöglichkeiten benötigt. In einem ersten Ausbauschnitt, soll der Einsatz längerer Züge ermöglicht werden.

Vorhaben

Ausbau Kreuzungsgleis Döttingen: Verlängerung der Kreuzungsgleise auf eine Zuglänge von 300m.

Doppelspurausbau Döttingen – Siggenthal: Doppelspurausbau der heute einspurigen Strecke.

Vorgehen und Hinweise

Die SBB wurde vom Bund beauftragt, in Abstimmung mit dem Kanton die Projektierungsarbeiten für den Ausbau des Kreuzungsgleises Döttingen aufzunehmen. Eine Realisierung des Doppelspurausbau Döttingen – Siggenthal ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss. Im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten zum Doppelspurausbau Döttingen – Siggenthal hat eine Abstimmung mit dem Wildtierkorridor Böttstein – Villigen, dem ISOS-Objekt Klingnau sowie dem Sachplan Fruchfolgeflächen stattzufinden.

Mit dem Beschluss der Bundesversammlung zum Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2035 der Eisenbahninfrastruktur vom 21. Juni 2019 wurde der Entscheid zum Ausbau des bestehenden Kreuzungsgleises im Bahnhof Döttingen auf eine Zuglänge von 300 Meter gefällt.

Die genaue Ausgestaltung des Ausbaus der Doppelspur Döttingen – Siggenthal ist noch nicht bekannt. Je nach Entwicklung des Angebots kann möglicherweise auch nur eine partielle Doppelspur erstellt werden oder es sind weitere Infrastrukturausbauten (Federweg Turgi) notwendig, welche aber noch nicht bekannt sind und nicht auf ihre Sachplanrelevanz geprüft worden sind.

Die vom Bundesrat genehmigte Gesamtrevision des kantonalen Richtplans enthält den Doppelspurausbau Turgi – Koblenz als Festsetzung. Aufgrund der im Teil Programm festgelegten Kriterien muss ein Vorprojekt vorliegen, damit ein Vorhaben im Sachplan Verkehr als Festsetzung bezeichnet werden kann.

Hinweis: Richtplan Kanton Aargau

OB 1.6 Uster-Aathal

Allgemeine Informationen und technische Daten

- Standortkanton: Zürich
- Betroffene Gemeinden: Seegräben, Uster
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, ASTRA, BAK, BAFU, kantonale Fachstellen Zürich
- Anderer Partner: SBB, ZVV

Stand der Beschlussfassung: offen

Massnahmen und Stand der Koordination	F	Z	V
Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:			
– Doppelspurausbau Uster – Aathal.	♦	♦	

Begründung

Die bestehende Einspurstrecke erlaubt keine weitere Verdichtung des Angebots im Regionalverkehr. Um dies zu ermöglichen, werden zusätzliche Kreuzungsmöglichkeiten benötigt.

Vorhaben

Doppelspurausbau Uster – Aathal: Ausbau der bestehenden eingleisigen Strecke zwischen den Bahnhöfen Aathal und Uster zur durchgehenden Doppelspur.

Vorgehen und Hinweise

Die SBB wurde vom Bund beauftragt, in Abstimmung mit dem Kanton die Projektierungsarbeiten für den durchgehenden Doppelspurausbau aufzunehmen. Eine Abstimmung mit den ISOS-Objekten Uster und Aathal, mit dem planerischen Grundwasserschutz, sowie der Nationalstrasse hat stattzufinden. [Ebenso ist die Koordination mit dem Objekt Nr. 2190 «Glattenriet» des Bundesinventars der Flachmoore von nationaler Bedeutung sowie mit dem Projekt des ASTRA zum Bau einer Wildtierüberführung für die Sanierung des überregionalen Wildtierkorridors ZH 42 «Seegräben» sicherzustellen.](#)

Mit dem Beschluss der Bundesversammlung zum Bundesbeschluss über den Ausbausritt 2035 der Eisenbahninfrastruktur vom 21. Juni 2019 wurde der Entscheid zum Bau des Doppelspurausbau Uster – Aathal gefällt.

Die baulichen Verhältnisse entlang der Strecke Uster – Aathal sind schwierig und bedingen eine sorgfältige Planung. Die vom Bundesrat beschlossene Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans enthält den Doppelspurausbau zwecks langfristiger Trassenfreihaltung.

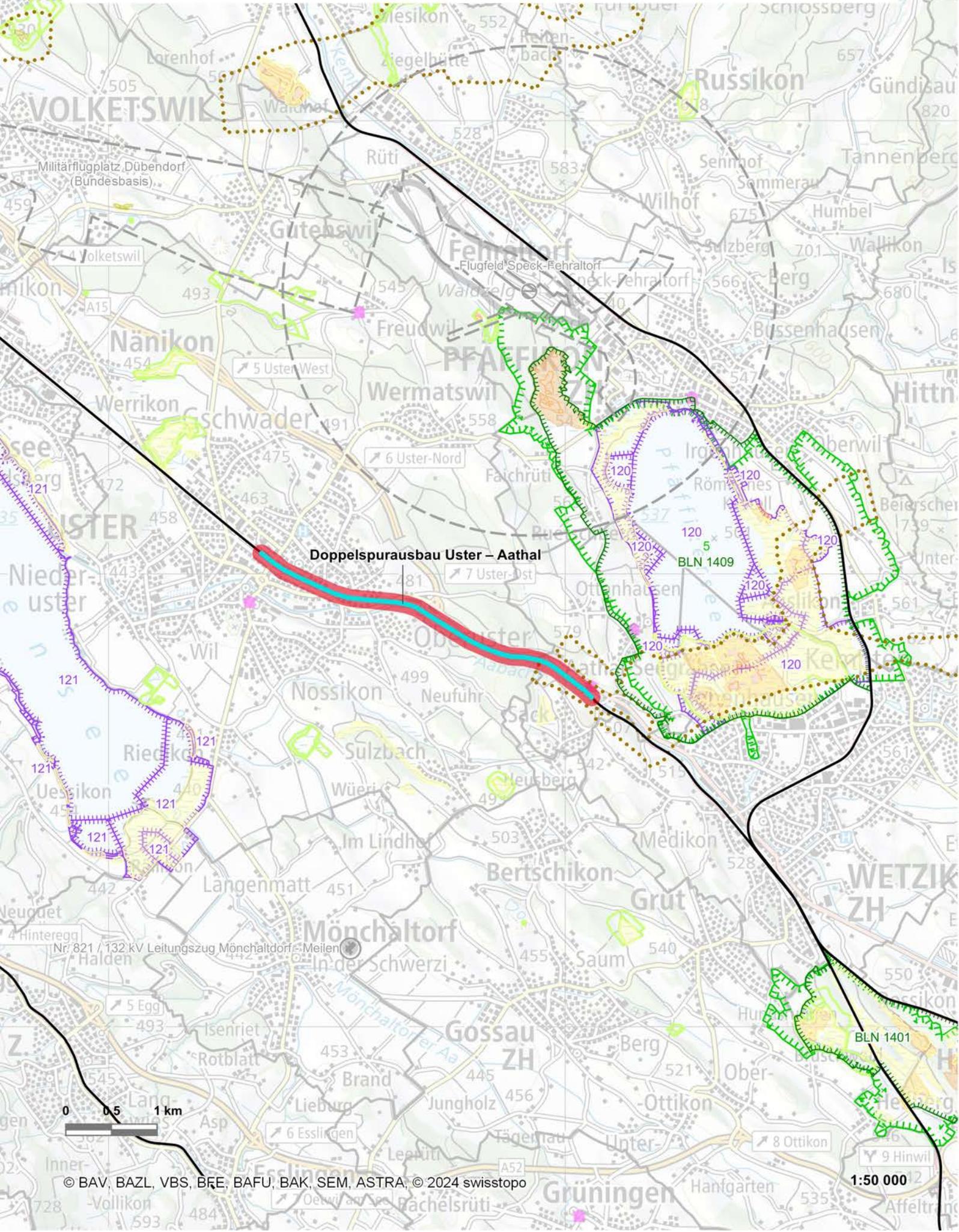
Im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten zum Doppelspurausbau Uster – Aathal hat eine Abstimmung mit dem geplanten Ausbau der Oberlandautobahn sowie mit dem behördenverbindlichen Renaturierungskonzept Aabach stattzufinden.

Die Realisierung eines zweiten Gleises zwischen Uster und Aathal tangiert das Siedlungsgebiet von Oberuster. Der Ausbau bedingt eine frühzeitige Koordination mit der betroffenen Gemeinde.

[Die Koordination zwischen dem OB 1.6 Uster Aathal und dem Projekt des ASTRA zum Bau einer Wildtierüberführung für die Sanierung des überregionalen Wildtierkorridors ZH 42 «Seegräben» ist sicherzustellen.](#)

Hinweis: Richtplan Kanton Zürich

OB 1.6 Uster – Aathal



OB 1.7 Raum Obersee

Allgemeine Informationen

- Standortkantone: Schwyz, St. Gallen
- Betroffene Gemeinden: Freienbach, Rapperswil-Jona, Schmerikon, Schübelbach, Wangen (SZ)
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, ASTRA, BAFU, BAK, BLW, kantonale Fachstellen Schwyz und St. Gallen
- Anderer Partner: SBB, SOB

Stand der Beschlussfassung: verschieden

Massnahmen und Stand der Koordination	F	Z	V
Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:			
– Überholgleis Pfäffikon (SZ);		◆	
– Überholgleis Siebnen-Wangen;	◆	◆	
– Doppelspurausbau Rapperswil – Schmerikon;			◆
– Ausbau des Bahnhofs Pfäffikon (SZ) und Entflechtung der Linien.			◆

Begründung

Die Strecke Zürich – Chur ist mit Ausnahme des Abschnitts Mühlehorn – Tiefenwinkel ([siehe OB 9.4](#)) am Walensee doppelspurig ausgebaut. Die Strecke dient dem Anschluss des Handlungsraums Ostalpen an das europäische Eisenbahnnetz, dem nationalen Fernverkehr wie auch dem Güterverkehr. Vor allem entlang des Zürichsees ist sie auch stark durch S-Bahn-Verkehr belastet. Mit dem Bau von Überholgleisen kann die Kapazität der Strecke erhöht werden.

Die Strecke auf der Nordseite des Obersees wird vom Voralpenexpress, der die Anbindung der Ostschweiz an die NEAT sicherstellt, sowie vom Regionalverkehr genutzt. Die bestehende Einspurstrecke erlaubt keine weitere Verdichtung des Angebots im Regionalverkehr. Eine Kapazitätssteigerung benötigt zusätzliche Kreuzungsmöglichkeiten.

Vorhaben

~~**Überholgleise Pfäffikon (SZ) und Siebnen-Wangen:** Bau einer Überholgleisanlage für den Güterverkehr in Pfäffikon (SZ) auf der Höhe der Abstellanlage Hurdnerwald und für den regionalen Personenverkehr im Bahnhof Siebnen-Wangen.~~

Doppelspurausbau Rapperswil – Uznach: Gestaffelter Ausbau der ca. 12 km langen Strecke Rapperswil – Uznach zur Doppelspur in Abhängigkeit von der Verkehrsentwicklung.

Ausbau des Bahnhofs Pfäffikon (SZ) und Entflechtung der Linien: Bau einer zusätzlichen Perronkanten im Bahnhof Pfäffikon (SZ) und niveaufreie Entflechtung der SBB- und SOB-Strecken im Raum Freienbach – Pfäffikon.

Vorgehen und Hinweise

Die SBB wurde vom Bund beauftragt, in Abstimmung mit dem Kanton die Projektierungsarbeiten für ~~das~~ die Überholgleise Pfäffikon (SZ) und Siebnen-Wangen aufzunehmen. Dabei hat eine Abstimmung mit dem Sachplan Fruchtfolgeflächen, dem Wildtierkorridor von nationaler Bedeutung Nr. SZ-11 SG-27 «Wägital-Buechberg (SZ), Kaltbrunn (SG)» - und mit dem Gewässerraum (~~Karte~~) stattzufinden.

Die Strecke grenzt zudem an eine Grundwasserschutzzone S3. Die Abstimmung mit dem planerischen Grundwasserschutz (vgl. kantonale Gewässerschutzkarte und map.geo.admin.ch) ist sicherzustellen.

Eine Verlängerung der Doppelspur Schmerikon – Uznach bis Rapperswil ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem

Bundesbeschluss. Im Rahmen der Planungsarbeiten hat eine Abstimmung mit dem Sachplan Fruchtfolgeflächen als auch mit den Schutzinteressen der ISOS-Objekte Rapperswil, Wurmsbach/St. Dionys (Rapperswil-Jona), Bollingen (Rapperswil-Jona) und Schmerikon, dem Amphibienlaichgebiet «Joner Allmend», den Flachmooren von nationaler Bedeutung «Joner Allmend» und «Wurmsbach», den Schutzziele des BLN-Objekts «Obersee» sowie dem IVS-Objekt SG 11 in Schmerikon stattzufinden. Das Flachmoor «Wurmsbach» darf durch den Doppelspurausbau Rapperswil - Schmerikon nicht beeinträchtigt werden. Die Schutzziele des BLN-Objekts Nr. 1406 «Obersee» sind bei der Planung des Doppelspurausbaus zu berücksichtigen. Zudem hat eine Abstimmung mit dem planerischen Grundwasserschutz und dem Gewässerraum stattzufinden.

Im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten zum Ausbau des Bahnhofs Pfäffikon (SZ) und der Entflechtung der Linien im Raum Freienbach – Pfäffikon (SZ) hat eine Abstimmung mit dem ISOS-Objekt Pfäffikon, der Moorlandschaft «Frauenwinkel», der Moorlandschaft «Frauenwinkel», dem BLN-Gebiet «Frauenwinkel – Ufenau – Lützelau» sowie dem Flachmoor von nationaler Bedeutung «westlich Unterdorf» stattzufinden.

Mit dem Bau der Überholgleisanlagen in ~~Pfäffikon (SZ), und~~ Siebnen-Wangen kann das Angebot des Fernverkehrs, des Regionalverkehrs und des Güterverkehrs ohne gegenseitige Einschränkungen verdichtet werden.

~~Das Vorhaben „Überholgleisanlagen in Pfäffikon (SZ), ist bereits im Bau und wird darum der Ausgangslage zugeordnet.~~

~~Der Bund hat die SBB 2014 beauftragt, mit der Erarbeitung des Vor- und Auflageprojekts für den Doppelspurausbau im Abschnitt Uznach – Schmerikon zu beginnen. Das BAV hat am 14. Juni 2018 die Plangenehmigung erteilt. Gegen diesen Entscheid wurde Rekurs erhoben. Mit Entscheid vom 15. Oktober 2019, hat das Bundesverwaltungsgericht den Rekurs abgewiesen, worauf die Rekurrenten an das Bundesgericht gelangt sind. Das Bundesgericht hat die Beschwerde dann auch abgewiesen und im August 2021 hat der Spatenstich stattgefunden.~~

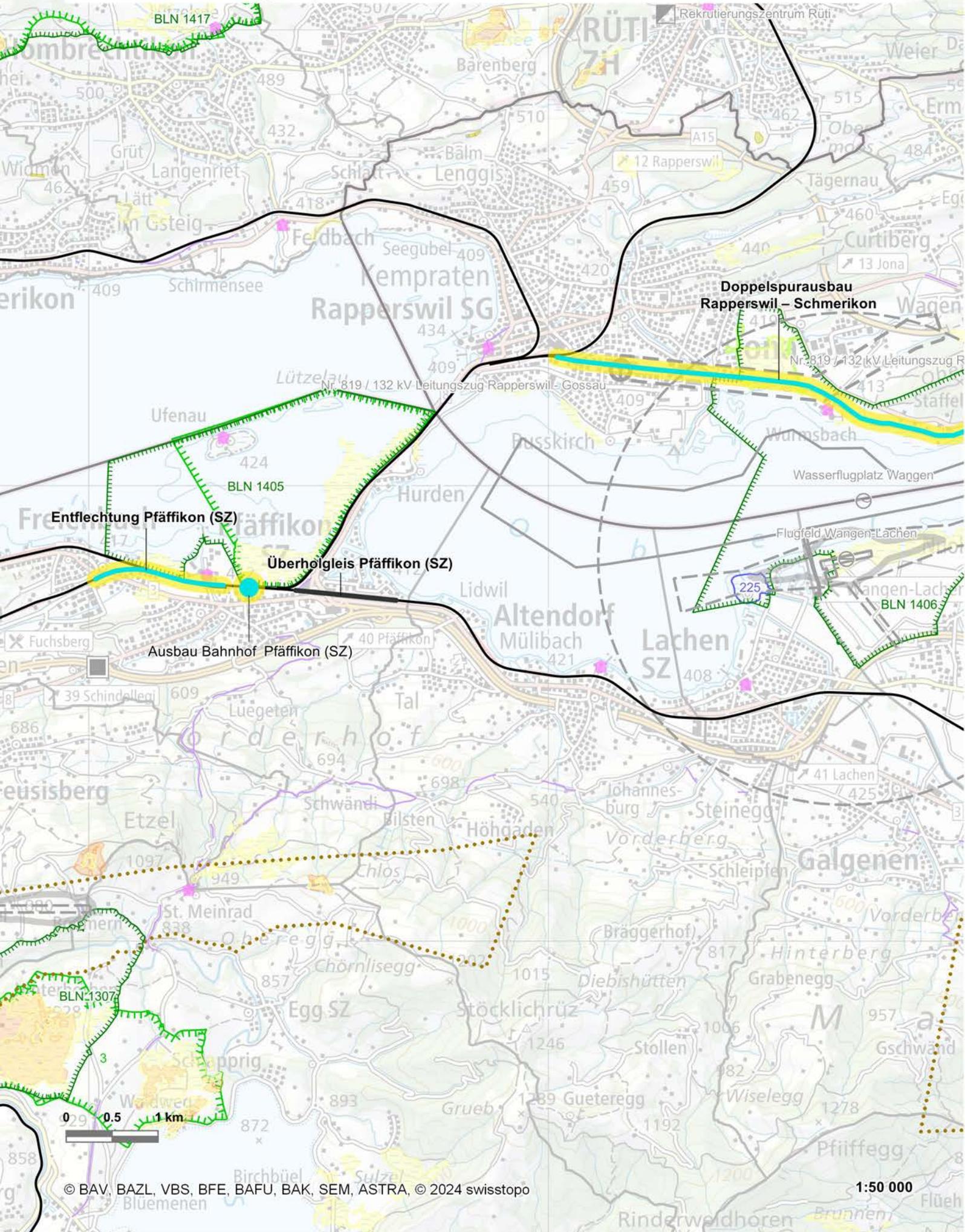
Langfristig ist für den Doppelspurausbau Rapperswil – ~~Uznach-Schmerikon~~ das Mengengerüst im Angebot noch nicht bestimmt. Eine Realisierung der gesamten Doppelspur bis Rapperswil ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss.

Längerfristig sind im Bahnhof Pfäffikon (SZ) eine zusätzliche Perronkante sowie ein doppelspuriges Entflechtungsbauwerk auf der Westseite des Bahnhofs zur Sicherstellung des Anschlusses der Ostschweiz an die NEAT im Knoten Arth-Goldau und zum weiteren Kapazitätsausbau auf der Strecke Zürich – Chur notwendig.

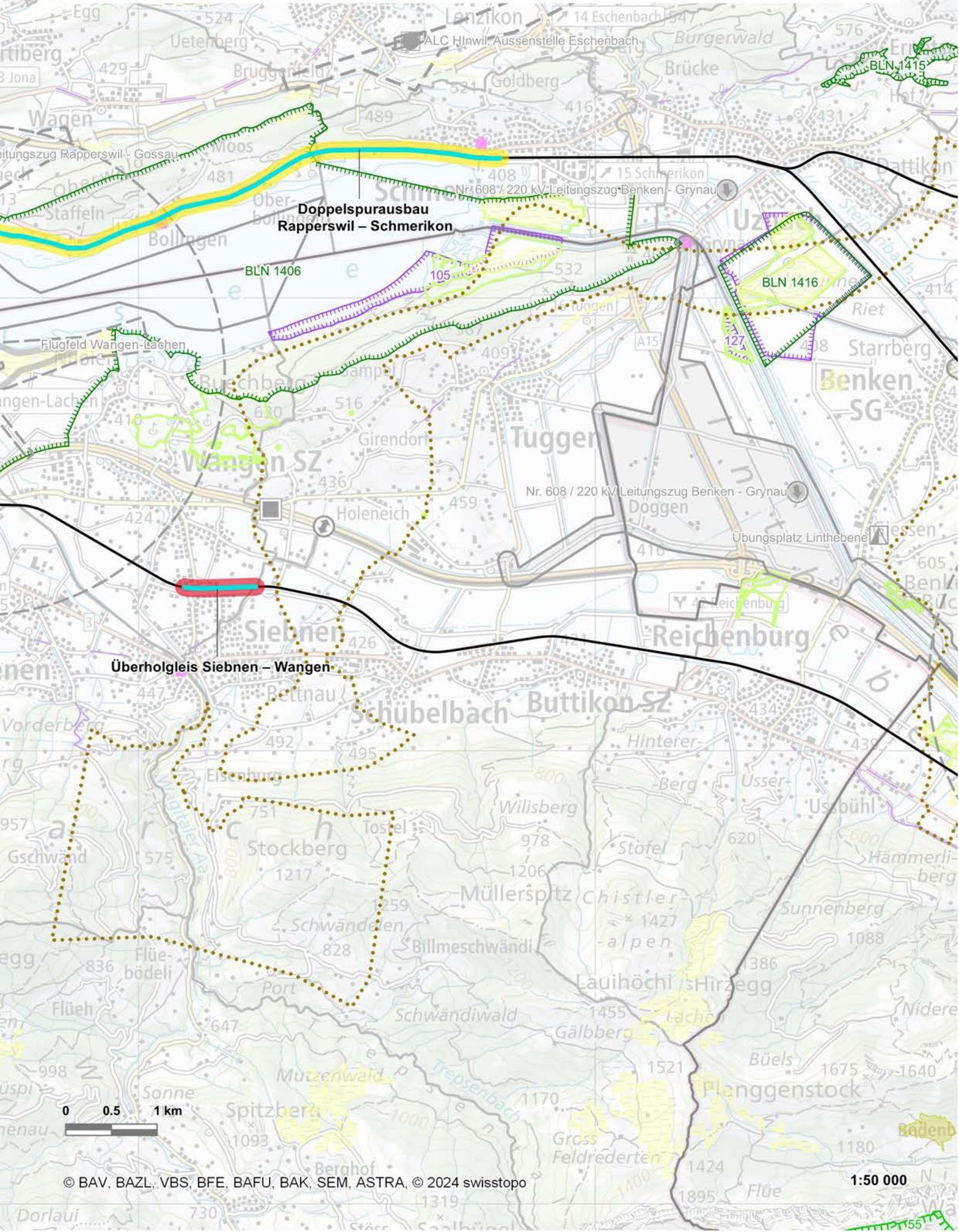
Die Richtpläne der Kantone Schwyz und St. Gallen sehen die Massnahmen vor.

Hinweise: Richtplan Kantone Schwyz und St. Gallen

OB 1.7 Raum Obersee (West)



OB 1.7 Raum Obersee (Ost)



**Doppelspurausbau
Rapperswil - Schmerikon**

Überholgleis Siebnen - Wangen

OB 1.8 Raum Einsiedeln

Allgemeine Informationen und technische Daten

- Standortkanton: Schwyz
- Betroffene Gemeinden: Feusisberg, Wädenswil
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, BAFU, BAZL, VBS, kantonale Fachstellen Schwyz, Zürich
- Anderer Partner: SOB

Stand der Beschlussfassung: beschlossen

Massnahmen und Stand der Koordination

Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:

- Doppelspurausbau Schindellegi – Biberbrugg.

F

Z

V

♦

♦

Begründung

Auf der überwiegend eingleisigen Strecke Rapperswil – Arth-Goldau soll die Beförderungskapazität erhöht werden. Gleichzeitig soll das Angebot auf der Strecke Einsiedeln – Wädenswil systematisiert werden. Die Eingleisigkeit, die topographischen Rahmenbedingungen und der Angebotstakt führt zudem zu instabilen Betriebszuständen, was durch einen Doppelspurausbau zwischen Schindellegi und Biberbrugg entschärft werden soll.

Vorhaben

Doppelspurausbau Schindellegi – Biberbrugg: Bau eines knapp 3 Kilometer langen Doppelspurabschnitts.

Vorgehen und Hinweise

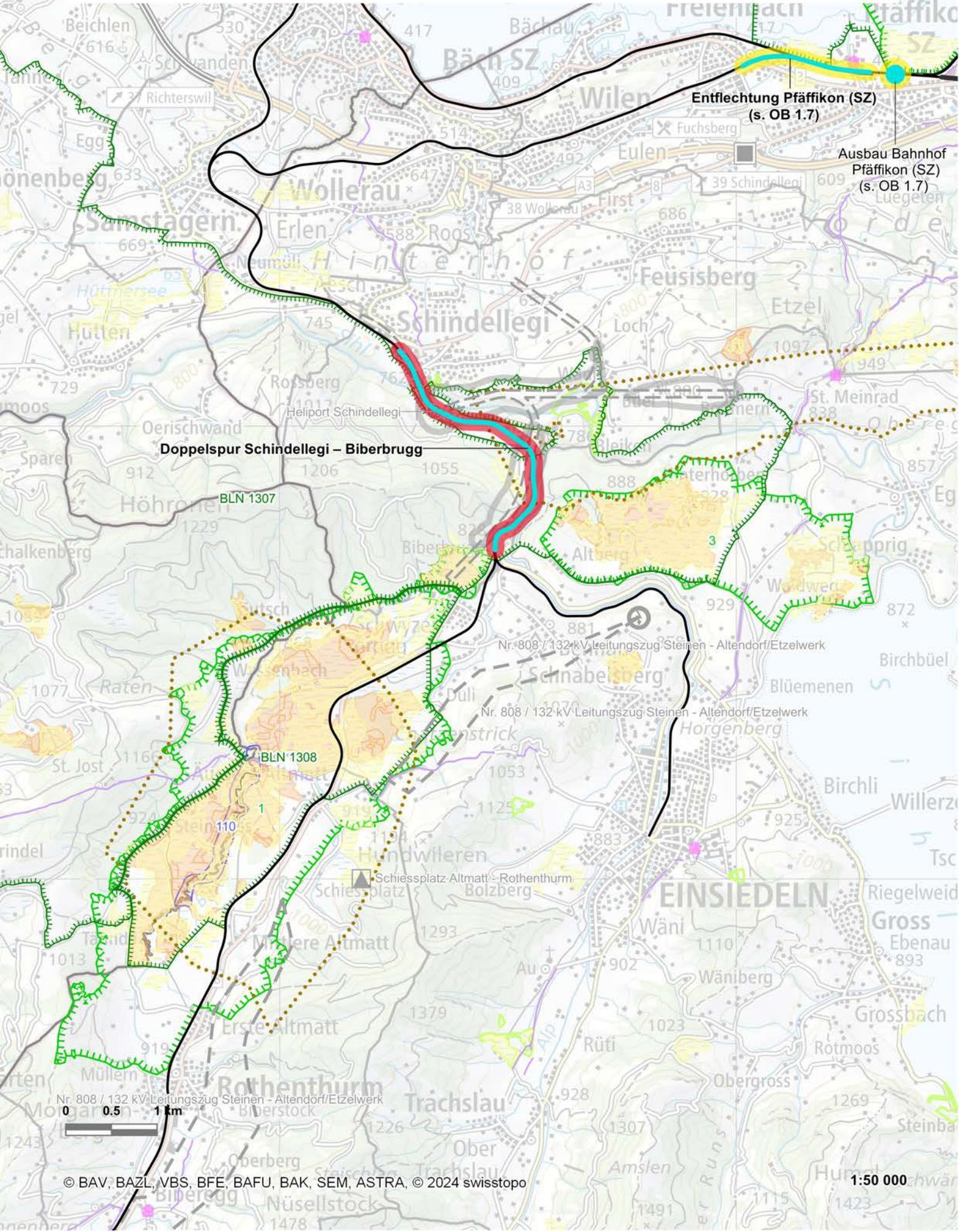
Die SOB wurde vom Bund beauftragt in Abstimmung mit dem Kanton die Projektierungsarbeiten für den Doppelspurausbau Schindellegi – Feusisberg – Biberbrugg. Eine Abstimmung mit dem Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (Objekt Heliport Schindellegi), dem Wildtierkorridor «Feusisberg» sowie dem BLN-Gebiet 1307 ist durchzuführen, an die Hand zu nehmen. Es sind keine räumlichen Konflikte mit dem im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) enthaltenen Heliport Schindellegi (vgl. SIL-Objektblatt Schindellegi) zu erwarten, eine detaillierte Abstimmung mit Perimeter und Infrastruktur des Heliports wird aber zu vorzunehmen sein. Im Weiteren ist eine Abstimmung mit dem Wildtierkorridor «Feusisberg» sowie dem BLN-Gebiet 1307 durchzuführen.

Das eidgenössische Parlament stimmte am 21. Juni 2019 dem Bundesgesetz über den Ausbauschritt 2035 der Eisenbahninfrastruktur zu. Damit wurde der Entscheid zum Bau des Doppelspurausbaus Schindellegi – Biberbrugg gefällt.

Der Doppelspurausbau zwischen Schindellegi und Biberbrugg beinhaltet die Erstellung eines zweiten Gleises situativ links oder rechts der bestehenden Gleisachse sowie die Erneuerung der bestehenden Fahrbahn, der Brücken sowie der Kunstbauten und der Fahrleitung. Abgestimmt auf den Zeitpunkt der Umstellung des Angebotes der S-Bahn am linken Zürichsee-Ufer wird in Wädenswil die Haltestelle Wädenswil-Reidbach erstellt. Damit verbessert sich die Attraktivität des Angebots durch einen halbstündlichen Anschluss in Wädenswil auf die S8 der Zürcher S-Bahn und die Erschliessung des Campus der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften. Im Weiteren wird geprüft, ob zur Erhöhung der Fahrplanstabilität ein Durchfahrgleis im Bahnhof Samstagern realisiert werden soll. Die neue Haltestelle und das Durchfahrgleis haben jedoch keine erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt. Sie werden ausserhalb des Sachplans Verkehr abgestimmt.

Sollte eine Beschleunigung des Voralpenexpress nötig werden, um den Anschluss der Ostschweiz an die NEAT im Knoten Arth-Goldau weiterhin sicherstellen zu können, bedingt dies eine Kreuzungsstation in Sattel oder eine Entflechtung im Bahnhof Pfäffikon (SZ).

OB 1.8 Raum Einsiedeln



Doppelspur Schindellegi – Biberbrugg

**Entflechtung Pfäffikon (SZ)
(s. OB 1.7)**

**Ausbau Bahnhof
Pfäffikon (SZ)
(s. OB 1.7)**

BLN 1307

BLN 1308

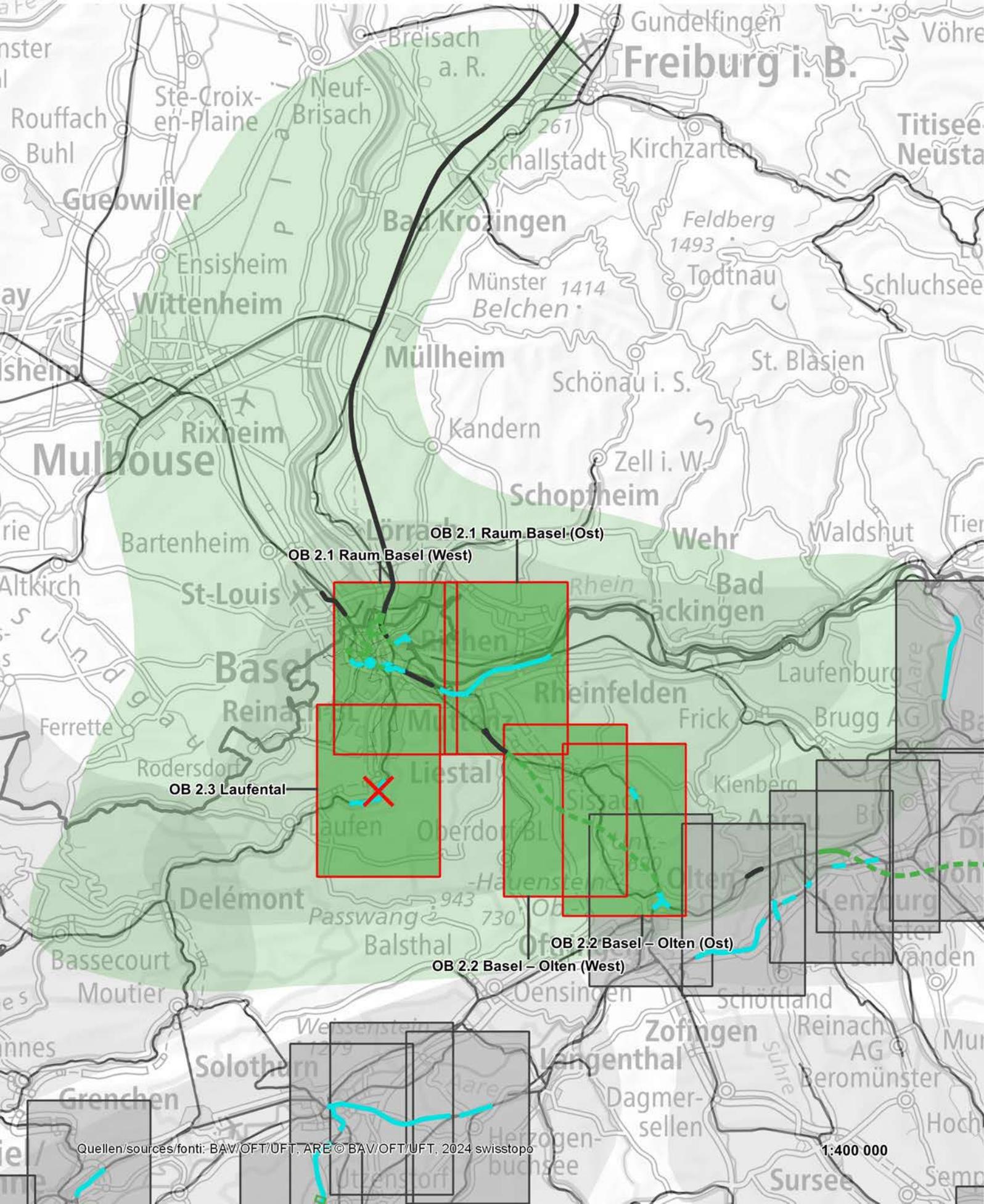
Nr. 808 / 132 kV Leitungszug Steinen - Altendorf/Etzelwerk

Nr. 808 / 132 kV Leitungszug Steinen - Altendorf/Etzelwerk

Nr. 808 / 132 kV Leitungszug Steinen - Altendorf/Etzelwerk

0 0.5 1 km

Trinationaler Metropolitanraum Basel: Übersicht Objektblätter
Espace métropolitain trinational de Bâle: Vue d'ensemble des fiches d'objet
Area metropolitana trinazionale di Basilea: Panoramica delle schede di coordinamento



2 Trinationaler Metropolitanraum Basel

Der Handlungsraum erstreckt sich über die Kantone Basel-Stadt, Basel-Land und reicht in die Kantone Aargau, Solothurn und Jura hinein. Stadt und Agglomeration Basel mit den zahlreichen Nebenzentren, den Städten Liestal und Rheinfelden auf Schweizer Seite sowie Lörrach und St. Louis in D, resp. F bilden den Kern des Handlungsraumes. Komplettiert wird dieses Städtetz durch Laufen, Breitenbach, Sissach, Gelterkinden, Frick sowie der Stadt Delémont. Überlappungen für den erweiterten Bereich bestehen ausgeprägt mit den Handlungsräumen Aareland, Arc Jurassien sowie dem Metropolitanraum Zürich. Überdies erstreckt sich der Handlungsraum über die Landesgrenzen hinaus nach Frankreich (Elsass) und Deutschland (Südbaden).

Die Struktur und die grundlegenden Herausforderungen für den Handlungsraum Metropolitanraum Basel werden in Kapitel 6.2 des Sachplans Verkehr, Teil Programm (Mobilität und Raum 2050) beschrieben.

Die folgenden Vorhaben sind in Betrieb. Sie werden in den Objektblättern nicht mehr dargestellt:

- Zweite Rheinbrücke (3. und 4. Gleis) zwischen Badischem Bahnhof und Bahnhof SBB bzw. Rangierbahnhof Muttenz
- Südlichster Abschnitt (Landesgrenze – Basel Badischer Bahnhof) des Ausbaus der Strecke Karlsruhe – Basel auf vier Gleise;

Die folgenden Vorhaben befinden sich im Bau oder im Plangenehmigungsverfahren. Sie werden daher der Ausgangslage zugeordnet:

- ~~OB 2.1: Südlichster Abschnitt (Landesgrenze – Basel Badischer Bahnhof) des Ausbaus der Strecke Karlsruhe – Basel auf vier Gleise;~~
- Vierspurausbau Liestal
- OB 2.1: Entflechtung Muttenz 1. Etappe
- OB 2.3: Doppelspurausbau Grellingen – Duggingen

Im Teilraum Basel liegen darüber hinaus Vorhaben, die eine Verbesserung des Anschlusses der Schweiz an das internationale Verkehrsnetz zum Ziel haben. Diese betreffen Projekte ausserhalb der Kompetenz des Bundes (exterritoriale Vorhaben):

- Vierspurausbau Karlsruhe – Basel
- ~~Anschluss EuroAirport Basel/Mulhouse/Freiburg. als Ausgangslage dargestellt:~~
- ~~OB 2.1: Vierspurausbau Karlsruhe – Basel~~
- ~~OB 2.1: Anschluss Flughafen Basel – Mulhouse~~

OB 2.1 Raum Basel

Allgemeine Informationen

- Standortkantone: Aargau, Basel-Stadt, Basel-Landschaft
- Betroffene Gemeinden: Augst, Basel, Kaiseraugst, Muttenz, Pratteln, Rheinfelden
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, ASTRA, BAK, BAFU, BLW, kantonale Fachstellen Aargau, Basel-Landschaft und Basel-Stadt
- Anderer Partner: BEV/DB, SBB, SRH

Stand der Beschlussfassung: verschieden

Massnahmen und Stand der Koordination	F	Z	V
Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:			
– Ausbau Knoten Basel (Herzstück);		◆	
– Entflechtung Muttenz 2. Etappe;		◆	
– Entflechtung Pratteln;			◆
– Vierspurausbau Pratteln – Rheinfelden;			◆
– Trimodaler Terminal Basel Nord.	◆		
– <u>Haltestelle Morgartenring</u>		◆	

Begründung

Der Raum Basel ist bereits heute durch den Fernverkehr und die S-Bahn sowie den Güterverkehr hoch belastet. Dabei führt insbesondere die Überlagerung von nationalen und internationalen Verkehren zu besonderen Herausforderungen. Die laufenden Ausbauten dienen dazu, die bestehende Zufahrt in den Bahnhof Basel SBB leistungsfähiger zu machen. Dabei sollen niveaugleiche Fahrwegkonflikte im Bahnhof Basel SBB gemindert werden.

Die Erweiterung der Gleisanlage zwischen Pratteln und Rheinfelden sowie die Entflechtung der Verkehrsströme in Muttenz und Pratteln entschärfen den heutigen Kapazitätsengpass und ermöglichen weitere Taktverdichtungen der S-Bahn.

Vorhaben

Ausbau Knoten Basel (Herzstück): Bau einer unterirdischen S-Bahn-Strecke zwischen den Bahnhöfen Basel SBB und Basel Badischer Bahnhof sowie Basel St. Johann mit Anschluss an die bestehenden Zufahrtsstrecken.

Entflechtung Muttenz 2. Etappe: Die Einbindung der S-Bahnzüge aus Muttenz in den Bahnhof Basel SBB erfolgt niveaufrei mit einer neuen Verbindung ab der Stammstrecke im Bereich Birsbrücke via Güterbahnhof nach Basel SBB Personenbahnhof.

Entflechtung Pratteln: Die Entflechtung der Verkehrsströme Bözberg und Ergolzthal teilt den Fern-, den S-Bahn- sowie den Güterverkehr zwischen Basel und den beiden Linien ins Ergolz- resp. Fricktal auf und erhöht die Kapazität des Knotens Pratteln.

Vierspurausbau Pratteln – Rheinfelden: Die Linienführung des Ausbausvorhabens ist durch den Ausbau entlang der bestehenden Infrastruktur gegeben.

Terminal Basel Nord: Der Terminal Basel Nord dient als Knotenpunkt (Gateway) im gesamtschweizerischen Import/Export-Verkehr von Behältern aus und zu den Nordseehäfen. Im Endausbau soll dieser nach den Planungen der Gateway Basel Nord AG (SBB Cargo, HUPAC, Contargo) zu einem trimodalen Terminal komplettiert werden. Er verbindet beim Vollausbau Binnenschiff, Bahn und Strasse miteinander.

Haltestelle Morgartenring: Die SBB wurde vom Bund (im Namen der Kantone BL/BS) beauftragt das Vorprojekt für das Vorhaben einer neuen Haltestelle an der Strecke Basel – St.Johann zu projektieren. Das Parlament hat das Vorhaben in der Zwischenzeit in den STEP AS35 aufgenommen.

Vorgehen und Hinweise

Die SBB wurde vom Bund beauftragt, in Abstimmung mit dem Kanton und allen betroffenen Projekt- bzw. Schnittstellenpartnern das Vorprojekt für das Vorhaben Ausbau Knoten Basel (Herzstück) zu erarbeiten.

Eine Realisierung des Ausbaus im Knoten Basel (Herzstück), des Vierspurausbaus Pratteln – Rheinfelden, sowie der Entflechtungen MuttENZ 2. Etappe ~~und Pratteln~~ sind bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss.

Eine Abstimmung mit dem Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz BL 3, mit den ISOS-Objekten Basel, Pratteln, Kaiseraugst, Rheinfelden und Liestal, mit dem Bundesinventar der Trockenwiesen und -weiden («Badischer Bahnhof» und «Elsässer Bahn») sowie den Fruchtfolgeflächen ist durchzuführen. Im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten des Vierspurausbaus Pratteln – Rheinfelden hat eine Abstimmung mit dem planerischen Grundwasserschutz, dem Gewässer-~~raum (Karte)~~ und für das Herzstück hat eine Abstimmung mit der bestehenden Nationalstrasse und insbesondere dem Nationalstrassenprojekt Rheintunnel stattzufinden.

~~Eine Abstimmung mit dem Bundesinventar der Trockenwiesen und -weiden («Elsässer Bahn») ist durchzuführen.~~

Mit dem Beschluss der Bundesversammlung zum Bundesgesetz über den Ausbauschnitt 2025 der Eisenbahninfrastruktur vom 21. Juni 2013 wurde der Entscheid zu verschiedenen Kapazitätssteigerungen im Raum Basel gefällt.

Knoten Basel: Im Knoten Basel SBB wird eine provisorische Passerelle zur Entlastung der bestehenden Passerelle über den Gleisen realisiert. Diese soll die Personenflüsse gewährleisten, bis die mit dem STEP Ausbauschnitt 2035 beschlossene neue Perronerschiessung realisiert wird. Um den Viers-~~telstundentakt~~ Basel SBB - Liestal im Regionalverkehr zu ermöglichen, wird im Bahnhof Liestal ein Wendegleis gebaut. Dieser ~~Ausbauten~~ sind nicht sachplanrelevant und werden ausserhalb des Sachplans Verkehr koordiniert. Das Herzstück ist mit den Bauvorhaben von zwei neuen Haltestellen sowie die Erhöhung der Leistungsfähigkeit durch Ausbau der Gleis- und Publikumsanlagen zu koordinieren. Diese Ausbauten sind nicht sachplanrelevant und werden ausserhalb des Sachplans Verkehr koordiniert.

Die Haltestelle Morgartenring benötigt eine Abstimmung mit dem Objekt 224 «Elsässer Bahn» des ~~den~~ Bundesinventars der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung. Sie ist entsprechend sachplanrelevant. Die Haltestellen Basel Mitte, Klybeck und Solitude sind demgegenüber nicht sachplanrelevant. Da die beiden Haltestellen Mitte und Klybeck aber bereits im bisherigen Objektblatt dargestellt waren, bleiben sie vorderhand weiterhin im Objektblatt.

~~Mit der Entflechtung MuttENZ 1. Etappe wird der Personenbahnhof Basel für den Regionalverkehr mittels eines teilweise neuen Trassees über den Güterbahnhof Basel im Bereich St. Jakob erschlossen. Zudem wird der Bahnhof MuttENZ ausgebaut. Das Vorhaben ist seit Ende Mai 2020 im Bau.~~

Im Rahmenplan Basel der SBB wurde die Entflechtung Pratteln untersucht. In der Bewertung der Lösungsansätze zusammen mit dem Kanton Basel-Landschaft wurde der Vollausbau Pratteln mit einer 8-gleisigen Anlage zur Bestvariante bestimmt. Das Projekt ist abgestimmt auf die Traminienführung via Gallenweg nach Salina Raurica. Aufgrund der Vorbehalte der Gemeinde Pratteln, des Platzbedarfs und zu Gunsten eines schrittweisen Angebotsausbaus werden Redimensionierungs-/ Etappierungsmöglichkeiten studiert. Um die Kapazität kurzfristig zu erhöhen ~~wird-wurde~~ die Signalisierung für ~~den~~ STEP Ausbauschnitte 2035 im AS2025 optimiert. Damit konnte die Realisierung der Entflechtung Pratteln zurückgestellt werden.

~~Der vom Bundesrat genehmigte Richtplan des Kantons Basel-Landschaft enthält der Vierspurausbau Liestal (inkl. Anbindung Kopfgleis) die Entflechtungen Liestal sowie die Entflechtung Basel MuttENZ 1. Etappe als Festsetzung und die Entflechtung Pratteln als Zwischenergebnis.~~

Terminal Basel Nord: Das Konzept für den Gütertransport auf der Schiene weist einen Bedarf für eine trimodale KV-Umschlagsanlage in der Nordwestschweiz aus. Die Projektträgerin Gateway Basel Nord AG sowie die Schweizerischen Rheinhäfen für das Hafenbecken 3 planen den Terminal Basel Nord in seinem Endausbau als trimodale Umschlagsanlage. Damit wird im Endausbau eine trimodale Umschlagsanlage realisiert, welche neben Bahn-Strasse- und Bahn-Bahn-Umschlägen, auch Umschläge zwischen Binnenschiff und Bahn sowie zwischen Binnenschiff und Strasse ermöglicht. Import/Export-Verkehre der Schweiz mit Behältern insbesondere aus und zu den Seehäfen werden über diesen Standort abgewickelt. Die Verteilung der Behälter in der Schweiz erfolgt über Shuttle-Züge in dezentrale Terminals sowie in das EWL-Netz. Die Feinverteilung in den Regionen erfolgt ab den dezentralen Terminals über die Strasse.

Das Projekt musste mit dem Objekt 232 «Badischer Bahnhof» des Anhangs 2 des Bundesinventars der Trockenweiden und -wiesen nationaler Bedeutung abgestimmt werden. Die erlassenen Ersatzflächen werden zur Abstimmung mit der Planung der weiteren Bahnprojekten im Grossraum Basel auf der Sachplankarte nach ihrer Ausführung dargestellt. Die Fläche des Terminals Basel Nord ist als Bahnareal vorhanden und kann künftig über einen direkten Bahnanschluss an den europäischen Güterverkehrskorridor 1/ A Rhein-Alpen (Rotterdam – Duisburg – Basel – Mailand – Genua) verfügen. Die Strassenanbindung zum Terminal ist mitsamt dem Anschluss ans Nationalstrassennetz erstellt. Die Koordination auf der deutschen Seite mit dem der Ausbau- und Neubaustrecke Basel – Karlsruhe ist zu sichern. Die heutige PEZA-Anlage (provisorisch erweiterte Zollanlage: Stauraum für zur Grenzabfertigung wartende Güterfahrzeuge) muss bei Vollausbau aufgelöst werden. Für den längerfristigen Bedarf einer erweiterten Zollanlage für Güterfahrzeuge müsste eine Alternative gefunden werden.

Die Hafenterminals Schweiz AG verbindet die drei für die Landesversorgung wichtigen Hafenstandorte im Raum Basel mit ihren verschiedenen Güterterminals und Logistikanlagen so, dass die in den Häfen umgeschlagenen Güter effizient transportiert werden können und Strassenverkehr reduziert wird. Die Bahninfrastruktur im Hafen Kleinhüningen soll weiterentwickelt und der Hafenterminals in das nördlich gelegene Hafenareal verlagert werden. Im Zuge dieses Umbauprojektes wird die Funktion des Hafenterminals optimiert und dadurch Fläche und Gleisinfrastruktur eingespart. Mit dem Projekt erfolgen zudem Investitionen in die Modernisierung von Gleisen, Brücken und Bahnanlagen. Durch die Verlagerung des Hafenterminals kann im engen Gebiet des Kantons Basel-Stadt dringend benötigter Raum für eine städtebauliche Entwicklung freigespielt werden. Dieses Projekt ist für den Sachplan nicht relevant nicht sachplanrelevant und wird ausserhalb des Sachplans Verkehr koordiniert. Die Verlegung des Hafenterminals ist eng mit dem Nationalstrassenprojekt N2 Rheintunnel abzustimmen.

Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft haben in Zusammenarbeit mit der SBB und BEV/DB 2017 in einem Synthesebericht fünf Varianten zum Herzstück vertieft. In Rahmen einer Gesamtorganisation zwischen Bund, Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie den SBB und dem BEV/DB wurden die Varianten weiterentwickelt. Vom Bahnhof Basel SBB ist eine unterirdische Strecke zum Badischen Bahnhof geplant (Linienführung auf Badischer Seite noch nicht festgelegt), welche mit den neuen Haltestellen Basel Mitte und gegebenenfalls Klybeck zwei Stadtgebiete mit hohen Nutzungspotenzialen erschliesst. Am 25. Juni 2021 haben sich die Beteiligten für diejenige Stossrichtung entschieden, bei der ein Tiefbahnhof Basel SBB (evtl. auch Badischer Bahnhof) zusammen mit dem Herzstück vertieft zu prüfen ist. Zusätzlich ist mit einem Streckenast ab Basel Mitte nach Basel St. Johann dort ein Anschluss zur Linie an den EuroAirport vorgesehen. Grundlage bilden die Studien, die die SBB im Auftrag des BAV zum 5-Punkte-Plan 2019-2021 durchführte und in denen aufgezeigt wird, für welches künftige Angebot im Fern-, Güterverkehr und der trinationalen S-Bahn welche Bahninfrastruktur notwendig sein wird.

Als nächster Schritt wird eine «Vorstudie Kapazitätsausbau Knoten Basel» erarbeitet, in der verschiedenen Linienführungen zum Herzstück und Standorte für neue Haltestellen vertieft untersucht werden. Von besonderer Bedeutung ist dabei die Anbindung an das innerstädtische Verkehrsnetz. In der «Vorstudie Kapazitätsausbau Knoten Basel» werden alle benötigten Infrastrukturmassnahmen im Bahnknoten Basel vertieft untersucht. Zwischenergebnisse im Herbst 2023 ergaben eine bereinigte Linienführung auf Grossbasler Seite, eine weitere Variantenreduktion auf Seite Kleinbasel, und Tiefbahnhof Basel Bad Bf. Damit der langfristige Angebotsausbau realisiert werden kann bedarf es im Bahnknoten Basel dem Herzstück zeitlich vorgelagert Anpassungen der oberirdischen Gleisanlagen, insb. im

West- und Ostkopf des Bahnhof Basel SBB, in den Service- und Abstellanlagen Wolf, im Bereich Gellert-Hagnau und im Bereich Basel Badischer Bahnhof.

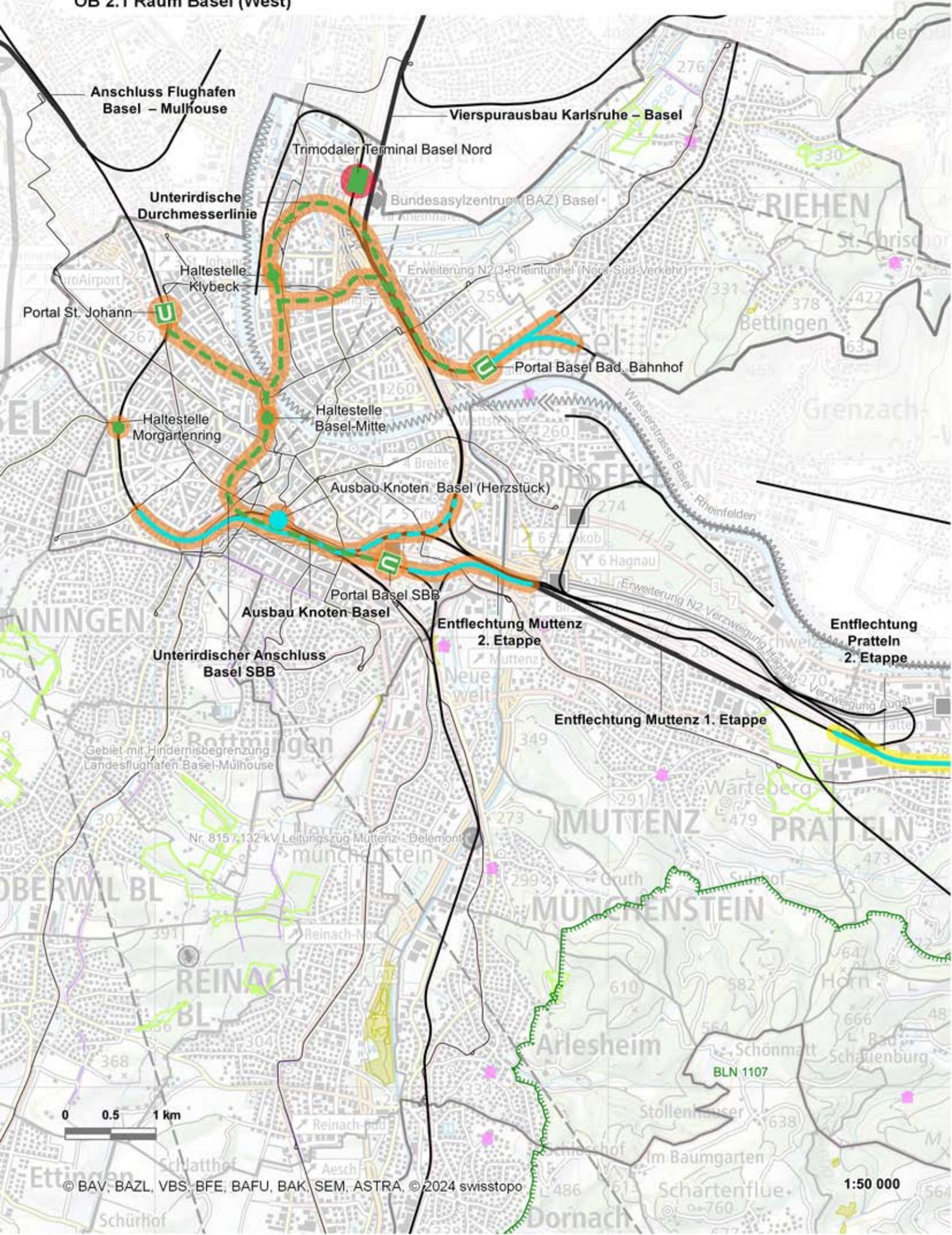
Mit dem Beschluss der Bundesversammlung zum Bundesgesetz über den Ausbauschnitt 2035 für die Eisenbahninfrastruktur vom 21. Juni 2019 wurde der Entscheid zur Realisierung der neuen Haltestellen Dornach Apfelsee und Basel Solitude gefällt. Die neuen Haltestellen sollen auf die geplante Siedlungsentwicklung abgestimmt und in das lokale ÖV-Netz eingebunden werden. Diese Haltestellen haben jedoch keine erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt. Sie werden ausserhalb des Sachplans Verkehr koordiniert ([siehe oben](#)). Parallel zu diesen Massnahmen sieht der STEP Ausbauschnitt 2035 auch den Bau einer Doppelspur zwischen Riehen und Lössach zur Taktverdichtung vor, die jedoch nicht sachplanrelevant ist.

Entflechtung Pratteln: Eine Abstimmung mit dem Objekt Nr. BL623 «Klingenthal-Lachmatt» des Bundesinventar der Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung ist durchzuführen.

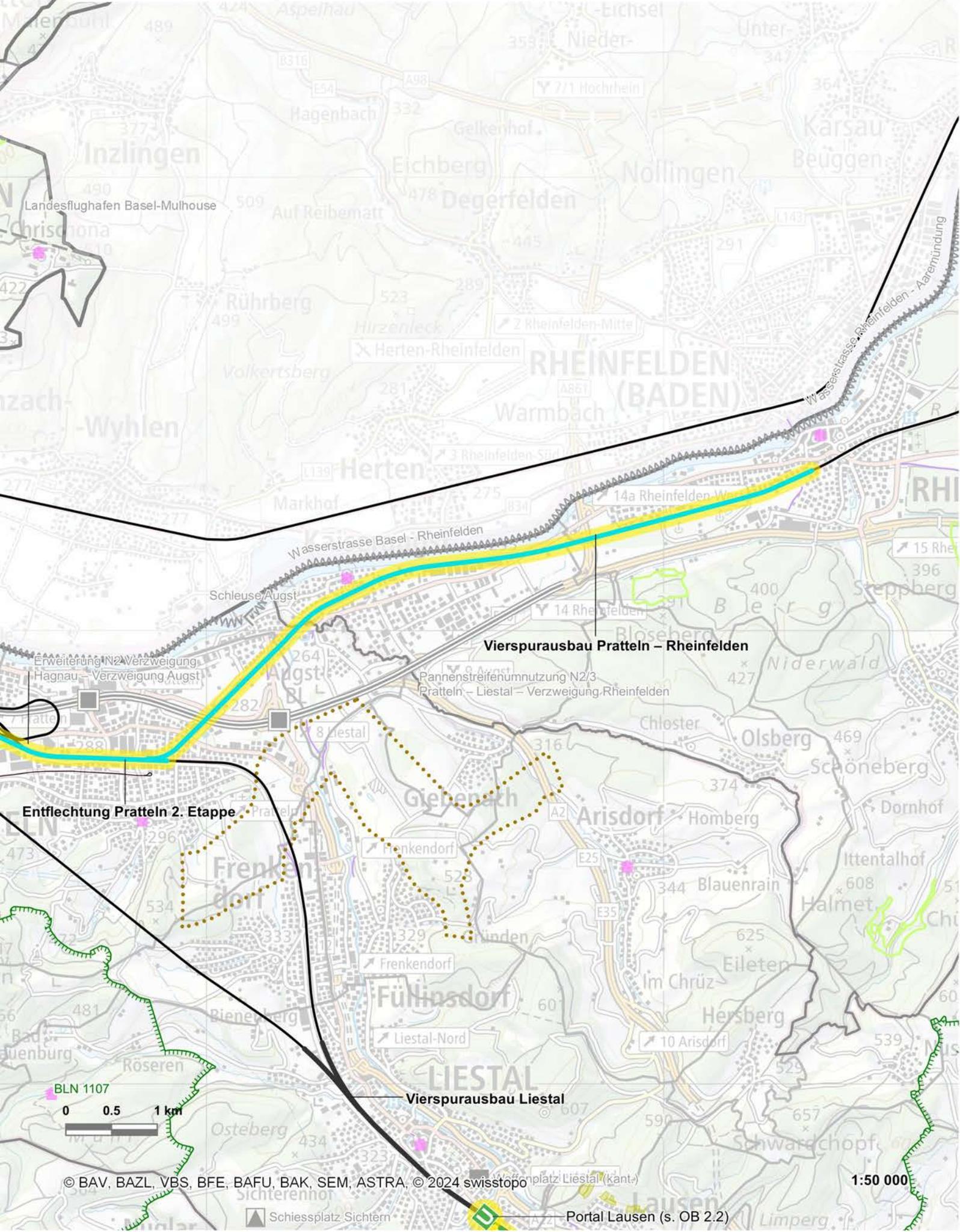
Im Raum Basel weisen diverse Abschnitte des zu erweiternden Schienennetzes ein Potential der höchsten Prioritätenklasse für eine Velobahn aus. Die Realisierung von Velobahnen wird geprüft.

Hinweise: Richtplan Kanton Basel-Landschaft, Richtplan Kanton Basel-Stadt, Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schifffahrt

OB 2.1 Raum Basel (West)



OB 2.1 Raum Basel (Ost)



OB 2.2 Basel – Olten

Allgemeine Informationen

- Standortkantone: Basel-Landschaft, Solothurn
- Betroffene Gemeinden: Buckten, Häfelfingen, Itingen, Läfelfingen, Lausen, Liestal, Lostorf, Olten, Ramlinsburg, Tenniken, Trimbach, Winznau, Wisen (SO), Wittinsburg, Zunzgen
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, ASTRA, BAFU, BAK, kantonale Fachstellen Basel-Landschaft und Solothurn
- Anderer Partner: SBB

Stand der Beschlussfassung: offen

Massnahmen und Stand der Koordination	F	Z	V
Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:			
– 3. Juradurchstich;			◆
— Überholgleis Tecknau			◆

Begründung

Der Korridor Basel – Olten ist bereits heute durch den Fernverkehr und die S-Bahn sowie den Güterverkehr hoch belastet. Um die künftig geplanten Angebots- und Leistungssteigerungen auf der Achse Basel – Olten bewältigen zu können, ist ein dritter Juradurchstich vorgesehen. Mit dem dritten Juradurchstich wird die Achse Basel – Olten zur Vierspur ausgebaut. Dabei sind die Anbindungen beziehungsweise die Anschlüsse in Liestal und in Olten sicherzustellen.

Vorhaben

3. Juradurchstich: Tunnel mit zwei Einspurröhren: ca 18km und deren Anbindungen an die Stammlinie von Liestal nach Olten. Die Anbindung in Liestal kann mittels Vierspursystem durch den Bahnhof Liestal sichergestellt werden. In Trimbach/Olten beim Portal Trimbach erfolgt die Anbindung über die Aare durch eine zusätzliche Brückenkonstruktion. Für den Betrieb des 3. Juradurchstichs im Raum Olten sind niveaufreie Entflechtungen zwischen Olten Ost, Olten Nord sowie Olten ehemaliger Rangierbahnhof und Däniken-Dulliken notwendig.

~~**Überholgleis Tecknau:** Für die Führung einer zusätzlichen Güterverkehrstrasse im Ergolzthal von Basel nach Bern bzw. Lötschberg via Hauensteintunnel, ist nebst der Überwerfung in Pratteln auch ein Überholgleis in Tecknau erforderlich.~~ **Vorgehen Vorgehen und Hinweise**

Eine Realisierung des Vorhabens ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss. Mit der Festsetzung der Massnahme sind Lage und Ausdehnung der Installationsplätze sowie die allfällig benötigten Flächen für die Ablagerung des Ausbruchmaterials im Sachplan zu bezeichnen.

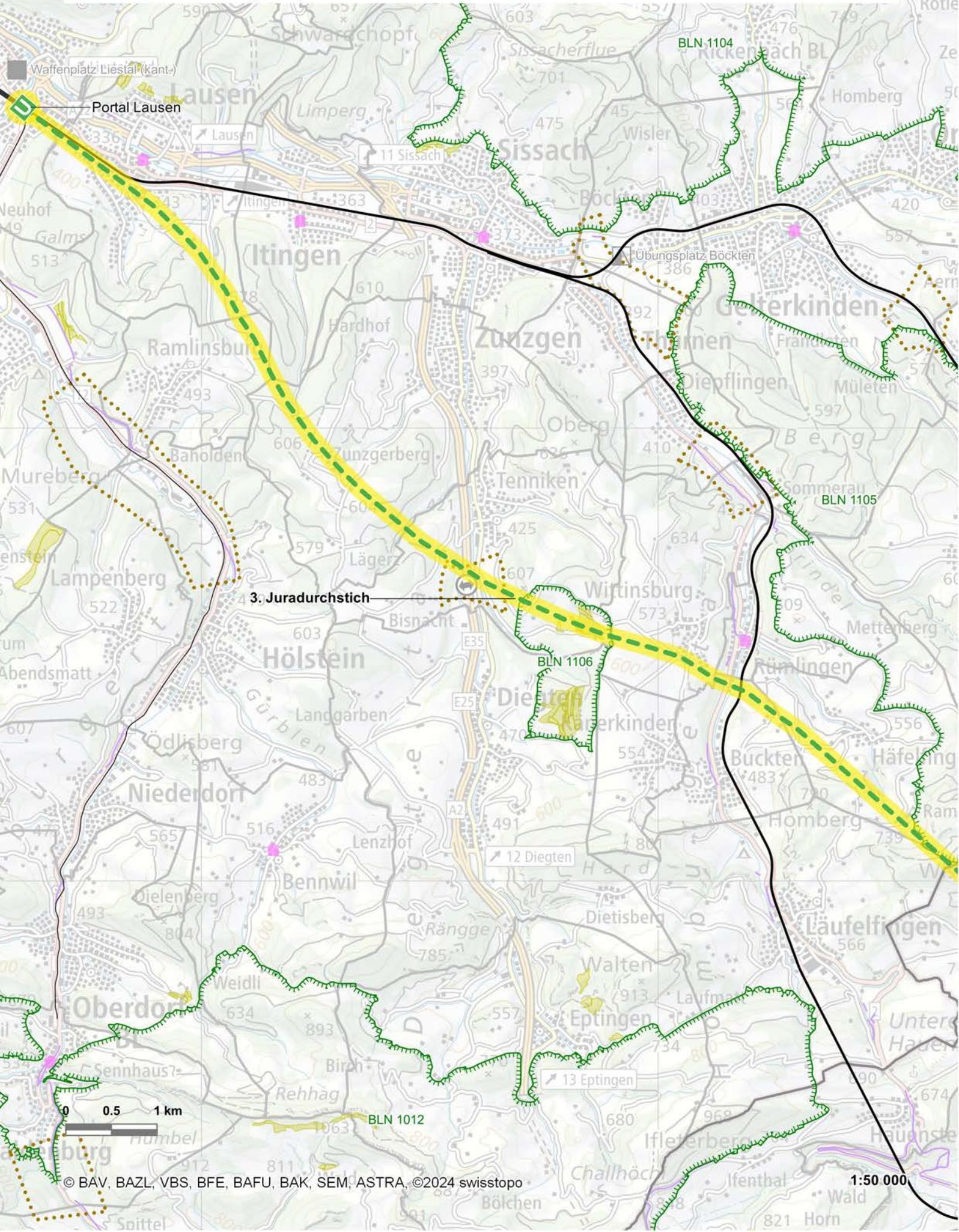
Eine Abstimmung ist mit dem BLN-Gebiet 1017, mit dem Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz BL 12.2, den Trockenwiesen und -Weiden im Raum Wittinsburg und Wisen sowie den ISOS-Objekten 0.728 (Liestal), 3.07 (Lausen) durchzuführen.

Durch die Tunnellösung könnten die Siedlungen im Ergolzthal mit insgesamt über 50'000 Einwohnern teilweise vom Lärm entlastet werden.

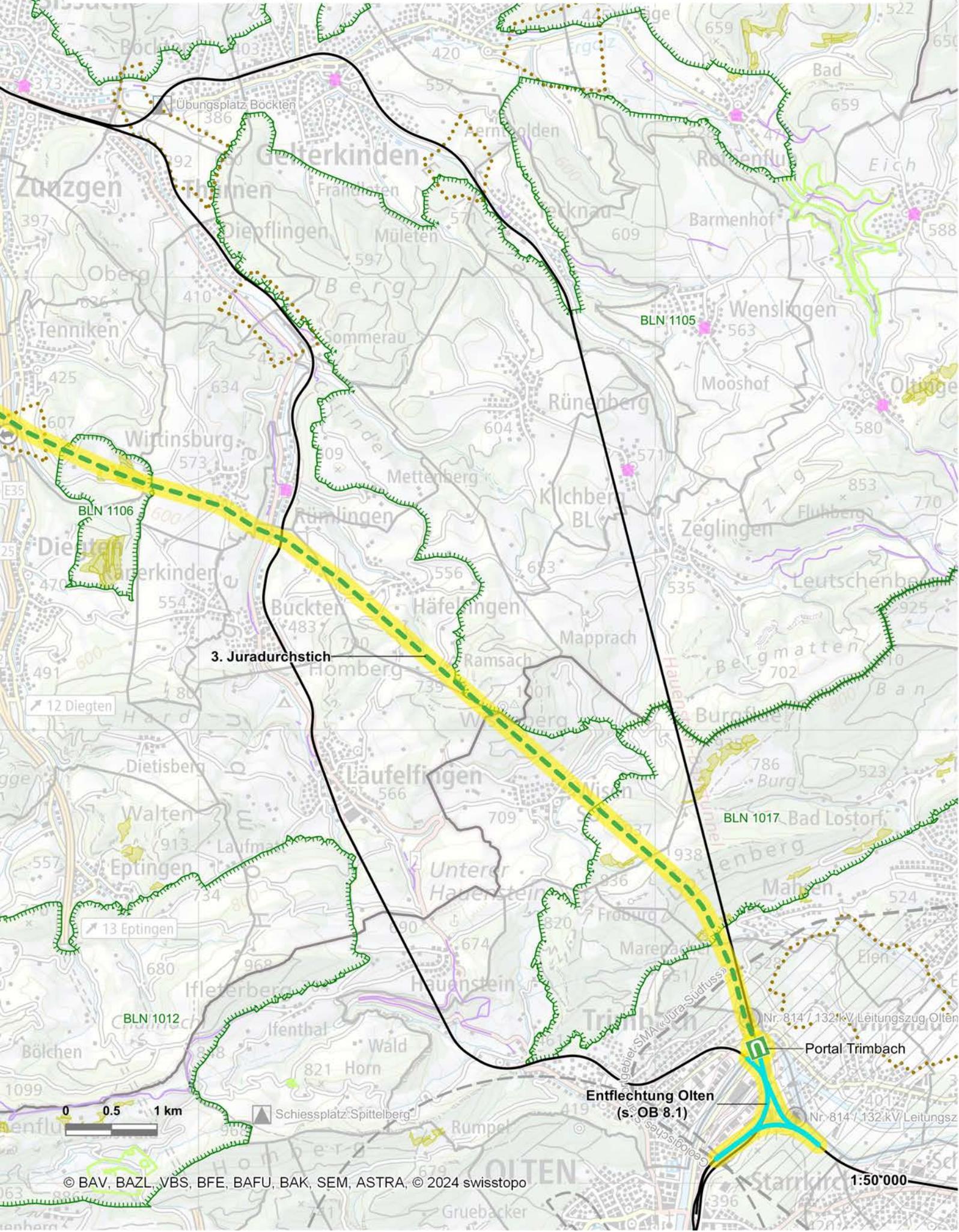
Der vom Bundesrat genehmigte Richtplan des Kantons Basel-Landschaft enthält das Vorhaben als Vororientierung ebenso wie der vom Bundesrat genehmigte Richtplan des Kantons Solothurn.

Hinweise: Richtplan Kanton Basel-Landschaft, Richtplan Kanton Solothurn

OB 2.2 Basel – Olten (West)



OB 2.2 Basel – Olten (Ost)



3. Juradurchstich

Entflechtung Olten
(s. OB 8.1)

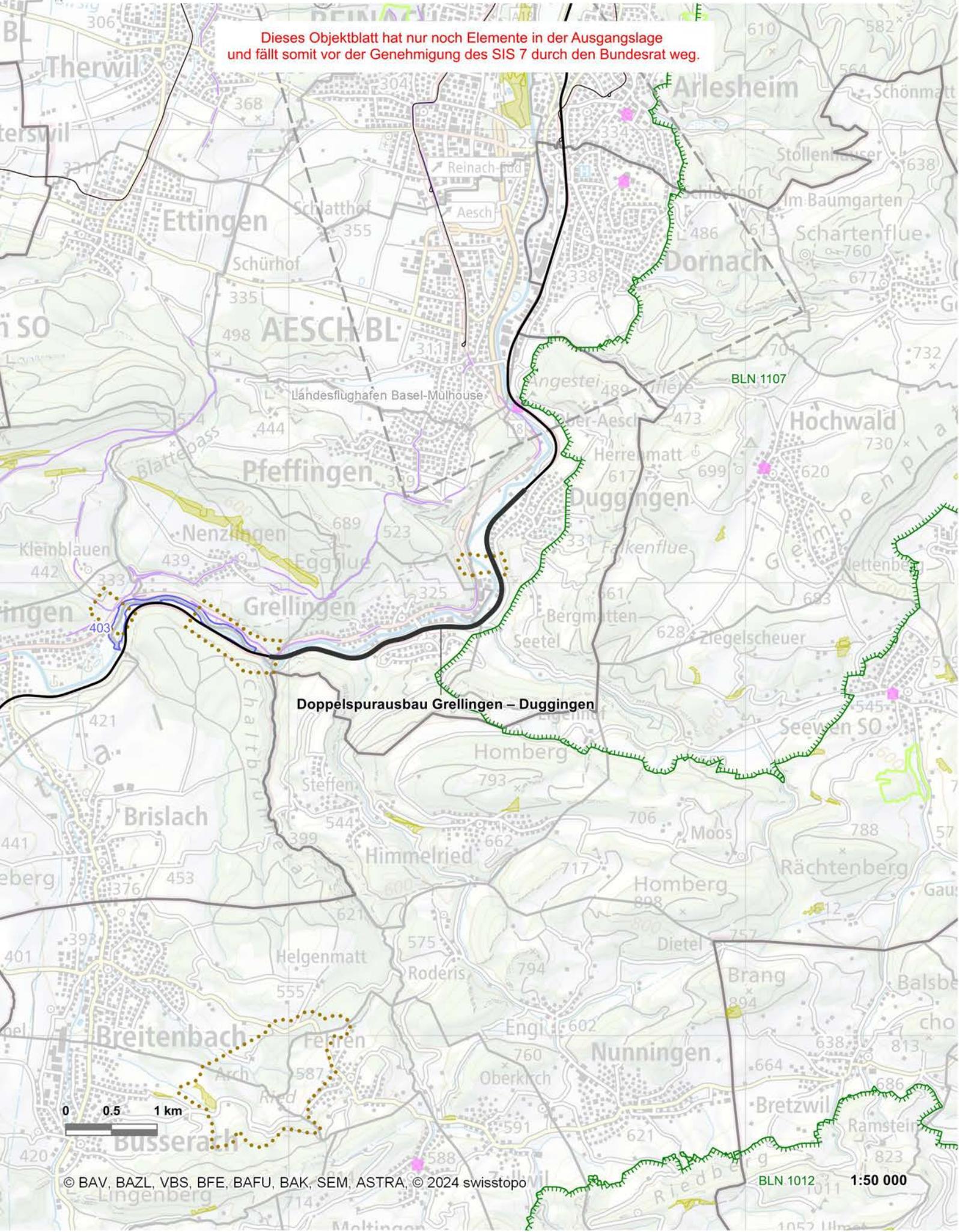


OB 2.3 Laufental

Objektblatt wird gelöscht

OB 2.3 Laufental

Dieses Objektblatt hat nur noch Elemente in der Ausgangslage
und fällt somit vor der Genehmigung des SIS 7 durch den Bundesrat weg.

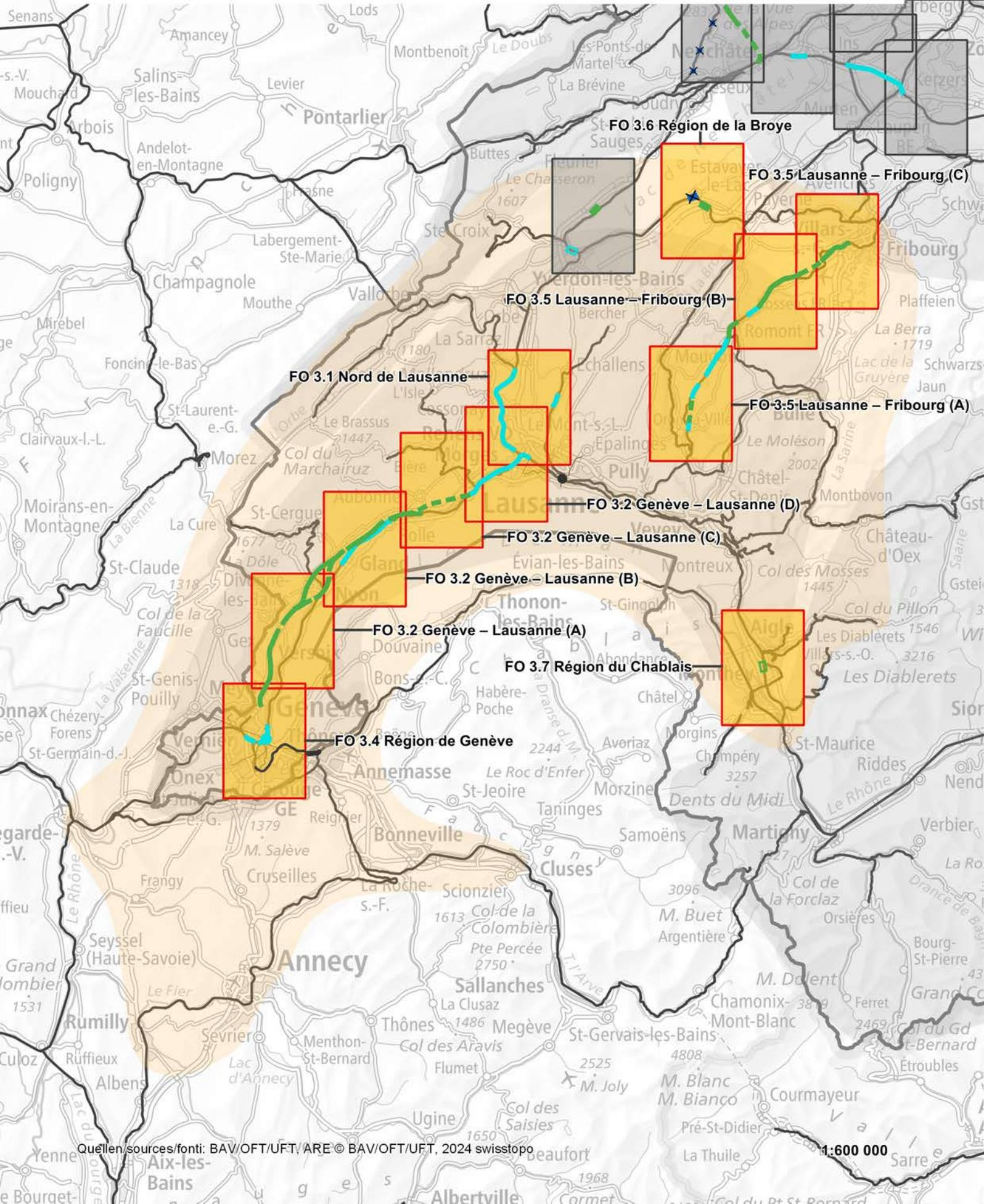


Doppelspurausbau Grellingen – Duggingen

Métropole Lémanique: Übersicht Objektblätter

Espace métropolitain lémanique: Vue d'ensemble des fiches d'objet

Area metropolitana del Lemano: Panoramica delle schede di coordinamento



3 Métropole Lémanique

Le territoire d'action comprend les cantons de Genève et de Vaud (hors Pays d'Enhaut), une partie du canton de Fribourg et du Valais. Le secteur élargi s'étend vers le Jura et les Préalpes. En France voisine, l'aire métropolitaine englobe le Sud du Léman, la vallée de l'Arve et le Pays de Gex.

La structure et les défis fondamentaux pour le territoire d'action de la Métropole lémanique sont décrits au chapitre 6.3 du plan sectoriel des transports, partie programme (Mobilité et [espace territoire 2050](#)).

Les projets suivants sont mis en service. Ils ne seront donc plus représentés sur les fiches d'objet:

- ~~Réalisation de la~~ ligne Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA).
- ~~Ilot de dépassement de trains marchandises entre Coppet et Founex~~
- ~~4^e voie Lausanne – Renens~~

Les projets suivants sont en construction ou en procédure d'approbation des plans. Ils sont donc considérés comme des données de base:

- FO 3.1 : Aménagements du noeud de Lausanne
 - ~~4^{ème} voie Lausanne – Renens~~

FO 3.1 Région de Nord de Lausanne

Informations générales

- Canton: Vaud
- Communes concernées: Assens, Bussigny, Daillens, Denges, Etagnières, Gollion, Loay, Penthalaz, Prévèrenge, Vufflens-la-Ville
- Autorité compétente: OFT
- Services concernés: ARE, OFC, OFEV, OFROU, services spécialisés du canton de Vaud
- Autres partenaires: CFF, LEB

État de la décision : à divers stades

Mesures et état de la coordination	CR	CC	IP
Eléments de l'aménagement qui relèvent du Plan sectoriel :			
– Double voie Étagnières – Assens ;	◆	◆	
– 3 ^{ème} et 4 ^{ème} voies Bussigny – Daillens.			◆
– 4^{ème} voie Denges – Lonay – Prévèrenge.			◆

Motif

Les analyses effectuées dans le cadre de l'étape d'aménagement 2035 de PRODES ont ~~dé~~montré une saturation du réseau pour le trafic voyageurs, notamment entre sur l'axe Genève – Lausanne – Yverdon ainsi que pour la ligne du LEB.

Projet

Double voie Étagnières – Assens : Afin de permettre l'augmentation de la cadence des trains voyageurs tout en assurant suffisamment de souplesse d'exploitation, la traversée d'Etagnières doit être mise en souterrain et un tronçon de double voie est nécessaire en direction d'Assens.

3^{ème} et 4^{ème} voies Bussigny – Daillens : Un doublement des deux voies existantes est prévu ~~envi-~~sagé sur environ 12 km.

~~4^{ème} voie Denges – Lonay – Prévèrenge : Une voie supplémentaire d'environ 2 km est prévue.~~

Marche à suivre et explication des indications

Financée par l'étape d'aménagement 2035 du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire, la construction de la traversée souterraine et de la double voie Étagnières – Assens est ente~~é~~rinée.

~~La Confédération a chargé le LEB d'élaborer l'avant-projet concernant la traversée souterraine et la double voie Étagnières – Assens.~~ Une coordination avec le corridor faunistique suprarégional n°VD-18 d'Etagnières et le plan sectoriel des surfaces d'assolement doit être assurée.

~~D'autres mesures sont nécessaires sur la ligne du LEB afin d'offrir une cadence dix minutes aux heures de pointe entre Echallens et Lausanne, mais aussi pour stabiliser la cadence quinze minutes actuelle. Il s'agit de la création d'une voie de rebroussement à Echallens et d'une nouvelle gare de croisement à Vernand-Camarès. Ces projets ne remplissent pas les critères de pertinence afin d'être retenus dans le plan sectoriel. Ils seront donc coordonnés en dehors du plan sectoriel.~~

La réalisation des 3^{ème} et 4^{ème} voies Bussigny – Daillens ~~ainsi que de la 4^{ème} voie Denges – Lonay – Prévèrenge~~ sont ~~est~~ à examiner lors de l'élaboration d'une étape d'aménagement ultérieure de PRODES. La construction et le financement exigent sa prise en compte dans un arrêté fédéral. Une coordination avec les zones de protection des eaux souterraines, les zones alluviales d'importance nationale de La Lovataire et du Bois de Vaux, avec le corridor faunistique suprarégional de Mex, avec le site de reproduction de batraciens d'importance nationale de Vaux, avec l'objet ISOS Vufflens-la-Ville, avec l'espace cours d'eau ainsi qu'avec la voie de communication historique de la Suisse 12.3 Penthalaz – La Sarraz doit être assurée.

~~Financée par l'étape d'aménagement 2035 du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire, la construction de la traversée souterraine et de la double voie Étagnières — Asens est entérinée.~~

~~Sur la ligne Lausanne — Echallens — Bercher, plusieurs éléments infrastructurels supplémentaires sont nécessaires afin d'offrir une cadence dix minutes entre Echallens et Lausanne, mais aussi pour stabiliser la cadence quinze minutes actuelles. Ces mesures supplémentaires n'ont toutefois pas d'effets considérables sur le territoire et l'environnement.~~

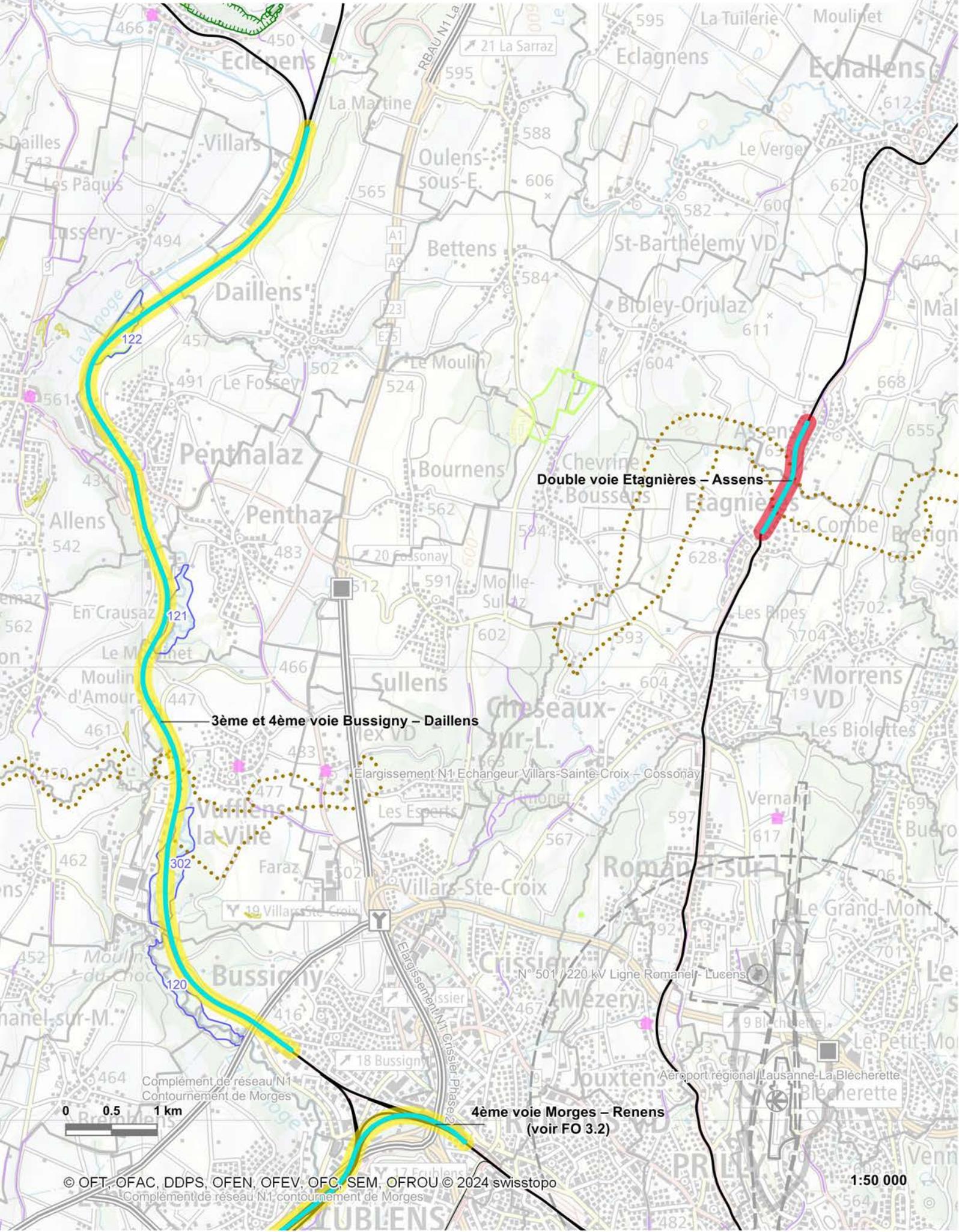
~~D'autres mesures sont nécessaires sur la ligne du LEB afin d'offrir une cadence dix minutes aux heures de pointe entre Echallens et Lausanne, mais aussi pour stabiliser la cadence quinze minutes actuelle. Il s'agit de la création d'une voie de rebroussement à Grésaley Echallens et d'une nouvelle gare de croisement à Vernand-Camarès. Ces projets ne remplissent pas les critères de pertinence afin d'être retenus dans le plan sectoriel. Ils seront donc coordonnés en dehors du plan sectoriel.~~

Sur le tronçon Bussigny – Daillens, une augmentation de la capacité après [l'horizon](#) 2035 nécessite une amélioration de l'infrastructure sur le tronçon Lausanne – Yverdon.

~~Concernant la 4^{ème} voie Denges — Lonay Prévèrenge, le canton de Vaud a inscrit la mesure A21 qui concerne un projet plus large de 4^{ème} voie entre Morges et Renens. Les projets de développement ferroviaires se situent dans ou à proximité de sites stratégiques prévus dans le plan directeur cantonal.~~

Indication: Plan directeur cantonal [Vaudoisvaudois](#), 2021

FO 3.1 Nord de Lausanne



Double voie Etagnières – Assens

3ème et 4ème voie Bussigny – Daillens

4ème voie Morges – Renens
(voir FO 3.2)

FO 3.2 ~~Renens – Allaman~~ Genève – Lausanne

Informations générales

- Cantons: [Genève](#), [Vaud](#)
- Communes concernées (d'ouest en est): [Bellevue](#), [Collex-Bossy](#), [Versoix](#), [Mies](#), [Tannay](#), [Commugny](#), [Chavannes-de-Bogis](#), [Founex](#), [Bogis-Bossey](#), [Céligny](#), [Crans](#), [Arnex-sur-Nyon](#), [Eysins](#), [Signy-Avenex](#), [Nyon](#), [Prangins](#), [Duillier](#), [Coinsins](#), [Vich](#), [Gland](#), [Luins](#), [Vinzel](#), [Bursins](#), [Bursinel](#), [Gilly](#), [Rolle](#), [Mont-sur-Rolle](#), [Perroy](#), [Féchy](#), [Aubonne](#), [Lavigny](#), [Allaman](#), [Buchillon](#), [Etoy](#), [Saint-Prex](#), [Léonay](#), [Lussy-sur-Morges](#), [Lully \(VD\)](#), [Tolochenaz](#), [Morges](#), [Saint-Prex](#), [Tolochenaz](#), [Denges](#), [Echandens](#), [Ecublens](#), [Bussigny](#), [Crissier](#).
- Autorité compétente: OFT
- Services concernés: ARE, DDPS, OFC, OFROU, OFEV, [OFEN](#), services spécialisés des [cantons](#) de [Genève](#) et [Vaud](#)
- Autres partenaires: CFF

État de la décision : à divers stades

Mesures et état de la coordination	CR	CC	IP
Eléments de l'aménagement qui relèvent du Plan sectoriel:			
4^{ème} voie Morges – Renens			◆
– 3 ^{ème} voie entre Denges et Morges – Denges ;	◆		
– 3^{ème} voie entre Allaman Boiron – et Morges ;		◆	
– Tunnel Nouvelle ligne Perroy – Boiron Morges , et raccordement et suppression du tracé existant Perroy – Allaman ;		◆	
– Suppression du tracé actuel Perroy – Allaman et raccordement Nouvelle ligne Genève – Lausanne Perroy ;			◆
– 4^{ème} voie Morges – Renens			◆

Motif

A l'heure actuelle, le réseau ferroviaire dans [l'espace métropolitain de Lausanne](#) la [métropole lémanique](#) est déjà saturé par le trafic longues distances, le RER et le trafic de marchandises. L'augmentation prévue de l'offre [selon le projet d'offre 2035 pour répondre à la demande](#) sur la ligne Lausanne – Genève impose un ensemble de mesures constructives, dont [une nouvelle ligne entre Perroy et Morges](#), ainsi qu'~~une~~ [une troisième](#) 3^e voie [entre Morges et Denges](#). Ces mesures sont destinées à l'augmentation de la cadence du trafic [longues distances et régional](#) des voyageurs entre Denges, Morges et Allaman, à l'amélioration de la redondance sur cette ligne, ainsi qu'à l'amélioration de l'accessibilité à la gare de Lausanne triage pour le trafic de marchandises. -

[La création d'une nouvelle ligne entre Genève et Perroy ainsi que d'une quatrième voie entre Morges et Renens permettra d'offrir, à terme, 4 voies complètes entre Genève et Lausanne, permettant d'assurer les réserves de capacité nécessaires pour le développement de cet axe et d'améliorer la redondance de la ligne.](#)

Projet

~~4^{ème} voie Morges – Renens~~ :

~~3^{ème} voie entre Denges et Morges~~ – [Denges](#) : Le projet comprend une voie supplémentaire entre Denges et Morges.

~~3^e voie entre Allaman Boiron – et Morges~~ : La nouvelle voie se situe le long de la ligne existante, côté lac.

~~4^{ème} voie Boiron – Morges~~ :

Nouvelle ligne Perroy – Morges, raccordement et suppression du tracé existant Perroy – Allaman Tunnel Perroy – Boiron et raccordement: Le projet comprend deux voies en tunnel entre Perroy et le Boiron, ainsi que deux voies supplémentaires sur la plate-forme actuelle élargie entre le Boiron et Morges. A Perroy, la ligne existante est déviée entre Mont-sur-Rolle et Allaman, le tracé existant est supprimé. Les nouvelles voies se raccordent à la ligne existante le long de ~~l'autoroute~~ la route nationale.

Suppression du tracé actuel Perroy – Allaman et raccordement Genève – Lausanne : Nouvelle ligne Genève – Perroy : entre Genève et Perroy, la nouvelle ligne à deux voies se situerait essentiellement le long de ~~l'autoroute A4~~ la route nationale N1, en surface, en tranchée couverte ou en tunnel. Le raccordement à Genève n'est pas encore défini. A Nyon, des variantes de tracé (passage par la gare de Nyon ou le long de l'autoroute, raccordement ouest à Gland ou à la Côte) sont encore ouvertes.

4^{ème} voie Morges – Renens : la 4^{ème} voie entre Morges et Renens se situerait sur la plateforme actuelle, qui devrait être élargie.

Marche à suivre et explication des indications

~~Les études de projet pour la 3^{ème} voie Morges – Denges sont terminées. Le traitement des oppositions est en cours.~~ La Confédération a chargé les CFF d'entreprendre des études de projet concernant ~~la 3^e voie entre Denges et Morges Denges ainsi que pour la 3^e voie entre Allaman et Morges Boiron~~ la nouvelle ligne Perroy – Morges. Une coordination avec la voie de communication historique d'importance nationale VD 20.4, les objets ISOS Morges et Saint-Prex doit être assurée, ainsi qu'avec la zone de protection des eaux souterraines et la zone alluviale n° 119 « Embouchure de l'Aubonne » inscrit à l'inventaire fédéral des zones alluviales d'importance nationale. En outre, une coordination doit être assurée avec la route nationale NA1 qui se trouve à proximité immédiate d'une grande partie du projet ~~et notamment avec le projet routier du contournement de Morges~~. Enfin, un déplacement de ligne à haute tension est nécessaire au niveau du raccordement à Perroy et entre le Boiron et Morges. Les coordinations nécessaires avec la route nationale existante et ses projets d'extension, la partie Infrastructure route du plan sectoriel des transports ainsi qu'avec le plan sectoriel des lignes de transport d'électricité doivent être effectuées.

~~Le trafic régional des voyageurs est caractérisé par une évolution de l'offre RER vaudois avec une cadence à la demi-heure entre Renens et Allaman avec halte à toutes les stations. Les gares seront adaptées.~~

Avec l'approbation par l'assemblée fédérale de l'étape d'aménagement 2025 du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire du 21 juin 2013, la décision de la construction de la troisième voie Denges – Morges a été entérinée. ~~L'avant-projet a été finalisé en 2019. Actuellement les travaux portent pour le projet de mise à l'enquête.~~ Actuellement, le projet se trouve en phase d'approbation des plans.

Dans un second temps, le ~~parlement~~ Parlement fédéral a approuvé avec l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2035 du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire du 21 juin 2019. ~~Par cette décision, Le projet prévoyait alors~~ la construction ~~de lad'une~~ troisième voie Allaman – Morges ~~a été entérinée~~ le long de la ligne existante. ~~Suite à ces deux décisions, la 3^e voie entre Allaman et Renens sera complète.~~

~~Enfin, le Parlement fédéral a approuvé~~ Avec l'arrêté fédéral sur l'état d'avancement et la modification des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, ainsi que la nouvelle stratégie à long terme « Perspective Rail 2050 » du ~~16 août 2023~~ 15 mars 2024. ~~Avec le, il a toutefois accordé un financement supplémentaire prévu dans ce cadre, le en vue du remplacement du projet de troisième voie Allaman – Morges a été remplacé~~ par le projet de nouvelle ligne Perroy – Morges.

Dans le cadre d'une étude prospective à long terme, les CFF ~~étudient~~ ont étudié les possibilités d'extension de la capacité entre Lausanne et Genève (4 voies intégrales). Cette étude recommande de créer une nouvelle ligne entre Genève et Perroy ~~avec, entre autres, l'option d'une nouvelle ligne~~ le long de la route nationale NA1 (1), une nouvelle ligne en tunnel entre Perroy et le Boiron (2), ainsi que

~~de compléter la plate-forme existante à 4 voies sur le tronçon Boiron – Morges (3) et Morges – Re-nens (4). Les aménagements (2) et (3) sont financés et les études de projet sont en cours (voir « nouvelle ligne Perroy – Morges » ci-avant). En revanche, les aménagements (1) et (4) seront à examiner lors de l'élaboration d'une étape d'aménagement ultérieure de PRODES. Dans le secteur, Morges–Allaman, cette étude vise également à vérifier la compatibilité des mesures EA 2035 avec un dévelop-pement à long terme des capacités disponibles entre Lausanne et Genève.~~

~~A noter que pour la nouvelle ligne Genève – Perroy (1), différentes variantes de raccordement à Nyon entre la nouvelle ligne et la ligne existante ont été proposées dans le cadre de l'étude prospective. L'approfondissement de ces variantes est en cours d'étude.~~

En parallèle, les projets précités sont à coordonner avec les travaux des installations d'accueil de la gare de Morges et le projet de développement du trafic fret sur la ligne du MBC.

L

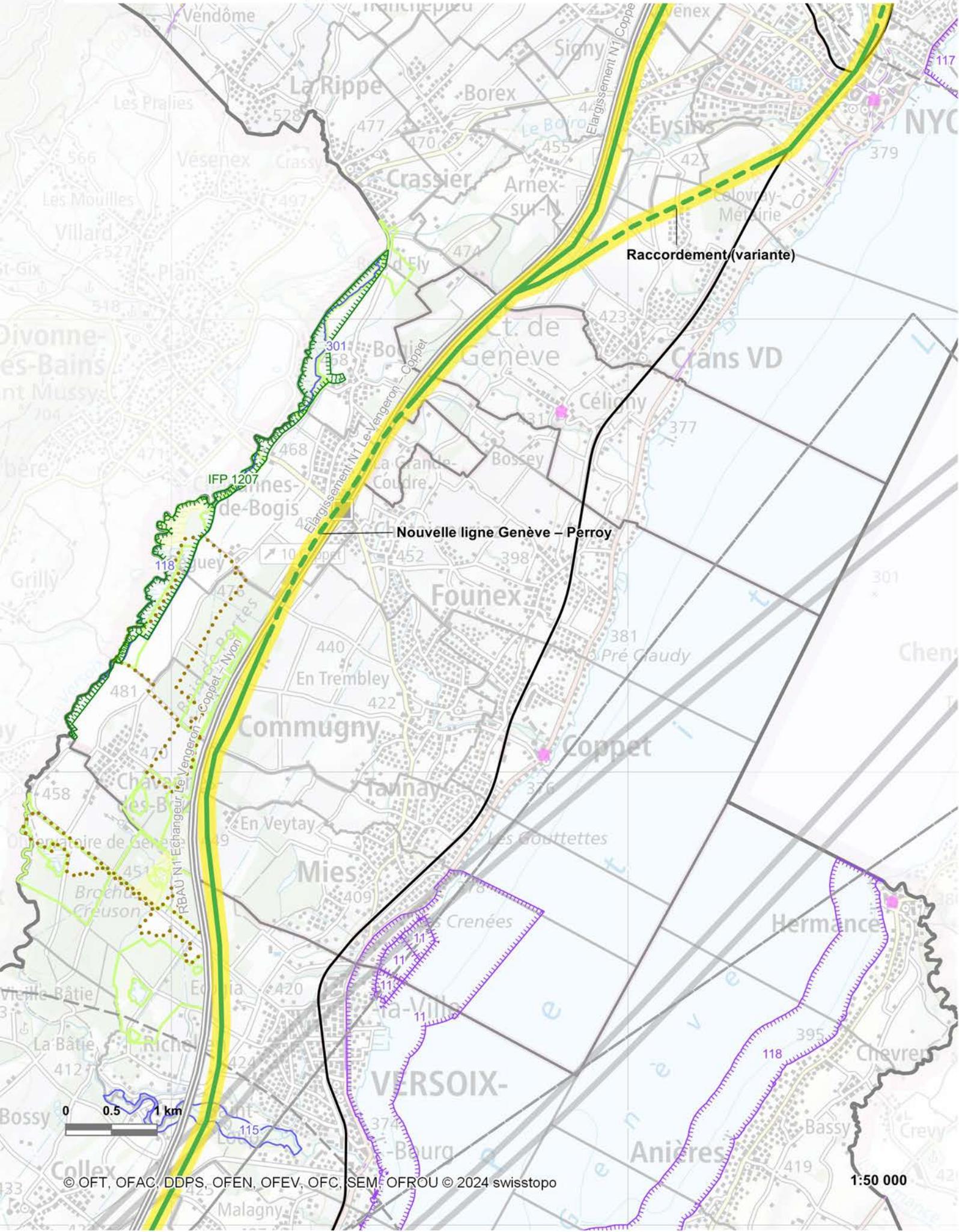
~~es plans directeurs des cantons de Genève et de Vaud devront être mis à jour sur la base des projets décrits ci-avant. Le plan directeur du canton de Vaud contient les projets mentionnés.~~ Au vu des études à disposition et de l'avancée du processus décisionnel, le plan sectoriel contient le projet avec le statut « information préalable ».

~~Dans le corridor Genève - Lausanne, divers tronçons du réseau ferroviaire à étendre présentent un potentiel de la classe de priorité la plus élevée pour une piste cyclable. La réalisation de véloroutes est à l'étude.~~

~~Une coordination sera à assurer avec le développement stratégique aux abords de la voie ferrée pour les gares d'Etoy et d'Allaman (Littoral Parc Allaman-Etoy).~~

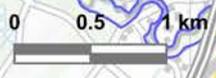
Indication: Plans directeurs ~~du canton~~ des cantons de Genève et de Vaud

FO 3.2 Genève – Lausanne (A)

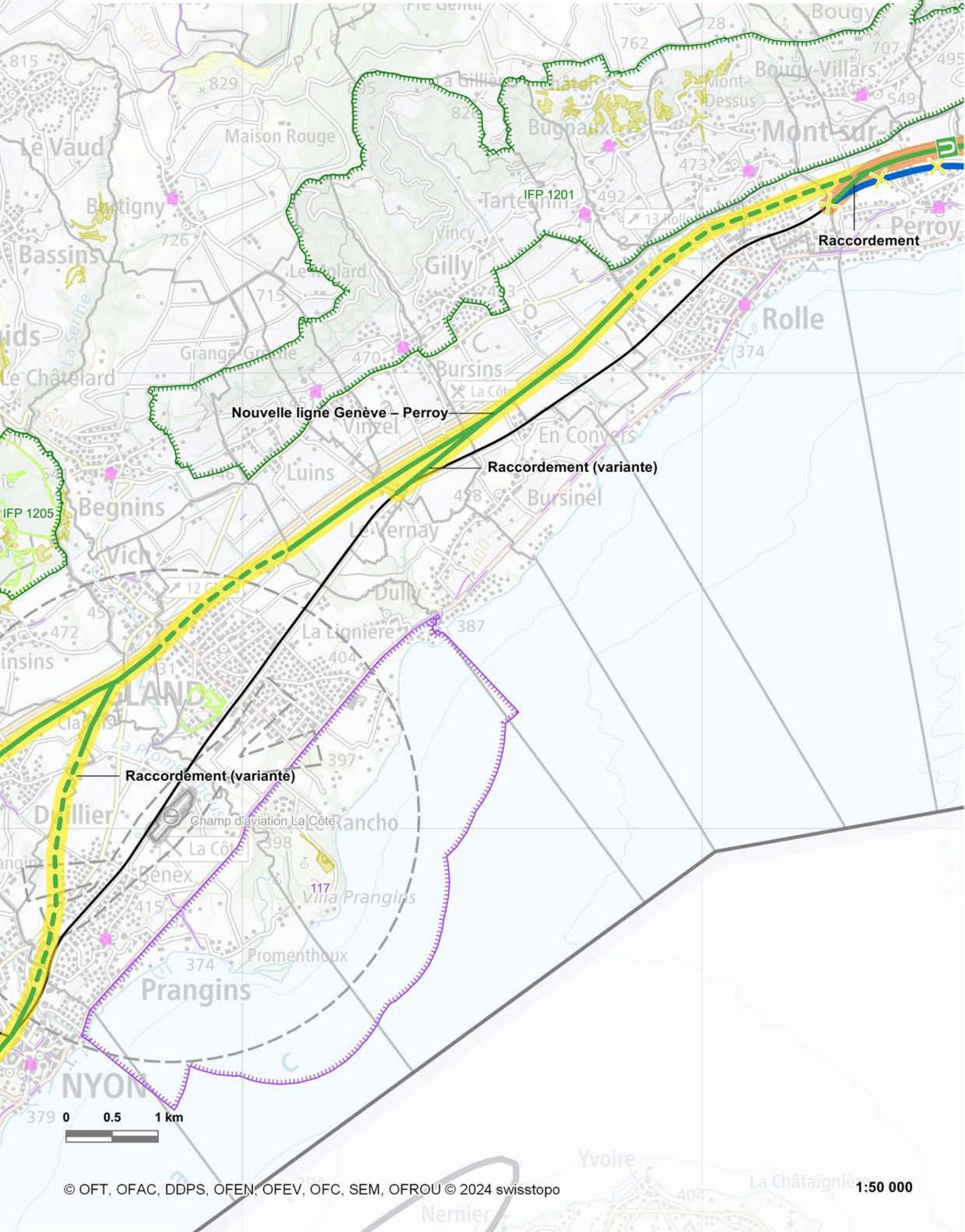


Raccordement (variante)

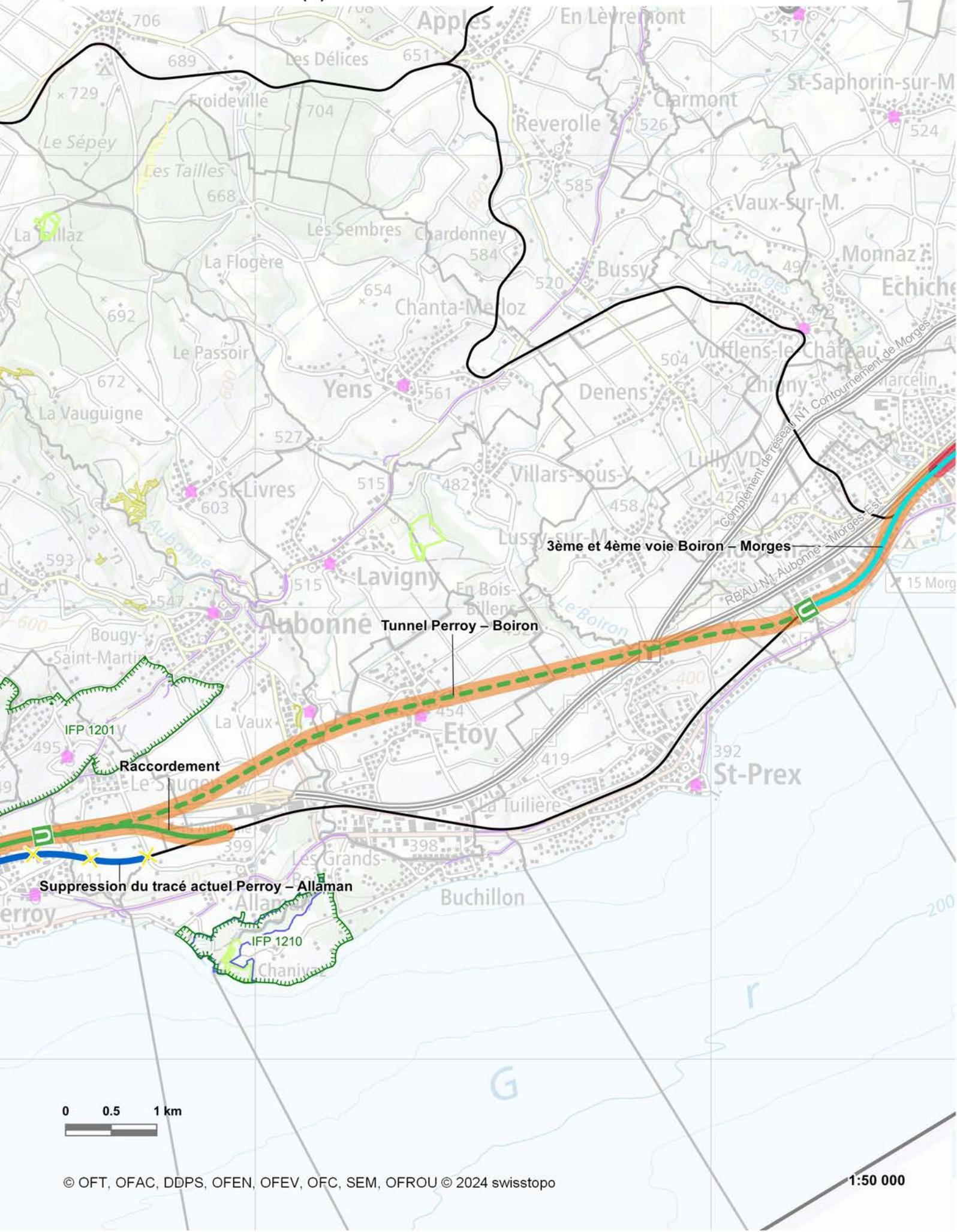
Nouvelle ligne Genève - Perroy



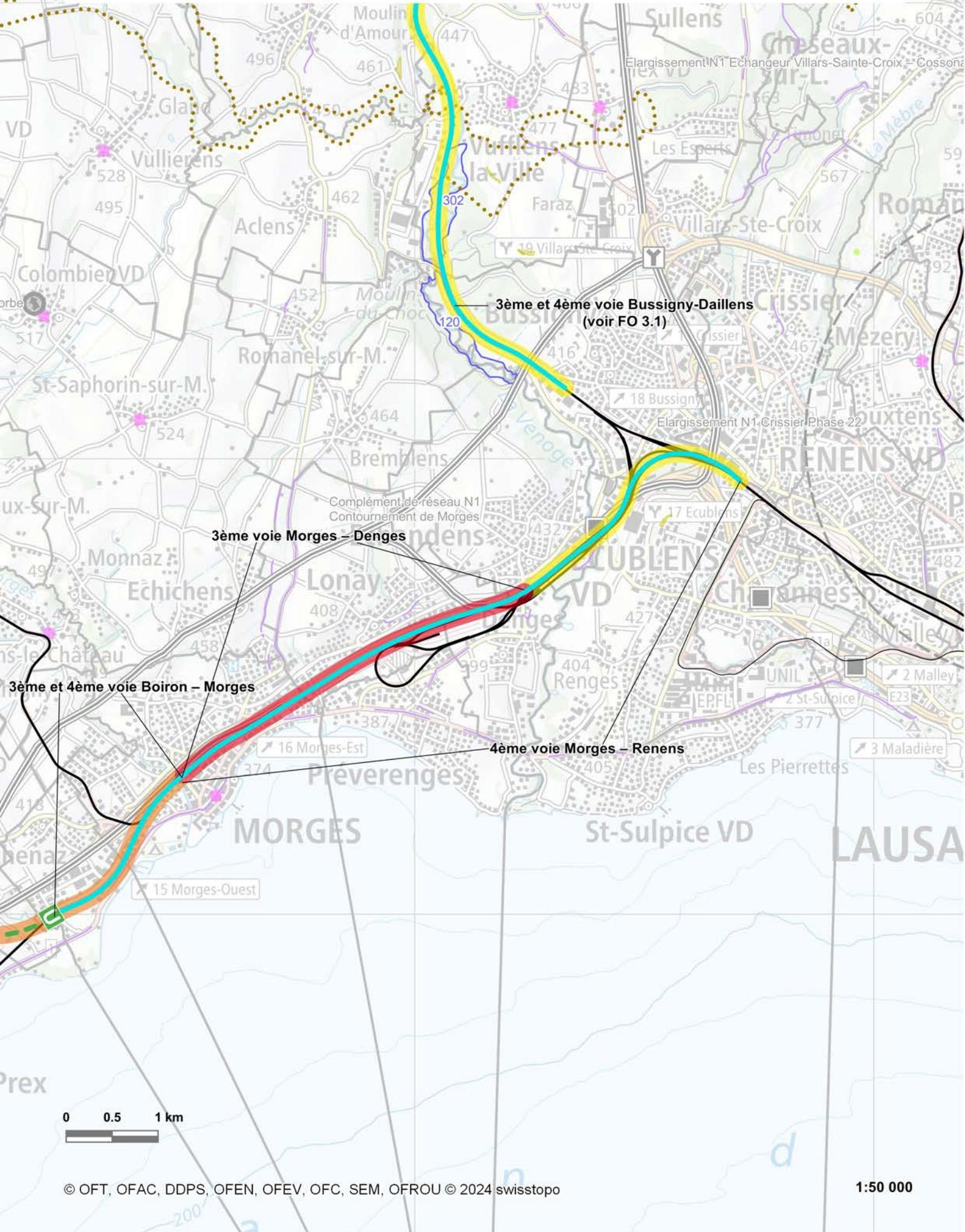
FO 3.2 Genève – Lausanne (B)



FO 3.2 Genève – Lausanne (C)



FO 3.2 Genève – Lausanne (D)



3ème et 4ème voie Bussigny-Daillens
(voir FO 3.1)

3ème voie Morges – Denges

3ème et 4ème voie Boiron – Morges

4ème voie Morges – Renens



FO 3.3 Allaman – Nyon

Fiche d'objet supprimée

La fiche d'objet est supprimée au profit de la fiche 3.2 complètement remaniée et augmentée

FO 3.4 Région de Genève

Informations générales

- Canton: Genève
- Communes concernées: [Bellevue](#), Genève, [Le Grand-Saconnex](#), [Prégny-Chambésy](#), Vernier
- Autorité compétente: OFT
- Services concernés: ARE, OFC, OFEV, OFROU, OFAC, services spécialisés du canton de Genève
- Autres partenaires: CFF, Aéroport de Genève

État de la décision : à divers stades

Mesures et état de la coordination	CR	CC	IP
Eléments de l'aménagement qui relèvent du Plan sectoriel:			
– Extension de la capacité du nœud de Genève, 1^{ère} étape	♦		
– Nouvelle ligne Genève – Perroy, raccordement Genève Extension de la capacité du nœud de Genève 2^{ème} étape.			♦

Motif

A l'heure actuelle, l'espace métropolitain de Genève est déjà saturé par le trafic longues distances, le RER et le trafic de marchandises. Le nœud de Genève dispose actuellement de sept voies pouvant accueillir des trains de 400m et une voie de 75m en cul de sac. Pour rendre le nœud de Genève plus performant, la construction ~~de deux quais souterrains à quatre d'une gare souterraine d'une gare souterraine~~ (deux voies supplémentaires) est nécessaire.

[La création d'une nouvelle ligne entre Genève et Perroy permettra d'offrir, à terme, 4 voies complètes entre Genève et Lausanne, permettant d'assurer les réserves de capacité nécessaires pour le développement de cet axe et d'améliorer la redondance de la ligne.](#)

Projet

~~Extension de la capacité du nœud de Genève, 1^{ère} étape~~: ~~Dans un premier temps~~, cette mesure consiste en l'aménagement d'un quai ~~d'environ 400m~~ et de deux voies supplémentaires en souterrain à la gare de Genève. Deux voies d'accès souterraines ~~seront réalisées~~ depuis Lausanne ~~seront réalisées~~, ainsi ~~qu'une qu'e deux voies de sortie souterraines~~ en direction de l'aéroport.

~~Extension de la capacité du nœud de Genève, 2^{ème} étape~~: ~~Dans une étape ultérieure~~, l'aménagement pourrait être porté à 2 quais et 4 voies et complété par la mise en place d'un deuxième tunnel en simple voie en direction de l'aéroport.

[Nouvelle ligne Genève – Perroy, raccordement Genève](#) : le raccordement à Genève de la nouvelle ligne Genève – Perroy est en cours d'étude. ~~L'emplacement exact n'est pas encore défini.~~

Marche à suivre et explication des indications

La Confédération a chargé les CFF, en accord avec le canton, d'élaborer ~~l'avant-projet concernant le projet de construction de la première étape de l'aménagement~~ l'extension de la capacité du nœud de Genève. ~~Lors du projet de construction~~ Dans ce cadre, il faudra ~~encore notamment~~ désigner l'emplacement et l'étendue des installations de chantier ainsi que les terrains éventuellement requis pour y déposer les matériaux d'excavation.

~~Les coordinations nécessaires avec la route nationale N1 existante et ses projets d'extension, la partie Infrastructure route du plan sectoriel des transports, la partie Infrastructure aéronautique du plan sectoriel des transports (fiche de l'aéroport de Genève) ainsi qu'avec le plan sectoriel des lignes de transport d'électricité et avec l'objet ISOS Genève doivent être effectuées.~~

La réalisation de la deuxième étape est à examiner lors de l'élaboration d'une étape d'aménagement ultérieure de PRODES. La construction et le financement exigent sa prise en compte dans un arrêté fédéral. Une coordination doit avoir lieu avec le plan sectoriel des routes nationales (FO 3.1 Genève) et avec l'objet ISOS Genève.

L'aménagement L'extension de la capacité du nœud de Genève prévoit la réorganisation des circulations en gare de Genève. Dans le cadre du projet de gare souterraine, les deux nouvelles voies à quais seront dédiées au trafic de Lausanne en direction de Genève-Aéroport, tandis que le trafic en provenance de l'axe Genève — Bellegarde récupérera la voie 6, en plus des actuelles voies 7 et 8. Avec le développement de l'offre sur l'axe l'Arc lémanique et vers la France, des aménagements au niveau de Genève-Aéroport, tels que comme la création de voies de garage et le prolongement des quais, ou entre Genève et La Plaine, pourraient s'avérer nécessaires. Ce prolongement des quais est inscrit dans le plan directeur cantonal de Genève à l'état de « coordination réglée ».

La figure 12 présente la réalisation par étapes de l'extension de la capacité du nœud de Genève. La 1ère étape est indiquée en rouge (CR) et la 2ème étape est indiquée en jaune (IP).

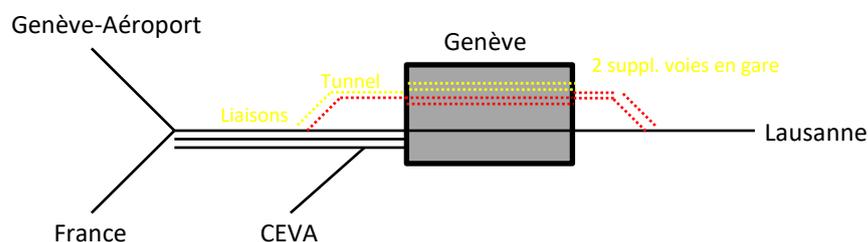
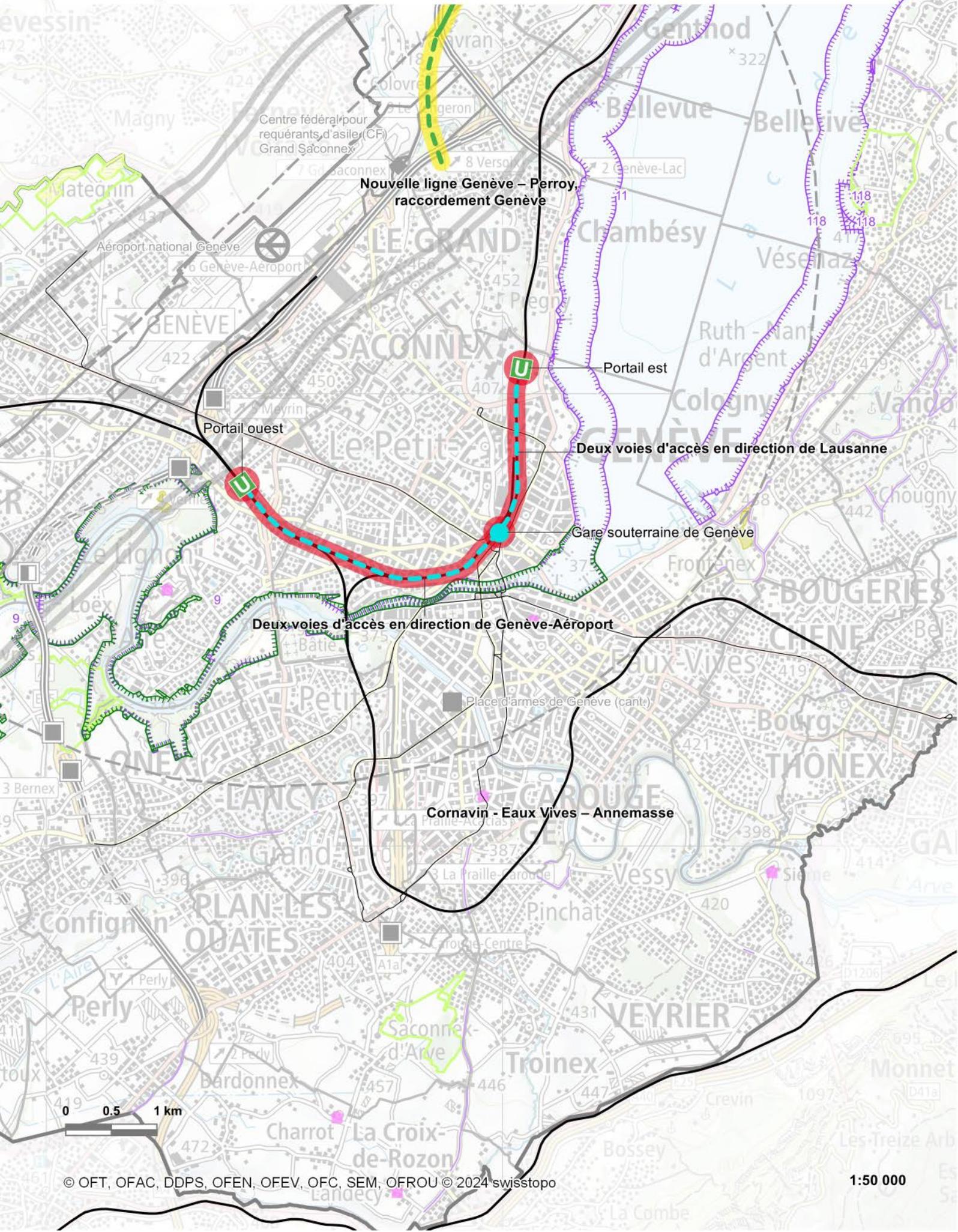


Fig. 12 : Etapes de réalisation pour l'extension de la capacité du nœud de Genève (Source : OFT)

L'OFT, les CFF et le canton étudient actuellement les prochaines étapes de développement du réseau ferroviaire à l'échelle du canton de Genève une future ligne diamétrale (Bernex — Lancy — Genève — Aéroport — Zimeysa) qui dispose d'un rôle essentiellement lié au trafic régional mais qui aura des impacts sur le développement du nœud de Genève. La question du raccordement de la nouvelle ligne Genève — Perroy dans le nœud de Genève est également traitée dans ce cadre. Ce projet ne fait pas partie de l'étape d'aménagement EA 2035, mais fait l'objet d'études, dont les résultats pourront servir à l'élaboration des étapes d'aménagement ultérieures de PRODES. La coordination devra aussi montrer que le bas marais d'importance nationale n° 160 GE 01 « Bois d'Avault » est préservé de toute atteinte. complémentaires

Indication: Plan directeur cantonal GE

FO 3.4 Région de Genève



FO 3.5 Lausanne – Fribourg

Informations générales

- Cantons: Fribourg, Vaud
- Communes concernées: Billens-Hennens, Chapelle (Glâne), Le Flon, Oron, Romont (FR), Rue, Siviriez, Ursy, [Villaz](#), [Lentigny](#), [Chénens](#), [Cottens](#), [Neyruz](#), [Avry](#), [Matran y](#)
- Autorité compétente: OFT
- Services concernés: ARE, DDPS, OFC, OFEV, OFAG, services spécialisés des cantons de Fribourg et Vaud
- Autres partenaires: CFF

État de la décision: ouverte

Mesures et état de la coordination	CR	CC	IP
Eléments de l'aménagement qui relèvent du Plan sectoriel:			
– Nouvelle ligne Avry – Lussy – Matran Tunnel entre Oron – et Vauderens;			◆
– Correction de tracé Oron – Vauderens; Correction du tracé entre Vauderens et Romont Nouvelle ligne Avry – Lussy.			◆

Motif

A l'heure actuelle, le trajet entre Berne et Lausanne est de ~~66-67~~ [69](#) minutes (horaire 20245). Le projet vise une réduction du temps de parcours à ~~57-61~~ minutes. ~~Le gain de temps de parcours attendu correspond au gain de temps de parcours qui était prévu avec l'utilisation de la technologie Wako désormais abandonnée. Celle-ci doit permettre d'améliorer les nœuds de Lausanne et Berne. Cette réduction sera possible avec la réalisation d'un nouveau tunnel entre Oron et Vauderens, la correction du tracé actuel entre Oron et Vauderens et la nouvelle ligne Avry – Lussy et l'introduction d'un nouveau matériel roulant.~~

Projets

Nouvelle ligne Avry – Lussy : ~~Le~~ projet comprend la construction d'une nouvelle ligne entre Avry et Lussy permettant de réduire les temps de parcours pour les trains à [grandelongue](#) distance. ~~La ligne existante est maintenue pour le trafic régional et le trafic fret.~~

Tunnel-Correction de tracé entre Oron – et Vauderens : construction d'un ~~nouveau tronçon~~ nouvelle ligne de 6,5 km entre Oron et Vauderens, dont environ 4 km en tunnel, ~~et démantèlement de la ligne actuelle entre Oron et Vauderens.~~

Nouvelle ligne Avry – Lussy ~~Correction du tracé entre Vauderens et Romont : aménagement en gare de Siviriez et correction du tracé entre la sortie nord du tunnel actuel de Vauderens et Romont.~~

Marche à suivre et explication des indications

~~Ces projets sont en cours d'examen dans le cadre de la préparation du message 2026 concernant l'aménagement du réseau ferroviaire. La réalisation est à examiner lors de l'élaboration d'une étape d'aménagement ultérieure de PRODES. La construction et le financement exigent sa prise en compte dans un arrêté fédéral. En fixant la mesure à l'état de «coordination réglée», il faut désigner dans le plan sectoriel l'emplacement et l'étendue des installations de chantier ainsi que les terrains éventuellement requis pour y déposer les matériaux d'excavation.~~

~~Nouvelle ligne Avry – Lussy : Une coordination avec le corridor faunistique d'importance suprarégionale FR-14 « Massonnens » doit être assurée.~~

~~Une coordination avec le plan sectoriel militaire (place d'armes et de tir de Drognens), le plan sectoriel des surfaces d'assolement et les objets ISOS Oron le Château et Romont doit être assurée.~~

~~Une coordination est également à assurer avec l'adaptation du plan d'aménagement de détail de la zone En Raboud située sur la commune de Romont.~~

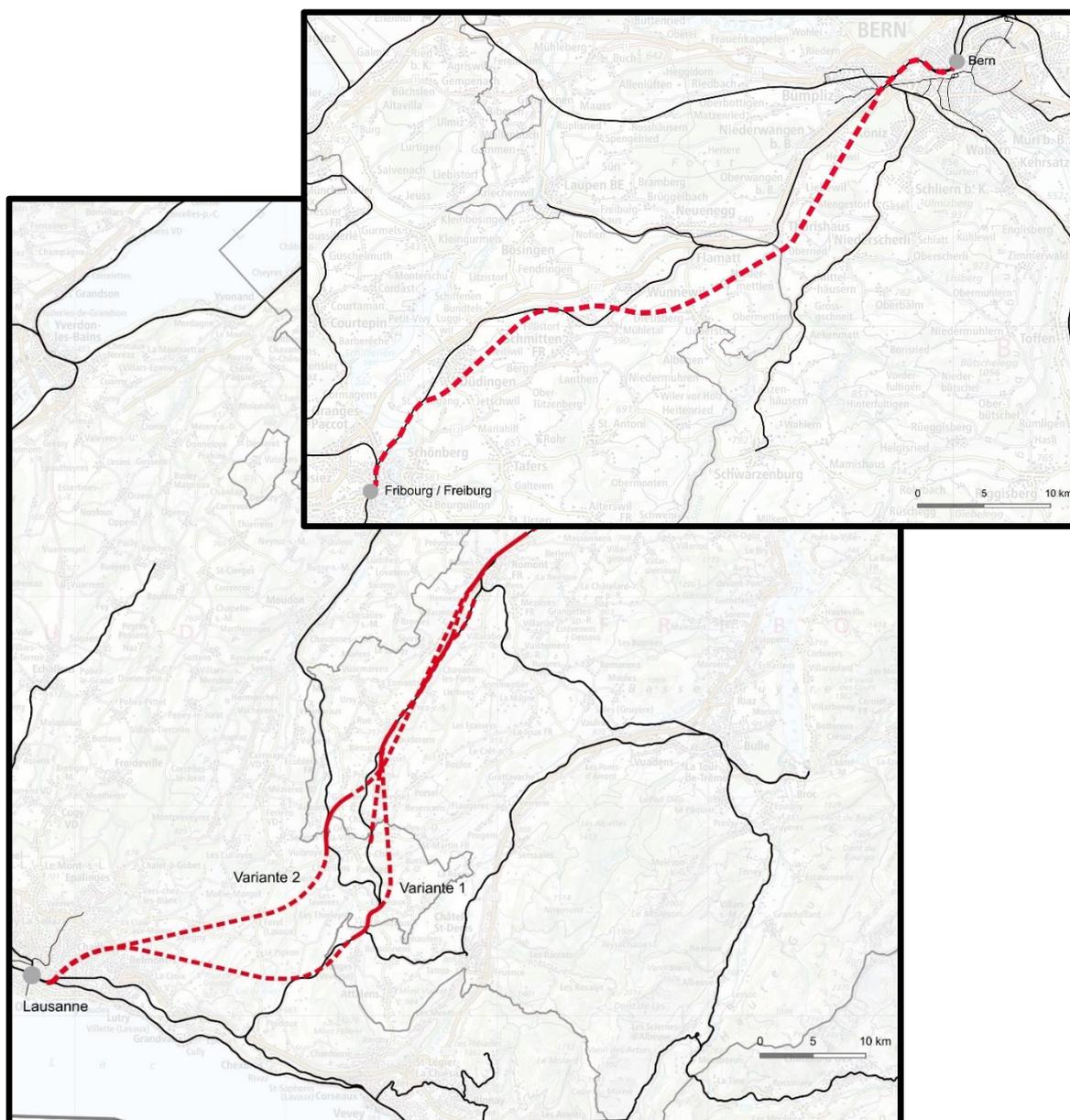
~~Pour pouvoir répondre au postulat « croix fédérale de la mobilité » (17.3262) des études concernant l'accélération et l'extension de la capacité sont menées afin de réduire le temps de parcours entre Lausanne et Berne en moins de 60 minutes.~~ **Perspective à long terme**

Afin que les améliorations successives de l'offre ferroviaire entre Lausanne et Berne s'inscrivent dans une vision cohérente, une étude prospective de l'axe ferroviaire ~~Berne-Lausanne~~ **Lausanne – Berne** a été réalisée. Les objectifs de cette étude étaient **d'étudier les mesures visant à :**

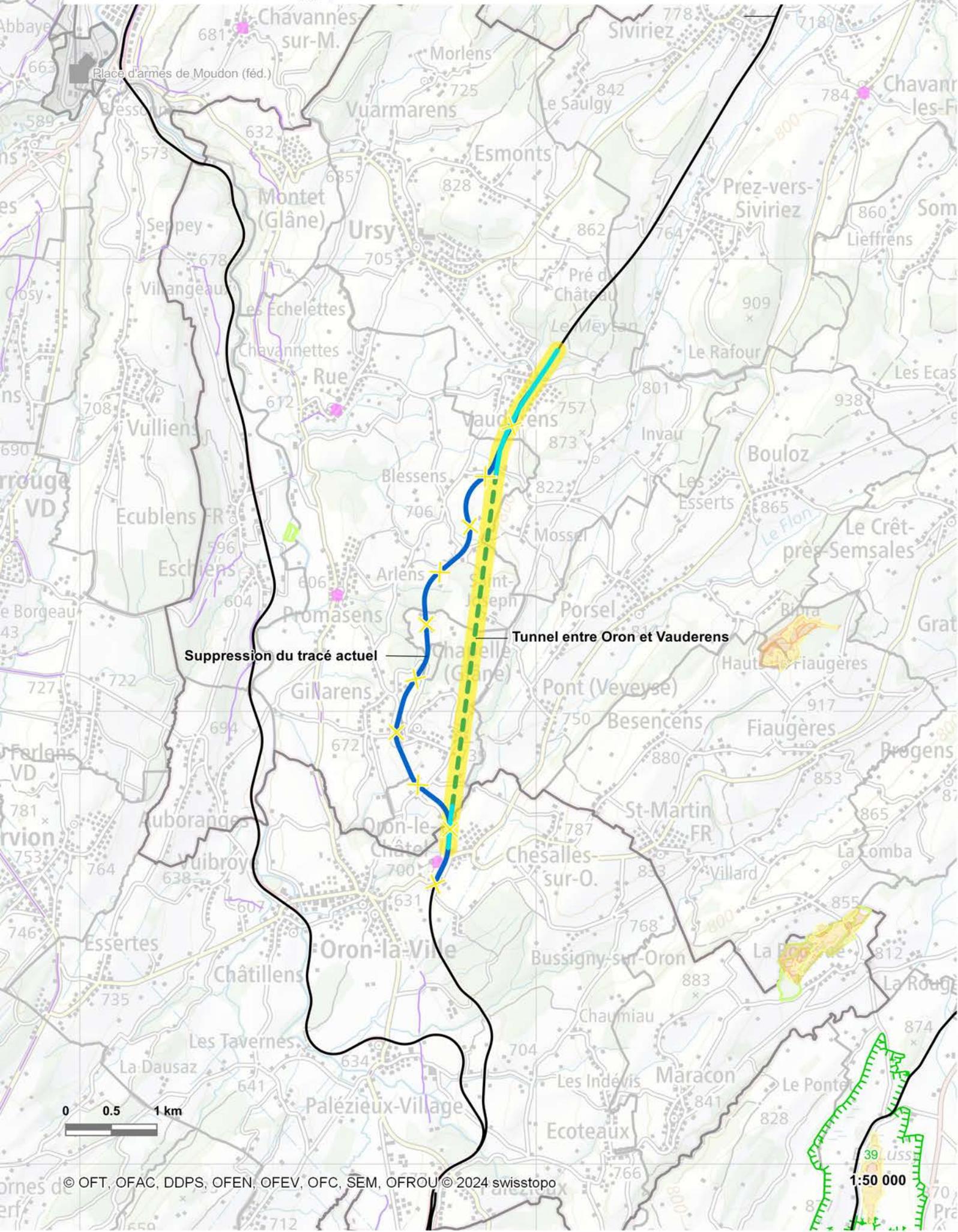
- ~~d'augmenter la capacité par un doublement de la ligne, réalisable par étapes.~~
- ~~de~~ réduire le temps de parcours de manière **à ce** que le train soit concurrentiel avec la route. ~~sur la relation considérée~~
- ~~d'~~assurer la fiabilité du système ferroviaire de cet axe (redondance en cas de problème sur la ligne actuelle).

A long terme... ~~Pour pouvoir répondre au postulat « croix fédérale de la mobilité » (17.3262) des études concernant l'accélération et l'extension de la capacité sont menées afin de réduire le temps de parcours entre Lausanne et Berne en moins de 60 minutes.~~

Les figures suivantes représentent les corridors retenus au terme de l'étude prospective.



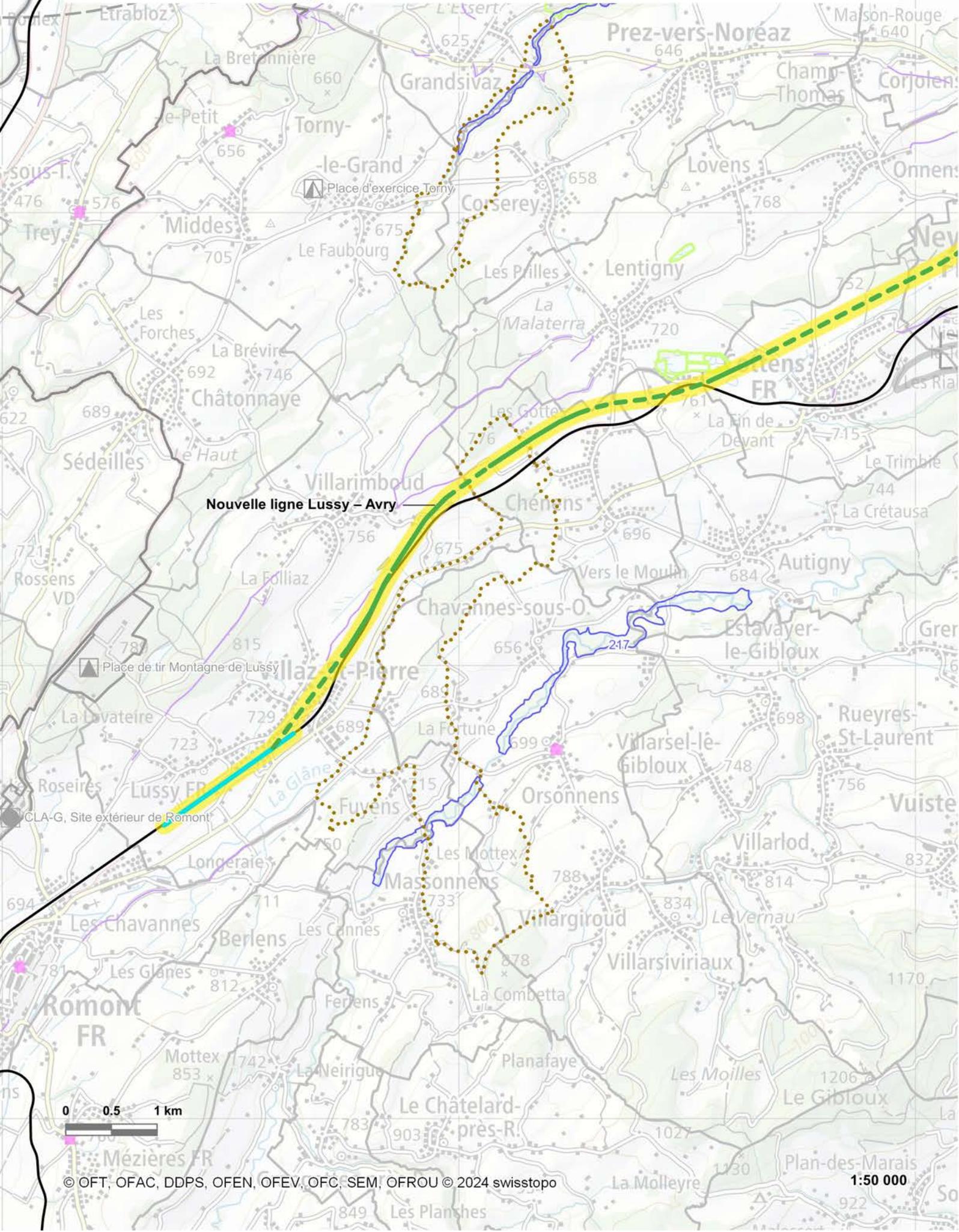
FO 3.5 Lausanne – Fribourg (A)



Suppression du tracé actuel

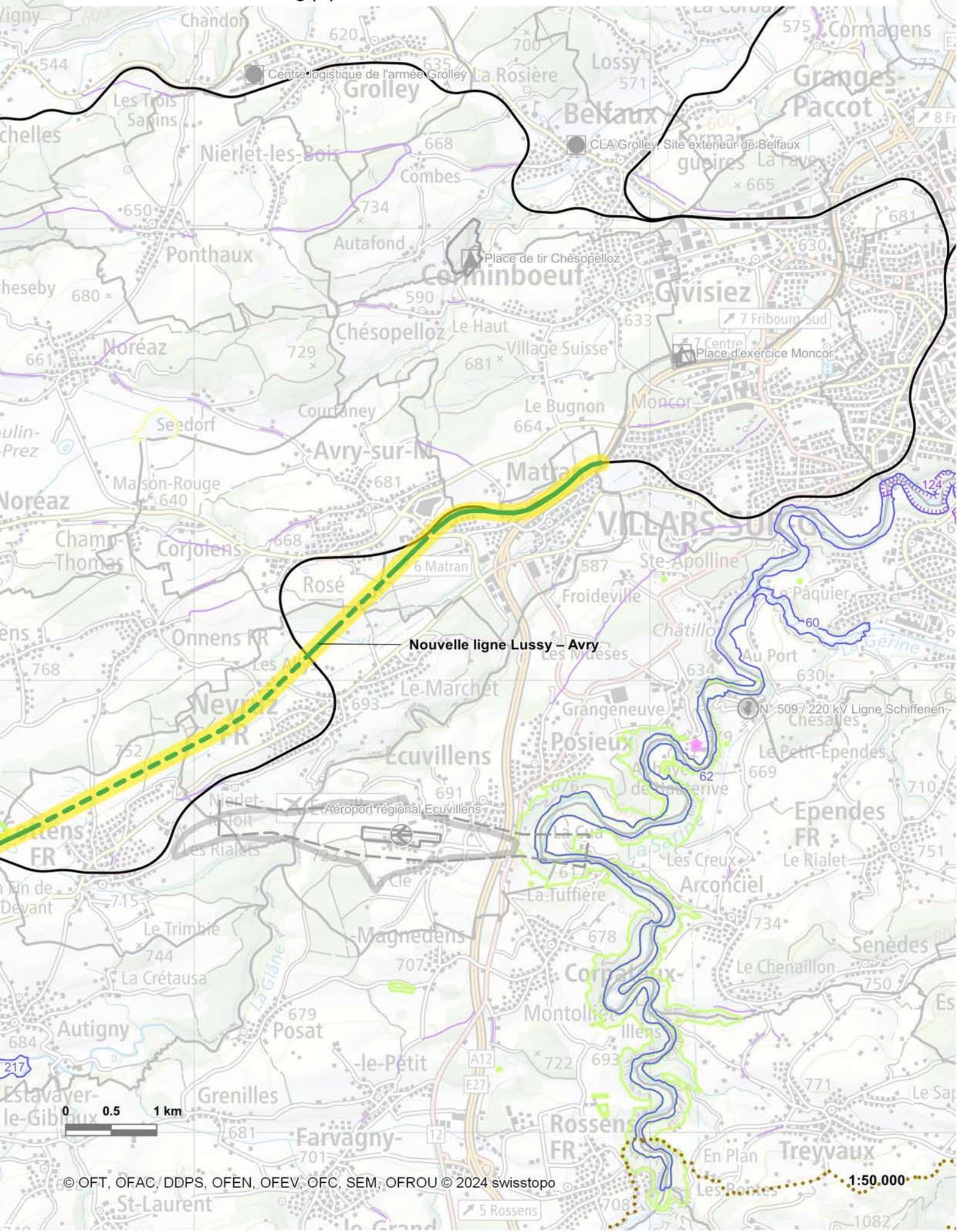
Tunnel entre Oron et Vauderens

FO 3.5 Lausanne – Fribourg (B)



Nouvelle ligne Lussy - Avry

FO 3.5 Lausanne – Fribourg (C)



FO 3.6 Région de la Broye

Informations générales

- Cantons: Fribourg, Vaud
- Communes concernées: Estavayer, Lully, Sévaz
- Autorité compétente: OFT
- Services concernés: ARE, DDPS, OFEV, OFAG, [OFROU](#), [OFC](#), [DDPS](#), services spécialisés des cantons de Fribourg et Vaud
- Autres partenaires: CFF

État de la décision : arrêtée

Mesures et état de la coordination

CR

CC

IP

Eléments de l'aménagement qui relèvent du Plan sectoriel:

- [Gare de formation de la Broye-Estavayer-Sévaz : centre logistique de la Broye](#)

◆

Motif

Afin d'améliorer l'attractivité et la compétitivité du trafic marchandises, une nouvelle installation s'avère nécessaire dans la région de la Broye.

Projet :

[Estavayer-Sévaz: centre logistique de la Broye](#) [Gare de formation de la Broye](#): Nouvelle gare de formation y compris voies de débord.

Marche à suivre et explication des indications

La Confédération a chargé les CFF d'entreprendre en accord avec les cantons de Vaud et Fribourg des études de projet concernant la nouvelle gare de formation et d'élaborer l'avant-projet. -Une coordination avec le plan sectoriel des surfaces d'assolement [et le plan sectoriel militaire, partie « ouvrages » \(fiche 09.501 CLA-G, site extérieur de Sévaz\)](#) doit également être assurée.

À l'heure actuelle, les transports de marchandises dans la Broye se déroulent à plusieurs endroits. En raison de l'urbanisation passée et vu la croissance du volume de trafic en transport régional de voyageurs, ces emplacements décentralisés ne permettent pas d'exploitation rentable à long terme. C'est pourquoi les fonctions de transport de marchandises (débord, formation des trains) doivent être déplacées des périmètres ferroviaires de Cugy, Estavayer et Payerne vers une nouvelle gare de formation centrale située dans la Broye.

L'emplacement de la nouvelle gare de formation dans la Broye a fait l'objet de plusieurs variantes. Avec l'approbation par l'Assemblée fédérale de l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire du 21 juin 2019, la décision de la construction de la nouvelle gare de formation de la Broye a été entérinée. Dans ses adaptations du SIS 2021, la Confédération a fixé l'emplacement de la nouvelle installation dans la Broye. Elle a choisi l'emplacement de Sévaz en fonction des réponses obtenues dans le cadre de la procédure de consultation et de participation.

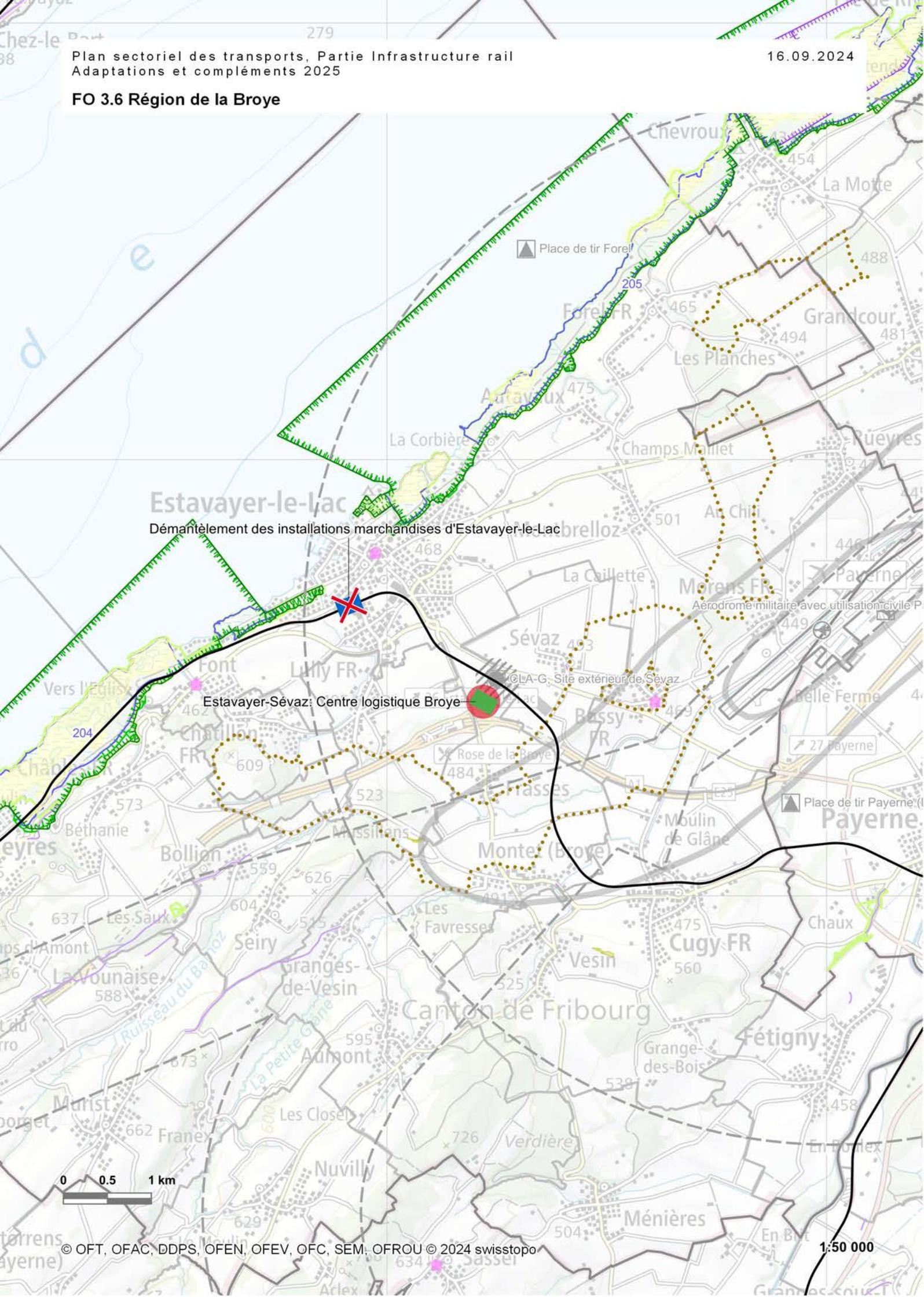
~~Les CFF ont examiné huit emplacements envisageables en tenant compte de la disponibilité de surface, de l'accès routier, du zonage, des nuisances et des possibilités ferroviaires. Tous les sites examinés se trouvent en dehors des zones à bâtir sur des terrains d'exploitation agricole et en emprise sur des surfaces d'assolement. Un emplacement proche de Sévaz entraîne le moins de conséquences négatives. La surface disponible y est suffisamment grande pour réaliser une gare de formation. Vu sa situation centrale, cette installation permettrait d'absorber l'essentiel du volume du trafic marchandises. Le site à Sévaz est situé à 500 m. d'un raccordement à la route nationale. La nouvelle installation est atteignable sans qu'il soit nécessaire de traverser de zone résidentielle. Vu la situation hors agglomération, aucune zone habitée n'est impactée négativement.~~

~~À titre de solution de rechange, le site de Avenches avait été envisagé. Dans la comparaison des variantes des CFF, cet emplacement avait obtenu la deuxième meilleure note. La surface disponible est~~

~~un peu plus petite qu'à Sévaz et, comme le site est un peu moins central pour les clients concernés, il en aurait résulté un surcroît de trafic. Bien que le raccordement à la route nationale soit un peu plus éloigné que celui de Sévaz, aucune zone résidentielle ne serait touchée.~~

Le canton de Fribourg a favorisé l'emplacement à Sévaz mais, au vu des options encore ouvertes quant à la localisation exacte de l'installation sur ce site, la fiche correspondante du plan directeur cantonal de Fribourg a été supprimée par le Conseil d'Etat. Une réactualisation de la fiche est en cours.

En plus de la gare de formation pour les trains de marchandises, il est prévu un développement dans la Broye avec le projet d'extension (3e produit rapide) entre Lausanne, Payerne et Avenches. Ce projet est inscrit dans le plan directeur cantonal vaudois mais n'est pas pertinent pour le SIS. [Il pourra être examiné lors de l'élaboration d'une étape d'aménagement ultérieure de PRODES.](#)



FO 3.6 Région de la Broye

Estavayer-le-lac

Démantèlement des installations marchandises d'Estavayer-le-Lac

Estavayer-Sévaz: Centre logistique Broye



FO 3.7 Région du Chablais

Informations générales

- Canton: Vaud
- Commune concernée: Aigle
- Autorité compétente: OFT
- Services concernés: ARE, OFEV, services spécialisés du canton de Vaud
- Autres partenaires: CFF

État de la décision: arrêtée

Mesures et état de la coordination

CR

CC

IP

Éléments de l'aménagement qui relèvent du Plan sectoriel:

- Nouveau centre d'entretien servant à la maintenance légère du matériel roulant situé à Aigle (variante « St-Triphon » du rapport explicatif) ◆

Motif

Les projections en matière de développement ferroviaire mettent en évidence le fait que les capacités actuelles d'entretien des véhicules ferroviaires CFF seront insuffisantes en Suisse romande à un horizon de 10 à 15 ans. En particulier, l'entretien léger des RER Vaud, qui a lieu actuellement à Genève, ne pourra continuer à être planifié sur ce site, en raison de l'augmentation du nombre de trains à entretenir qui ne pourront circuler sur l'axe Lausanne-Genève [ainsi qu'en](#) via le nœud de Genève déjà très fortement sollicités.

Projet

Nouveau centre d'entretien dédié à la maintenance légère du matériel roulant, situé sur la commune d'Aigle (variante « St-Triphon » du rapport explicatif): nouvelle installation comprenant une emprise d'environ 10 ha et permettant la maintenance légère du matériel roulant, ainsi que les petites réparations et le travail de nettoyage de la flotte. Certaines prestations d'entretien léger seront également réalisées pour des clients tiers.

Marche à suivre et explication des indications

~~Afin que la Confédération puisse effectuer une~~ analyse de variante et une pesée des intérêts conformément à l'article 3 OAT en vue de définir l'emplacement du nouveau site d'entretien ferroviaire (maintenance légère) dans le canton de Vaud ont été effectuées par la Confédération, différentes variantes ont été examinées selon un processus d'évaluation dont les résultats sont présentés dans le rapport explicatif complétant la présente fiche d'objet. Un groupe d'accompagnement comprenant des représentants du canton de Vaud, des CFF et de la Confédération a élaboré ~~ce~~ le rapport explicatif justifiant le choix de la variante retenue. Une coordination avec le plan sectoriel des surfaces d'assèchement et l'environnement a été réalisée. La compatibilité du projet avec les intérêts de la protection des eaux souterraines a été clarifiée et pourra vraisemblablement être assurée.

~~Conformément aux conclusions du rapport explicatif, le projet NEVA (Nouvel Etablissement Vaudois) a pour objectif d'identifier un nouvel emplacement pour l'entretien léger (aujourd'hui à Genève) et lourd (aujourd'hui à Yverdon-les-Bains) du matériel roulant afin de pouvoir accueillir les rames supplémentaires qui sont attendues d'ici 2030.~~

~~Depuis 2020, les CFF ont identifié dans le canton de Vaud 14 sites d'environ 20 ha susceptibles d'accueillir un nouveau site prévu à la fois pour l'entretien léger et lourd.~~

~~La question du maintien de l'entretien du matériel lourd n'est pas concerné et continuera d'être effectué sur le site des CFF à Yverdon-les-Bains, a également été examinée. C'est pourquoi plusieurs emplacements ont été retenus seulement pour l'entretien léger afin de les combiner avec l'entretien lourd à Yverdon-les-Bains.~~

~~Une première évaluation préliminaire a permis d'exclure 11 sites parce qu'ils présentaient des points bloquants ou des contraintes trop importantes, tels qu'une consommation conséquente~~

de SDA, des conflits avec des objets environnementaux figurant dans des inventaires fédéraux ou des conditions d'exploitation ferroviaire rédhitoires.

Une pesée des intérêts a été effectuée pour départager les 5 variantes restantes :

2 alternatives pour l'entretien lourd et léger y sur un même site à Aigle (variante « St-Triphon » et variante « Aigle » du rapport explicatif) et

3 configurations impliquant des sites séparés pour l'entretien lourd et léger, le premier étant maintenu à Yverdon-les-Bains et le second prenant place dans un nouveau centre réalisé sur la commune d'Aigle (variante « St-Triphon » et variante « Aigle ») ou sur le site existant de Lausanne-Triage.

Les 5 variantes retenues pour l'évaluation détaillée ont ainsi été comparées au travers d'une pondération globale des intérêts réparties dans les trois catégories suivantes qui ont été considérées comme les plus importantes : aménagement du territoire, environnement, et enfin exploitation ferroviaire.

Cette analyse a montré que la variante préservant l'activité d'entretien lourd à Yverdon-les-Bains (cf. FO 7.3) en association avec la réalisation d'un site d'entretien léger à Aigle (variante « St-Triphon ») présentait la meilleure variante à l'issue de la pesée des intérêts.

Ce choix a été guidé par les intérêts prépondérants suivants :

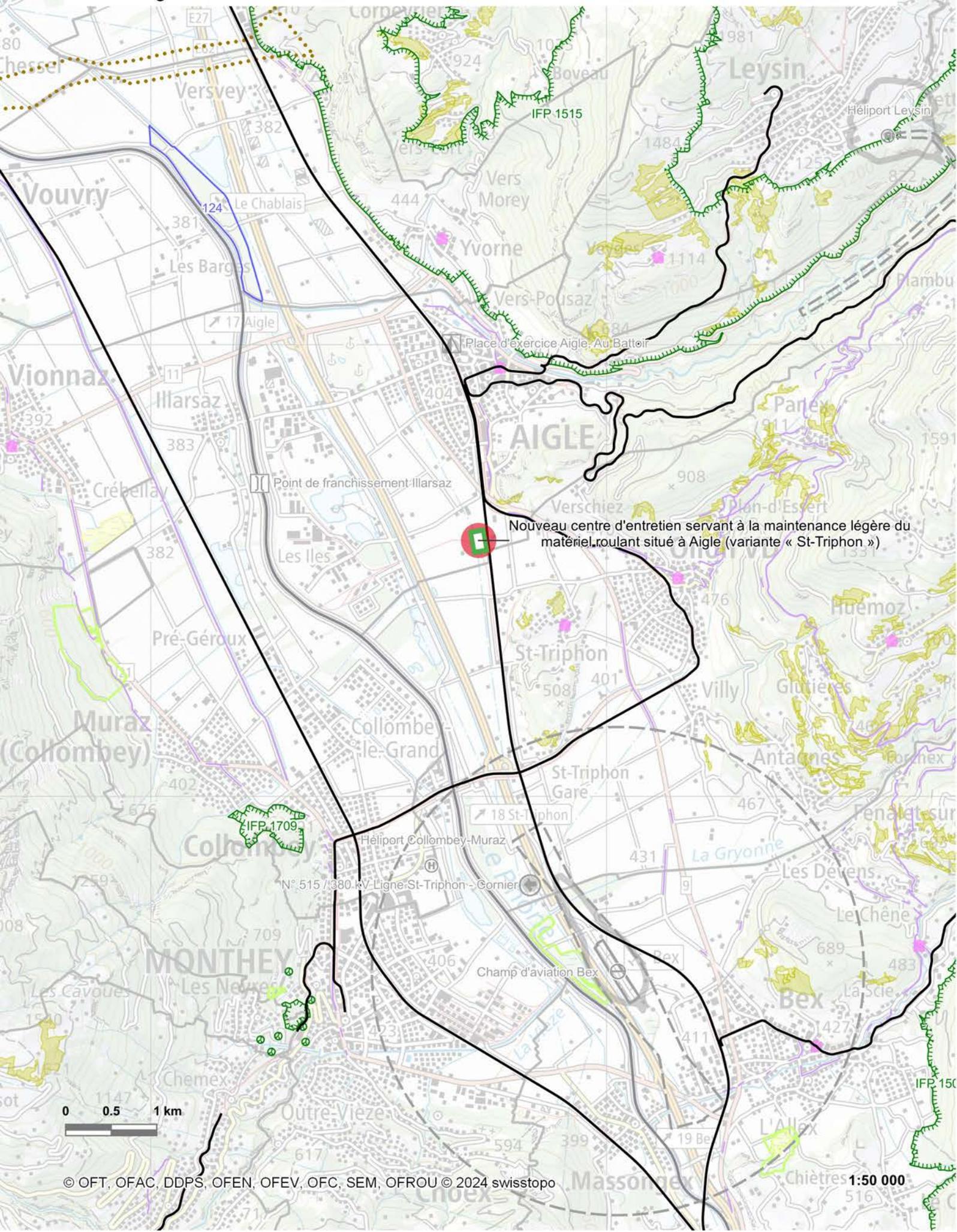
le maintien de l'activité historique d'entretien lourd sur le site d'Yverdon-les-Bains incluant son bassin d'emploi et le savoir-faire associé. Cette variante prévoyant le maintien de l'entretien lourd à Yverdon-les-Bains permet d'éviter d'alourdir les infrastructures de transports (route et rail) en raison du déplacement des collaborateurs

la compatibilité entre les besoins liés à la production sur le site d'Yverdon et ceux liés à la sauvegarde du patrimoine,

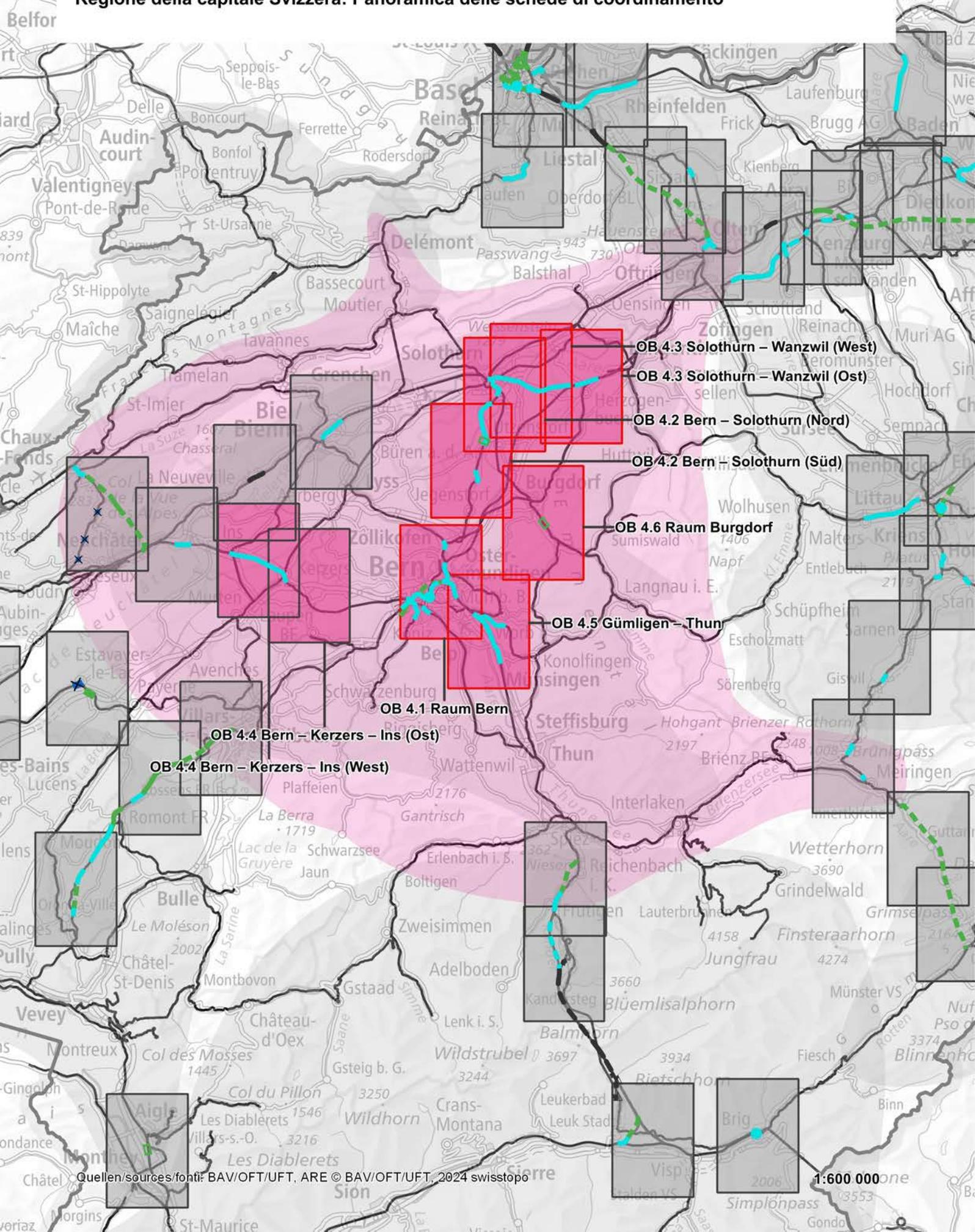
la préservation des SDA, le site de St-Triphon se situant entièrement sur une zone industrielle et ne requérant, dès lors, pas de SDA,

la réserve stratégique offerte par les dimensions du terrain disponible sur le site de St-Triphon, permettant, au besoin, une extension ultérieure des activités de maintenance ferroviaire.

FO 3.7 Région du Chablais



Hauptstadtregion Schweiz: Übersicht Objektblätter
Région de la ville fédérale: Vue d'ensemble des fiches d'objet
Regione della capitale Svizzera: Panoramica delle schede di coordinamento



4 Hauptstadtregion Schweiz

Der Handlungsraum der Hauptstadtregion Schweiz umfasst in seinem inneren Bereich grosse Teile des Kantons Bern, wesentliche Teile der Kantone Freiburg und Solothurn sowie Teile der Kantone Neuenburg und Waadt. Grössere Überlappungen (für den erweiterten Bereich) bestehen mit den Handlungsräumen Westalpen, Aareland und Jurabogen, wobei insbesondere die Überlappungen mit den Westalpen und dem Jurabogen wichtige Schnittstellen zwischen Mittelland und Alpenraum resp. Jura bilden.

Die Struktur und die grundlegenden Herausforderungen für den Handlungsraum Hauptstadtregion werden in Kapitel 6.4 des Sachplans Verkehr, Teil Programm (Mobilität und Raum 2050) beschrieben.

Die folgenden Vorhaben sind in Betrieb. Sie werden in den Objektblättern nicht mehr dargestellt:

- Ausbau Bahnhof Bätterkinden, Doppelspur Bätterkinden Süd – Büren z.Hof und Grafenried – Jegensdorf
- Doppelspurausbau mit Doppelspurtunnel Rosshäusern
- Entflechtung Wylerfeld
- Doppelspurausbau Thun – Uetendorf
- Doppelspurausbau Mauss – Gümmenen
- Doppelspur Bern Frischingweg – Kehrsatz (BLS)

Die folgenden Vorhaben befinden sich im Bau oder im Plangenehmigungsverfahren. Sie werden daher der Ausgangslage zugeordnet:

- ~~Ausbau Bahnhof Bern SchmalspurNormalspur~~
- ~~Doppelspurausbau Frischingweg – Weissenbühl/Kehrsatz~~
- ~~Doppelspurausbau Mauss – Gümmenen~~
- ~~Doppelspurausbau Thun – Uetendorf~~
- OB 4.1: Ausbau des meterspurigen Bahnhofteils (RBS).

OB 4.1 Raum Bern

Allgemeine Informationen

- Standortkanton: Bern
- Betroffene Gemeinden: Bern, Ittigen, Köniz, Moosseedorf, Münchenbuchsee, Ostermundigen, Zollikofen
- Zuständige Amtsstelle: [BAV](#)
- Betroffene Amtsstellen: ARE, ASTRA, BAFU, BAK, VBS, kantonale Fachstellen Bern
- Anderer Partner: BLS, RBS, SBB

Stand der Beschlussfassung: verschieden

Massnahmen und Stand der Koordination	F	Z	V
Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:			
– Leistungssteigerungs Bern West Entflechtung Holligen ;	◆		
– Ausbau Verbindungslinie Wankdorf Süd– Löchligut;	◆		◆
– Entflechtung Zollikofen;			◆
– Viertes Gleis Wankdorf Nord – Löchligut;			◆
– Viertes Gleis Wankdorf Süd – Ostermundigen/Entflechtung Wankdorf Süd;	◆		
– Doppelspurausbau Bern Frischingweg – Bern Weissenbühl;			◆
– Doppelspurausbau Vidmarhallen – Liebefeld – Köniz	◆		
– Doppelspurausbau Fischermätteli – Vidmarhallen			◆
– Ausbau Zufahrt und Bahnhof Bern Normalspur;			◆
– Drittes und viertes Gleis Bümpliz Süd sowie Tunnel Bümpliz Süd-Thörishaus			◆

Begründung

Der Raum Bern ist bereits heute durch den Fernverkehr und die S-Bahn sowie den Güterverkehr hoch belastet. Der Knoten Bern ist von nationaler Bedeutung. Er liegt an der Schnittstelle zwischen der nationalen Ost-West-Achse und der Zufahrtsachse zum Lötschberg-Basistunnel.

~~Als Ein~~ erster Ausbauschnitt im Raum bezweckt ~~mit das~~ Vorhaben ~~beidseits des Bahnhofs Bern~~, die östlichen und westlichen Zufahrten zum Knoten Bern leistungsfähiger zu machen und Abkreuzungskonflikte bei den Verzweigungen zwischen den Achsen Mittelland und Oberland sowie den Achsen ~~Gürbetal-Plateau~~ und ~~Gürbetal/Neuenburg~~ zu vermeiden. ~~Mittelfristig erfordert das anhaltende Verkehrswachstum den Bau einer neuen Werkstätte im Raum Bern für den Unterhalt des Rollmaterials.~~

Der weitere Ausbau erfolgt schrittweise entsprechend den Bedürfnissen des Verkehrswachstums.

Vorhaben

~~Entflechtung Holligen~~~~Leistungssteigerung Bern-West~~: Niveaufreie Entflechtung der ~~drei~~ Strecken nach Freiburg, ~~und~~ Neuenburg ~~und sowie~~ Belp/Schwarzenburg.

Ausbau Verbindungslinie Wankdorf Süd – Löchligut: Bau einer doppelspurigen Linie von Zollikofen nach Ostermundigen zur Entflechtung des Gütertransitverkehrs im Zulauf zum Lötschberg-Basistunnel vom gesamten Personenverkehr.

Entflechtung Zollikofen: Niveaufreie Entflechtung zwischen Personen- und Güterverkehr zur Vermeidung von Abkreuzungskonflikten zwischen der Stammlinie und der ~~neuen~~ Verbindungslinie Wankdorf Süd – Löchligut.

Viertes Gleis Wankdorf Nord – Löchligut: Kapazitätserweiterung durch Trennung des Fernverkehrs vom S-Bahnverkehr sowie zusätzliche Perronkante im Bahnhof Wankdorf Nord.

Viertes Gleis Wankdorf Süd – Ostermundigen / Entflechtung Wankdorf Süd: Schaffung einer durchgehenden Vierspur Wankdorf Süd – Ostermundigen zur Behebung von Trassenkonflikten Personen-/Güterverkehr im östlichen Zulauf zum Knoten Bern. Der Ausbau umfasst auch eine doppelspurige Entflechtung zwischen Wankdorf Süd und Ostermundigen.

Doppelspurausbau Bern Frischingweg – Bern Weissenbühl: Vervollständigung zur durchgehenden Doppelspur.

Doppelspurausbau Vidmarhallen – Liebefeld – Köniz: Realisierung einer Doppelspur.

Doppelspurausbau Doppelspur Fischermätteli – Vidmarhallen: Vervollständigung zur durchgehenden Doppelspur.

Drittes und viertes Gleis Bümpliz Süd sowie Tunnel Bümpliz Süd-Thörishaus: Gestützt auf einen Auftrag des Parlaments hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) eine «Vision à long terme» für eine Beschleunigung und Kapazitätssteigerung der Verbindung Bern – Lausanne erarbeitet. Als Bestvariante für den Abschnitt Bern – Freiburg hat sich eine Neubaustrecke zwischen Bern und Schmiten herausgestellt (siehe OB 3.5 Lausanne – Fribourg). Vor dem Knoten Bern wurde eine Möglichkeit für eine Entflechtung westlich der Haltestelle Europaplatz gefunden, mit einem anschliessenden Viadukt oder Tunnel zur Querung der Freiburgstrasse, der heutigen Sportplätze und des Gewerbe- und Businessparks Bodenweid sowie der Nationalstrasse N12 in einen Tunnel im Könizbergwald. Ob eine andere Einbindung direkt im Knoten Bern möglich wäre ist im Moment nicht bekannt.

Langfristig wird auch eine **Kapazitätserweiterung des normalspurigen Bahnhofs Bern** notwendig. Dafür ist eine seitliche Erweiterung des normalspurigen Bahnhofs um vier zusätzliche Perronkanten vorgesehen. Für den noch später möglicherweise folgenden Ausbau der Zufahrt zum normalspurigen Bahnhof sind folgende Varianten möglich, wobei Variante a) zurzeit favorisiert wird, während die andere Variante planerisch freigehalten wird:

- a) Variante Lorraine hoch: Ausbau der östlichen Zufahrt über die Lorrainebrücke auf 6 Spuren.
- b) Variante Schlaufe Nord: Ausbau der östlichen Zufahrt über eine weitgehend unterirdische nördliche Zufahrtsschlaufe.

Vorgehen und Hinweise

~~Der Ausbau des Knotens Bern und seiner Zufahrtsstrecken ist teilweise bereits im Bau. Es betrifft dies die Projekte Entflechtung Wylerfeld der SBB, Doppelspur Bern Frischingweg – Kehrsatz (BLS) sowie den Ausbau des schmalspurigen Bahnhofs (RBS).~~

Die SBB wurde vom Bund beauftragt, in Abstimmung mit dem Kanton die Projektierungsarbeiten und die Realisierung für die ~~Entflechtung Holligen~~ Leistungssteigerung Bern-West sowie das vierte Gleis Wankdorf Süd – Ostermundigen mit der Entflechtung Wankdorf Süd ~~aufzunehmen und Vorprojekte bzw. das Bauprojekt~~ zu erarbeiten.

Die BLS wurde von Bund beauftragt, in Abstimmung mit dem Kanton die Projektierungsarbeiten für den Doppelspurausbau Vidmarhallen - Liebefeld – Köniz und für die neue Haltestelle Kleinwabern aufzunehmen und die Vorstudie resp. das Auflage- Bauprojekt zu erarbeiten.

Der weitergehende Ausbau ist bei der Erarbeitung eines nächsten Ausbauschnittes des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (STEP Bahninfrastruktur) zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung in einem Bundesbeschluss. Bei der Planung des Ausbaus der Zufahrten zum Knoten Bern besteht ein hoher Koordinationsbedarf mit den ISOS-Objekten Bümpliz-Bethlehem (Bern), Waldau (Bern), Worbletal (Bolligen u.a.) und Bern (UNESCO-Weltkulturerbe) sowie dem Aareraum. Die lokalen Interessen des Landschaftsschutzes und des Städtebaus sind im Rahmen der Detailplanung einzubeziehen.

Bei der Detailplanung ~~der Entflechtung Zollikofen sowie~~ des Ausbaus der Verbindungslinie Ostermundigen – Löchligen ist eine Abstimmung mit dem Sachplan Militär durchzuführen.

Eine Abstimmung mit den Nationalstrassen im Raum Bern hat stattgefunden.

~~Mit dem Beschluss der Bundesversammlung zum Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) vom 20. März 2009 wurde der Entscheid zum Ausbau im Raum Bern gefällt.~~

~~Als erster Ausbauschritt wird die Entflechtung Wylerfeld realisiert. Das Vorhaben ist im Bau und wird im Objektblatt als Ausgangslage dargestellt~~

~~In einem zweiten Schritt Am 21. Juni 2013~~ stimmte das eidgenössische Parlament ~~am 21. Juni 2013~~ dem Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur zu. Damit wurde der Entscheid zum Bau der ~~Entflechtung Holligen Leistungssteigerung Bern-West~~ und weiteren Leistungssteigerungen auf der westlichen und östlichen Zufahrt zum normalspurigen Bahnhof Bern gefällt.

Mit dem Entscheid über die Freigabe von Mitteln ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr vom 16. September 2014 beteiligt sich der Bund an den Kosten zur Realisierung eines neuen unterirdischen Bahnhofs, im Schmalspurnetz des Knotens Bern und an der Verbesserung der Publikumsanlagen des normalspurigen Bahnhofs. Das Vorhaben ist im Bau und wird im Objektblatt als Ausgangslage dargestellt.

Der Entscheid zum Bau der Doppelspur Vidmarhallen — Liebefeld — Köniz wurde mit dem Beschluss der Bundesversammlung zum Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2035 der Eisenbahninfrastruktur vom 21. Juni 2019 gefällt. Gleichzeitig wurde der Entscheid zur Realisierung der neuen Haltestelle Kleinwabern gefällt. Die neue Haltestelle soll auf die geplante Siedlungsentwicklung abgestimmt und in das lokale ÖV-Netz eingebunden werden. Sie ergänzt bereits im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr vom Bund mitfinanzierte Infrastrukturausbauten. Diese Haltestelle hat jedoch keine erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt. Sie wird ausserhalb des Sachplans Verkehr koordiniert.

Für die Kapazitätssteigerung des Knoten Berns werden im ~~Rahmen des STEP Ausbauschrittes 2025~~ die ~~Ostzufahrt Ost-~~ und Westzufahrt inkl. der ~~Entflechtung Holligen Leistungssteigerung Bern-West~~ und der Perronverlängerung im Bahnhof Bern für 400 Meter lange Doppelstockzüge ~~aus~~gebaut.

Für den Angebotsausbau sind im Rahmen des STEP AS 2025 zusätzliche Ausbauten auf vier Gleisachsen mit einer doppelspurigen Entflechtung zwischen Wankdorf Süd und Ostermundigen, einer Entflechtung in Gümligen und neuen Wendegleisen in Münsingen und Brünnen notwendig. ~~Das ursprünglich im STEP AS 2025 enthaltene 3. Gleis Gümligen — Münsingen wurde hingegen zurückgestellt.~~

Im normalspurigen Teil des Bahnhofs Bern (SBB-Bahnhof) sind langfristig zwölf Perronkanten für den Fernverkehr vorzusehen. Der Ausbau des normal- und meterspurigen Regionalverkehrs muss mit diesem Ausbau koordiniert sein. Für den normalspurigen Regionalverkehr sind langfristig vier Perronkanten zu reservieren. Im Vordergrund steht hierfür eine seitliche Erweiterung des bestehenden normalspurigen Bahnhofs in Richtung Norden. Als Rückfallebene besteht die Option eines bergmännisch erstellten Tiefbahnhofs in Ost-West-Lage.

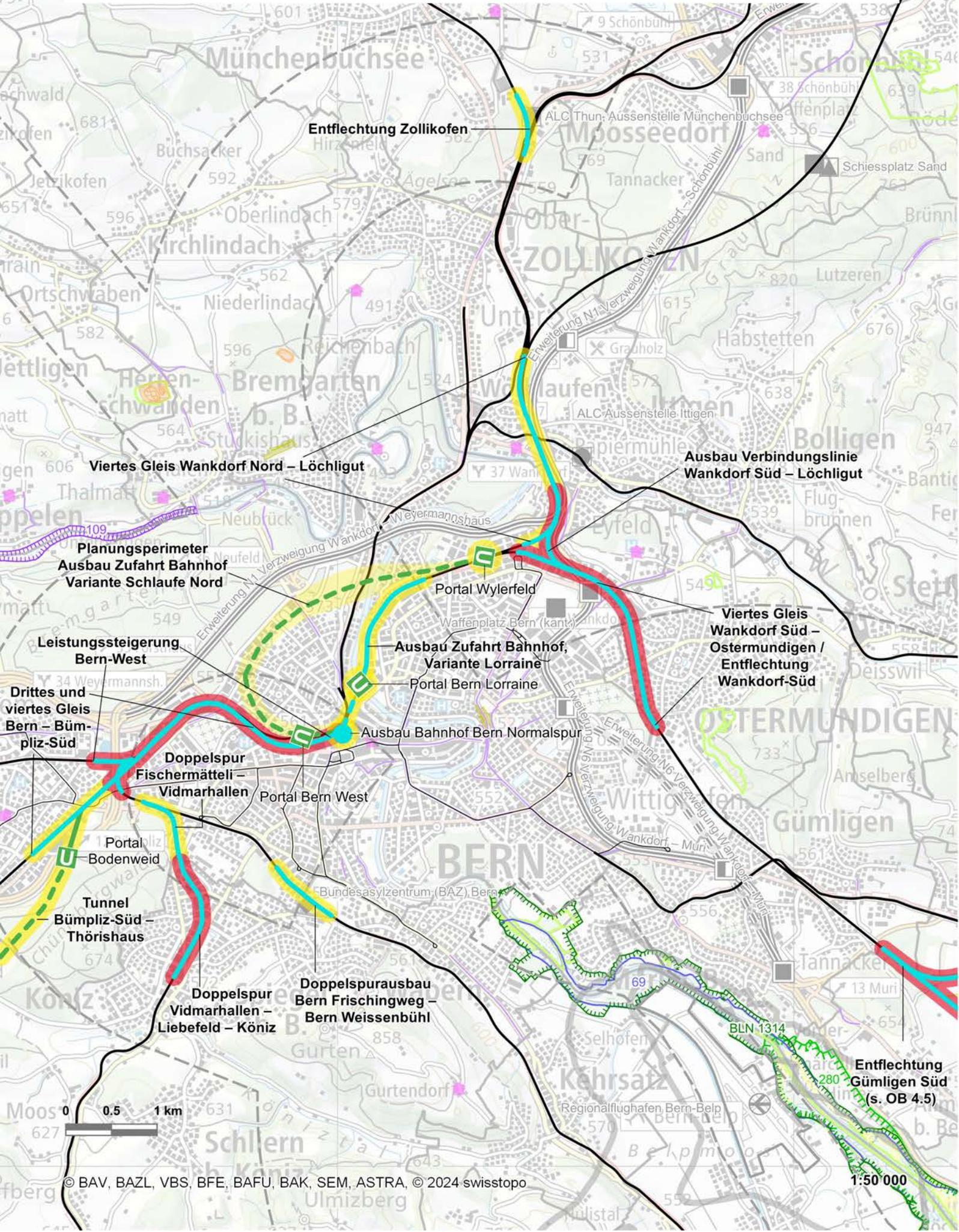
Die östliche Zufahrt des normalspurigen SBB-Bahnhofs Bern könnte in einem sehr langfristigen Zeithorizont von heute vier auf sechs Gleise erweitert werden. Die weitergehenden Massnahmen sind zu konkretisieren. Sie werden in diesem Sachplan als langfristige Trassensicherung aufgenommen. Der Aareraum in der Region Bern hat eine hohe Bedeutung für den Landschaftschutz. Für den Ausbau der nationalen Verkehrsinfrastrukturen stehen darum sowohl bei der Strasse als auch bei der Schiene Ausbauvarianten mit einer Bündelung der bestehenden Infrastrukturen zur Diskussion. Die Auswirkungen zusätzlicher Eingriffe in diesem Raum werden geprüft. Aus städtebaulicher Sicht ist auch der Raum Schützenmatt bei der weiteren Planung der Zufahrten mit besonderer Sorgfalt zu behandeln.

~~Die Bahnlinie Richtung Fribourg könnte ebenfalls in einem langfristigen Zeithorizont von heute zwei auf vier Gleise erweitert werden. Sie werden in diesem Sachplan als langfristige Trassensicherung aufgenommen. Eine Koordination mit den Projekten von Stadt und Kanton Bern ist in diesem Perimeter besonders wichtig. Aus städtebaulicher Sicht sind die Räume Europaplatz und Bodenweid bei der weiteren Planung mit besonderer Sorgfalt zu behandeln.~~

~~Im Raum Bern weisen diverse Abschnitte des zu erweiternden Schienennetzes ein Potential der höchsten Prioritätenklasse für eine Velobahn aus. Die Realisierung von Velobahnen wird geprüft.~~

Hinweis: Richtplan Kanton Bern

OB 4.1 Raum Bern



OB 4.2 Bern – Solothurn

Allgemeine Informationen

- Standortkantone: Bern, Solothurn
- Betroffene Gemeinden: Bätterkinden, Biberist, Buchegg, Fraubrunnen, Lohn-Ammannsegg, Solothurn, Zuchwil
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, BAFU, BAK, BLW, kantonale Fachstellen Bern, Solothurn
- Andere Partner: BLS, RBS, SBB

Stand der Beschlussfassung: verschieden

Massnahmen und Stand der Koordination	F	Z	V
Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:			
– Doppelspur Fraubrunnen – Büren zum Hof;			◆
– Doppelspur Bätterkinden – Ammannsegg;			◆
– Doppelspur Biberist – Solothurn.			◆
– RBS-Depot Bätterkinden:	◆		

Begründung

Die S-Bahn in der Region Bern wird auf zwei Bahnnetzen, einem normalspurigen und einem meterspurigen Netz, abgewickelt. Koordiniert mit dem Ausbau des Knotens Bern und der normalspurigen Zufahrten wird auch die meterspurige Achse Bern – Solothurn schrittweise entsprechende den Bedürfnissen des Verkehrswachstums ausgebaut. Die geplanten Ausbauten, das dafür zusätzlich erforderliche Rollmaterial sowie die durch die Ausbauten wegfallenden bestehenden Depotanlagen (insbesondere Solothurn) erfordern den Neubau eines Depots in Bätterkinden als Abstellanlage sowie für den leichten Unterhalt der Fahrzeugflotte des RBS.

Vorhaben

Doppelspur Fraubrunnen – Büren zum Hof: Schliessung der bestehenden Doppelspurlücke.

Doppelspur Bätterkinden – Ammannsegg: Schliessung der bestehenden Doppelspurlücke.

Doppelspur Biberist – Solothurn: Schliessung der bestehenden Doppelspurlücke.

RBS-Depot Bätterkinden: Bau eines neuen Depots in der Gemeinde Bätterkinden.

Vorgehen und Hinweise

Die schmalspurige Strecke Bern – Solothurn wird schrittweise zur Doppelspur ausgebaut. Die ~~Verfahren zur Plangenehmigung der~~ Abschnitte Grafenried – Jegenstorf sowie Bätterkinden Süd – Büren zum Hof sind ~~gestartet in~~ Betrieb. Die weiteren Massnahmen sind zu konkretisieren. Sie werden im vorliegenden Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene als langfristige Trassensicherung aufgenommen. Die vom Bund genehmigten Richtpläne der Kantone Bern und Solothurn enthalten die Massnahmen.

Eine Schliessung der noch bestehenden Doppelspurlücken auf dem meterspurigen Netz, zwischen Fraubrunnen und Büren zum Hof, Bätterkinden und Ammannsegg sowie Biberist und Solothurn ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschlusses STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung in einem Bundesbeschluss. Bei der weiteren Projektierung sind Massnahmen zur Wiederherstellung der Durchlässigkeit der überregionalen Wildtierkorridore zu prüfen. Im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten zum Doppelspurausbau Bern – Solothurn hat eine Abstimmung mit dem Sachplan Fruchtfolgeflächen stattzufinden. Eine Abstimmung mit den ISOS-Objekten Solothurn und Büren zum Hof ist durchzuführen.

~~Die Für die Standortwahl für einen neuen Depotstandort lief in einem mehrstufigen Prozess ab wurde eine Variantenanalyse und eine Interessenabwägung durchgeführt. Da der kommende Angebotsausbau vor allem auf der Strecke Bern-Solothurn erfolgen wird und die Strecke durchs Worblental bereits~~

~~an ihre Kapazitätsgrenzen stösst, erfolgte die Suche nach einem neuen Depotstandort ausschliesslich entlang der Linie Bern-Solothurn.~~

~~Eine erste Prüfung der Industrie- und Gewerbezonon (bis 500 m ab Streckengleis) zwischen Worblau- fen und Solothurn hat ergeben, dass keine geeigneten Flächen in Industrie- und Gewerbezonon ent- lang der Strecke verfügbar sind.~~

~~Der RBS hat im Anschluss daran auf der gesamten Strecke und in allen betroffenen Gemeinden sämt- liche Standorte eruiert, die von ihrer Grösse her für einen Depotstandort theoretisch in Frage kommen könnten.~~

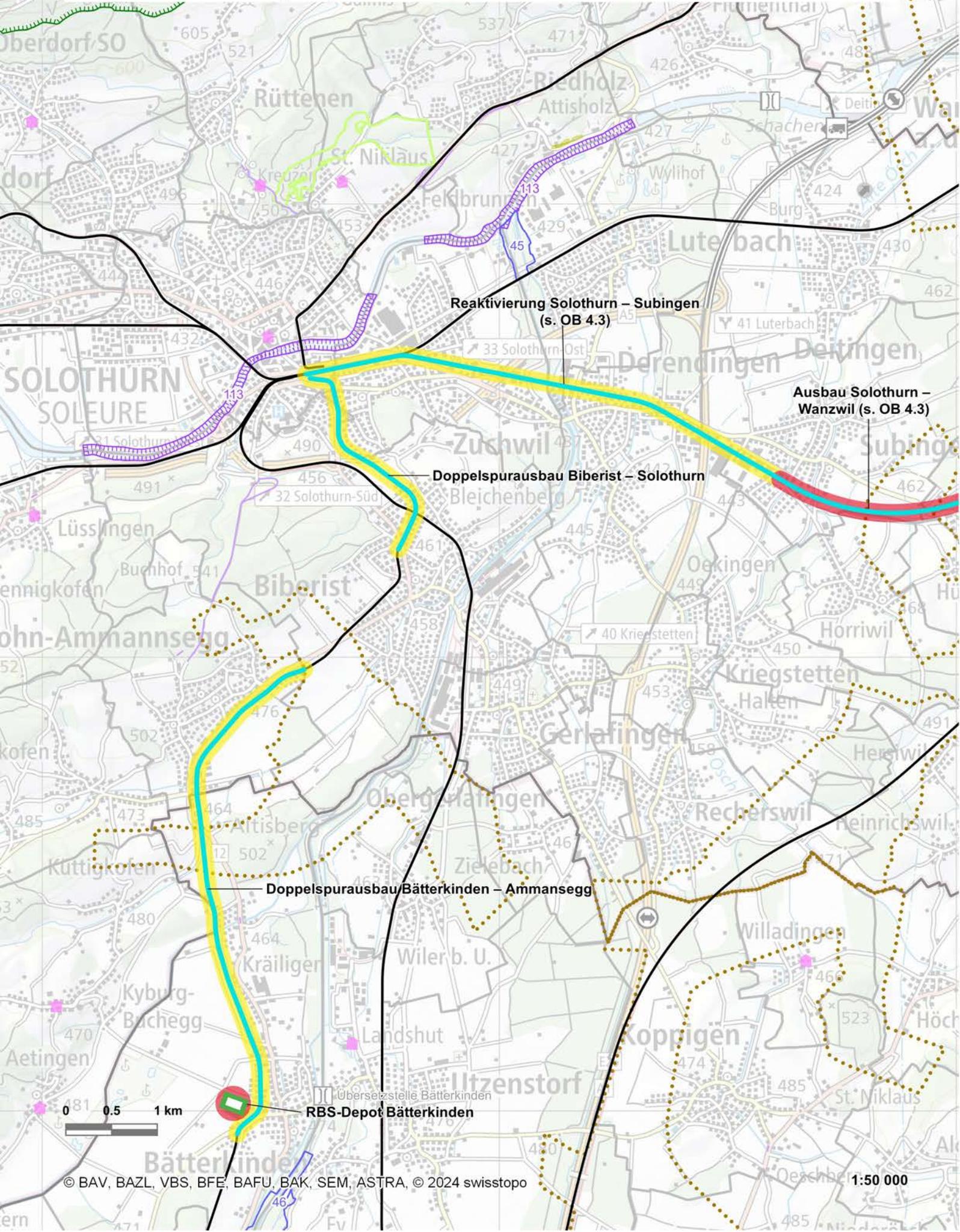
~~Insgesamt wurden 24 Standorte bestimmt, welche anhand von 28 Kriterien aus den fünf Dimensionen Betrieb, Finanzen, Raumplanung, Landschaft und Umwelt beurteilt wurden. Für den letzten Schritt der Entscheidungsfindung wurde eine Priorisierung der besten fünf Standorte unter dem Aspekt der lang- fristigen Betrachtung der Auswirkungen durchgeführt. Der Standort Leimgrube Bätterkinden erwies sich in der detaillierten Beurteilung sowie der Betrachtung über alle Kriterien hinweg als geeignetster Depotstandort und . Der Depotstandort Leimgrube Bätterkinden wurde im Jahr 2018 mit dem Koordi- nationsstand Festsetzung in den kantonalen Richtplan aufgenommen und sowie (-aufgrund der Fläche über , die 5 ha) überstieg eig.~~

~~Die Dokumente des kantonalen Richtplans Bern von 2018 hatten eine geringere Nutzung als 5ha FFF vorgesehen. Die weitere Planung für das Bauprojekt im Jahr 2021 hat dann auch die Ausdolung des Entebachs vorgesehen und damit 5ha betroffener FFF überschritten. Aus diesem Grund wird das Pro- jekt jetzt im SIS aufgenommen koordiniert. Die Standortevaluation und Interessenabwägung sind im Erläuternden Bericht hingewiesen erwähnt.~~

Für das Depot Bätterkinden hat eine Abstimmung mit dem Sachplan Fruchtfolgeflächen sowie den An- forderungen aus Sicht Umwelt stattgefunden. Die Anlage wurde so optimiert, dass die Auswirkungen auf Natur und Landschaft so gering wie möglich ausfallen. Der FFF-Bedarf von rund 6.6 ha wird durch den RBS kompensiert.

Hinweise: Richtpläne Kantone Bern und Solothurn

OB 4.2 Bern – Solothurn (Nord)



Reaktivierung Solothurn – Subingen
(s. OB 4.3)

Ausbau Solothurn –
Wanzwil (s. OB 4.3)

Doppelspurausbau Biberist – Solothurn

Doppelspurausbau Bätterkinden – Ammansegg

RBS-Depot Bätterkinden

OB 4.3 Solothurn – Wanzwil

Allgemeine Informationen

- Standortkantone: Bern, Solothurn
- Betroffene Gemeinden: Bolken, Derendingen, Etziken, Heimenhausen, Herzogenbuchsee, Inkwil, Luterbach, Solothurn, Subingen, Zuchwil
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, BAFU, BLW, BAK, kantonale Fachstellen Bern, Solothurn
- Anderer Partner: SBB

Stand der Beschlussfassung: verschieden

Massnahmen und Stand der Koordination	F	Z	V
Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:			
– Reaktivierung Solothurn – Subingen;			◆
– Ausbau Solothurn – Wanzwil;	◆		◆
– Spange Önz	◆	◆	

Begründung

Die einspurige Strecke Solothurn – Wanzwil stellt den Anschluss des Jurasüdfusses an die im Rahmen des Konzepts BAHN 2000 erstellte Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist dar. Die Strecke ist für eine maximale Belastung mit 36 Zügen pro Tag ausgelegt. Bei der Anpassung des Angebots an die Nachfrage dürfte mittelfristig die Belastung diesen Wert überschreiten.

VorhabenReaktivierung Solothurn – Subingen: Wiederinbetriebnahme der Strecke für den Regionalpersonenverkehr und Bau von zwei zusätzlichen Haltestellen.

Ausbau Solothurn – Wanzwil: In einem ersten Schritt wird der Unterbau verstärkt, und die Lärmschutzmassnahmen an die höhere Belastung der Strecke angepasst. Längerfristig ist ein Doppelpurausbau vorgesehen. Die Linienführung dieser mittel- und langfristigen Ausbauvorhaben ist durch den Ausbau entlang der bestehenden Infrastruktur gegeben.

Spange Önz: Mit der Einführung des Viertelstundentakts Bern-Zürich wird der Güterverkehr von Rothrist nach Solothurn via die Stammlinie Olten – Bern bis Wanzwil geführt. Aus diesem Grund ist eine neue eingleisige Verbindungslinie zwischen der Stammlinie und der Ausbaustrecke nötig.

Vorgehen und Hinweise

Die SBB wurde vom Bund beauftragt, Lärmschutzmassnahmen zu realisieren und den Unterbau zu verstärken. ~~Eine Realisierung ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss. Die nötigen Abstimmungen mit dem Sachplan Fruchtfolgeflächen, dem Wildtierkorridor «Hüniken» sowie der Schutzzone des UNESCO Welt-Kulturerbes Inkwilensee (prähistorische Pfahlbauten) haben stattgefunden. Es hat eine Abstimmung mit dem Sachplan Fruchtfolgeflächen dem Wildtierkorridor «Hüniken» sowie der Schutzzone des UNESCO Welt-Kulturerbes Inkwilensee stattzufinden.~~

Mit dem Beschluss der Bundesversammlung zum Bundesgesetz über den Ausbauschritt 2035 der Eisenbahninfrastruktur vom 21. Juni 2019 wurde der Entscheid zum Bau der Spange Önz gefällt.

~~Im Plangenehmigungsverfahren für die Ausbaustrecke Solothurn – Wanzwil wurde 2001 eine Belastung der Strecke mit max. 36 Zügen/Tag angenommen.~~

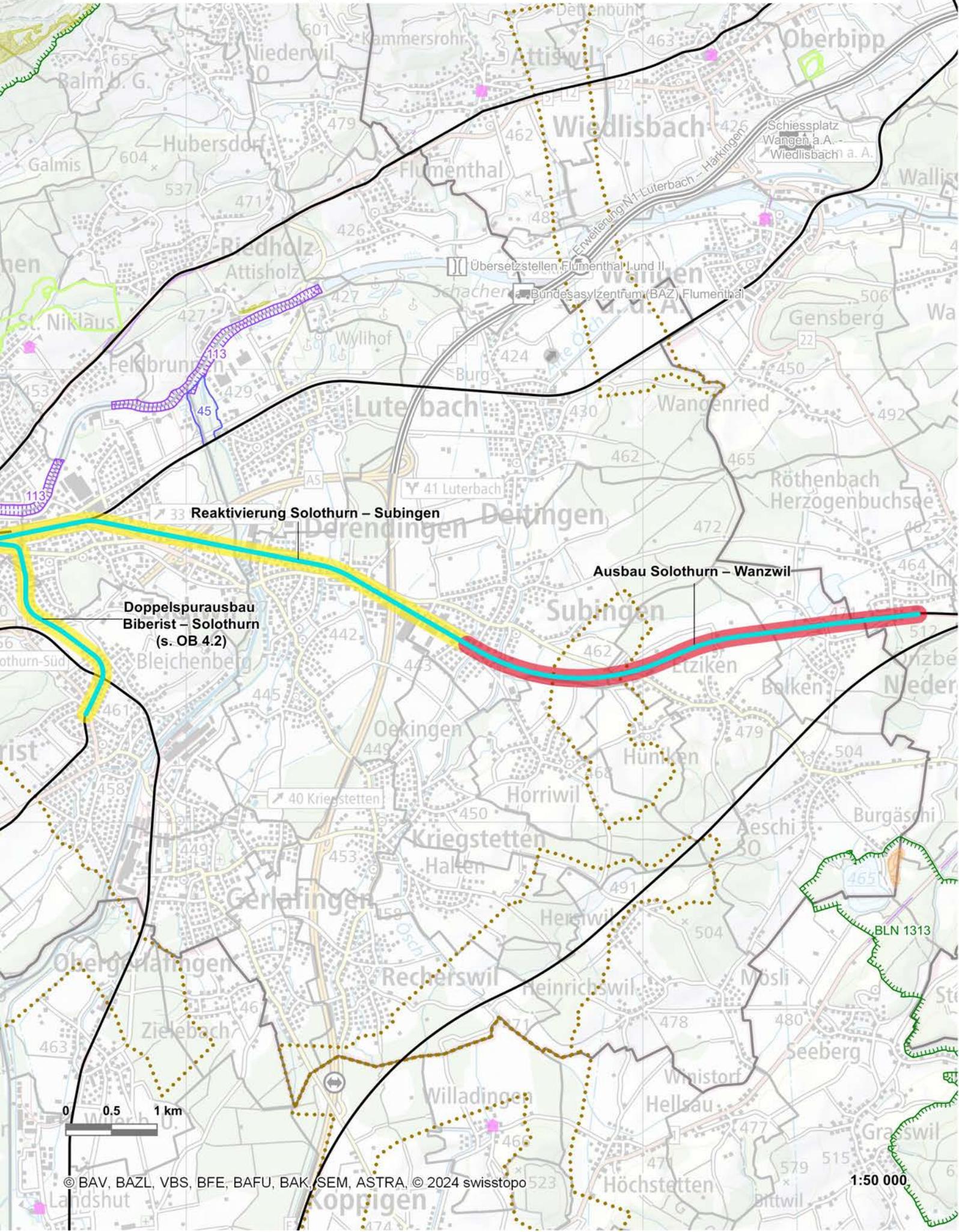
Eine erste Leistungssteigerung war bereits mit ZEB geplant. Zusätzlich ist mit dem AS 2035 ein Ausbau der Verbindungslinie in Önz vorgesehen. Darüber hinaus ist entsprechend dem Verkehrswachstum langfristig ein weiterer Ausbau bis hin zur durchgehenden Doppelspur denkbar. Der Sorge des Kantons über zusätzliche Lärmemissionen und Erschütterungen ist Rechnung zu tragen. Dabei sind auch die Effekte des zusätzlichen Verkehrs auf der Neubaustrecke Mattstetten - Rothrist und der Stammlinie zu berücksichtigen. Sollte die Auslastung der Strecke erhöht werden, müsste die Frage

der Niveauübergänge auf der Strecke Solothurn – Wanwil gemeinsam mit dem Kanton Solothurn erneut geprüft werden.

~~Mit dem Projekt der Reaktivierung Solothurn – Subingen ist die erneute Inbetriebnahme der Bahnhöfe Derendingen und Subingen und Zuchwil sowie zwei neue Haltestellen in Derendingen Ost, Subingen Wissensteinfeld und Zuchwil vorgesehen. Diese Haltestellen haben jedoch keine erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt. Sie werden ausserhalb des Sachplans Verkehr koordiniert.~~

Hinweis: Richtplan Kanton Solothurn

OB 4.3 Solothurn – Wanzwil (West)

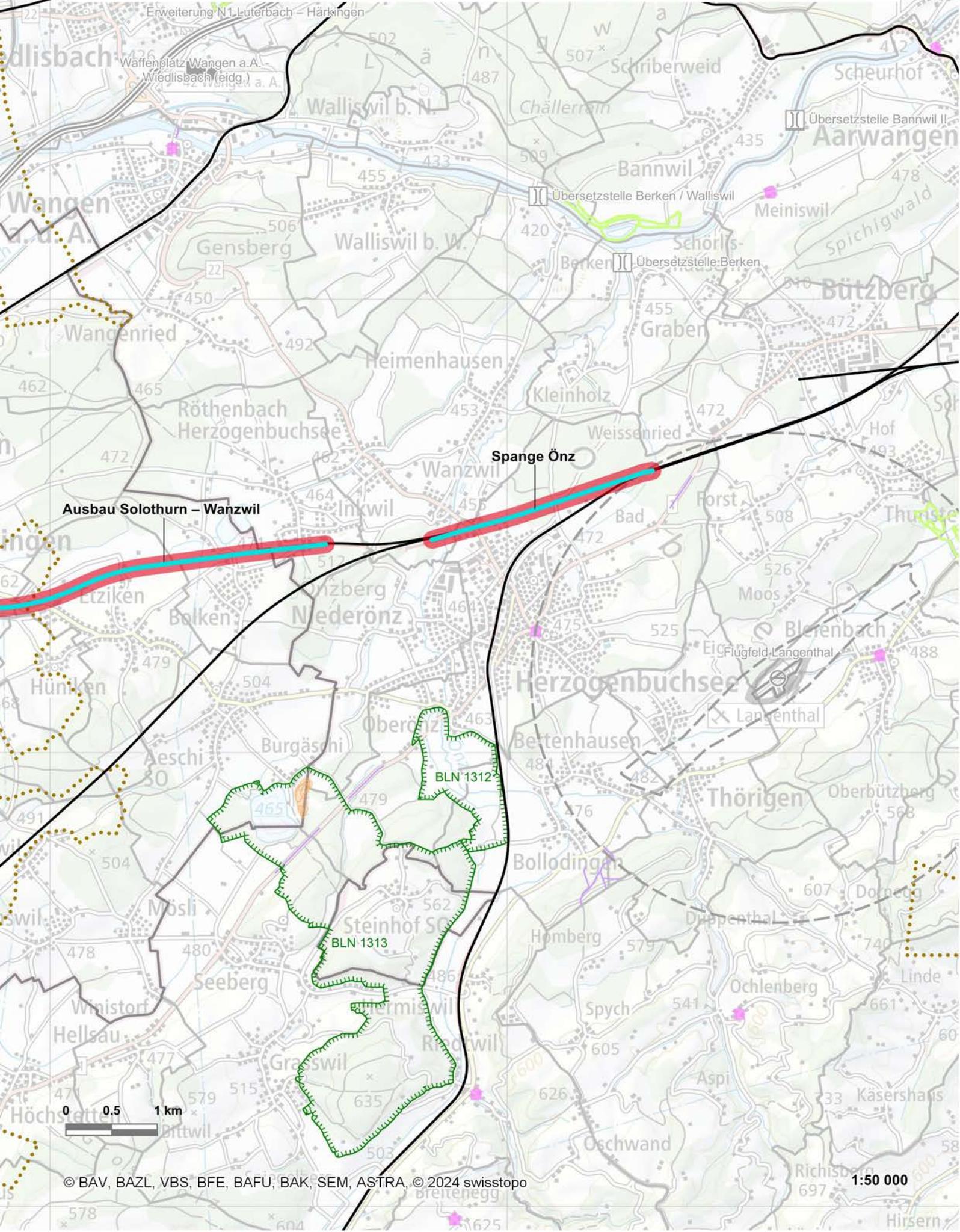


Reaktivierung Solothurn – Subingen

Doppelspurausbau
Biberist – Solothurn
(s. OB 4.2)

Ausbau Solothurn – Wanzwil

OB 4.3 Solothurn – Wanzwil (Ost)



OB 4.4 Bern – Kerzers – Ins Uri Das Objektblatt wurde nicht angepasst

Allgemeine Informationen

- Standortkantone: Bern, Freiburg
- Betroffene Gemeinden: Ferenbalm, Ins, Kerzers, Mühleberg, Müntschemir, Ried bei Kerzers
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, BAFU, BAK, VBS, kantonale Fachstellen Bern und Freiburg
- Anderer Partner: BLS, SBB

Stand der Beschlussfassung: offen

Massnahmen und Stand der Koordination	F	Z	V
Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:			
– Doppelspurausbau Kerzers;		◆	
– Doppelspurausbau Kerzers – Ins.			◆

Begründung

Die noch weitestgehend einspurige Strecke Bern – Neuenburg ist bereits heute durch den Fernverkehr und die S-Bahn hoch belastet. Einhergehend mit dem künftigen Ausbau des Angebots sind weitere Doppelspurausbauten auf der Strecke nötig.

Vorhaben

Doppelspurausbau Kerzers: Als erster Teil einer später allenfalls durchgehenden Doppelspur wird in der Gemeinde Kerzers der Bahnübergang aufgehoben und die Südzufahrt zum Bahnhof Kerzers auf Doppelspur erweitert.

Doppelspurausbau Kerzers – Ins: Zwischen den Bahnhöfen Kerzers und Ins wird die bestehende einspurige Strecke auf zwei Gleise erweitert.

Vorgehen und Hinweise

Eine Realisierung ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss. Es hat eine Abstimmung mit der Trockenwiese/-weide von nationaler Bedeutung "Gümmenenau" sowie dem Kulturgüterschutz und mit den ISOS Objekten Ins und Kerzers stattzufinden.

Die geplanten Ausbauten beruhen auf einem gesamtschweizerischen Angebotskonzept mit Drehung des Knotens Lausanne um eine Viertelstunde auf die Abfahrtszeiten des Fernverkehrs zur Minute 0 und 30. Im Zusammenhang mit den Ausbauten des Knotens Lausanne kann dieses Konzept so in näherer Zeit nicht umgesetzt werden.

Auf der Strecke Bern – Neuenburg werden zur Optimierung des Angebots daher zunächst ein Wendegleis in Brünnen und ein Ausbau des Bahnhofs Ins realisiert. Dieser Teilausbau ist nicht sachplanrelevant und wird mit anderen Instrumenten als dem Sachplan koordiniert.

Der Richtplan des Kantons Bern enthält die Vorhaben als Vororientierung. Bei einem weiteren Verkehrswachstum könnte ein durchgehender Doppelspurausbau nötig werden. Der Ausbau erfolgt schrittweise entsprechend dem Ausbau des Angebots.

Hinweis: Richtplan Kanton Bern

OB 4.5 Bern-Gümligen – Thun

Allgemeine Informationen

- Standortkanton: Bern
- Betroffene Gemeinden: Allmendingen, Münsingen, Muri bei Bern, Rubigen, Worb
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, BAFU, BAK, BLW, VBS, kantonale Fachstellen Bern
- Anderer Partner: BLS, SBB

Stand der Beschlussfassung: verschieden

Massnahmen und Stand der Koordination	F	Z	V
Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:			
– 3. Gleis Gümligen Süd – Münsingen;			◆
– Entflechtung Gümligen Süd;	◆		
– Federweg Gümligen.			◆

Begründung

Die Strecke Bern – Thun ist bereits heute durch den Fernverkehr und die S-Bahn sowie den Güterverkehr hoch belastet. Ein Ausbau des Angebots ist ohne Erweiterung der Infrastruktur kaum möglich.

Vorhaben

~~Drittes Gleis Gümligen Süd – Münsingen: Ein drittes Gleis wird ab Gümligen bis zum Bahnhof Münsingen über eine Gesamtlänge von 8,7 km erstellt.~~

Entflechtung Gümligen Süd: Zur Entflechtung der Verkehrsströme Bern – Thun und Bern – Luzern ist südlich des Bahnhofs Gümligen eine niveaufreie Entflechtung vorgesehen.

Federweg Gümligen: Bau eines Doppelspurabschnitts anschliessend an die Entflechtung Gümligen in Richtung Worb SBB.

Vorgehen und Hinweise

~~Die SBB wurde vom Bund beauftragt, die Projektierungsarbeiten für die Entflechtung Gümligen Süd in Abstimmung mit dem Kanton aufzunehmen und das Vorprojekt zu erarbeiten. Dabei hat eine Abstimmung mit dem Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung Rufenachtmoos und den Fruchtfolgeflächen stattzufinden.~~

Eine Realisierung ~~der übrigen Vorhabens~~ Federweg Gümligen ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss. Es hat eine Abstimmung mit dem VBS, dem Amphibienlaichgebieten von nationaler Bedeutung «Schintere Lerchenfeld» und «Rufenachtmoos» und den Fruchtfolgeflächen stattzufinden. Im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten hat eine Abstimmung mit dem planerischen Grundwasserschutz und dem ISOS-Objekt Münsingen, Anstalt (Münsingen) stattzufinden.

~~Das eidgenössische Parlament stimmte am 20. März 2009 dem Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) zu. Damit wurde der Entscheid zum Bau des Doppelspurausbau Thun – Uetendorf gefällt. Mittlerweile wurde die Plangenehmigung für den Bau erteilt und das Projekt wird im Objektblatt als Ausgangslage dargestellt.~~

Mit dem Beschluss der Bundesversammlung zum Bundesgesetz über den Ausbauschnitt 2025 der Eisenbahninfrastruktur vom 21. Juni 2013 wurde der Entscheid zum Bau des drittes Gleis Gümligen Süd – Münsingen sowie der zur Entflechtung Gümligen Süd gefällt. ~~Das 3. Gleis Gümligen Süd – Münsingen in Kombination mit der Entflechtung Gümligen Süd und dem Ausbau des Bahnhofs Münsingen ermöglicht einen Ausbau der S-Bahnverkehrs im unteren Aaretal und im Emmental. Eine spürbar höhere Lärmbelastung wird durch den Mehrverkehr nicht erwartet, da es sich um vergleichsweise leichte Fahr-~~

~~zeuge handelt und die Belastung der Strecke heute schon hoch ist. Der Flächenbedarf für beide Vorhaben beträgt ca. vier Hektaren, davon drei Hektaren Fruchtfelderflächen und eine Hektare Wald. Mit dem Vorhaben werden die Perronanlagen in Rubigen und Münsingen sowie verschiedene Brücken, Unterführungen und Durchlässe angepasst. In Münsingen kann die S-Bahn auf dem mittleren Gleis wenden. Diese Ausbauten haben jedoch keine erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt. Sie werden ausserhalb des Sachplans Verkehr koordiniert.~~

Im Verlauf der Projektierungsarbeiten zur Umsetzung des Bundesbeschlusses über den Ausbauschnitt 2025 zeigte es sich, dass die Kapazitätsengpässe auf der Strecke Bern – Thun mit Entflechtungen im Bereich der Streckenverzweigungen Gümligen und Wankdorf besser behoben werden können als mit der Realisierung eines dritten Gleises Gümligen Süd – Münsingen. Die Realisierung des dritten Gleises wurde daher zu Gunsten der beiden Entflechtungen zurückgestellt. ~~Die Arbeiten werden auf einen zukünftigen STEP Ausbauschnitt verschoben.~~

Mit seiner Entscheidung zum STEP AS 2035 hat das Parlament die Realisierung einer neuen Haltestelle Thun Nord beschlossen. Die neue Haltestelle soll auf die geplante Siedlungsentwicklung abgestimmt und in das lokale ÖV-Netz eingebunden werden. Diese Haltestelle hat jedoch keine erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt. Sie wird ausserhalb des Sachplans Verkehr koordiniert.

In Münsingen kann die S-Bahn auf dem mittleren Gleis wenden. Diese Ausbauten haben jedoch keine erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt. Sie werden ausserhalb des Sachplans Verkehr koordiniert.

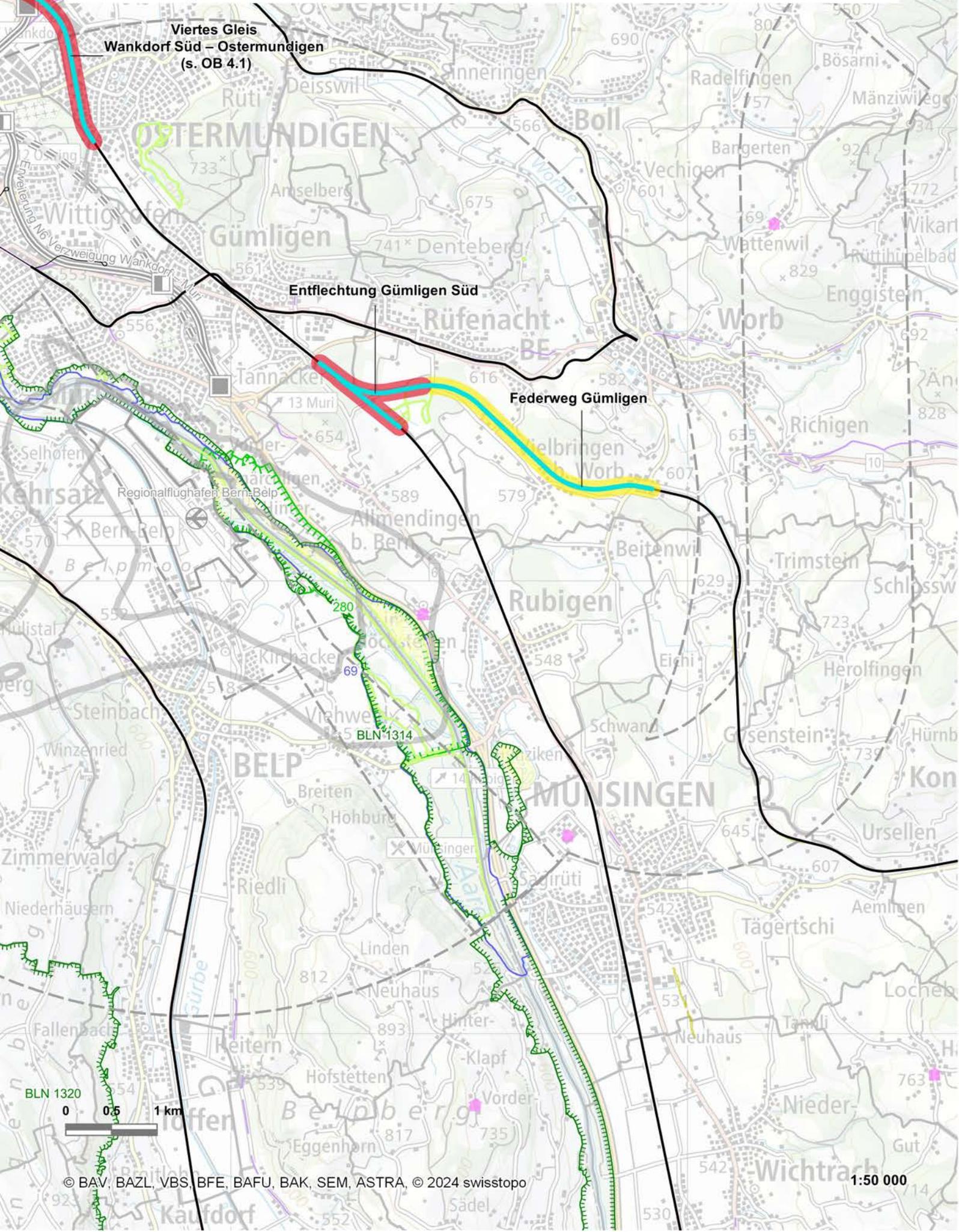
Eine Abstimmung mit den Nationalstrassen im Raum Gümligen hat stattzufinden.

Der von Bund genehmigte Richtplan des Kantons Bern enthält die Vorhaben.

~~Im Rahmen der «Korridorstudie Aaretal» sind Strassenbauvorhaben vorgesehen. Im näheren Projektumfeld ist unter anderem eine Entlastungsstrasse in Münsingen, inklusive einem neuen Anschluss Münsingen Nord in Planung. Das Bund unterstützt die Realisierung mit dem Entscheid zur 3. Generation des Programms Agglomerationsverkehr.~~

Hinweis: Richtplan Kanton Bern

OB 4.5 Gümligen – Thun



OB 4.6 Raum Burgdorf

Allgemeine Informationen

- Standortkanton: Bern
- Betroffene Gemeinden: Burgdorf, Oberburg
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, BAFU, BAK, VBS, kantonale Fachstellen Bern
- Anderer Partner: BLS

Stand der Beschlussfassung: verschieden

Massnahmen und Stand der Koordination	F	Z	V
Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:			
– Ersatz- und Neubau BLS-Werkstätte «Oberburg» in Burgdorf	◆		

Begründung

Die Zunahme der Fahrgäste, die modernen und längeren Züge bei der S-Bahn Bern und der Wegfall der Werkstätte in Bern (Aebimatt) erfordern neue Kapazitäten bei den Werkstätten der BLS für die leichte und schwere Instandhaltung ~~zu schaffen~~. Die bereits erfolgte, umfassende Sanierung des Standorts Spiez und die laufende Erweiterung des Standorts Bönigen reichen nicht aus, um die notwendigen Instandhaltungskapazitäten für das ~~bekannte~~ Angebotswachstum sicherzustellen. ~~Für den Unterhalt des Rollmaterials ist zusätzlich ein Ersatz- und Neubau der BLS-Werkstätte «Oberburg» in Burgdorf notwendig.~~

Vorhaben

Ersatz- und Neubau der bestehenden BLS-Werkstätte «Oberburg» in Burgdorf: Die aktuelle Werkstatt-Fläche beträgt 3.2 ha. Neu sind am Standort alle wesentlichen Funktionalitäten einer Anlage für die betriebsnahe Instandhaltung vorgesehen. Die heutigen Gebäude und Gleisanlagen sollen in Etappen zurückgebaut und durch Neubauten ersetzt werden ~~(insgesamt werden zusätzliche Flächen im Umfang von maximal 2.5 ha auf den benachbarten Grundstücken benötigt, um den Grundauftrag nach 2030 weiterhin erfüllen zu können.~~

Vorgehen und Hinweise

Für den Ersatz- und Neubau der Werkstätte «Oberburg» werden Fruchtfolgefleichen beansprucht. ~~Es hat eine Abstimmung mit dem Sachplan Fruchtfolgefleichen stattzufinden.~~ Im Rahmen der Detailplanung ist die Anlage so zu optimieren, dass die Beanspruchung auf ein Minimum reduziert und eine optimale, dichte Nutzung erreicht werden kann.

Im näheren Umfeld der Werkstätte sind verschiedene Nachbarprojekte in Ausarbeitung, ~~mit denen die Werkstätte abgestimmt werden muss:~~ Gesamtausbau Armeelogistikcenter Burgdorf SPM Objektblatt Nr. 02.502 (armasuisse); Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle und Realisierung Veloweg Oberburg – Hasle b.B (Tiefbauamt Kanton Bern). ~~Die inhaltlichen Abhängigkeiten wurden mit dem Eintrag in den SIS geklärt. Mit der weiteren Planung werden die baulichen Vorgänge (Bauphasen und der damit verbundene Baustellenverkehr) gut aufeinander abgestimmt.~~ Die Erschliessung des Areals muss in Abstimmung mit der örtlichen Verkehrssituation erfolgen.

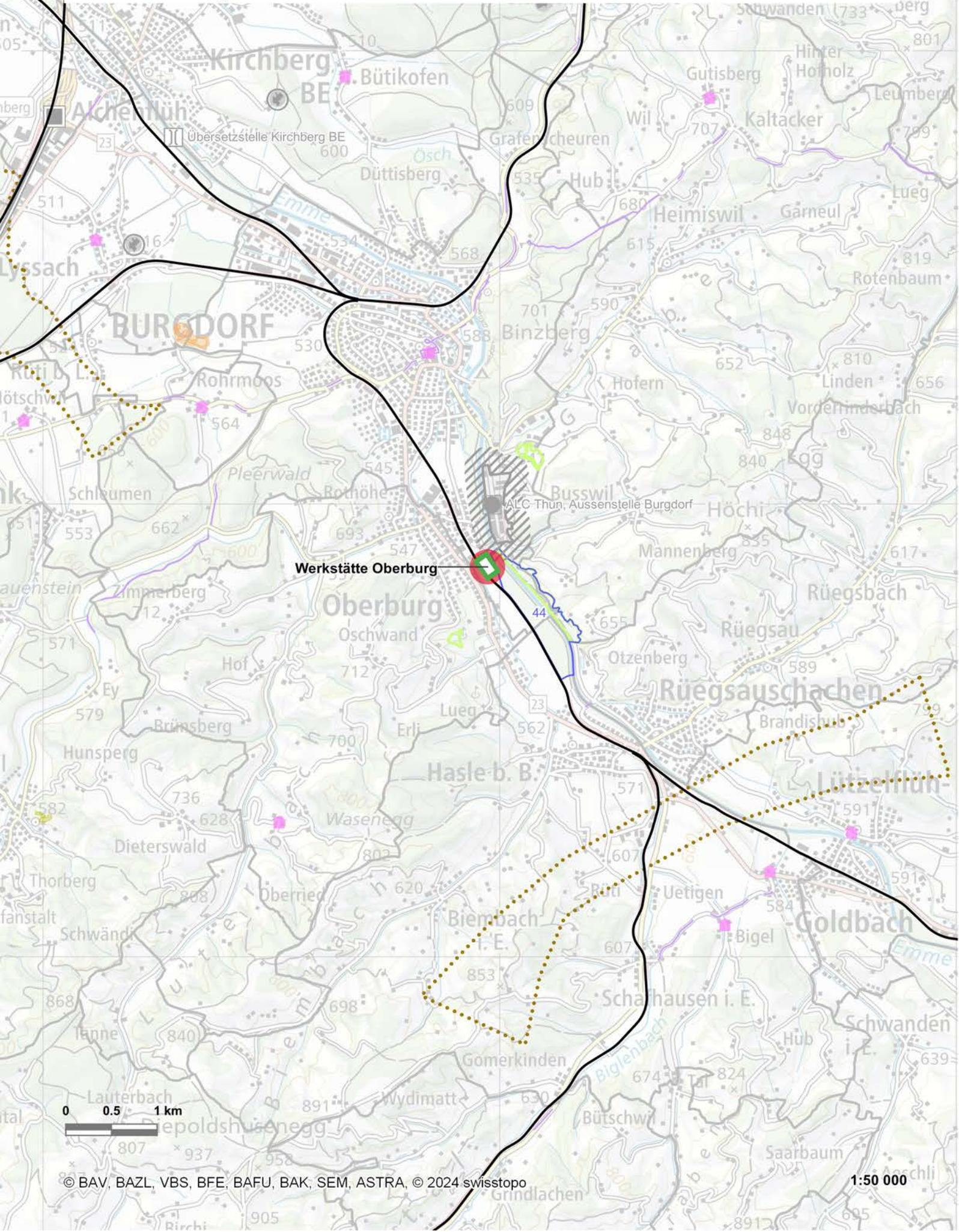
Die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den nationalen Interessen des Natur-, Gewässer- und Landschaftsschutzes, insbesondere jene des angrenzenden Auengebietes von nationaler Bedeutung «Oberburger Schachen», des Waldes und des Grundwassers wurde ~~inzwischen im Grundsatz geklärt. In der weiteren Planung sind die Anliegen zu vertiefen und die Themen Naturgefahren sowie Einpassung in das Landschafts- und Ortsbild sind adäquat zu berücksichtigen. geklärt und voraussichtlich sichergestellt werden. Im Rahmen des Ausführungsprojektes wird dies im Detail zu klären und unter Einbezug der Umweltschutzfachstellen des Bundes und des Kantons Bern nachzuweisen sein. Eine Abstimmung hat mit dem Naturgefahren- und insbesondere Hochwasser stattzufinden. Im Weiteren sind die lokalen Interessen zu berücksichtigen und eine gute Einpassung in das Landschafts- und Ortsbild sowie ein guter Siedlungsabschluss zu erreichen.~~

Mit den Ausbauten des Bahnhofs Bern ist der bisherige BLS-Werkstattstandort «Aebimatt» per Ende 2019 entfallen. Die Anlage «Aebimatt» kann aufgrund der Fahrzeugentwicklung (Länge) auch nicht den geforderten Ansprüchen für eine Werkstatt gerecht werden. Das Areal wird für Nachtabstellungen umgenutzt. Zudem erneuert und vergrössert die BLS ihre Fahrzeugflotte, um das Angebot im Personenverkehr in der Region Bern entsprechend dem Wachstum ergänzen zu können. Aus diesen Gründen hat die BLS 2014 begonnen, in der Nähe des Knotens Bern einen Standort für die notwendigen Instandhaltungskapazitäten zu suchen. Die Erreichbarkeit einer Abstellanlage Oberburg ist mit der geplanten Verkehrsentwicklung auf den Zufahrtswegen (Schienennetz) östlich des Knoten Berns abzustimmen.

Nach einem zweistufigen Evaluationsverfahren hat sich die BLS für den Standort «Chliforst-Nord» (Bern) entschieden. Dieser Standort wurde mit dem Bundesratsbeschluss vom 07.12.2018 im SIS festgesetzt. Während der Detailplanung zeichnete sich jedoch ab, dass die Realisierung aufgrund des Natur- und Landschaftsschutzes sowie der fehlenden Akzeptanz und damit einhergehenden, juristischen Verfahren verunmöglicht werden könnte. Aus diesem Grund wurde die Planung gestoppt.

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie konnte aufgezeigt werden, dass am Standort «Oberburg» eine redimensionierte, funktionierende Werkstatt für die leichte Instandhaltung realisierbar ist. Dabei werden gegenüber der Lösung am Standort Chliforst-Nord bewusst betriebliche und wirtschaftliche Nachteile in Kauf genommen: geringere Wirtschaftlichkeit (längere Zufahrtswege), betriebliche Mehraufwände (Kopfanlagen), kompliziertere Betriebsabläufe (z.B. vermehrte Leerfahrten). Zusätzlich müssen am Bahnhof Oberburg zwei Gleise als Aufnahme- und Puffergleise genutzt werden können. Es konnte kein weiteres Areal erkannt werden, welches eingezont und unbebaut ist, direkt an das Streckennetz der S-Bahn Bern angeschlossen werden könnte und eine Realisierung der Werkstatt bis 2030 (Abschluss der Bauarbeiten) möglich ist. Mit dem erweiterten Standort Oberburg wird das bestehende Werkstattareal in Wert gesetzt, wofür aber eine Flächenerweiterung von rund 2 ha notwendig wird.

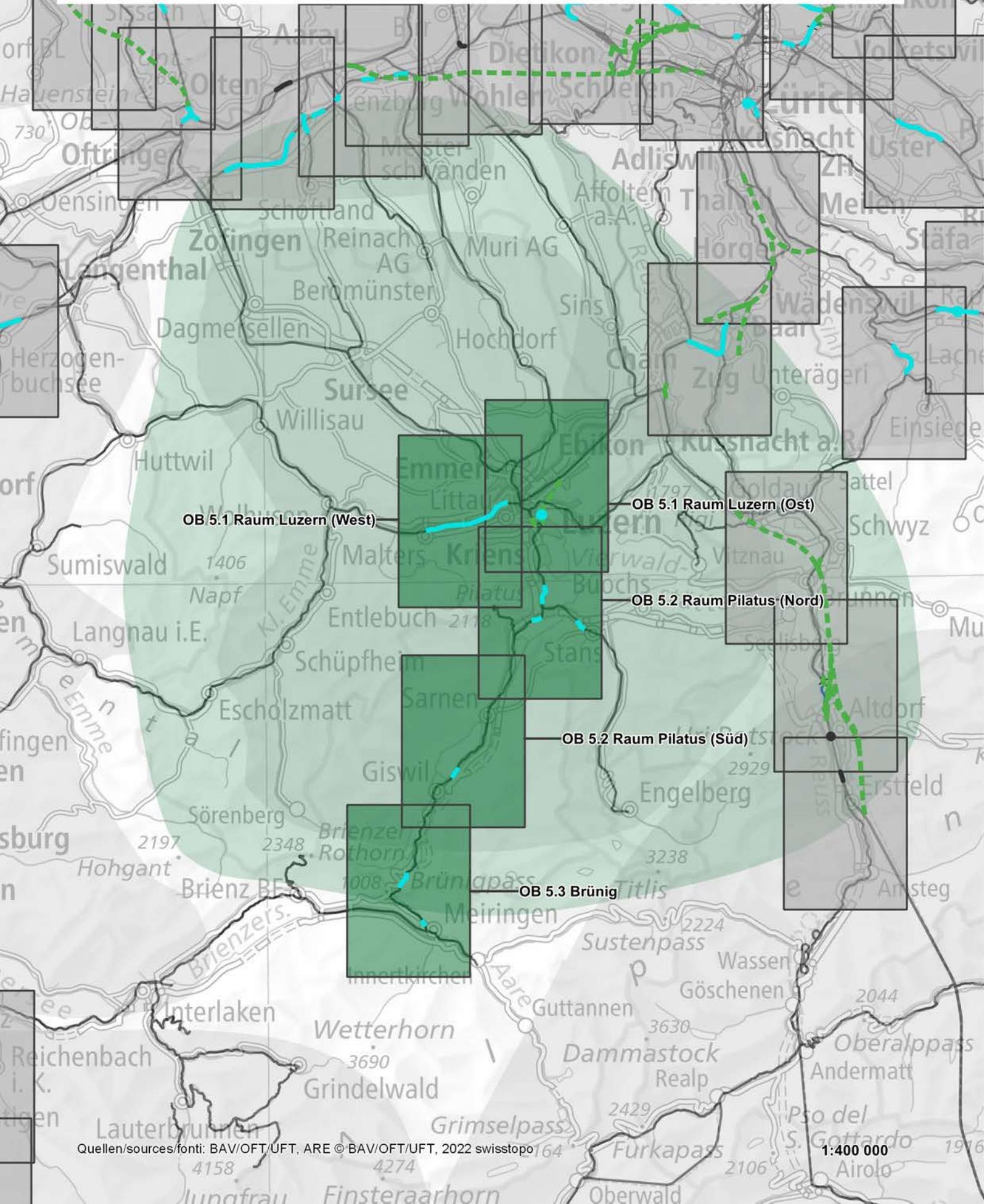
OB 4.6 Raum Burgdorf



Luzern: Übersicht Objektblätter

Lucerne: Vue d'ensemble des fiches d'objet

Lucerna: Panoramica delle schede di coordinamento



5 Luzern

Der Handlungsraum Luzern umfasst in seinem inneren Bereich die Kantone Luzern, Nidwalden und Obwalden sowie einen Teil der Kantone Schwyz und Zug. Überlappungen für den erweiterten Bereich bestehen mit dem Metropolitanraum Zürich sowie mit den Handlungsräumen Gotthard (insb. Kt. Uri), Aareland und Hauptstadtregion.

Die Struktur und die grundlegenden Herausforderungen für den Handlungsraum Luzern werden in Kapitel 6.5 des Sachplans Verkehr, Teil Programm (Mobilität und Raum 2050) beschrieben.

Die folgenden Vorhaben sind in Betrieb. Sie werden in den Objektblättern nicht mehr dargestellt:

- Eisenbahnknoten Luzern, Sicherstellung der Leistungsfähigkeit, Tieflegung Zentralbahn;
- Stadtbahn Zug, 1. Teilergänzung, Doppelspurausbau Cham – Rotkreuz.

OB 5.1 Raum Luzern

Allgemeine Informationen

- Standortkanton: Luzern
- Betroffene Gemeinden: Ebikon, Luzern, Malters
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, BAFU, BAK, kantonale Fachstellen Luzern, Nidwalden und Obwalden
- Anderer Partner: SBB, zb

Stand der Beschlussfassung: verschieden

Massnahmen und Stand der Koordination	F	Z	V
Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:			
– Ausbau Durchgangsbahnhof Luzern mit Zufahrten;		◆	
– Doppelspurausbau: Littau – Malters			◆

Begründung

Heute verkehren täglich rund 760 Züge in der zweigleisigen Einfahrt zum Bahnhof. Der Bahnhof Luzern hat damit seine Leistungsgrenze erreicht. Auch die Schmalspur hat die Leistungsgrenze erreicht, einen Ausbau der Einfahrt für die zb Züge ist seit Mitte Dezember 2021 in Betrieb. Mittelfristig ist ein weiterer Ausbau des Angebots vorgesehen. Engpässe stellen vor allem die Zufahrt zum Bahnhof Luzern entlang dem Rotsee und dem Gütschtunnel, der Vorbahnhof sowie die Bahnhofshalle dar. Ohne Ausbau der Infrastruktur lässt sich die geplante Angebotserweiterung nicht realisieren.

Aktuell ist die Strecke Luzern – Wolhusen zwischen der Abzweigung von Fluhmühle und dem Bahnhof Wolhusen einspurig. Um das Angebot in Hinsicht auf die Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern ausbauen zu können, ist ein zweispuriger Abschnitt auf dieser Strecke notwendig. Zudem soll beim Westportal des Zimmereggtunnels die Haltestelle Ruopigen geprüft und gegebenenfalls realisiert werden.

Vorhaben

Ausbau Durchgangsbahnhof Luzern mit Zufahrten: Der Durchgangsbahnhof Luzern besteht aus einem Tiefbahnhof mit vier Gleisen unter dem bestehenden Bahnhof, einer 3.5 km langen unterirdischen doppelspurigen Zu- und Wegfahrt ab Ebikon (Dreilindentunnel) sowie einer ebenfalls unterirdischen doppelspurigen Zu- und Wegfahrt in das Gebiet Heimbach (Neustadtunnel). Dieses Gesamtprojekt (~~im selben Ausbauschnitt~~ mit einer gegebenenfalls ~~baulich bedingten~~ etappierten Inbetriebnahme) umfasst auch die notwendige Erweiterung, resp. Verschiebung von Abstellanlagen und Serviceanlagen, sowie weitere für das Projekt unabdingbare Anpassungen der bestehenden Eisenbahnanlagen. Das Projekt kann durch eine Einführung der Bahnstrecke von Küssnacht in den Durchgangsbahnhof ergänzt werden.

Doppelspurausbau Malters – Littau: Zwischen Malters und Littau ist ein Doppelspurausbau ~~von 6,4 Kilometer Länge~~ vorgesehen.

Vorgehen und Hinweise

Die SBB wurde vom Bund beauftragt, in Abstimmung mit dem Kanton die Projektierungsarbeiten für den Durchgangsbahnhof aufzunehmen. Eine Realisierung ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen.

~~Die SBB wurde vom Bund beauftragt, in Abstimmung mit dem Kanton die Projektierungsarbeiten für den Durchgangsbahnhof aufzunehmen. Eine Realisierung ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen~~

Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss. Mit der Festsetzung der Massnahme sind Lage und Ausdehnung der Installationsplätze sowie die allfällig benötigten Flächen für

die Ablagerung des Ausbruchmaterials im Sachplan zu bezeichnen. Für das Portal Ebikon hat eine Abstimmung mit dem Amphibienlaichgebiet (Risch, Rotseeried), dem Flach- sowie dem Hochmoor (Ausfluss des Rotsees, Rotseeried Abfluss) von nationaler Bedeutung stattzufinden. Eine Abstimmung mit dem ISOS-Objekt Luzern hat stattzufinden.

Eine Realisierung der Doppelspur Littau – Malters ist ebenfalls bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss. Eine Abstimmung hat mit dem Wildtierkorridor «Malters» und dem ISOS-Objekt Blatten stattzufinden.

Hinweise zu den Festlegungen Mit dem Doppelspurausbau entlang des Rotsees kann aufgrund der verbleibenden Engpässe im Vorbahnhof wie auch in der Bahnhofshalle die vom Kanton angestrebte Angebotsentwicklung nicht erreicht werden. Der vom Bundesrat genehmigte kantonale Richtplan spricht sich daher klar für die Variante Doppelspurtunnel mit Durchgangsbahnhof aus, welche langfristig schrittweise ausgebaut werden kann.

Die Erkenntnisse aus dem Vorprojekt 2013 (Tiefbahnhof Luzern, mit Dreilindentunnel und Tiefbahnhof) bilden die Grundlage für das aktualisierte und komplettierte Vorprojekt zum Durchgangsbahnhof, welches bis ~~–Es wird bis 2022-2023 erarbeitet wurde.~~ Im Rahmen dieser Arbeiten werden verschiedene Fragestellungen betreffend die heutige Nutzung des Bahnhofperimeters geprüft. So stellt sich beispielsweise die Frage, wo künftig die Abstellung und Wartung des Rollmaterials angesiedelt werden kann. Als hauptsächlicher Standort für Abstellungen ist das Rotal vorgesehen. Hier werden 3450 bis 3950 Abstellmeter verteilt auf dreizehn Gleise benötigt. Weiter werden 1200 Abstellmeter gleichmässig verteilt auf vier Gleise in Sursee notwendig. Je nach gewähltem Angebotskonzept sind weitere Massnahmen auf den Zulaufstrecken notwendig. Dazu zählen auch zusätzliche Abstellanlagen und im Endausbau des Durchgangsbahnhofs eine Serviceanlage ausserhalb des Bahnhofs Luzern. ist eine zusätzliche, kleiner bemessene Abstell- und Wendeanlage zwischen Emmenbrücke und Sempach Station für Züge mit 400 Meter Länge erforderlich. Weiter sind flankierende Massnahmen in den Bahnhöfen Ebikon, Emmenbrücke und Sursee für einen funktionierenden Durchgangsbahnhof notwendig. In Ebikon sind zwei und in Emmenbrücke vier 320 Meter lange Perronkanten notwendig, An einer Perronkante muss in diesen Bahnhöfen ein 400 Meter langer Zug wenden können. In Sursee sind vier 420 Meter Perronkanten vorgesehen. Nach der Festlegung des allfällig für andere Nutzungen freiwerdenden Areals soll mit einer städtebaulichen Studie mögliche künftige Nutzungen diskutiert werden. Diese Massnahmen werden verfeinert, wenn das Angebotskonzept für die DBL hinreichend klar ist.

Die Doppelspur Littau – Malters ermöglicht in Verbindung mit dem Durchgangsbahnhof Luzern und anderen Massnahmen eine Taktverdichtung auf den Strecken Luzern – Wolhusen – Schüpfheim, Luzern - Hochdorf und Wolhusen – Willisau. Die Doppelspur Littau – Malters wie auch der Durchgangsbahnhof Luzern werden im Sachplan Verkehr koordiniert. Der Bau einer möglichen Haltestelle in Ruopigen und zusätzliche Doppelspurausbauten, bspw. zwischen Wolhusen und Fluhmühle sowie Waldibrücke und Hochdorf muss ebenfalls in Abstimmung mit dem Projekt geprüft werden, obwohl sie für den Sachplan nicht relevant sind. Die anderen Massnahmen sind nicht sachplanrelevant und werden ausserhalb des Sachplans Verkehr koordiniert. Der vom Bundesrat genehmigte kantonale Richtplan enthält das Vorhaben.

Für den Ausbau des Angebots Luzern – Giswil und Luzern – Stans zum Viertelstundentakt genügt der im Bau befindliche Doppelspurausbau auf der Meterspur alleine wegen der Konflikte zwischen der Normal- und der Meterspur nicht sind weitere Massnahmen notwendig. Der erwähnte Rahmenplan zeigt, dass mit dem Angebotsausbau auf der Meterspur der Bahnhofsbetrieb der Normalspur (Stärken/Schwächen von Zugseinheiten, Betrieb von Werkstätten / Waschanlage, Erreichbarkeit von Abstellanlagen usw.) eingeschränkt wird. Dieser Ausbau ist aufwärtskompatibel zum Vorhaben Durchgangsbahnhof Luzern mit Zufahrten zu realisieren. Ein Teil der Abstellanlagen beim Bahnhof Luzern werden mit dem Bau des Durchgangsbahnhofs entfallen. Diese sind entlang der Strecke im Perimeter bis Luzern – Stans in ausreichendem Ausmass zu kompensieren.

Hinweis: Richtplan Kanton Luzern

Die Karte wurde nicht angepasst.

OB 5.2 Raum Pilatus

Allgemeine Informationen

- Standortkantone: Nidwalden, Obwalden
- Betroffene Gemeinden: Alpnach, Giswil, Hergiswil, Sachseln
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, BAFU, BAK, kantonale Fachstellen Nidwalden und Obwalden
- Anderer Partner: zb

Stand der Beschlussfassung: offen

Massnahmen und Stand der Koordination	F	Z	V
Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:			
- Doppelspurausbau Hergiswil;			◆
- Kreuzungsstelle Ewil Maxon;			◆
- Kreuzungsstelle Stans Bitzi;			◆
- Kreuzungsstelle Telliwald.			◆

Begründung

Falls das Angebot auf der Brüniglinie langfristig zu einem Halbstundentakt verdichtet werden sollte, bedingte dies diverse Doppelspurausbauten und die Einrichtung von Kreuzungsstellen. Der Ausbau im IR Angebot zum Halbstundentakt dient vorwiegend dem Tourismus- und Freizeitverkehr über den Brünig und der Erschliessung der Jungfrauregion.

Vorhaben

Doppelspurausbau Hergiswil: bestehende Strecke vom Südportal des Haltiwaldtunnels (Hergiswil Schlüssel) bis zum Bahnhof Hergiswil wird zur durchgehenden Doppelspurstrecke ausgebaut.

Kreuzungsstelle Ewil Maxon: Am Ostufer des Sarnersees wird südlich von Ewil die 500 Meter lange Kreuzungsstelle Ewil Maxon realisiert.

Kreuzungsstelle Stans Bitzi: Nördlich von Stans wird eine circa 730 Meter lange Kreuzungsstelle vorgesehen.

Kreuzungsstelle Telliwald: Eine ca. 500 Meter lange Kreuzungsstelle am Alpnachersee zwischen Alpnachstad und Telliwald erlaubt eine fliegende Kreuzung der Züge.

Vorgehen und Hinweise

Eine Realisierung ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss. Die Realisierung der Kreuzungsstelle Telliwald bedingt eine Abstimmung mit dem Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung.

Entsprechend der Entwicklung des Angebots wird die einspurige Strecke ausgebaut. So wird aktuell die bestehende Strecke zwischen ~~der Kreuzungsstelle Kerns und Kägiswil und dem Bahnhof Sarnen auf 2km zur Doppelspur erweitert, ausgebaut und bei Zollhaus in der Ebene zwischen Giswil und dem Sarnersee eine rund 950 Meter lange Doppelspurinsel realisiert.~~

Der Ausbau im IR Angebot über den Brünig bedingt neben der Doppelspur Hergiswil und den Kreuzungsstellen Ewil-Maxon, Stans Bitzi und Telliwald auch die Realisierung ~~von im~~ Objektblatt 7.5 näher erläuterten ~~weiterer sachplanrelevanter~~ Infrastrukturvorhaben (Doppelspur Chäppeli und Kreuzungsstelle Meiringen-Sommerau) sowie ein Grossteil der für die Einführung des Viertelstundentaktes Giswil/Sarnen – Luzern nötigen Ausbauten.

~~Ob langfristig auf der Brüniglinie ein Halbstundentakt eingeführt werden kann, ist Teil der laufenden Arbeiten.~~

Im vom Bundesrat genehmigten Richtplan Obwalden (2007) behandeln verschiedene Richtplantexte die Aufgabe im Bereich öffentlicher Verkehr. So setzt sich der Kanton für den Ausbau der Zentralbahn zwischen Hergiswil und Luzern ein und unterstützt den Ausbau der Verbindung nach Interlaken. Er sichert mit Freihaltmassnahmen die Planung und Realisierung von Doppelspurbereichen auf den Talstrecken der Zentralbahn.

Im vom Bundesrat genehmigten Richtplan Nidwalden wird als Koordinationsaufgabe festgehalten, dass die Verbindung des Regionalzentrums Stans mit Luzern und Sarnen sowie weiterführenden Zentren mit einem attraktiven und leistungsfähigen Angebot an öffentlichem Verkehr sicherzustellen ist. Dabei soll insbesondere die Option eines Doppelspurausbaus im Raum Hergiswil – Horw geprüft werden.

Das eidgenössische Parlament stimmte am 21. Juni 2019 den Bundesbeschluss über den Ausbaus schritt 2035 der Eisenbahninfrastruktur zu. Damit wurde der Entscheid zu einem Angebotsausbau gefällt. Die zur Umsetzung des geplanten Angebotsausbaus notwendigen Infrastrukturausbauten haben keine erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt. Sie werden mit anderen Instrumenten koordiniert.

Hinweise: Richtplan Obwalden, Richtplan Nidwalden

Die Karte wurde nicht angepasst.

OB 5.3 Raum Brünig

Allgemeine Informationen

- Standortkantone: Bern, Obwalden
- Betroffene Gemeinden: Lungern, Meiringen
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, BAFU, kantonale Fachstellen Bern, Luzern, Nidwalden, Obwalden
- Anderer Partner: zb

Stand der Beschlussfassung: -

Massnahmen und Stand der Koordination	F	Z	V
Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:			
– Doppelspurausbau Chäppeli;			◆
– Kreuzungsstelle Meiringen Summerau.			◆

Begründung

Falls das Angebot auf der Brüniglinie langfristig zu einem Halbstundentakt verdicht werden sollte, würden Doppelspurausbauten und die Einrichtung von Kreuzungsstellen nötig. Der Ausbau im IR Angebot zum Halbstundentakt dient vorwiegend dem Tourismus- und Freizeitverkehr über den Brünig und der Erschliessung der Jungfrauregion.

Vorhaben

Doppelspurausbau Chäppeli: Die bestehende Kreuzungsstelle Chäppeli wird um rund 1'200 Meter zur Doppelspurinsel ausgebaut.

Kreuzungsstelle Meiringen Summerau: Realisierung einer rund 200 Meter langen Kreuzungsstelle im Raum Summerau in Meiringen.

Vorgehen und Hinweise

Eine Realisierung ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss.

Der Ausbau im IR Angebot über den Brünig bedingt neben der Doppelspur Chäppeli und der Kreuzungsstelle Meiringen Summerau auch die Realisierung in Objektblatt 7.4 näher erläuteter weiterer sachplanrelevanter Infrastrukturvorhaben (Kreuzungsstelle Telliwald). ~~sowie ein Grossteil der für die Angebotsausbauten des STEP AS 2035 nötigen Ausbauten. Ob langfristig auf der Brüniglinie ein Halbstundentakt eingeführt werden kann, ist Teil der laufenden Arbeiten,~~

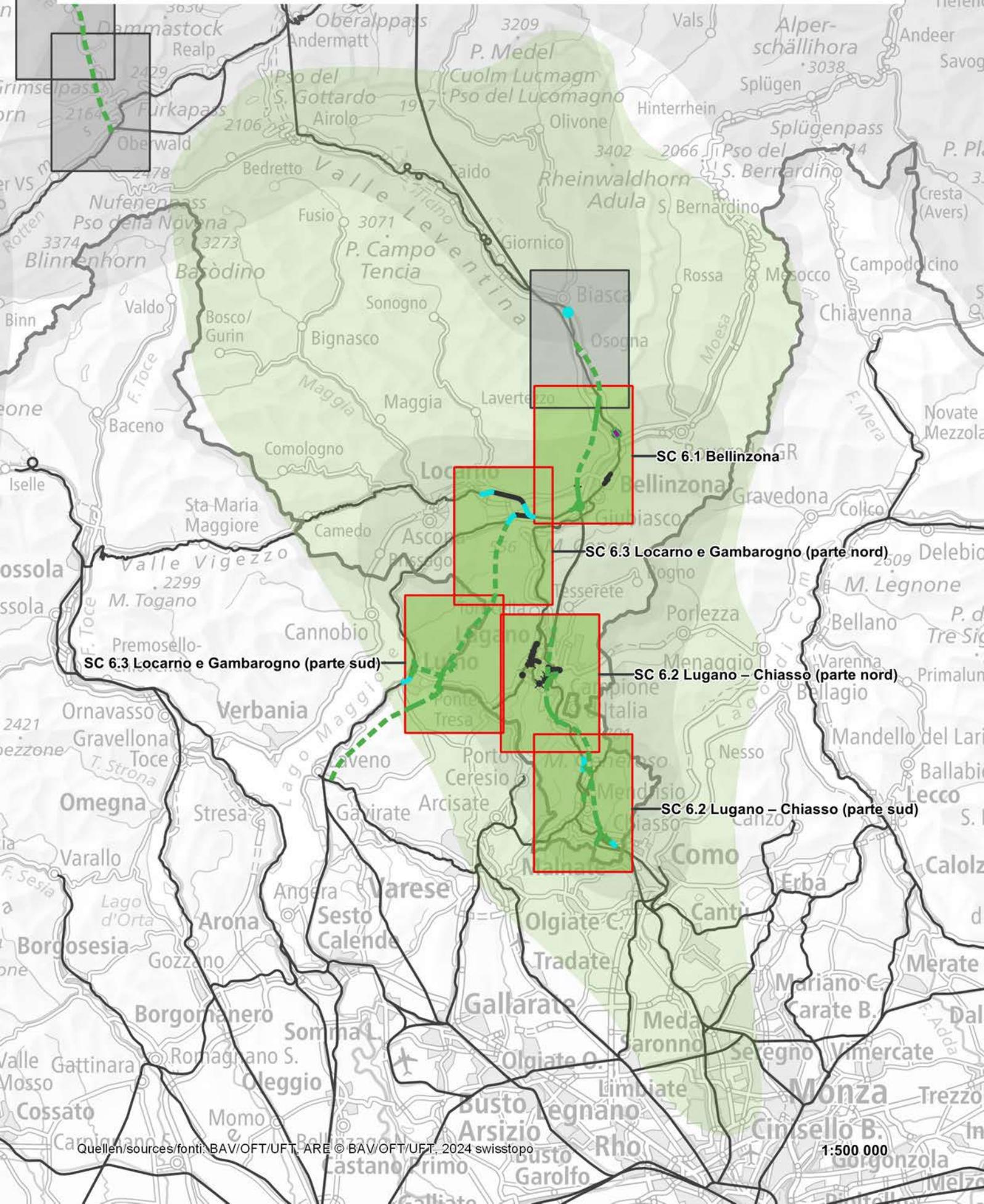
Im vom Bundesrat genehmigten Richtplan Obwalden 2007 unterstützt der Kanton den Ausbau der Verbindung nach Interlaken.

Das eidgenössische Parlament stimmte am 21. Juni 2019 den Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2035 der Eisenbahninfrastruktur zu. Damit wurde der Entscheid zum Angebotsausbau gefällt. Die zur Umsetzung des geplanten Angebotsausbaus notwendigen Infrastrukturausbauten haben keine erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt. Sie werden mit anderen Instrumenten koordiniert.

Hinweis: Richtplan Obwalden

Die Karte wurde nicht angepasst.

Città Ticino: Übersicht Objektblätter
Città Ticino: Vue d'ensemble des fiches d'objet
Città Ticino: Panoramica delle schede di coordinamento



6 Città Ticino

Il settore interno dell'area d'intervento Città Ticino comprende la parte centro-sud del Canton Ticino, fortemente popolata, così come una parte del Canton Grigioni (Moesano).

La struttura e le sfide fondamentali per l'area d'azione Città Ticino sono descritte nel capitolo 6.6 del piano del settore dei trasporti, parte programma (Mobilità e spazio 2050).

I seguenti progetti ormai realizzati non figurano più nelle schede di coordinamento:

- ~~galleria di base del Monte Ceneri da Camorino a Vezia;~~
- ~~Installationsplatz Vezia~~
- ~~tratta (Lugano -) Mendrisio - Stabio Arcisate - Varese (FMV) - Malpensa;~~
- ~~galleria di base del San Gottardo da Erstfeld a Bodio~~ 6.1: Allacciamento Bellinzona
- 6.1: Collegamento diretto Locarno-Lugano
- ~~6.2: Mendrisio-Varese~~

I seguenti progetti, in fase di costruzione o di approvazione dei piani, sono stati inclusi nello status quo:

- 6.1: 3° binario Bellinzona – Giubiasco
- 6.1: Fermata Piazza Indipendenza
- 6.2: Galleria Breganzona
- ~~6.1: Bioggio – Manno,~~
- Nuovo stabilimento industriale ferroviario ad Arbedo-Castione
- 6.2: RTTL:
 - Soppressione linea esistente, fermate incluse
 - Nuovi tratti: Lugano centro, Bioggio – Manno, Bioggio – Cavezzolo
 - Nuove fermate: Agno Prati Maggiori, Bioggio Cavezzolo, Bioggio Strecce, Bioggio Industrie, Manno Bosciorina, Terminale Manno Suglio, Cappuccine, Lugano, Terminale Lugano Centro
 - Soppressione fermate: Bioggio Molinazzo, Cappella-Agnuzzo, Sorengo Laghetto, Sorengo
 - Nuovi portali: S. Anna, Vedeggio
- 6.3: Ampliamento a due binari Contone – Tenero

Ticino urbano è interessato inoltre da progetti intesi a migliorare il raccordo della Svizzera alla rete dei trasporti internazionale. Questi non rientrano nella sfera di competenza della Confederazione in quanto si tratta di progetti previsti oltre confine che non sono pianificati né realizzati o finanziati in misura rilevante dalla Confederazione.

SC 6.1 Bellinzona

Informazioni generali

- Cantone interessato: Ticino
- Comuni interessati: Bellinzona, Sant'Antonino
- Servizio competente: UFT
- Servizi interessati: ARE, UFAM, USTRA, [UFC](#), servizi specializzati del Cantone Ticino
- Altri partner: [AlpTransit San Gottardo SA](#), FFS

Stato dell'iter decisionale: diverso

Misure e fase di coordinamento	DA	RI	IP
Gli elementi di progetto rilevanti per il piano settoriale sono:			
– galleria Gnosca – Sementina con portale sud a Sementina;	◆		
– attraversamento, per la maggior parte a cielo aperto, del Piano di Magadino;	◆		
– allacciamento alla linea di Luino;	◆		
– cantieri di Gnosca/Sgrussa, Sementina, Camorino e nel Piano di Magadino;	◆		
– centro di gestione del materiale nell'area di Gnosca/Sgrussa e San Giuseppe	◆		
– opzione della stazione Ticino presso il nodo di Camorino			◆
— nuovo stabilimento industriale ferroviario ad Arbedo-Castione	◆		

Motivazione

Il progetto della galleria Gnosca – Sementina fa parte della Nuova ferrovia transalpina (NFTA/[Alptransit](#)). Assieme al segmento della Riviera, costituisce la tratta di collegamento tra la galleria di base del San Gottardo (nodo della Giustizia) e quella del Monte Ceneri (portale nord di Vigana).

La nuova tratta consente di aumentare ulteriormente le capacità di trasporto di viaggiatori e merci per ferrovia attraverso le Alpi e di ridurre i tempi di percorrenza nel traffico internazionale tra Milano e Zurigo. L'agglomerato di Bellinzona risulterà meno esposto all'inquinamento fonico e ai pericoli che implicano i trasporti di merci pericolose. Il decongestionamento del traffico merci sulla linea esistente, reso possibile dalla realizzazione del progetto, favorisce inoltre lo sviluppo del traffico regionale tra il Ticino e la Lombardia (TILO). ~~Per garantire la permanenza nel lungo periodo delle attività di manutenzione in Ticino è necessario un approfondito riassetto dei siti industriali delle FFS.~~

Progetti

Nuova tratta di Bellinzona: lunga 11,5 km, inizia a sud di Claro. Il segmento della Riviera è seguito dalla galleria Gnosca – Sementina. A sud della galleria sono situati il raccordo all'attraversamento a cielo aperto del Piano di Magadino e ~~quello quelli~~ alla galleria di base del Monte Ceneri ~~e alla linea di Luino.~~ Opzione della stazione Ticino: in linea di massima è data la possibilità di prevedere una fermata per i treni di lunga percorrenza nel nodo di Camorino, punto d'incontro tra la nuova tratta e la linea esistente Bellinzona – Locarno. ~~Nuovo stabilimento industriale ferroviario (ca 15 ha) nel Comune di Arbedo-Castione, nel quale integrare le funzioni e attività delle Officine FFS di Bellinzona, dell'impianto di servizio di Bellinzona e dell'impianto di servizio di Biasca.~~

Procedimento e nota relativa alle indicazioni

La realizzazione della nuova tratta di Bellinzona è stata rinviata dalle Camere a data da definire. I relativi elementi vengono stabiliti nel piano settoriale come dati acquisiti conformemente all'articolo 8^{bis} LTAlp e sono quindi garantiti dal profilo della pianificazione territoriale. ~~Attualmente sono in corso di discussioni sulla circoscrizione di Bellinzona e su una riorganizzazione tra trasporto merci e viaggiatori, che possono avere un impatto sulle tipologie di trasporto per le infrastrutture presenti e future.~~ Il

progetto va riconsiderato al momento dell'elaborazione di una successiva fase di ampliamento PROS-SIF.

La realizzazione e il finanziamento devono essere disciplinati in un decreto federale. ~~La zona palustre di importanza nazionale Piano di Magadino deve essere modificata.~~

La decisione circa il sistema da adottare per la galleria Gnosca – Sementina (galleria a doppio binario o due tubi a binario unico) non è stata ancora presa. ~~Le varianti all'esame concernono entrambe le possibilità. La decisione sul sistema avrà ripercussioni sul piano di gestione dei materiali di scavo.~~

L'opzione della stazione Ticino non fa parte ~~del~~ programma NFTA/Alptransit. La Confederazione non concede mezzi finanziari per un preinvestimento. ~~Nota relativa alle indicazioni~~ La variante alternativa ottimizzata del 1996 (sigla: VAO 96), elaborata dal Cantone Ticino in collaborazione con le FFS, è la sola ad aver riscosso un ampio consenso a livello cantonale e comunale. La variante VAO 96 è sostenuta dalla regione e tiene conto degli interessi principali del Cantone e dei Comuni interessati. Ad eccezione dell'opzione della stazione Ticino, le misure previste figurano come dati acquisiti nel piano direttore cantonale

La variante "~~Variante ottimizzata AO_96~~" per l'attraversamento del Piano di Magadino implica un conflitto con adeguamento del perimetro della zona palustre d'importanza nazionale del Piano di Magadino (oggetto n. 260). All'epoca si pensava di risolvere questo conflitto adattando il perimetro della zona palustre e attuando ampie misure di sostituzione ecologica.

Nella prospettiva odierna e tenendo conto della giurisprudenza sui paesaggi palustri, l'adeguamento del perimetro non è più una priorità. Sarà necessario spiegare a tempo debito come verrà affrontato il conflitto, tenendo conto delle opzioni legali di intervento.

~~Il tracciato prevalentemente in galleria naturale del collegamento viario N2 – N13 (variante PG USTRA) non implica conflitti con il previsto tracciato Alptransit. La proposta di adeguamento va presentata al Consiglio federale prima della pubblicazione del progetto. All'epoca era prevista un adeguamento della zona palustre in combinazione di~~ La proposta deve prevedere misure di compensazione, di rivalutazione ed eventualmente di decongestionamento del traffico per la zona del Piano di Magadino o per il rimanente perimetro palustre. Le misure di compensazione devono essere qualitativamente e quantitativamente sufficienti.

~~e garantite dal punto di vista giuridico e finanziario. Il territorio escluso dal perimetro della precedente zona palustre e non utilizzato da — AlpTransit va posto sotto protezione cantonale (Piano d'utilizzazione cantonale) con prescrizioni analoghe a quelle sulla zona palustre. Bisogna assicurare che la superficie complessiva della zona protetta sia grande almeno quanto quella della zona palustre originaria. Occorrerà inoltre individuare e attuare misure di valorizzazione ecologica e paesaggistica tenendo conto di quanto attuato tramite il Piano di utilizzazione cantonale del Parco del Piano di Magadino approvato dal Gran Consiglio ticinese il 18 dicembre 2014 e delle misure di sistemazione idraulica e rinaturazione del fiume Ticino e dei canali del Piano di Magadino in progettazione.~~

Nell'ambito della pianificazione di dettaglio va chiarito l'interessamento di oggetti militari di piccola entità nella zona del portale di Sementina / allacciamento di Luino e Claro. ~~Secondo la convenzione del 2 novembre 1999 tra la Svizzera e l'Italia concernente la garanzia delle capacità delle principali linee che collegano la NFTA alla rete italiana ad alta capacità, il tempo di percorrenza per i treni a lunga distanza tra Zurigo e Milano deve essere di due ore. Le FFS hanno individuato 7 possibili ubicazioni potenzialmente adatte in Ticino per il nuovo stabilimento industriale ferroviario. Per motivi economici e produttivi, i siti sul versante settentrionale delle Alpi non sono stati esaminati. Dopo una prima valutazione nella quale sono stati esclusi 4 siti in quanto presentavano dei fattori di esclusione (no-goes), le FFS hanno effettuato una valutazione dei tre siti rimasti: Arbedo-Castione, Lodrino Aerodromo e Giornico. L'obiettivo era quello di individuare l'ubicazione migliore, sulla quale avviare la fase di studio del progetto di nuovo stabilimento industriale e parallelamente riservare i terreni necessari mediante la procedura di determinazione di una zona riservata giusta l'art. 18n Lferr.~~

avviare la fase di studio del progetto di nuovo stabilimento industriale e parallelamente riservare i terreni necessari mediante la procedura di determinazione di una zona riservata giusta l'art. 18n Lferr.

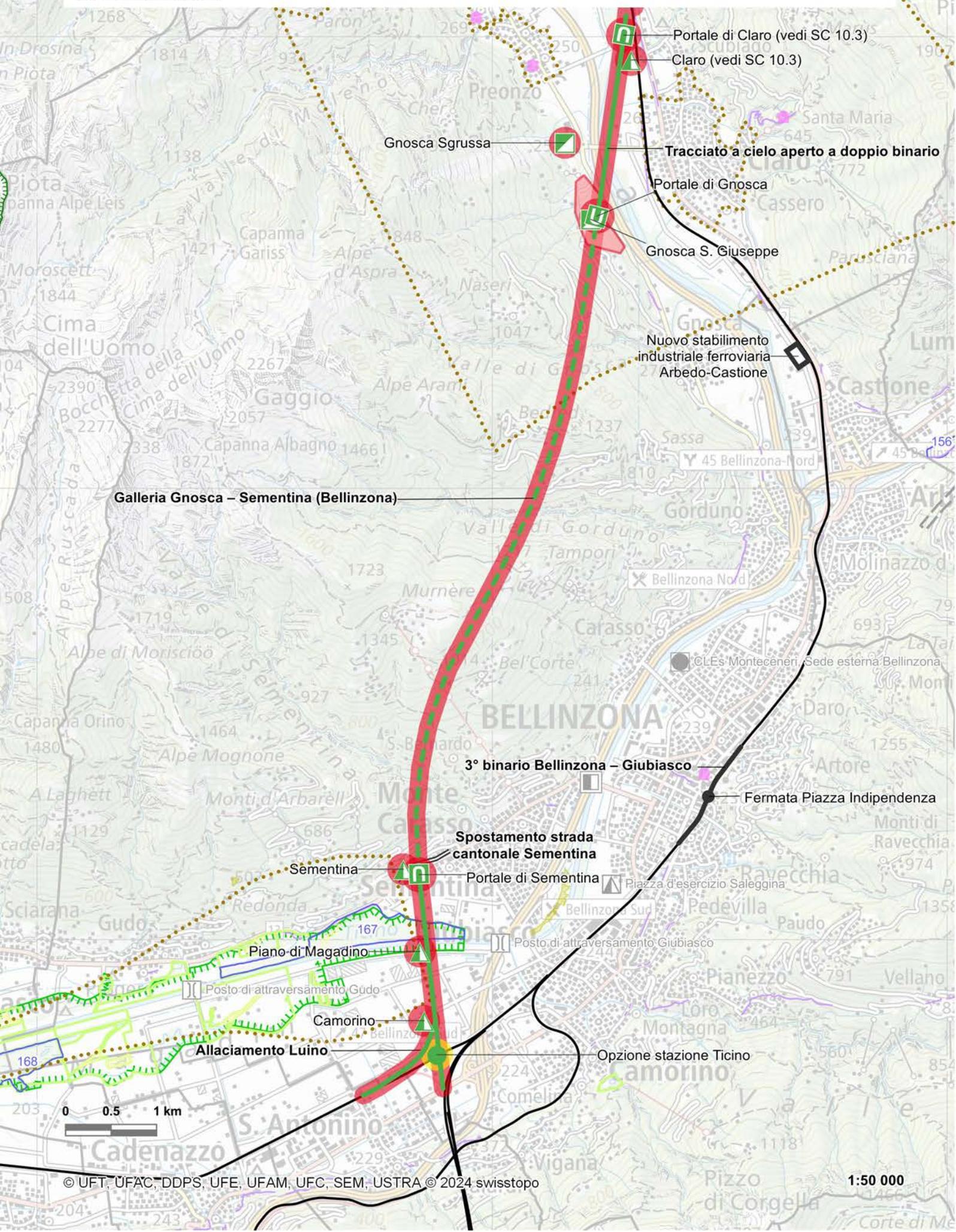
L'analisi di valore d'uso ha identificato Arbedo-Castione quale sito migliore. Nel 2018 le FFS hanno quindi richiesto all'Ufficio federale dei trasporti (UFT) la determinazione di una zona riservata ai sensi dell'art. 18n Lferr per una superficie pari a ca. 150'000m².

I siti di Arbedo-Castione, Lodrino Aerodromo e Giornico sono stati oggetto di una valutazione di dettaglio nella quale è stata effettuata una ponderazione globale degli interessi che ha preso in conto le seguenti categorie: Pianificazione del territorio e condizioni locali, Ambiente, Esercizio ferroviario. Tale analisi ha dimostrato che il sito Arbedo-Castione è l'ubicazione più adatta alla realizzazione di un nuovo stabilimento industriale⁴.

Il progetto del nuovo stabilimento industriale ferroviario consumerà oltre 5 ha di aree SAC iscritte nell'inventario cantonale. I compensi delle superfici agricole perse dovranno essere definiti nell'ambito della procedura di approvazione dei piani relativa al nuovo stabilimento industriale ferroviario.

⁴Le esigenze concernenti la ponderazione degli interessi di cui all'art. 3 cpv. 2 OPT sono rispettate; la ponderazione degli interessi è presentata nel rapporto esplicativo annesso al presente documento.

SC 6.1 Bellinzona



SC 6.2 Lugano – Chiasso

Informazioni generali

- Cantoni interessati: Ticino
- Comuni interessati: Arogno, Balerna, Bioggio, Bissone, Castel San Pietro, Chiasso, Coldrerio, Collina d'Oro, Cureglia, Lugano, Manno, Maroggia, Melano, Melide, Mendrisio, Novazzano, Origgio, Porza, Rovio, Savosa, Sorengo, Vezia
- Servizi competenti: UFT
- Servizi interessati: ARE, DDPS, UFAM, UFC, USTRA, servizi specializzati del Cantone Ticino
- Altri partner: FFS, FLP

Stato dell'iter decisionale: *diverso*

Misure e fase di coordinamento

Gli elementi di progetto rilevanti per il piano settoriale sono:

- | | DA | RI | IP |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|----|----|
| – AlpTransit Sud; | | ◆ | |
| – raccordi alla linea esistente in zona Lugano, Balerna e Chiasso; | | ◆ | |
| – raccordi intermedi alla linea esistente in zona Melide, Melano e Mendrisio, previsti quali alternative; | | ◆ | |
| – raccordo di Chiasso Smistamento | | ◆ | |

Motivazione

Il progetto, non previsto dal programma originariamente definito nel 1991 per la Nuova ferrovia transalpina (NFTA), concerne la tratta d'accesso meridionale alla NFTA e il suo raccordo alla rete ferroviaria italiana ad alta capacità.

L'importanza dell'asse del San Gottardo risulterà rafforzata a lungo termine grazie all'ulteriore potenziamento assicurato dal progetto. Quest'ultimo consente di ampliare ulteriormente l'offerta nel traffico viaggiatori e merci ferroviario attraverso le Alpi, aumentando le capacità di trasporto e riducendo i tempi di percorrenza nel traffico internazionale tra Milano e Zurigo.

Progetti

AlpTransit sud: Il progetto AlpTransit Sud prevede una nuova linea da Vezia fino a Chiasso. Il tracciato si mantiene sempre in sotterraneo. L'attraversamento del lago Ceresio avviene in corrispondenza dell'attuale ponte-diga di Melide, dopodiché è previsto il passaggio in galleria sotto il Monte Generoso.

Procedimento e nota relativa alle indicazioni

La realizzazione del progetto AlpTansit sud va presa in esame in occasione di una successiva fase di ampliamento PROSSIF. La realizzazione e il finanziamento devono essere disciplinati in un decreto federale. Prima dell'inizio dei lavori, devono essere indicate nel Piano settoriale l'ubicazione e l'estensione dei cantieri e le aree eventualmente necessarie per il deposito dei materiali inerti. I lavori coordinati con il piano settoriale militare, con il piano settoriale delle superfici per l'avvicendamento delle colture e con la pianificazione delle strade nazionali. La coordinazione dei progetti con l'inventario federale degli insediamenti svizzeri da proteggere d'importanza nazionale ISOS Lugano, Mendrisio, Chiasso e Melano deve essere assicurata.

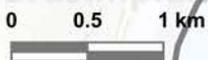
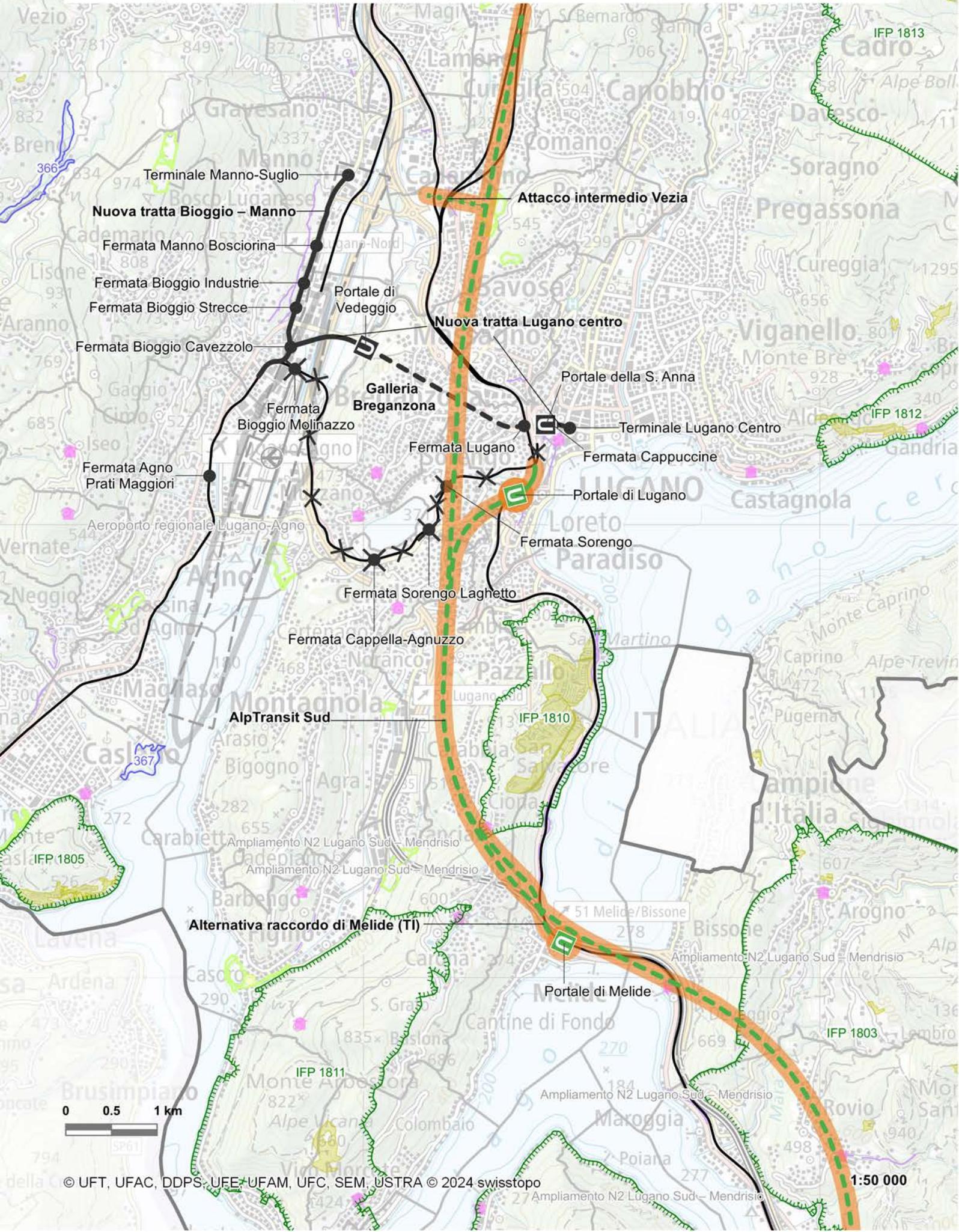
Nel 2004 sono state elaborate cinque varianti di tracciato per il proseguimento della NFTA da Lugano fino a Chiasso, una dal Cantone Ticino e quattro dalle FFS. In seguito si sono svolti studi di fattibilità tecnica e di opportunità condotti dalla Confederazione. Il Cantone Ticino e i Comuni interessati sono stati coinvolti

Con l'aggiornamento del Piano settoriale del 4 dicembre 2015 è stato stabilito il tracciato migliore, che prevede uno sviluppo in galleria da Vezia (galleria di base del Monte Ceneri) all'area di Chiasso attraverso il ponte diga di Melide e il Monte Generoso.

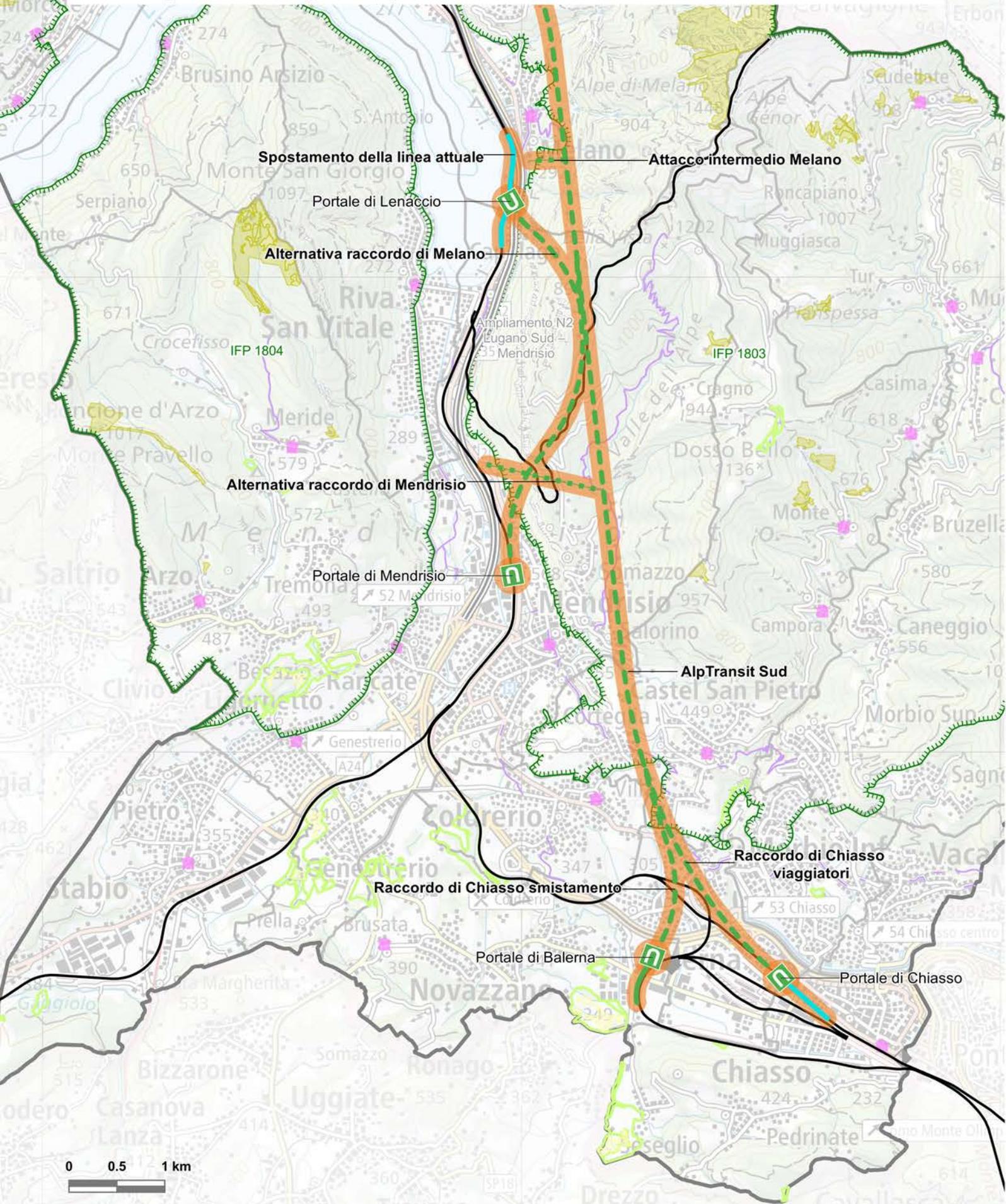
Secondo uno studio di fattibilità delle FFS del 2016/1, che tiene conto del Piano quadro FFS/Chiasso concluso nel 2016, in caso di realizzazione a tappe del progetto «AlpTransit sud», per la futura capacità del nodo di Chiasso, al momento attuale appare opportuno considerare anche la possibilità di realizzare indipendentemente la tappa più a sud. Ciò comporterebbe la costruzione di un raccordo nell'area di Melano (Lenaccio). Ulteriori approfondimenti permetteranno di scegliere la soluzione migliore tra le diverse possibilità di realizzazione a tappe e in seguito di esaminare la necessità di costruire raccordi tra la linea esistente e la nuova galleria da Vezia a Chiasso. Il progetto «AlpTransit Sud», in particolare l'area nei pressi del ponte-diga di Melide e a Sud del Comune di Valmara (Melano), va coordinato con la pianificazione dell'ampliamento delle strade nazionali (~~autostrada AN2~~). Nell'ambito della pianificazione di dettaglio va anche chiarito se la soluzione scelta interessi oggetti militari di piccola entità a Bissone-Melide.

Riferimenti: Piano direttore del Cantone Ticino

SC 6.2 Lugano – Chiasso (parte nord)



SC 6.2 Lugano – Chiasso (parte sud)



SC 6.3 Locarno e Gambarogno

Informazioni generali

- Cantoni interessati: Ticino
- Comuni interessati: Alto Malcantone, Astano, Gambarogno, Gordola, Locarno, Mezzovico-Vira, Migliaglia, Monteceneri, Monteggio, Novaggio, Sessa, Tenero-Contra
- Servizio competente: UFT
- Servizi interessati: ARE, DDPS, UFAM, UFAG, USTRA, [UFC](#), servizi specializzati del Cantone Ticino
- Altri partner: FFS

Stato dell'iter decisionale: fasi differenziate

Misure e fase di coordinamento	DA	RI	IP
Gli elementi di progetto rilevanti per il Piano settoriale sono:			
– Raccordo di Quartino;			◆
– Ampliamento a due binari ponti sul Ticino e sulla Verzasca;	◆		◆
– Perimetro di pianificazione Gronda Ovest;			◆
– Ampliamento a due binari ponte sul Ticino;	◆		
– Ampliamento a due binari ponte sulla Verzasca;			◆

Motivazione

Il progetto, non previsto dal programma originariamente definito nel 1991 per la Nuova ferrovia transalpina (NFTA/[Alptransit](#)), concerne il potenziamento della tratta d'accesso meridionale [alla d AlptransitNFTA](#) e del suo raccordo alla rete ferroviaria italiana.

Nella strategia concordata tra la Svizzera e l'Italia per il traffico merci attraverso le Alpi, la linea di Luino, che si snoda lungo la riva est del Lago Maggiore, ha il compito di decongestionare la linea del San Gottardo che passa da Chiasso.

Dato il previsto aumento della domanda di trasporti, si progetta di potenziare a lungo termine l'esistente linea di Luino e di costruire una nuova tratta. ~~La linea di Luino conserva la funzione di tratta di decongestionamento rispetto alla linea del San Gottardo che passa da Chiasso.~~ La nuova tratta (la cosiddetta Gronda Ovest) permetterebbe di separare il traffico merci da quello viaggiatori lungo la linea di Luino e quindi di utilizzare al meglio, assieme alla linea principale di Chiasso, le capacità dell'asse del San Gottardo per il traffico merci e quello viaggiatori.

Già attualmente la tratta a binario unico Contone – Locarno provoca limitazioni dell'offerta. All'entrata della galleria di base del Monte Ceneri è previsto un ampliamento dell'offerta tra Locarno e Lugano che implica la creazione di nuovi punti d'incrocio sulla tratta tra Contone e Locarno. Una prima fase di ampliamento sarà realizzata nel quadro del progetto SIF.

Progetti

Perimetro di pianificazione Gronda Ovest: il progetto prevede la realizzazione, prevalentemente in territorio italiano, di un collegamento di 30 km e in gran parte sotterraneo tra Cadenazzo e Luino – Laveno.

Ampliamento a due binari ~~Contone – Tenero~~ ponte sul Ticino: sulla tratta ~~Contone – Tenero~~, di 7,3 km, il binario del ponte sul Ticino sarà raddoppiato in una fase successiva ~~fasi successive~~. Anche per questo ampliamento questa espansione sarà necessario esaminare come gestire il conflitto con la zona palustre del Piano di Magadino, tenendo conto del margine di manovra legale.

Ampliamento a due binari ponte sulla Verzasca: il binario sul ponte della Verzasca sarà raddoppiato in una fase successiva. ~~a fase ulteriore~~. Secondo lo stato attuale delle informazioni a disposizione delle FFS, per motivi di tutela del patrimonio storico il ponte non può essere sostituito e deve essere risanato. Occorre assicurare il coordinamento con l'UFC. ~~nicht~~

Procedimento e nota relativa alle indicazioni

Per quanto concerne la Gronda-Ovest, nell'ambito del gruppo di lavoro comune istituito dalla Svizzera e dall'Italia occorre decidere il tracciato e valutare la domanda. La realizzazione e il finanziamento devono essere disciplinati in un decreto federale. Contemporaneamente alla definizione dei lavori, devono essere indicate nel Piano settoriale l'ubicazione e l'estensione dei cantieri e le aree eventualmente necessarie per il deposito dei materiali inerti. ~~Il Cantone Ticino partecipa ai lavori nel quadro di un apposito organismo.~~

Nella pianificazione di dettaglio occorre assicurare il coordinamento con il Piano settoriale militare e con il Piano delle superfici per l'avvicendamento delle colture e anche con il corridoio faunistico d'importanza interregionale.

Per quanto concerne il raddoppio del binario sulla tratta Contone – Tenero, la Confederazione ha incaricato le FFS di procedere ai lavori di progettazione ~~delle prime due fasi~~ e di elaborare d'intesa con il Cantone il progetto preliminare e il progetto di costruzione del raddoppio della tratta Contone – Ponte Ticino. La realizzazione ~~integrale del progetto~~ del raddoppio dei ponti Ticino e Verzasca va esaminata al momento dell'elaborazione di una successiva fase di ampliamento PROSSIF. ~~I relativi lavori e il loro finanziamento devono essere disciplinati in un decreto federale.~~ Va assicurato il coordinamento con il paesaggio palustre d'importanza nazionale Piano di Magadino, le paludi basse situate nel perimetro del progetto e i corridoi faunistici. ~~L'Italia sta studiando le varianti per il potenziamento dell'asse di Luino da adottare. Il tracciato indicato nel Piano settoriale prevede il raccordo nel Piano di Magadino a Cadenazzo. Il tracciato è coordinato con l'ampliamento a due binari in corso di realizzazione a Cadenazzo nell'ambito del programma SIF. La capacità di trasporto è aumentata da 90 a 110 convogli merci. La linea esistente del Gambarogno continuerà ad essere utilizzata per il traffico regionale viaggiatori.~~

[Deve essere garantito il coordinamento con il progetto del collegamento viario N2 – N13 \(variante PG USTRA\). Nell'ambito della tratta di accesso alla prevista galleria Gronda Ovest questo progetto prevede la realizzazione di uno svincolo sotterraneo completo a Quartino, che deve essere coordinata.](#)

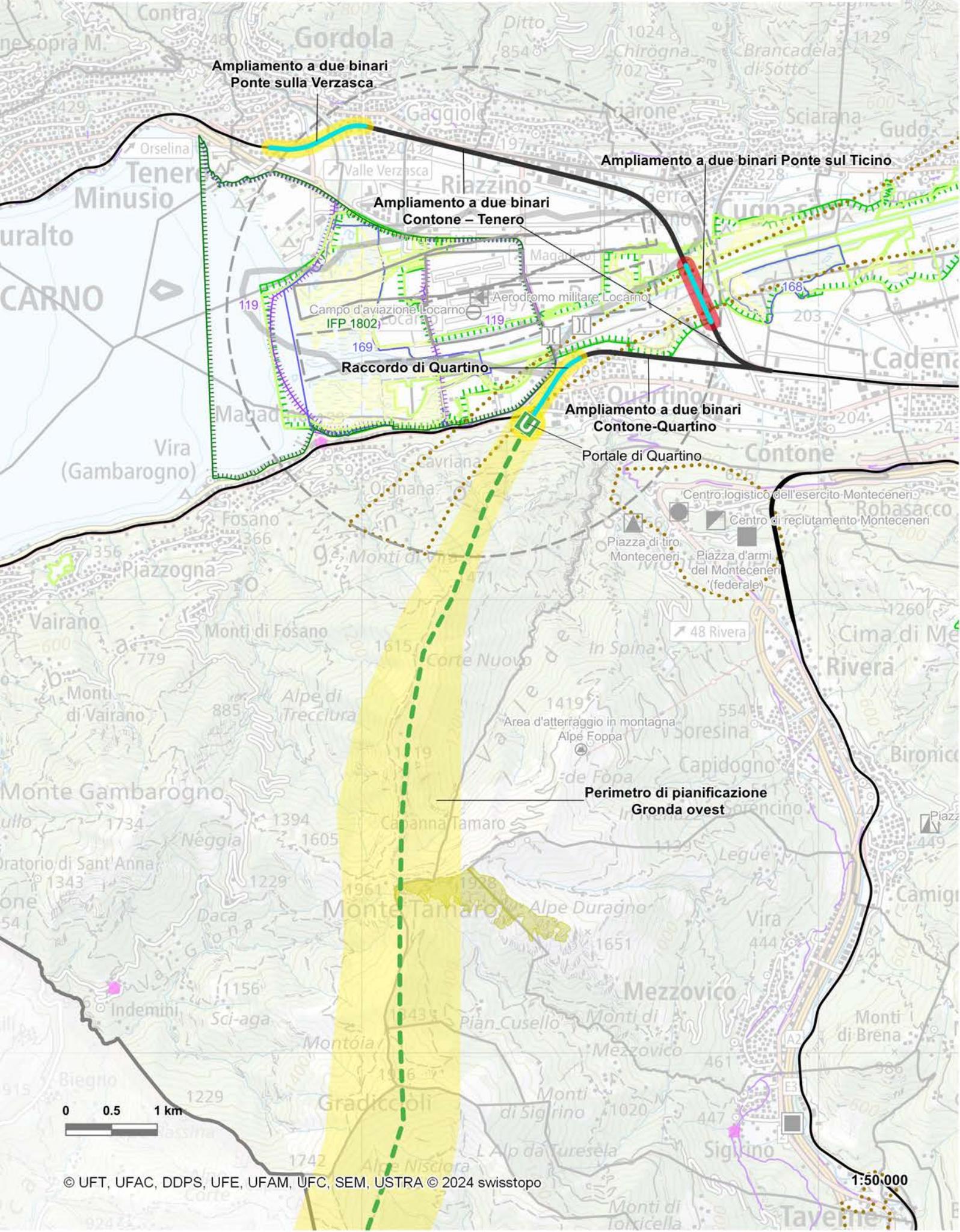
~~Secondo l'Italia sarebbe altresì ipotizzabile prevedere il raccordo a Vezia, nelle immediate vicinanze del portale sud della galleria di base del Monte Generi. L'ipotesi è però da escludere per motivi di pianificazione del traffico. La ripartizione del traffico merci prevista dalla strategia NFTA nel corridoio del San Gottardo – un terzo sulla linea di Luino e due terzi su quella di Chiasso – deve infatti essere mantenuta.~~

~~Ulteriori accertamenti saranno effettuati per definire il tracciato esatto in territorio italiano e svizzero. Nel Piano settoriale è perciò incluso un perimetro di pianificazione.~~

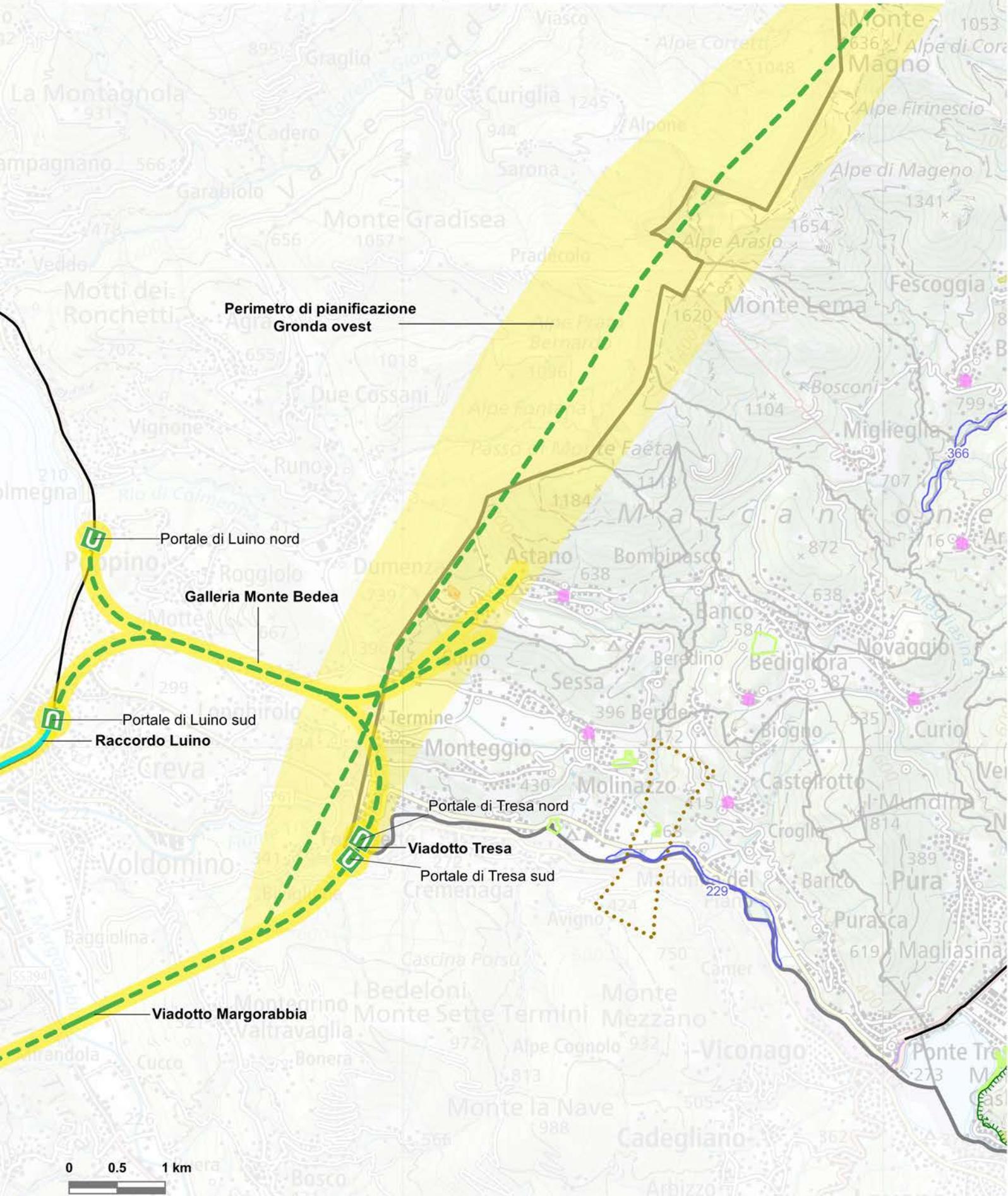
~~Il raddoppio del binario tra Riazzino e la stazione di Riazzino-Cugnasco, tra quest'ultima e il lato ovest del ponte sul fiume Ticino e tra Tenero e il lato est del fiume Verzasca sarà realizzato già nell'ambito del progetto SIF. Le sezioni restanti a binario unico, Contone – ponte sul Ticino e Tenero – ponte sulla Verzasca rientrano nel programma di sviluppo strategico PROSSIF. I lavori di raddoppio interessano diverse zone protette d'importanza nazionale. Per l'allacciamento dell'A2 e dell'A13 si stanno elaborando diverse varianti. Va assicurato il coordinamento tra i progetti stradali e quelli ferroviari.~~

~~I progetti figurano nel piano direttore cantonale non ancora approvato dal Consiglio federale.~~ **Riferimenti:** Piano direttore del Cantone Ticino

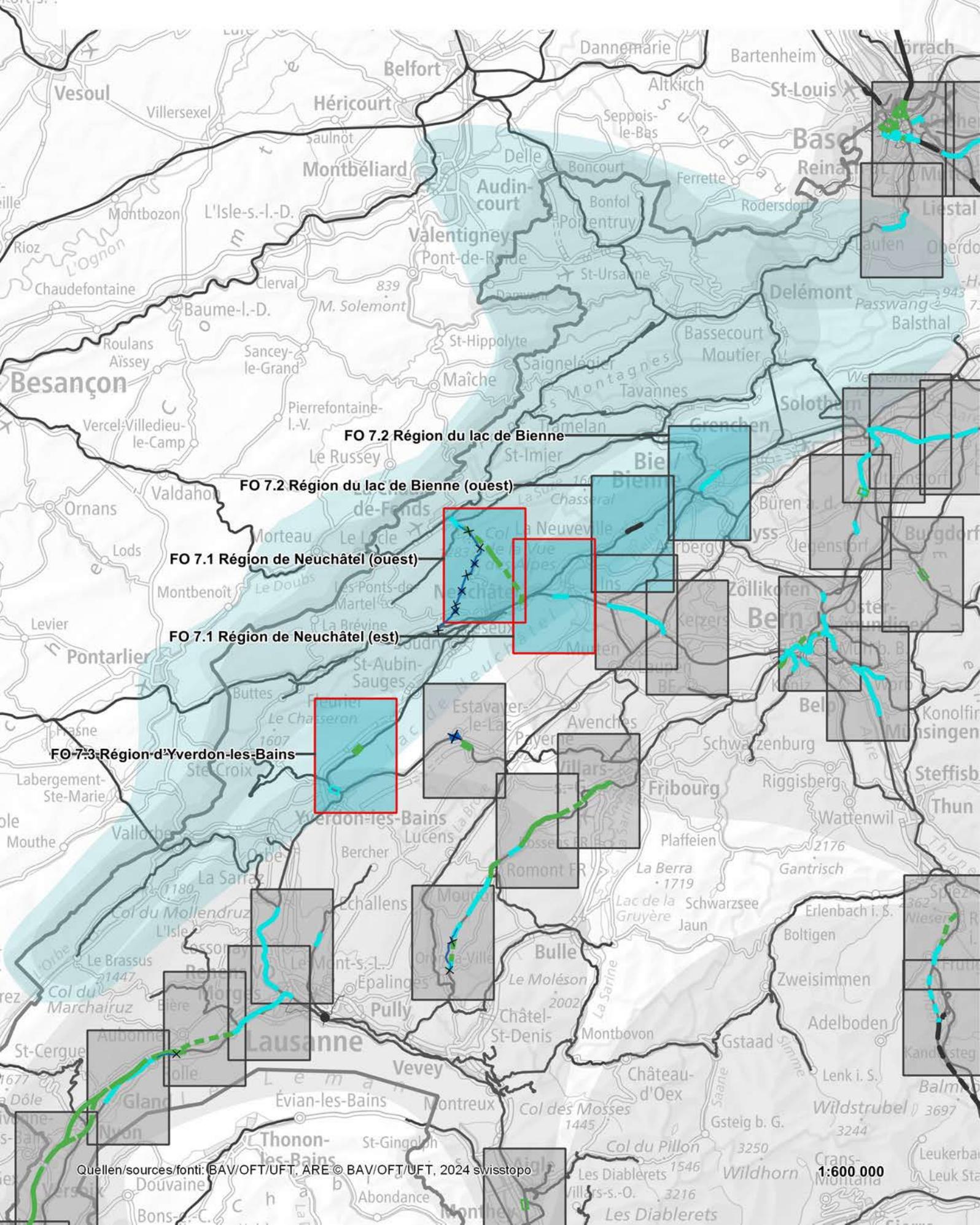
SC 6.3 Locarno e Gambarogno (parte nord)



SC 6.3 Locarno e Gambarogno (parte sud)



Jurabogen: Übersicht Objektblätter
Arc jurassien: Vue d'ensemble des fiches d'objet
Arco giurassiano: Panoramica delle schede di coordinamento



7 Arc Jurassien

L'Arc jurassien comprend, dans son secteur central, les cantons du Jura, de Neuchâtel, et des parties des cantons de Berne et de Vaud. Son secteur élargi s'étend jusqu'aux cantons de Bâle-Campagne, de Soleure ainsi qu'aux régions transfrontalières françaises. Ce territoire d'action est en forte interaction avec les territoires d'action avoisinants de la Métropole lémanique, de la région de la Ville fédérale et de l'espace métropolitain bâlois.

La structure et les défis fondamentaux pour le territoire d'action de l'Arc jurassien sont décrits au chapitre 6.7 du plan sectoriel des transports, partie programme (Mobilité et espace 2050).

Les projets suivants sont mis en service. Ils ne seront donc plus représentés sur les fiches d'objet:

- Bienne – Delle (– Belfort)-

Les projets suivants sont en construction ou en procédure d'approbation des plans. Ils sont donc considérés comme des données de base:

- Double voie entre Chavannes et Douanne (D : Ligerz und Twann) et démantèlement du tracé actuel

FO 7.1 Région de Neuchâtel

Informations générales

- Cantons: Berne, Neuchâtel
- Communes concernées: La Chaux-de-Fonds, Gampelen, Neuchâtel, La Tène, Val de Ruz
- Autorité compétente: OFT
- Services concernés: ARE, DDPS, OFC, OFEV, services spécialisés des cantons de Berne et Neuchâtel
- Autres partenaires: BLS, CFF

État de la décision : à divers stades

Mesures et état de la coordination	CR	CC	IP
Éléments de l'aménagement qui relèvent du Plan sectoriel			
– Double voie entre Thielle et Marin-Epagnier ;			◆
– Nouveau tronçon <u>Ligne directe</u> Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds		◆	

Motif

~~A l'heure actuelle, le tronçon à une voie entre Berne et Neuchâtel est déjà saturé par le trafic longues distances et le RER. Dans la cadre du raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau ferroviaire européen à grande vitesse, le tunnel de Rosshäusern a été construit et mise en service en automne 2018. Un autre tronçon à double voie Ins – Gampelen – Zihlbrücke est en service depuis fin 2013.~~ La construction d'une double voie entre Thielle et Marin-Epagnier est nécessaire à l'amélioration de l'offre sur la ligne Berne – Neuchâtel.

La ligne Neuchâtel – La-Chaux-de-Fonds a fait l'objet d'un assainissement minimum en 2021. ~~De plus~~ Un étoffement de cadence jusqu'à la cadence au quart d'heure et une accélération sont prévues.

Projet

Double voie entre Thielle et Marin-Epagnier: la double voie actuelle entre Gampelen et Thielle sera prolongée jusqu'à la gare de Marin—Epagnier.

~~Nouveau tronçon~~ Ligne directe Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds : ~~Un nouveau tronçon direct~~ Une ligne directe, principalement en tunnel, est prévue entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds ~~et d'avec~~ un point ~~d'arrêt de croisement avec desserte voyageurs~~ dans le Val-de-Ruz : ce tronçon a une longueur de 15 kilomètres environ.

Marche à suivre et explication des indications

~~La Confédération a chargé les CFF, en accord avec le canton, d'entreprendre des études de projet concernant le nouveau tronçon Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds, avec intégration au réseau, y compris le nouvel arrêt voyageurs dans le le Val-de-Ruz, et d'élaborer l'avant-projet. Une coordination avec le parc naturel du Chasseral, le site culturel de l'UNESCO La Chaux-de-Fonds/Le Locle, urbanisme horloger, l'objet ISOS Neuchâtel et le plan sectoriel des surfaces d'assolement doit être assurée.~~

~~La nouvelle ligne entre Neuchâtel et la La Chaux-de-Fonds a pour conséquence le démantèlement de la ligne existante passant par Chambrelion.~~

Double voie entre Thielle et Marin-Epagnier. La réalisation de la double voie entre Thielle et Marin-Epagnier est à examiner lors de l'élaboration d'une étape d'aménagement ultérieure de PRODES. La construction et le financement exigent sa prise en compte dans un arrêté fédéral. Une coordination doit avoir lieu avec les sites d'importance nationale suivants : la zone alluviale (209 Seewald-Fanel), la zone de reproduction des batraciens (BE 274, Nordteil Fanel), les inventaires IFP (1208 Rive sud du lac de Neuchâtel), les sites marécageux (416 Grande Cariçaie) et les réserves d'oiseaux d'eau et de migrateurs (4).

Si la croissance du trafic voyageurs augmente, la mise à double voie par étape du tronçon entre Neuchâtel et Marin-Epagnier pourrait s'avérer nécessaire. La mise à double voie entre Thielle et Marin-Epagnier devra être coordonnée avec le pôle économique d'importance cantonale Littoral Est (La Tène). Elle devra également prendre en compte les zones dignes de protection, qui s'appuient elles-mêmes sur les objets de protection d'importance nationale, situées aux abords de la voie ferrée : les réseaux écologiques nationaux (REN).

Le projet de doublement de la ligne entre Berne et Neuchâtel n'est pas indiqué comme tel dans le plan directeur de Neuchâtel, mais est mentionné comme condition à la mise en valeur des gares du RER neuchâtelois dans la fiche de coordination A22 consacrée à la réalisation du RER neuchâtelois.

Ligne directe Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds : La Confédération a chargé les CFF, en accord avec le canton, d'entreprendre des études de projet concernant la ligne directe Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds, avec intégration au réseau, y compris le nouvel arrêt voyageurs dans le Val-de-Ruz, et d'élaborer l'avant-projet. Une coordination avec le parc naturel du Chasseral, le site culturel de l'UNESCO La Chaux-de-Fonds/Le Locle, urbanisme horloger, l'objet ISOS Neuchâtel et le plan sectoriel des surfaces d'assolement doit être assurée.

La nouvelle ligne entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds a pour conséquence le démantèlement de la ligne existante passant par Chambrelieu.

En parallèle à la ligne directe entre Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds—~~Le Locle~~, une mise en conformité LHand de la un assainissement partiel de la gare de Neuchâtel a été réalisé en 2021. ~~Celui/Celle-~~ci a consisté en un rehaussement et un élargissement partiel des quais, ainsi qu'en la sécurisation des flux voyageurs. Une étude de mise en conformité des installations d'accueil de l'ensemble de la gare de Neuchâtel est en cours et prévoit des aménagements supplémentaires des accès aux quais~~Ces aménagements seront complétés par la construction d'un accès direct aux quais via une nouvelle passerelle.~~

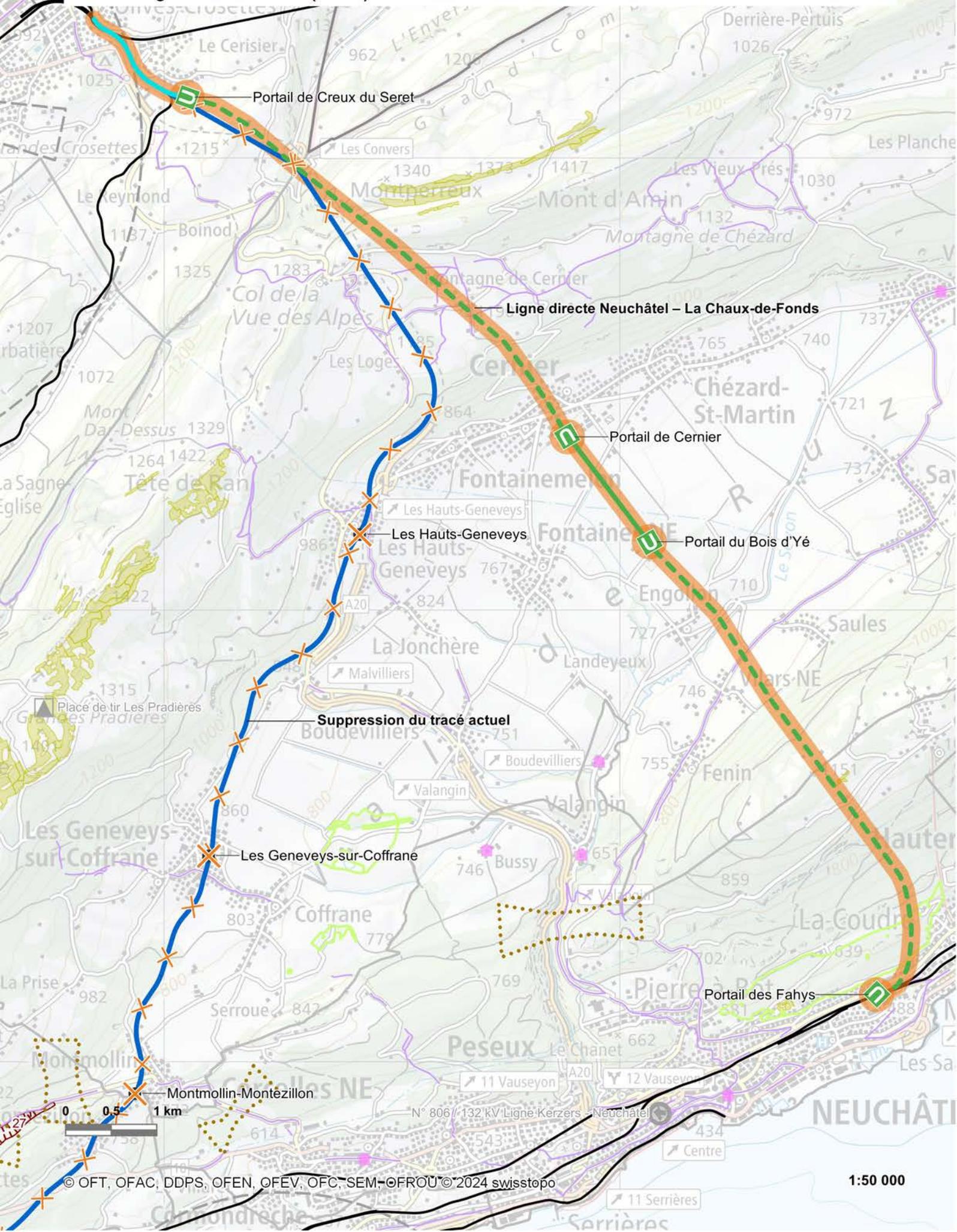
~~Les~~ planifications pour la ligne directe Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds ~~étudient des variantes en tranchée ouverte ou couverte concernant la~~ traversée prévoit une traversée partiellement en surface du Val-de-Ruz. Les tests réalisés sur le matériel roulant ont permis de confirmer la faisabilité du projet en termes de sécurité et de temps de parcours malgré le défi lié à la combinaison de vitesses élevées et de fortes pentes.

~~La forte pente est également un défi pour le respect des réglementations de sécurité liées aux freinages et aux efforts de traction.~~

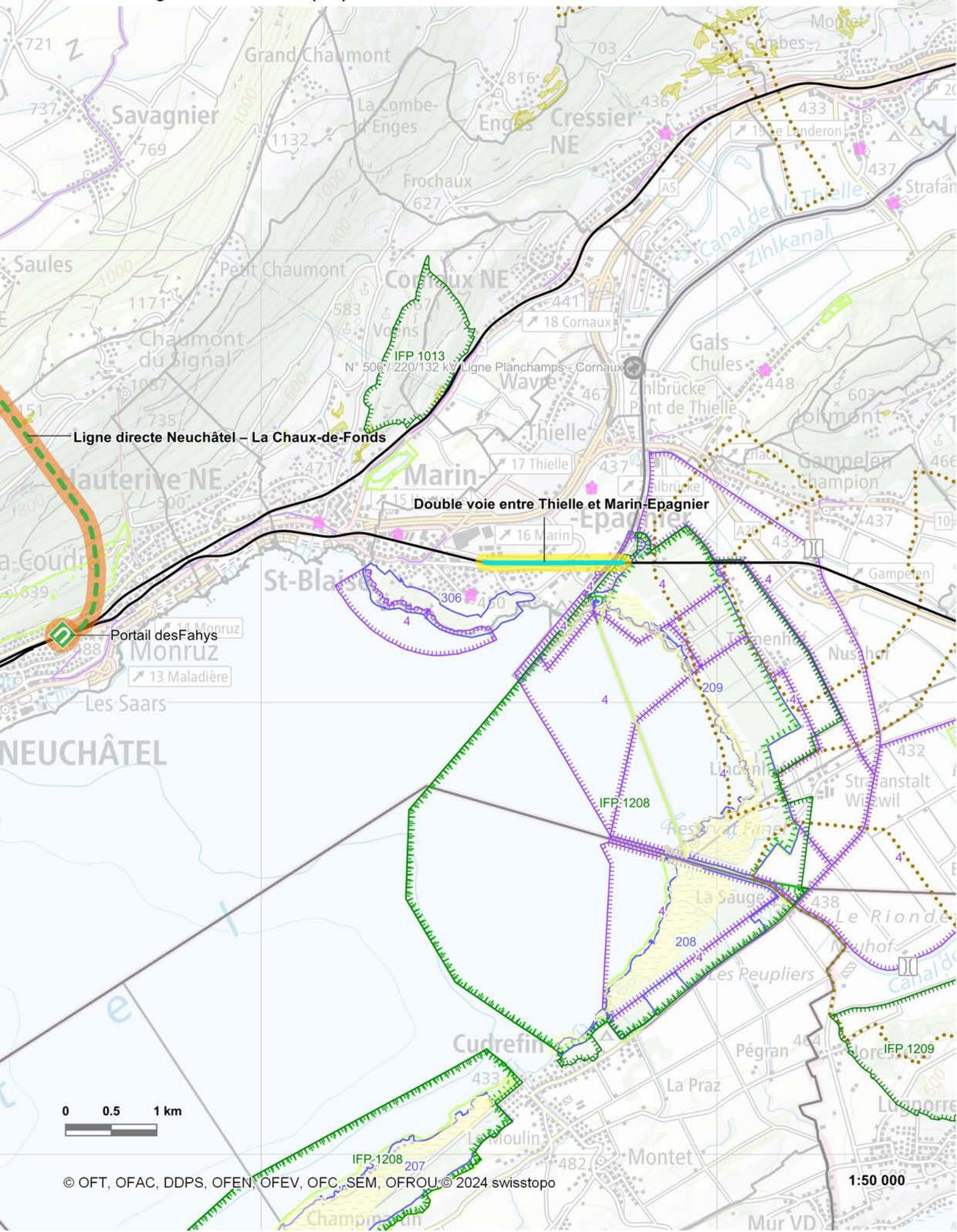
La ligne directe Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds – Le Locle est inscrite, avec d'autres mesures pour la création d'un RER neuchâtelois (non pertinentes pour le SIS), en coordination réglée dans le plan directeur du canton de Neuchâtel qui a été accepté sous réserve par le Conseil fédéral. Dans son plan directeur, le canton s'engage à la création d'une liaison ferroviaire entre Bôle et Corcelles-Peseux pour ~~continuer~~ péreniser la desserte voyageurs des arrêts de Corcelles-Peseux et Les Deurres après la mise en service de la ligne directe et le démantèlement de la ligne actuelle. Le canton étudie les possibilités de réaffecter cette dernier/dernière, par exemple, a-en une voie de mobilité douce cyclable.

Indication: Plan directeur cantonal de Neuchâtel

FO 7.1 Région de Neuchâtel (ouest)



FO 7.1 Région de Neuchâtel (est)



FO 7.2 Région du lac de Biel/Bienne**La fiche d'objet n'a pas été modifiée****Informations générales**

- Canton: Berne
- Communes concernées: Bienne,
- Autorité compétente: OFT
- Services concernés: ARE, OFC, OFROU, services spécialisés du canton de Berne
- Autres partenaires: CFF

État de la décision ouverte

Mesures et état de la coordination	CR	CC	IP
Eléments de l'aménagement qui relèvent du Plan sectoriel:			
– 3 ^e voie Bienne – Bienne-Bözingenfeld.			◆

Motif

A l'heure actuelle le tronçon entre Olten et Bienne est déjà saturé par le trafic longues distances, le RER et le trafic marchandises. Pour pouvoir garantir à long terme une cadence au quart d'heure des trains longues distances une troisième voie sur le tronçon Soleure – Bienne s'avère nécessaire.

Projet

3e voie entre Bienne et Bienne- Bözingenfeld: pour permettre une amélioration de la cadence entre Bienne et Olten, une troisième voie de trois kilomètres est prévue

Marche à suivre et explication des indications

La réalisation de la 3^e voie Bienne – Bienne- Bözingenfeld est à examiner lors de l'élaboration d'une étape d'aménagement ultérieure de PRODES. La construction et le financement exigent sa prise en compte dans un arrêté fédéral. Une coordination avec l'objet ISOS Bienne doit avoir lieu.

Dans cette zone, des projets routiers cantonaux et nationaux (proximité de l'A5) sont également prévus et dont il Il faudra en tenir compte.

FO 7.3 Région d'Yverdon-les-Bains

Informations générales

- Canton: Vaud
- Communes concernées: Bonvillars, Grandson, Onnens (VD), Yverdon-les-Bains
- Autorité compétente: OFT
- Services concernés: ARE, DDPS, OFC, OFEV, services spécialisés du canton de Vaud
- Autres partenaires: CFF

État de la décision : ouverte

Mesures et état de la coordination	CR	CC	IP
Éléments de l'aménagement qui relèvent du Plan sectoriel:			
– Transformation et modernisation du centre d'entretien servant à la maintenance lourde du matériel roulant situé à Yverdon-les-Bains	♦		
– Gare de formation de la région d'Yverdon-les-Bains, (commune d'Onnens et Bonvillars)	♦		

Motif

Les projections en matière de développement ferroviaire mettent par ailleurs en évidence le fait que les capacités actuelles d'entretien des véhicules ferroviaires CFF seront insuffisantes en Suisse romande à un horizon de 10 à 15 ans. L'entretien lourd, actuellement effectué dans les ateliers d'Yverdon-les-Bains, va être intensifié en raison de l'augmentation du nombre de trains.

~~C'est la raison pour laquelle une solution a dû être trouvée entre ces deux options pour l'entretien lourd : transformation des ateliers d'Yverdon-les-Bains pour être en mesure de répondre à l'augmentation des besoins ou construction d'un nouveau site. C'est la première option qui a été choisie.~~

Afin d'améliorer l'attractivité et la compétitivité du trafic marchandises, une nouvelle gare de formation, y compris le débord, s'avère nécessaire dans le Nord ~~v~~-Vaudois afin de s'intégrer au mieux dans le tissu logistique ~~du Nord Vaudois~~.

Projet

Transformation et modernisation des ateliers d'Yverdon-les-Bains : Transformation et modernisation du site permettant d'effectuer la maintenance lourde du matériel roulant, comprenant les entretiens périodiques, les réparations importantes, les opérations au moment de la mi-vie du matériel roulant, la révision des composants. Certaines prestations d'entretien lourd seront réalisées également pour des clients tiers. Les voies de garage et de débord situées au nord de la gare seront dédiées à une affectation et leur surface se trouvera diminuée. Par conséquent celles-ci seront déplacées à Onnens ~~et~~ Bonvillars.

Gare de formation de la région d'Yverdon-les-Bains : de nouvelles voies de formation avec une longueur de 750m y compris le débord sont à construire dans la région d'Yverdon-les-Bains.

Marche à suivre et explication des indications

Transformation et ~~la~~ modernisation des ateliers d'Yverdon-les-Bains : Afin que la Confédération puisse effectuer une pesée des intérêts conforme à l'article 3 OAT en vue de définir l'emplacement du nouveau site d'entretien ferroviaire dans le canton de Vaud, différentes variantes ont été examinées selon un processus d'évaluation dont les résultats sont présentés dans le rapport explicatif complétant la présente fiche d'objet. Un groupe d'accompagnement comprenant des représentants du canton de Vaud, des CFF et de la Confédération a élaboré ce rapport explicatif.

~~Transformation et modernisation des ateliers d'Yverdon-les-Bains : Le projet NEVA (Nouvel Etablissement Vaudois) a pour objectif d'identifier un nouvel emplacement pour l'entretien léger (aujourd'hui à Genève) et lourd (aujourd'hui à Yverdon-les-Bains) du matériel roulant afin de pouvoir accueillir les rames supplémentaires qui sont attendues d'ici 2030.~~

~~Depuis 2020, les CFF ont identifié dans le canton de Vaud 14 sites d'environ 20 ha susceptibles d'accueillir un nouveau site prévu à la fois pour l'entretien léger et lourd.~~

~~La question du maintien de l'entretien lourd à Yverdon-les-Bains a également été examinée. C'est pourquoi plusieurs emplacements ont été retenus seulement pour l'entretien léger afin de les combiner avec l'entretien lourd à Yverdon-les-Bains.~~

~~Une première évaluation préliminaire a permis d'exclure 11 sites parce qu'ils présentaient des points bloquants ou des contraintes trop importantes, tels qu'une consommation conséquente de SDA, des conflits avec des objets environnementaux figurant dans des inventaires fédéraux ou des conditions d'exploitation ferroviaire rédhibitoires.~~

~~Une pesée des intérêts a été effectuée pour départager les 5 variantes restantes :~~

- ~~• 2 alternatives pour l'entretien lourd et léger sur un même site à Aigle (variante « St-Triphon » et variante « Aigle » du rapport explicatif) et~~
- ~~• 3 configurations impliquant des sites séparés pour l'entretien lourd et léger, le premier étant maintenu à Yverdon-les-Bains et le second prenant place dans un nouveau centre réalisé sur la commune d'Aigle (variante « St-Triphon » et variante « Aigle ») ou sur le site existant de Lausanne-Triage.~~

~~Les 5 variantes retenues pour l'évaluation détaillée ont ainsi été comparées au travers d'une pondération globale des intérêts réparties dans les trois catégories suivantes qui ont été considérées comme les plus importantes : aménagement du territoire, environnement, et enfin exploitation ferroviaire.~~

~~Cette analyse a montré que la variante préservant l'activité d'entretien lourd à Yverdon-les-Bains (cf. FO 7.3) en association avec la réalisation d'un site d'entretien léger à Aigle (variante « St-Triphon » cf. FO 3.7) présentait la meilleure variante à l'issue de la pesée des intérêts.~~

Ce choix a été guidé par les intérêts prépondérants suivants :

- le maintien de l'activité historique d'entretien lourd sur le site d'Yverdon-les-Bains incluant son bassin d'emploi et le savoir-faire associé. Cette variante prévoyant le maintien de l'entretien lourd à Yverdon-les-Bains permet d'éviter d'alourdir les infrastructures de transports (route et rail) en raison du déplacement des collaborateurs
- la compatibilité entre les besoins liés à la production sur le site d'Yverdon-les-Bains et ceux liés à la sauvegarde du patrimoine,
- la préservation des SDA, le site de St-Triphon se situant entièrement sur une zone industrielle et ne requérant, dès lors, pas de SDA,
- la réserve stratégique offerte par les dimensions du terrain disponible sur le site de St-Triphon, permettant, au besoin, une extension ultérieure des activités de maintenance ferroviaire.

Gare de formation de la région d'Yverdon-les-Bains (commune d'Onnens et de Bonvillars) : la Confédération a chargé les CFF d'entreprendre des études de projet concernant la nouvelle gare de formation dans la région d'Yverdon-les-Bains, en accord avec le canton de Vaud et d'élaborer l'avant-projet. Une coordination avec le plan sectoriel des surfaces d'assolement et l'environnement, en particulier les zones de protection des eaux souterraines, a été réalisée. La compatibilité du projet avec les intérêts de la protection des eaux souterraines a été clarifiée et pourra vraisemblablement être assurée. Cela sera démontré en détail dans le cadre du projet d'exécution. Une coordination est également à prévoir avec l'IFP 1203 situé à l'est du projet de l'autre côté des voies de chemin de fer.

Avec l'approbation par l'Assemblée fédérale de l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire du 21 juin 2019, la décision de la construction de la nouvelle gare de formation de la région d'Yverdon-les-Bains a été entérinée.

La transformation et la modernisation des ateliers d'Yverdon-les-Bains nécessitent de déplacer les voies de garage et de débord à Onnens et Bonvillars. La zone prévue pour ce déplacement est un terrain qui n'est pas situé sur des SDA et qui s'avère compatible avec l'activité. De plus, aucun inventaire fédéral de protection n'est répertorié sur ce terrain. Le choix du site de déplacement du débord à

Onnens-~~et~~ Bonvillars avait fait l'objet dans le rapport explicatif relatif à la recherche d'un nouvel emplacement pour la gare de formation de la région d'Yverdon-les-Bains. Ce rapport a été validé par le Conseil fédéral le 26.01.2022.

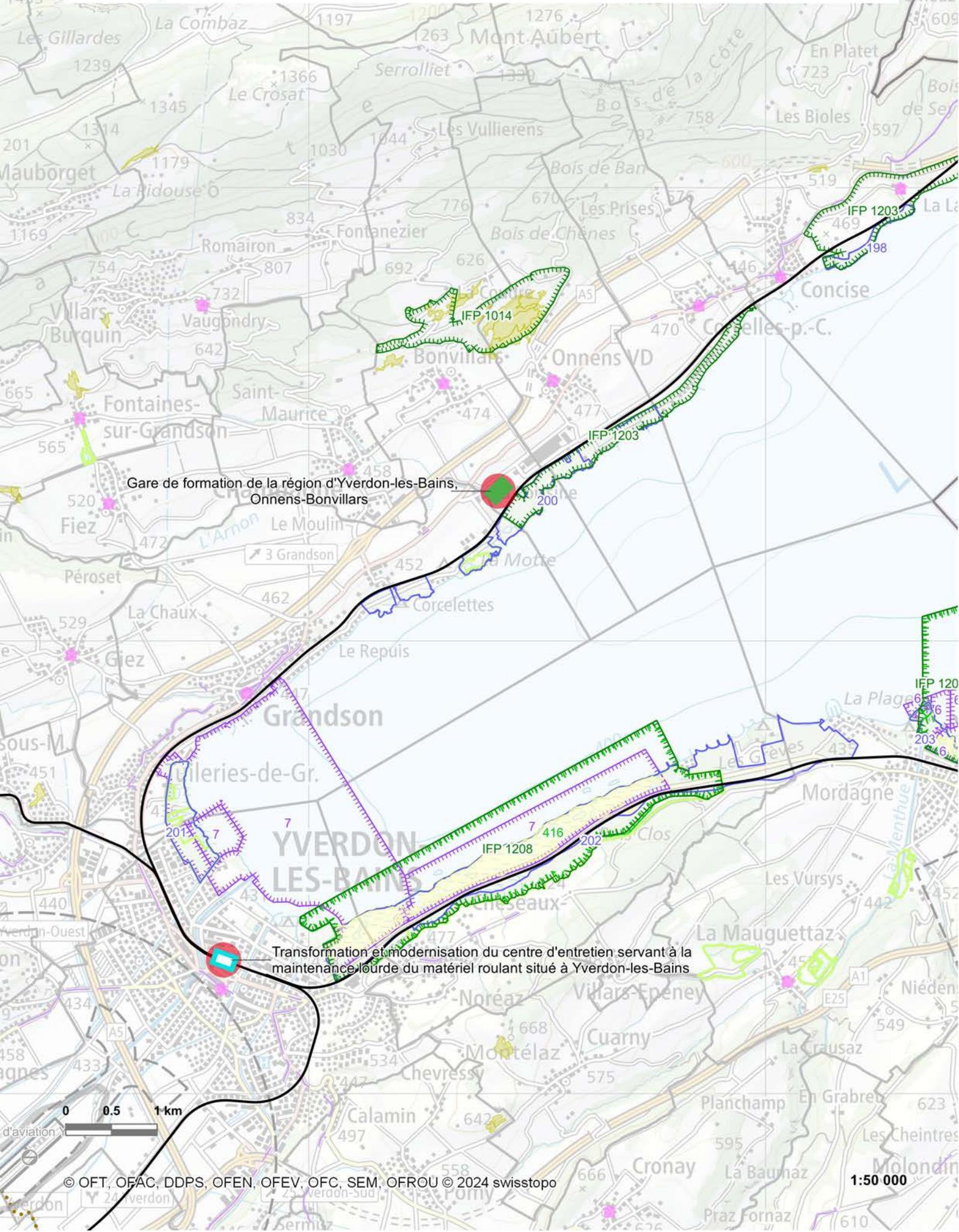
~~Gare de formation d'Onnens-et Bonvillars (commune d'Onnens et de Bonvillars) : Au nord du canton de Vaud, l'activité liée au trafic marchandises est répartie sur plusieurs endroits. Du fait de l'urbanisation passée et au vu de la croissance du volume de trafic en transport régional de voyageurs, ces emplacements décentralisés ne permettent pas d'exploitation rentable à long terme. C'est pourquoi la formation et la séparation des trains de marchandises doivent être déplacées des périmètres ferroviaires de Chavornay, Cossonay, Eclépens, Onnens-et Bonvillars, Yverdon-les-Bains et Yvonand vers une nouvelle gare de formation centrale située dans le Nord Vaudois. Par consé-quent, les installations marchandises situées à proximité de la gare d'Yver-~~don-les-Bains~~ subiront un changement d'affecta-tion.~~

Les CFF ont examiné différents emplacements envisageables. Les critères d'exploitation ont indiqué que Chavornay et Onnens-~~et~~ Bonvillars étaient les sites les plus susceptibles de fournir, pour le transport de marchandises, une offre attrayante et compétitive par rapport à la route. Le terrain disponible est suffisamment grand aux deux emplacements étudiés et les deux sites sont si-tués à proximité d'un accès à la route nationale. Toutefois, l'accès à celui de Chavornay traverserait des espaces construits. Le plan directeur cantonal prévoit un site stratégique de développement d'activités aussi bien à Chavor-nay qu'à Onnens-et Bonvillars. Les autres effets sur le territoire et l'environne-ment sont comparables pour les deux emplacements.

Lors des adaptations du SIS 2021, la Confédération a fixé l'emplacement de la nouvelle installation dans le Nord Vaudois. Elle a choisi l'emplacement d'Onnens-et Bonvillars suite aux réponses obtenues dans le cadre de la procé-dure d'évaluation, de consultation et de participation.

Halte Y-Parc : En parallèle à ces travaux, la halte Y-Parc a été approuvée pour l'étape d'aménage-ment 2035 de PRODES. La nouvelle halte doit être adaptée au développement urbain et intégré dans le réseau de transport public local. Toutefois, elle ne remplit pas les critères de pertinence pour une intégration dans le SIS et sera coordonnée en dehors du plan sectoriel des transports.

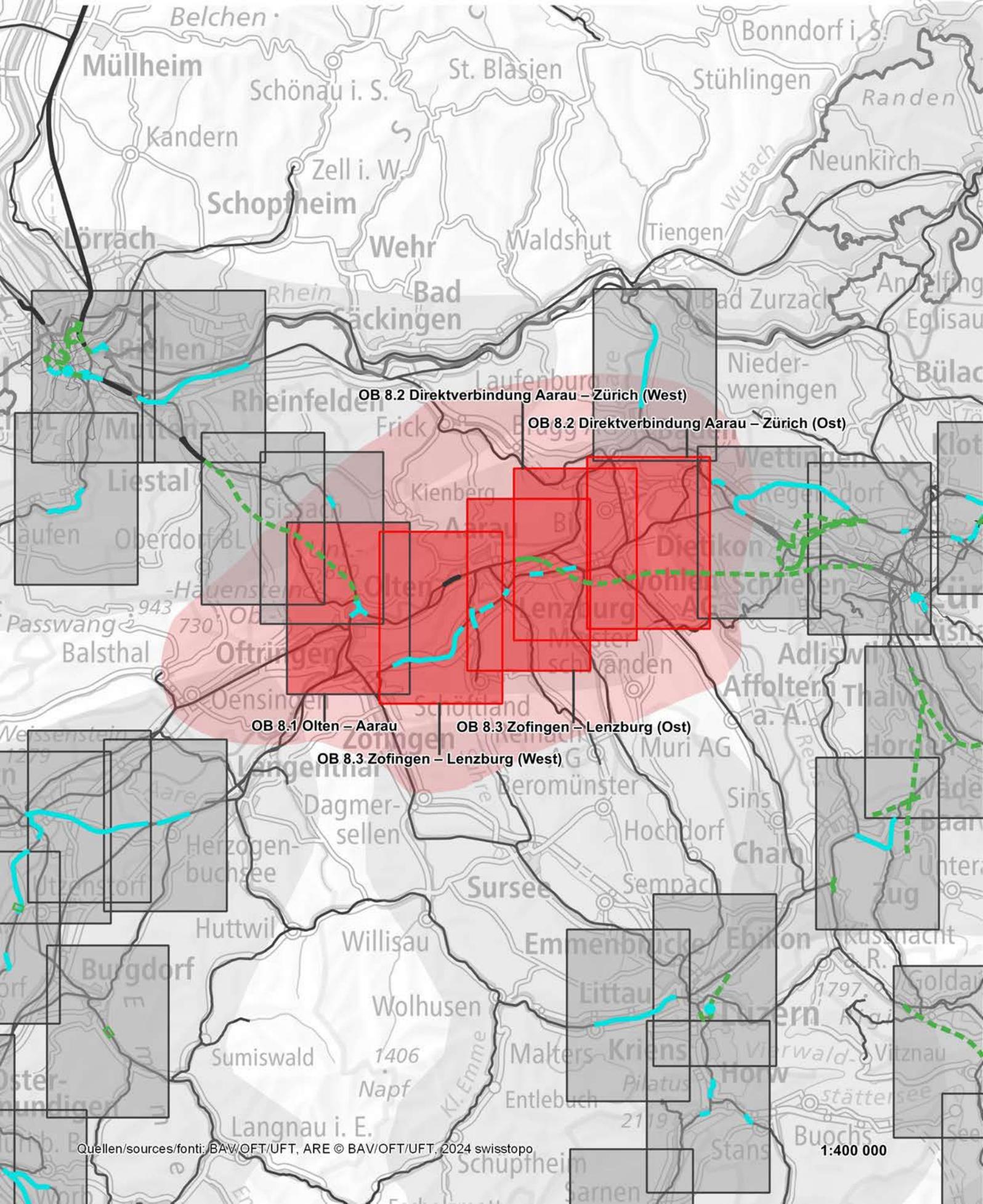
FO 7.3 Région d'Yverdon-les-Bains



Gare de formation de la région d'Yverdon-les-Bains,
Onnens-Bonvillars

Transformation et modernisation du centre d'entretien servant à la
maintenance lourde du matériel roulant situé à Yverdon-les-Bains

Aareland: Übersicht Objektblätter
Aareland: Vue d'ensemble des fiches d'objet
Aareland: Panoramica delle schede di coordinamento



8 Aareland

Der Handlungsraum Aareland umfasst in seinem inneren Bereich die Agglomerationen Aarau, Olten-Zofingen sowie Lenzburg. Zum äusseren Perimeter gehören auch weitere Teile der Kantone Aargau und Solothurn. Überlappungen für den erweiterten Bereich bestehen ausgeprägt mit den Handlungs-räumen Metropolitanraum Basel, Metropolitanraum Zürich, Luzern sowie Hauptstadtregion Bern.

Die Struktur und die grundlegenden Herausforderungen für den Handlungsraum Aareland werden in Kapitel 6.8 des Sachplans Verkehr, Teil Programm (Mobilität und Raum 2050) beschrieben.

Die folgenden Vorhaben sind in Betrieb. Sie werden in den Objektblättern nicht mehr dargestellt:

- Vierspurausbau Dulliken – Däniken;
- Eppenbergtunnel
- Verbindungsschleife Mägenwil/Brunegg

Die folgenden Vorhaben befinden sich im Bau oder im Plangenehmigungsverfahren. Sie werden daher der Ausgangslage zugeordnet:

- Verbindungsschleife Mägenwil/Brunegg

OB 8.1 Olten – Aarau

- Allgemeine Informationen
- Standortkantone: Solothurn
- Betroffene Gemeinden: Olten, Trimbach
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, BAFU, BAK, VBS, kantonale Fachstellen Solothurn
- Anderer Partner: SBB

Stand der Beschlussfassung: offen

Massnahmen und Stand der Koordination

F

Z

V

Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:

- Entflechtung Olten

♦

Begründung

Mit dem Angebotskonzept ZEB ist einerseits eine Fahrzeitverkürzung auf der Ost-West-Achse, andererseits ein Ausbau des Fernverkehrsangebots vorgesehen. Hinzu kommen die Kapazitätsansprüche des Güter- sowie des Regionalverkehrs. Diese Verkehre überlagern sich auf der Strecke zwischen Olten und dem Limmattal. Die Massnahmen dienen dazu, die Verkehrsströme in Olten Nord und Olten Ost zu entflechten.

Vorhaben

Entflechtung Olten Nord und Ost: Im Raum Olten werden die Verkehrsströme (Aarau) – Dulliken – Tecknau – (Basel) und (Aarau) – Dulliken – Olten – (Solothurn) in Olten Ost und Olten Nord für den Betrieb des Wisenberg隧nells entflochten.

Vorgehen und Hinweise

Die Realisierung der Entflechtung^{en} Olten Nord und Ost ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern eine Regelung mit einem Bundesbeschluss. Eine Abstimmung mit dem ISOS-Objekt Olten hat stattzufinden.

~~**Hinweise zu den Festlegungen**Mit dem Beschluss der Bundesversammlung zum Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) vom 20. März 2009 wurde der Entscheidung zum Ausbau des Raums Olten und der Strecke Olten – Aarau – Zürich gefällt. Nach 13-monatigen Vortriebsarbeiten erfolgte der Durchstich des Eppenbergtunnells am 2. Februar 2018. Das Projekt wurde bereits mit den Anpassungen 2018 aus dem Sachplan entlassen.~~

Die Entflechtungen in Olten sind notwendig, wenn ein neuer Wisenbergtunnel gebaut wird, damit die Verkehrsströme von der Ost-Westachse auf die Nord-Südachse niveaufrei umgelenkt werden können.

Die Linienführung der Ausbauvorhaben ist durch den Ausbau entlang der bestehenden Infrastruktur gegeben. Der Richtplan des Kantons Solothurn enthält die Vorhaben als Vororientierung.

Hinweis: Richtplan Kanton Solothurn

Die Karte wurde nicht angepasst.

OB 8.2 Limmattal – Rapperswil Direktverbindung Aarau-Zürich

Allgemeine Informationen

- Standortkantone: Aargau, Zürich
- Betroffene Gemeinden: Aarau, Auenstein, Bellikon, Bergdietikon, Buchs (AG), Dietikon, Dottikon, Hägglingen, Hendschiken, Hunzenschwil, Künten, Lenzburg, Niederwil (AG), Othmarsingen, Rapperswil, Schafisheim, Schlieren, Staufen, Stetten (AG), Suhr, Tägerig, Urdorf, Veltheim, Zürich
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, ASTRA, BAFU, BAK, kantonale Fachstellen Aargau und Zürich
- Anderer Partner: SBB

Stand der Beschlussfassung: verschieden

Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:	F	Z	V
– Direktverbindung Aarau-Zürich;		◆	
– Mögliche Materialbewirtschaftung: Steinbrüche Oberegg und ev. Jakobsberg.			◆

Begründung

Im Korridor Olten – Aarau – Zürich besteht ein System aus zwei Doppelspurlinien. Dieses System soll mit einer ~~wird mit einer~~ weiteren Doppelspur in direkter Linienführung ([Direktverbindung Aarau-Zürich](#)) ergänzt ~~werden~~. Dieser Ausbau erlaubt es, das Angebot im Fernverkehr, im Regionalverkehr wie auch im Güterverkehr entsprechend der Nachfrage zu erhöhen. Zudem ermöglicht der Ausbau einen Fahrzeitgewinn gegenüber der Stammlinie Aarau – Lenzburg – Zürich.

Vorhaben

Direktverbindung Aarau-Zürich: Langfristig ist eine zusätzliche Doppelspur in direkter Linienführung zwischen Limmattal und Rapperswil vorgesehen. Diese wird weitgehend unterirdisch, mit einer Unterquerung der Reuss geplant. In Zürich Altstetten wird mit der Einführung des Vierspursystems eine Neukonzeption des Knoten Altstetten-Mülligen erforderlich.

Mögliche Materialbewirtschaftung: Steinbrüche Oberegg und ev. Jakobsberg: Diese Standorte wurden im Hinblick auf die Lagerung vom Aushub der Direktverbindung Aarau-Zürich konzeptionell studiert.

Vorgehen und Hinweise

Eine Realisierung des Vorhabens ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss. Im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten zum Vierspurausbau Limmattal – Rapperswil hat eine Abstimmung mit den Schutzinteressen des BLN-Gebiets 1305, dem überregionalen Wildtierkorridors AG 06 sowie den Sachplänen Militär, ~~und~~ Nationalstrasse und unterirdischer Güterverkehr stattzufinden. Mit der Festsetzung der Massnahme sind Lage und Ausdehnung der Installationsplätze sowie die allfällig benötigten Flächen für die Ablagerung des Ausbruchmaterials im Sachplan zu bezeichnen. Im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten hat eine Abstimmung mit dem planerischen Grundwasserschutz stattzufinden.

~~Die Bauarbeiten für die Verbindungsschleife Mägnwil / Brunegg wurden im März 2020 aufgenommen. Das Vorhaben wird daher der Ausgangslage zugewiesen.~~

Mit dem Beschluss des Parlaments zum Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) vom 20. März 2009 wurde der Entscheid zum Ausbau des Korridors Olten – Aarau – Zürich gefällt. Die Konkretisierung der Planung der Neubaustrecke Chestenberg mit zweigleisigem Anschluss in Rapperswil und im Raum Gruemet/Mellingen zeigte jedoch, dass sich das Vorhaben nicht im gegebenen Kostenrahmen realisieren liess. Es wurde daher in das strategische Entwicklungsprogramm STEP überführt.

Im Rahmen der Erarbeitung von STEP wurden für den Korridor Limmattal – Rapperswil ein Variantenvergleich zwischen der Direktverbindung und einem etappierbaren Bau eines Chestenberg- und Honerettunnels durchgeführt. Die Untersuchungen haben gezeigt, dass insbesondere das Verknüpfungsbauwerk von Chestenberg- und Honerettunnel mit der Stammlinie erhebliche negative Auswirkungen auf Raum und Umwelt haben würde. Diese Variante wird daher nicht mehr weiterverfolgt. Anstelle der Bauwerke Chestenberg- und Honerettunnel hat das Parlament mit dem Ausbauschritt 2035 der Bahninfrastruktur Studien für eine Neubaustrecke Aarau–Zürich ([Direktverbindung](#)) beschlossen. [Im Rahmen dieser Studien wird das Projekt unter Beizug der kantonalen Fachstellen weiter geprüft und optimiert.](#)

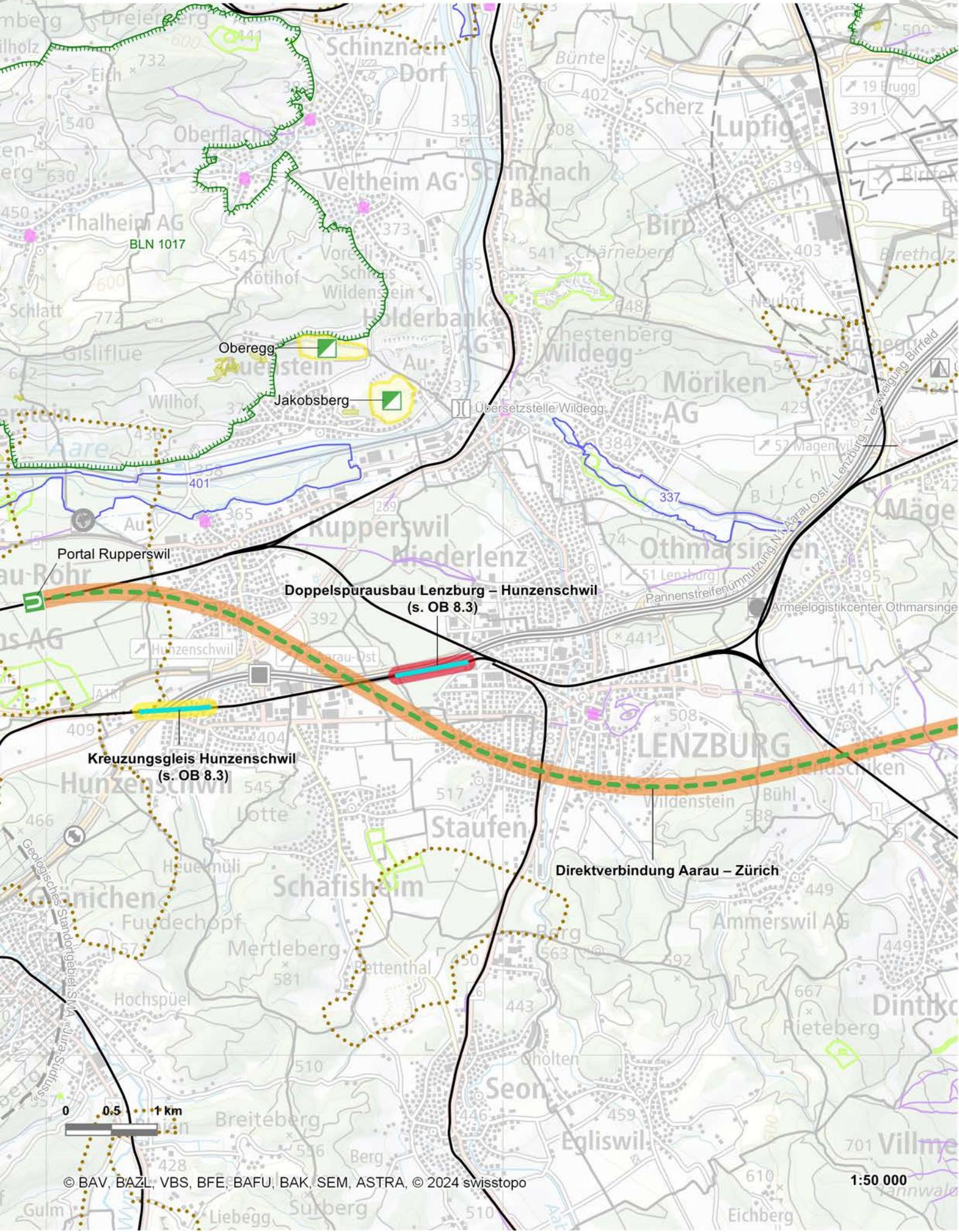
Für das weitere Vorgehen wird für das Projekt in Berücksichtigung der Umweltbelange im bereits stark vorbelasteten Raum unter Beizug der kantonalen Fachstellen eine Optimierung zu prüfen sein. Ebenfalls sind sicherheitsrelevante Fragestellungen bei den weiteren Arbeiten und die Koordination mit dem Umbau des Vorbahnhofs Zürich zu berücksichtigen. Anlagenteile wie zum Beispiel Brandbekämpfungs- und Rettungsstellen sind zwar wichtige Teile der Gesamtanlage, haben aber keine erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt. Die Abstimmung findet ausserhalb des Sachplans statt.

In der vom Bundesrat genehmigten Gesamtrevision des kantonalen Richtplans des Kantons Aargau sind zwei mögliche Linienführungen der Neubaustrecke Chestenberg als Zwischenergebnis enthalten. [ten.](#)

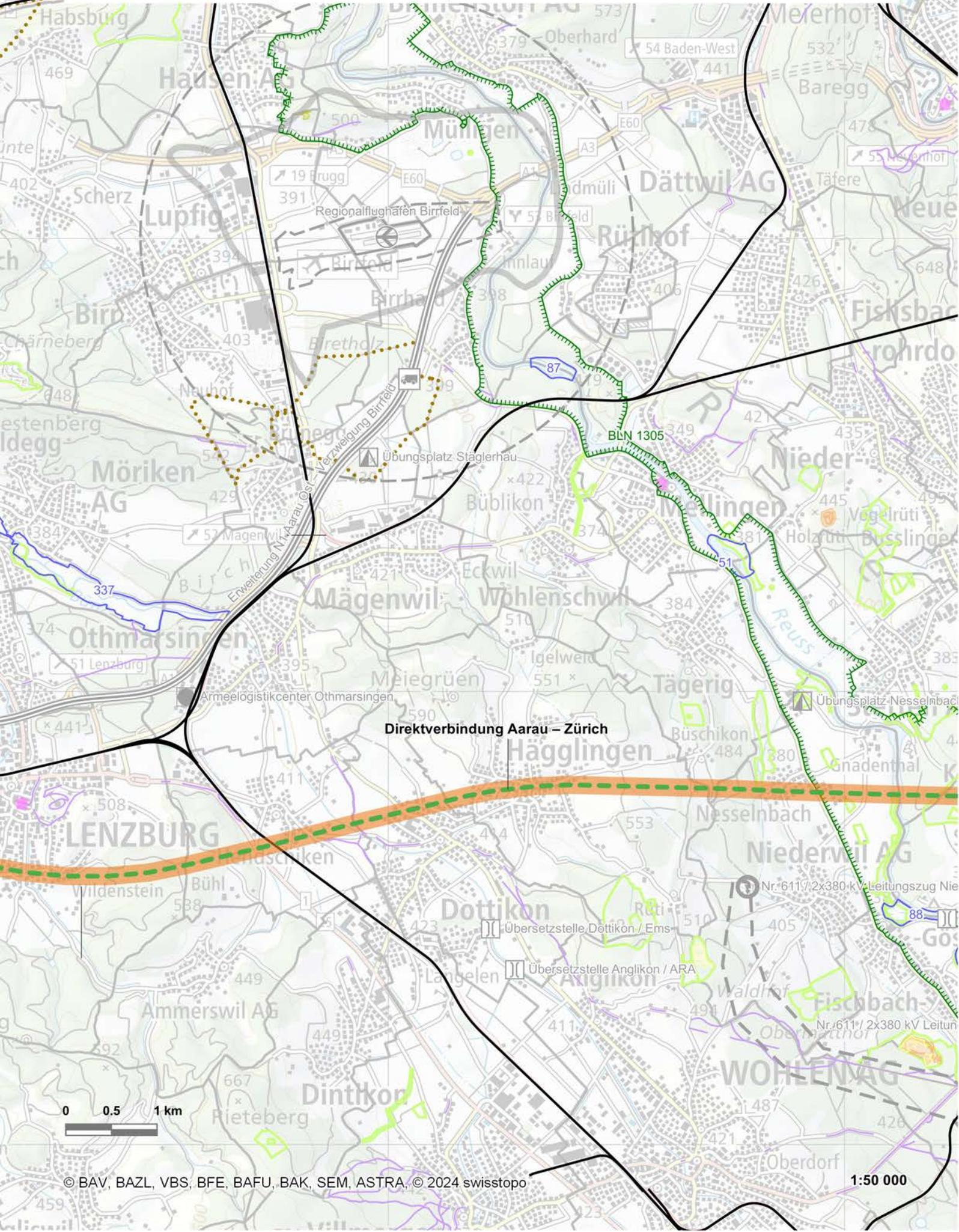
[Im Korridor der Direktverbindung aarau–Zürich weisen diverse Abschnitte des zu erweiternden Schienennetzes ein Potential der höchsten Prioritätenklasse für eine Velobahn aus. Die Realisierung von Velobahnen wird geprüft.](#)

Hinweis: Richtpläne Kantone Aargau und Zürich

OB 8.2 Direktverbindung Aarau – Zürich (West)



OB 8.2 Direktverbindung Aarau – Zürich (Ost)



Direktverbindung Aarau – Zürich



OB 8.3 Lenzburg – Zofingen

- Allgemeine Informationen
- Standortkantone: Aargau
- Betroffene Gemeinde: Hunzenschwil, Kölliken, Lenzburg, Oberentfelden, Oftringen, Safenwil, Staufen, Suhr, Unterentfelden
- Zuständige Amtsstellen: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, BAFU, ASTRA, BAK, kantonale Fachstellen Aargau
- Anderer Partner: AVA, SBB

Stand der Beschlussfassung: verschieden

Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:	F	Z	V
- Kapazitätsausbauten Lenzburg – Zofingen, 1. Etappe;	◆	◆	
- Kapazitätsausbauten Lenzburg – Zofingen, 2. Etappe.			◆

Begründung

Die Hauptachse Olten – Aarau – Lenzburg ist durch Fern- und Regionalpersonenverkehr wie auch Güterverkehr bereits stark belastet. Damit die Kapazität erhöht und das Angebot ausgebaut werden kann muss das Angebot systematisiert werden. Dies bedingt insbesondere einen Ausbau der Nationalbahnstrecke Zofingen – Lenzburg.

Vorhaben

Kapazitätsausbau Lenzburg – Zofingen: Realisierung von drei Kreuzungsstellen mit einer Gesamtlänge von 2500 Meter, drei Doppelspurabschnitten mit einer Gesamtlänge von 6800 Meter, einer Entflechtung zwischen den Infrastrukturen der SBB und der AVA in Oberentfelden sowie Annahmegleisen in Safenwil und Suhr.

Vorgehen und Hinweise

Die SBB wurde vom Bund beauftragt, die Projektierungsarbeiten für die erste Etappe des Kapazitätsausbaus Lenzburg – Zofingen in Abstimmung mit dem Kanton aufzunehmen und das Vorprojekt zu erarbeiten. Die Eine Abstimmung mit dem Objekt Nr. AG-17 SO-31 «Oftringen» der Wildtierkorridore von überregionaler Bedeutung ist sicherzustellen, durchzuführen. Die geplanten Sanierungsmassnahmen des ASTRA sind dabei zu berücksichtigen.

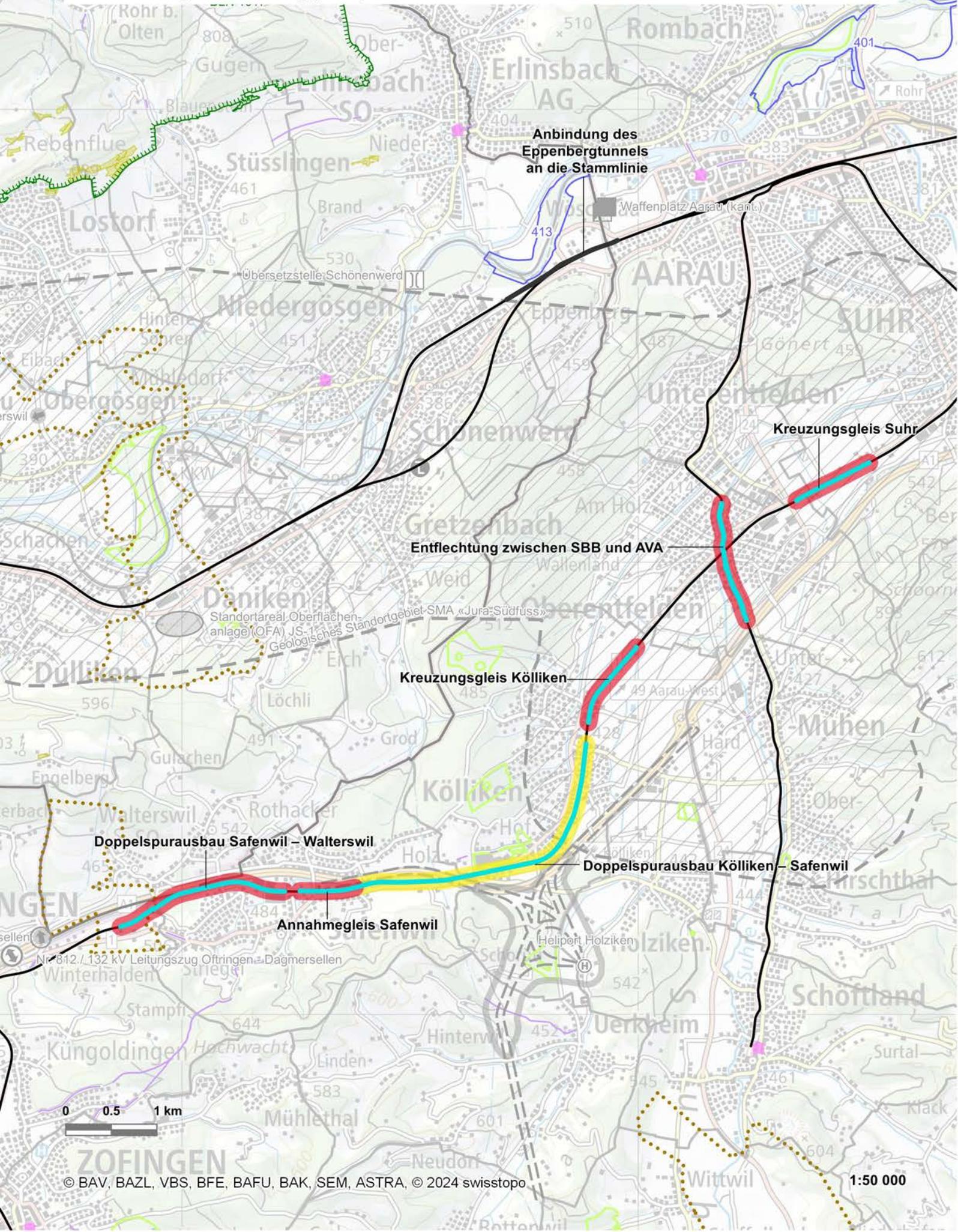
Für die zweite Etappe der Ausbauten Lenzburg – Zofingen ist die Realisierung bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss. Eine Abstimmung mit den Nationalstrassen, Erweiterung A4-Nationalstrasse N1 Aarau Ost – Verzweigung Birrfeld hat stattzufinden.

Mit dem Beschluss der Bundesversammlung zum Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2035 der Eisenbahninfrastruktur wurde der Entscheid zu der ersten Etappe der Ausbauten Lenzburg – Zofingen gefällt. Diese umfasst die Entflechtung zwischen SBB und AVA in Oberentfelden, ein Annahmegleis in Safenwil, Doppelspurausbauten zwischen Lenzburg und Hunzenschwil sowie Safenwil und Walterswil wie auch Kreuzungsgleise in Kölliken und Suhr.

Ein weitergehender Ausbau des Angebots würde zusätzlich eine Doppelspur zwischen Kölliken und Safenwil, ein Kreuzungsgleis bei Hunzenschwil und die Verlängerung des Gütergleises in Suhr auf 750 Meter erfordern. Diese Vorhaben sind einer zweiten Etappe des Kapazitätsausbaus Lenzburg – Zofingen vorbehalten. Die Eisenbahnlinie Lenzburg – Zofingen weist heute noch viele Bahnübergänge auf. ~~Der~~ Der Bund, die Bahnbetreiber und der Kanton plant, die am stärksten vom Strassenverkehr belasteten Übergänge der Kantonsstrassen durch Entflechtungsbauwerke zu sanieren.

Beim Vorhaben "Verlängerung Gütergleis Suhr" besteht Koordinationsbedarf mit dem laufenden Projekt "VERAS" (Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr). Der Kanton projektiert für die Bernstrasse Ost ein Überführungsbauwerk über die Nationalbahnlinie.

OB 8.3 Zofingen – Lenzburg (West)



Anbindung des
Eppenbergtunnels
an die Stammlinie

Kreuzungsgleis Suhr

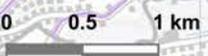
Entflechtung zwischen SBB und AVA

Kreuzungsgleis Kolliken

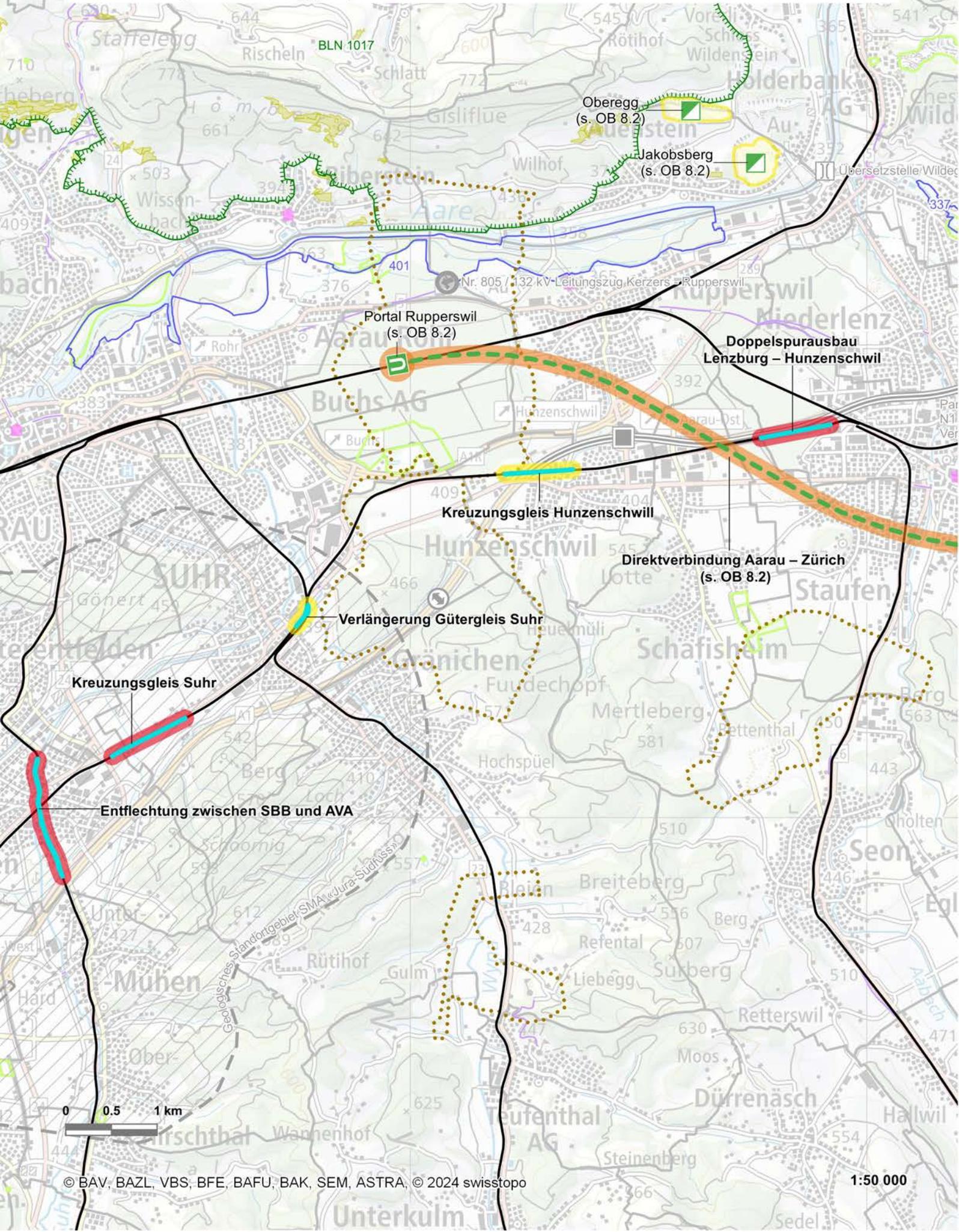
Doppelspurausbau Safenwil – Walterswil

Annahmegleis Safenwil

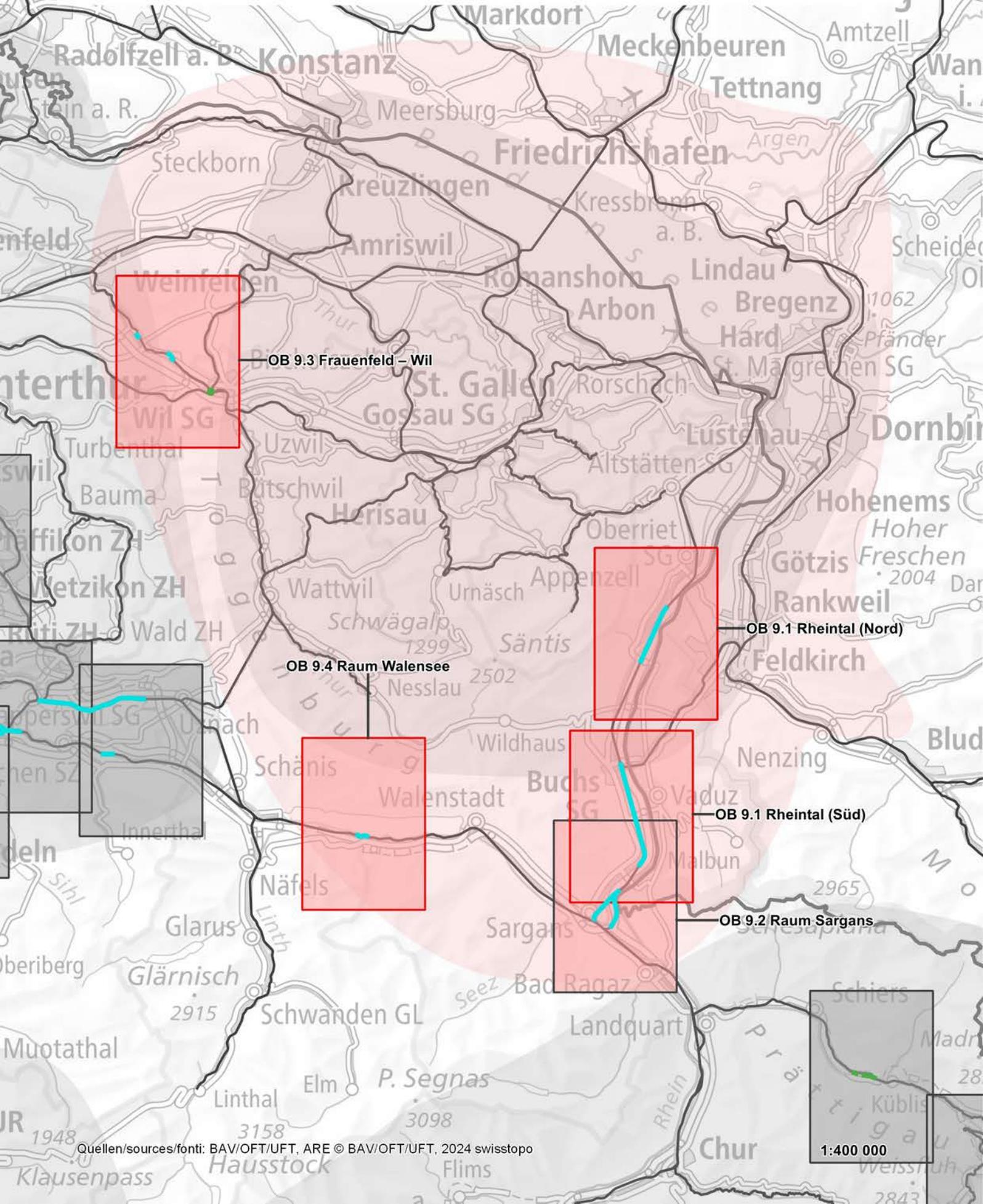
Doppelspurausbau Kolliken – Safenwil



OB 8.3 Zofingen – Lenzburg (Ost)



Nordostschweiz: Übersicht Objektblätter
Nord-Est de la Suisse: Vue d'ensemble des fiches d'objet
Svizzera nord-orientale: Panoramica delle schede di coordinamento



9 Nordostschweiz

Der Handlungsraum Nordostschweiz umfasst in seinem inneren Bereich einen grossen Teil des Kantons St. Gallen, wesentliche Teile des Kantons Thurgau, die Kantone Appenzell Innerrhoden und Appenzell Auserroden sowie Teile des Kantons Glarus. Überlappungen (für den erweiterten Bereich) bestehen ausgeprägt mit dem Metropolitanraum Zürich und dem Handlungsraum Ostalpen.

Die Struktur und die grundlegenden Herausforderungen für den Handlungsraums Nordostschweiz werden in Kapitel 6.9 des Sachplans Verkehr, Teil Programm (Mobilität und Raum 2050) beschrieben.

Die folgenden Vorhaben des Programms HGV-Anschlusses sind in Betrieb. Sie werden in den Objektblättern nicht mehr dargestellt

- Verbindung Winterthur – St. Gallen – St. Margrethen (– Lindau – München);
- Schaffung eines Knotens St. Gallen 00/30 durch Ausbau der Strecken und Knoten, Rheintalstrecke.
- Schaffung eines Knotens St. Gallen 00/30 durch Ausbau der Strecken und Knoten, St. Gallen – Konstanz.
- Doppelspurausbau Buchs SG – Sevelen

Die folgenden Vorhaben befinden sich im Bau oder im Plangenehmigungsverfahren. Sie werden daher der Ausgangslage zugeordnet:

~~Die folgenden Vorhaben des Programms HGV-Anschlusses befinden sich im Bau oder im Plangenehmigungsverfahren. Sie werden der Ausgangslage zugewiesen:~~

- ~~▪ Schaffung eines Knotens St. Gallen 00/30 durch Ausbau der Strecken und Knoten, St. Gallen – Konstanz~~

OB 9.1 Rheintal

Allgemeine Informationen

- Standortkanton: St. Gallen
- Betroffene Gemeinden: Altstätten, Buchs (SG), Rüthi (SG), Sennwald, Sevelen, Wartau
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, BAFU, BLW, BAK, kantonale Fachstellen St. Gallen
- Anderer Partner: SBB

Stand der Beschlussfassung: verschieden

Massnahmen und Stand der Koordination	F	Z	V
Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:			
– Doppelspurausbau Buchs SG – Sevelen;	◆		
– Doppelspurausbau Sevelen – Neugrüt;			◆
– Doppelspurausbau Rüthi – Salez-Sennwald.			◆

Begründung

Auf der heute einspurigen Strecke im St. Galler Rheintal müssen Güterzüge ohne Behinderungen verkehren können. Bei einem Angebotsausbau des Personenverkehrs muss das Kreuzen mit Gegenzügen sichergestellt werden.

Für einen weitergehenden Angebotsausbau zwischen Altstätten und Sargans sind zusätzlich mehrere Doppelspurausbauten notwendig.

Vorhaben

~~Doppelspurausbau Buchs SG – Sevelen: Ausbau der Strecke von Sevelen bis Buchs (SG) auf Doppelspur. Die Haltestellen Räfis-Burgerau, und Weite-Wartau werden zurückgebaut. Dafür wird eine neue Haltestelle Fährhütten gebaut.~~

Doppelspurausbau Sevelen – Neugrüt: Die Strecke Sevelen – Neugrüt wird mit einem zweiten Gleis ergänzt.

Doppelspurausbau Rüthi – Salez-Sennwald: Die Strecke Rüthi – Salez-Sennwald wird mit einem zweiten Gleis ergänzt.

Vorgehen und Hinweise

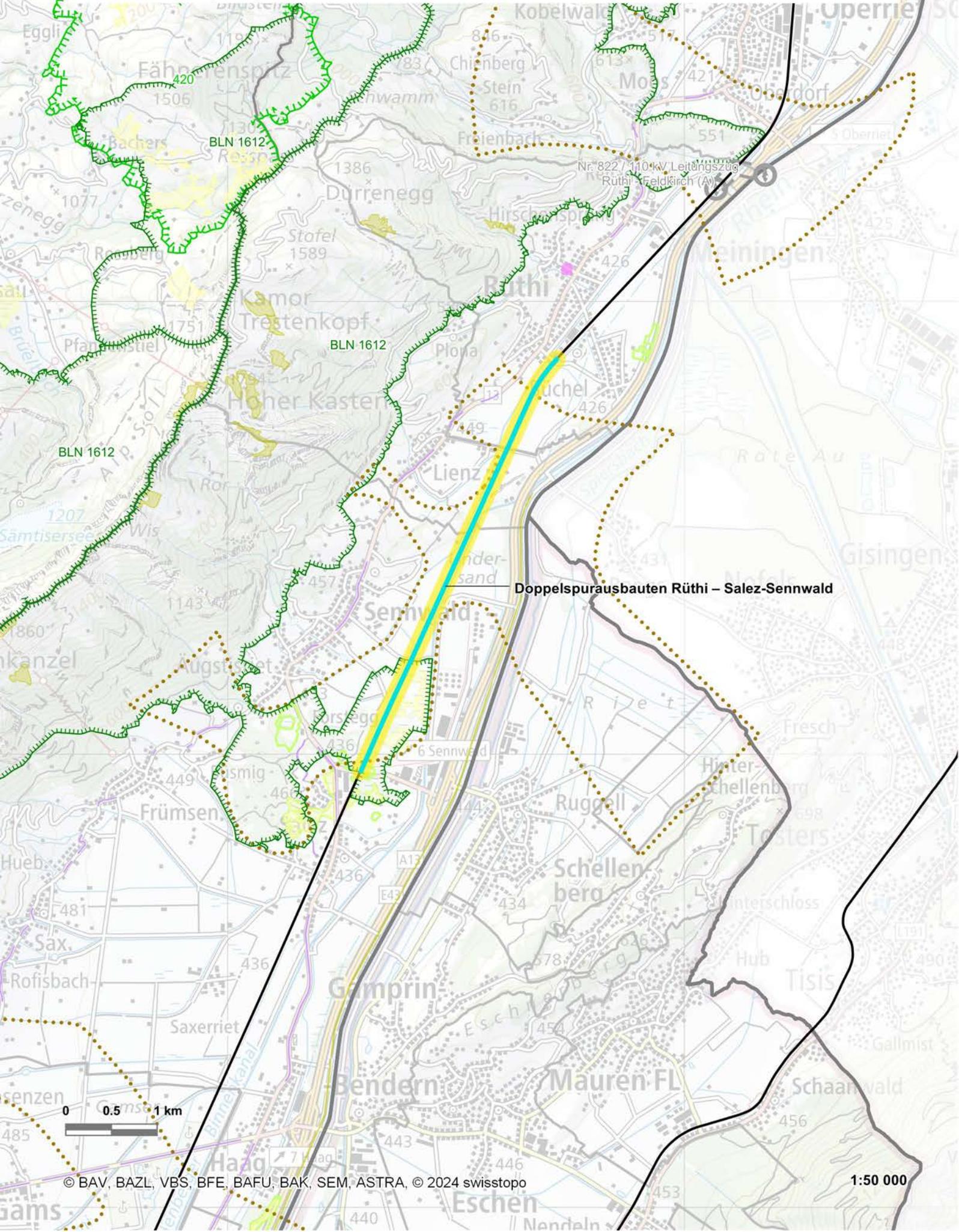
~~Die SBB wurde vom Bund beauftragt, die Projektierungsarbeiten für den Doppelspurausbau Buchs SG – Sevelen aufzunehmen und das Vorprojekt in Abstimmung mit dem Kanton zu erarbeiten. Dabei hat eine Abstimmung mit dem Sachplan Fruchtfolgeflächen stattzufinden.~~

Die Doppelspurausbauten Sevelen – Neugrüt und Rüthi – Salez-Sennwald sind bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung in einem Bundesbeschluss. Dabei hat eine Abstimmung mit dem BLN-Objekt «Säntisgebiet», den Flachmooren «Galgenmad/Schribersmad» und «Mösli/Schachen» dem Amphibienlaichgebiet «Burstried, Galgenmad» und mit den Wildtierkorridoren von Sennwald und Wartau stattzufinden.

~~Mit dem Ausbau der Strecke Buchs – Sevelen werden die bestehenden Einschränkungen im Güterverkehr aufgehoben. Gleichzeitig kann für den Personenverkehr der Anschluss des Rheintals an den 1/2h-Takt des IC Chur-Zürich gewährleistet werden.~~

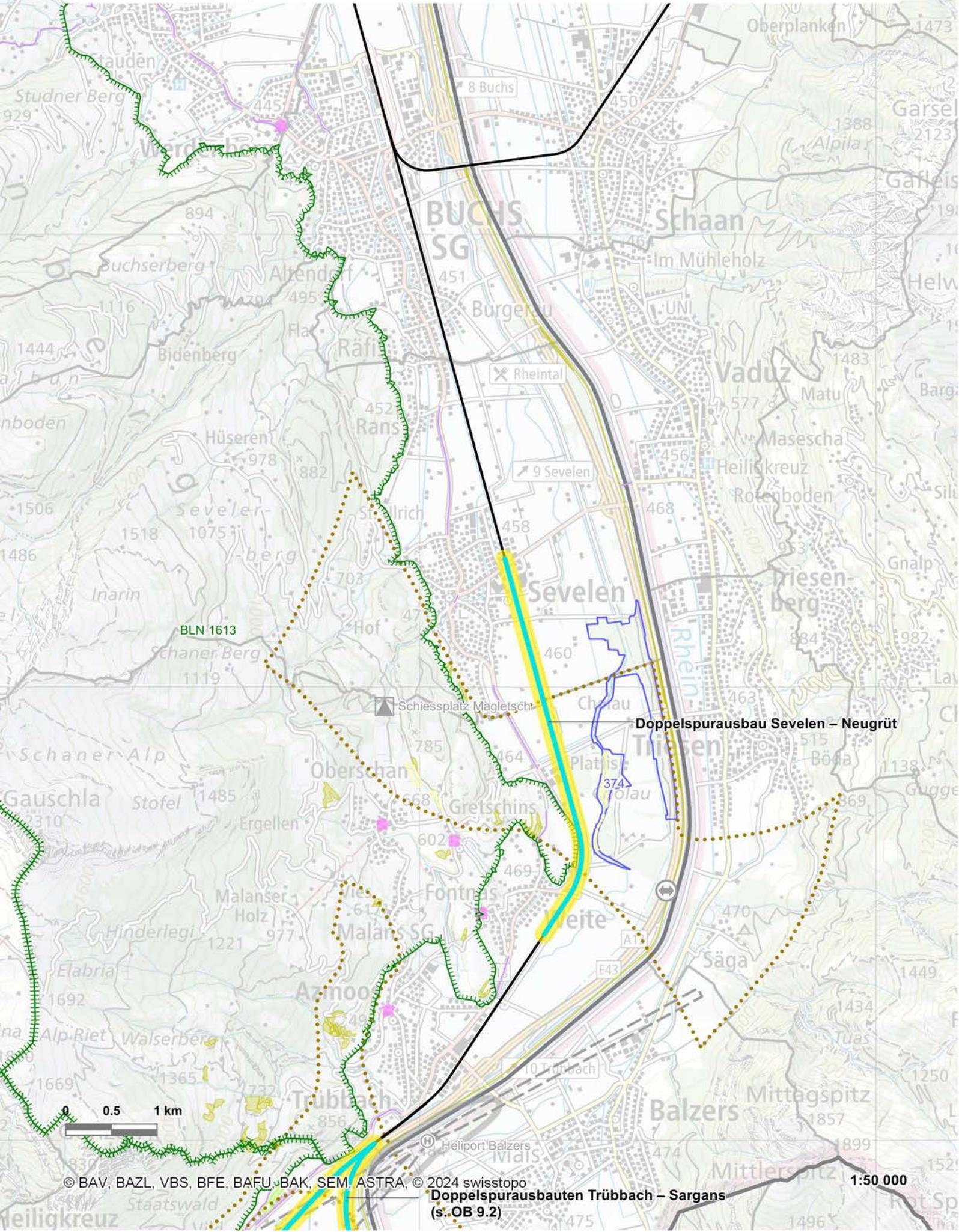
Für eine weitere Taktverdichtung im Rheintal ist auch ein Doppelspurausbau auf den Strecken Sevelen – Neugrüt, Rüthi – Salez-Sennwald notwendig.

OB 9.1 Rheintal (Nord)



Doppelspurausbauten Rüthi – Salez-Sennwald

OB 9.1 Rheintal (Süd)



OB 9.2 Raum Sargans

Allgemeine Informationen

- Standortkanton: St. Gallen
- Betroffene Gemeinde: Mels, Sargans, Wartau
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, BAFU, ASTRA, BAK, kantonale Fachstellen St. Gallen
- Anderer Partner: SBB

Stand der Beschlussfassung: offen

Massnahmen und Stand der Koordination	F	Z	V
Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:			
– Doppelspurausbauten Trübbach – Sargans.			◆

Begründung

Auf der heute einspurigen Strecke im St. Galler Rheintal müssen Güterzüge ohne Behinderungen verkehren können. Bei einem Angebotsausbau des Personenverkehrs muss das Kreuzen mit Gegenzügen sichergestellt werden. Für einen weitergehenden Angebotsausbau zwischen Altstätten und Sargans sind zusätzlich mehrere Doppelspurausbauten notwendig.

Vorhaben

Doppelspurausbauten Trübbach–Sargans: Die beiden Trassen zwischen Sargans und Trübbach sind zu verdoppeln. Die Gesamtlänge des Vorhabens ist sechs Kilometer.

Vorgehen und Hinweise

Die Doppelspurausbauten Trübbach – Sargans sind bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschrittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung in einem Bundesbeschluss. Eine Abstimmung mit dem ISOS-Objekt Sargans und dem überregionalen Wildtierkorridor von Balzers ist durchzuführen.

Eine Abstimmung mit den Nationalstrassen hat im Raum Trübbach-Sargans zu erfolgen.

~~**Hinweise zu den Festlegungen**Mit dem Bundesbeschluss zum STEP Ausbauschritt 2025 wurde davon ausgegangen, dass für die Kapazitätssteigerung auf der Strecke Zürich – Chur in Weesen eine Überholgleisanlage für den Güterverkehr notwendig sei. Vertiefte Abklärungen haben gezeigt, dass auf diese Massnahme verzichtet werden kann. Dennoch gibt es während der meisten Zeit des Jahres keine Engpässe im Schienenverkehr. Hingegen ist der Einspurabschnitt zwischen Mühlehorn und Tiefenwinkel ein Element, das neue Taktverdichtungen entlang des Walensees einschränkt. Im Richtplan 2018 des Kantons Glarus setzt sich der Kanton für die Realisierung einer Doppelspur zwischen Mühlehorn und Tiefenwinkel ein. Dieses Projekt ist im Moment nicht Teil von STEP. Der Kanton wird eingeladen, sein Angebot in der nächsten STEP einzureichen.~~

Die Karte wurde nicht angepasst.

OB 9.3 Frauenfeld – Wil

Allgemeine Informationen

- Standortkanton: St. Gallen, Thurgau
- Betroffene Gemeinde: Münchwilen (TG), Sirnach, Wängi, Wil
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, BAFU, ASTRA, BAK, kantonale Fachstellen St. Gallen, Thurgau
- Anderer Partner: FW

Stand der Beschlussfassung: beschlossen

Massnahmen und Stand der Koordination	F	Z	V
Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:			
– Kapazitätsausbauten Frauenfeld – Wil.	♦	♦	

Begründung

Der aktuelle Takt zwischen Wil und Frauenfeld ist halbstündlich. Ein Viertel-studentakt besteht in der Hauptverkehrszeit zwischen Wil und Wängi. Damit das Angebot weiter ausgebaut werden kann, muss die Infrastruktur ausgebaut werden.

In Abstimmung mit dem neuen Entwicklungsschwerpunkt Wil-West und dem neuen Nationalstrassenanschluss wird die Trasse der FW verlegt und eine neue Haltestelle errichtet.

Vorhaben

Kapazitätsausbau Frauenfeld – Wil: Die bestehende Trasse wird teilweise verlegt und im Raum Wil-West mit einer neuen Haltestelle ergänzt. Damit die Gesamtfahrzeit zwischen Frauenfeld und Wil trotz dem zusätzlichen Halt eingehalten werden kann, sind weitere Massnahmen zur Fahrzeitverkürzung nötig.

Vorgehen und Hinweise

Die FW wurde vom Bund beauftragt, die Projektierungsarbeiten für das Vorhaben aufzunehmen und ~~das Vorprojekt~~ die Vorstudien in Abstimmung mit den Kantonen Thurgau und St. Gallen zu erarbeiten.

Hinweise zu den Festlegungen Das eidgenössische Parlament stimmte ~~am 21. Juni 2019~~ dem Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2035 der Eisenbahninfrastruktur zu. Damit wurde der Entscheid zum Kapazitätsausbauten Frauenfeld – Wil gefällt. Die Kapazitätsausbauten umfassen hauptsächlich folgende Massnahmen:

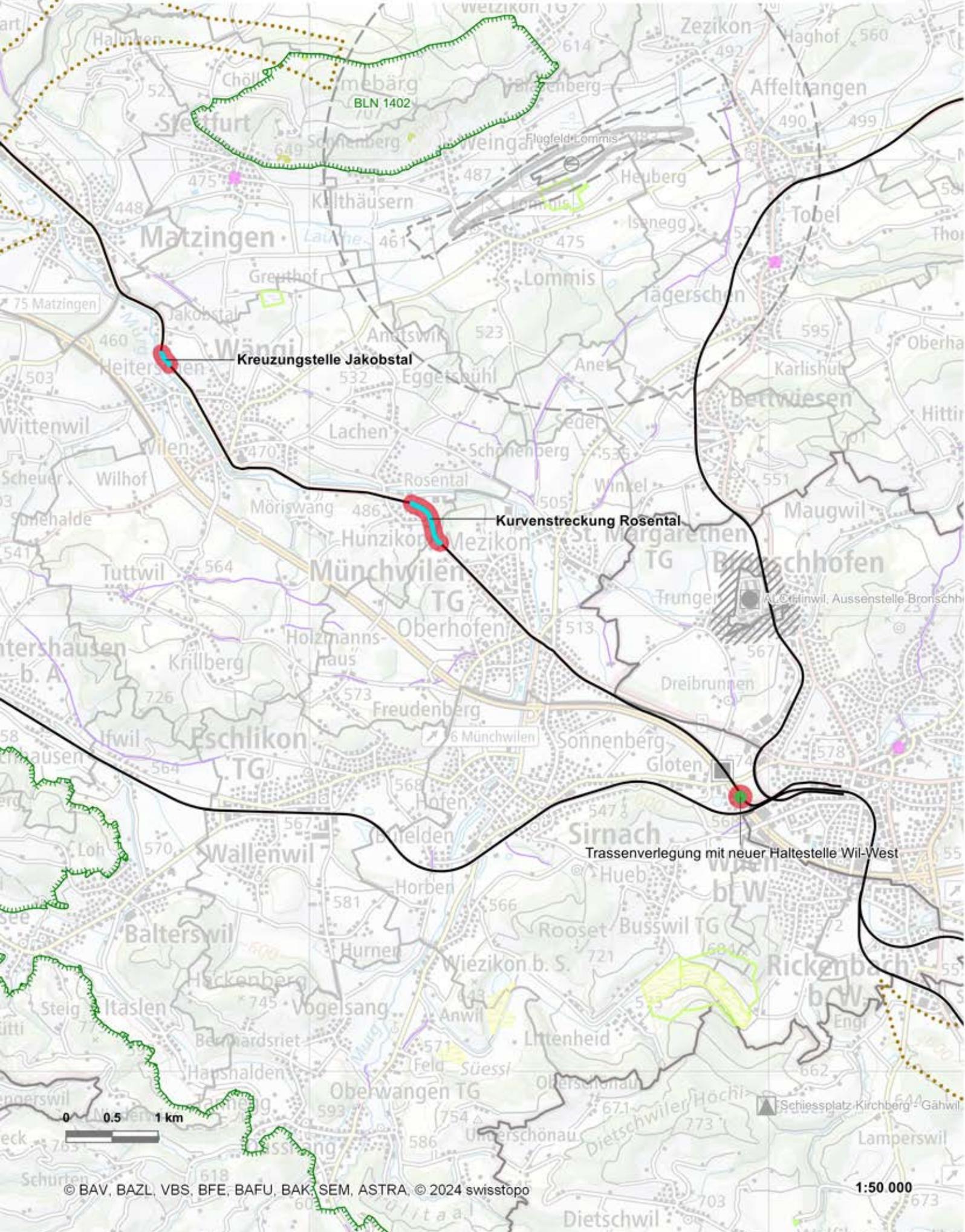
- Trassenverlegung mit neuer Haltestelle Wil-West.
- Kurvenstreckung Rosental (Geschwindigkeitsoptimierungen Frauenfeld – Wil)
- Kreuzungsstelle Jakobstal

Der Ausbau ist abgestimmt mit dem Entwicklungsschwerpunkt Wil-West, dem Agglomerationsprogramm sowie dem Bau eines neuen Nationalstrassenanschlusses zur Erschliessung des ESP. Die Trassenverlegung hat in enger Abstimmung mit dem geplanten Neubau des Autobahnanschlusses Wil-West zu erfolgen. Die geplante Haltestelle Wil-West liegt im Konsultationsbereich gemäss Störfallverordnung. Die Risikoabschätzung zeigt, dass bauliche Massnahmen notwendig sein könnten. Die Ausbauten Frauenfeld Wil-West und Jakobstal sind im noch nicht genehmigten Richtplan Thurgau mit dem Koordinationstand Zwischenergebnis enthalten.

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms der zweiten Generation hat der Bund eine Mitfinanzierung des Vorhabens «Aufwertung Stadtraum Bahnhof» bewilligt. Das Vorhaben sieht den Bau eines Busbahnhofs vor. Dazu muss die Haltestelle Wil der «Frauenfeld–Wil–Bahn» verschoben werden. ~~Mittlerweile~~ Inzwischen wurde festgestellt, dass die Kosten des Vorhabens zu tief geschätzt wurden. ~~Nach dem Vorgaben des Programms Agglomerationsverkehr hat die Agglomeration die Mehrkosten getragen.~~

Hinweis: Richtplan Thurgau

OB 9.3 Frauenfeld – Wil



OB 9.4 Walensee Neues Objektblatt

Allgemeine Informationen

- Standortkantone: Glarus, St. Gallen
- Betroffene Gemeinden: Quarten, Glarus Nord
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, ASTRA, kantonale Fachstellen Glarus
- Anderer Partner: kantonale Fachstellen Graubünden und St. Gallen??

Stand der Beschlussfassung: beschlossen?

Massnahmen und Stand der Koordination

F Z V

Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:

– Doppelspur Tiefenwinkel



Begründung

Die Strecke Zürich—Chur ist mit Ausnahme des Abschnitts Mühlehorn—Tiefenwinkel dop-pelspurig ausgebaut. Der Einspurbetrieb am Walensee führt bereits heute zu Kapazitäts-beschränkungen im Personen- und Güterverkehr sowie zu Stabilitätsproblemen im Ver-spätungsfall. Die aktuell laufenden Fahrplanarbeiten zum Bahnausbau schritt 2035 zeigen weiter, dass bedingt durch das Nadelöhr im Raum Tiefenwinkel verschiedene Angebote im Fern- und Regionalverkehr nicht wie gewünscht ge-plant werden können.

Die bestehende Linienführung am Walensee führt bereits heute zu Kapazitätsbeschrän-kungen im Personen- und Güterverkehr, erlaubt nur tiefe Durchfahrtsgeschwindigkeiten mit unnötigen Brems- und Beschleunigungsvorgängen. Zudem verhindert dieser Einspurabschnitt jegliche Angebotsverbes-serungen. Der Doppel-spurausbau Mühlehorn – Tiefenwinkel ist deshalb in einem neuen Objektblatt Walensee aufzu=nehmen. Im kantonalen Richtplan Glarus wird der Doppelspurausbau Tiefenwinkel im SIS mittels Handlungsanweisung ebenfalls angestrebt. ~~Der Doppelspurausbau Mühlehorn—Tiefen-winkel wurde zudem bereits im Projekt Bahn 2000 am 6. Dezember 1987 vom Volk be-schlossen.~~

Vorhaben

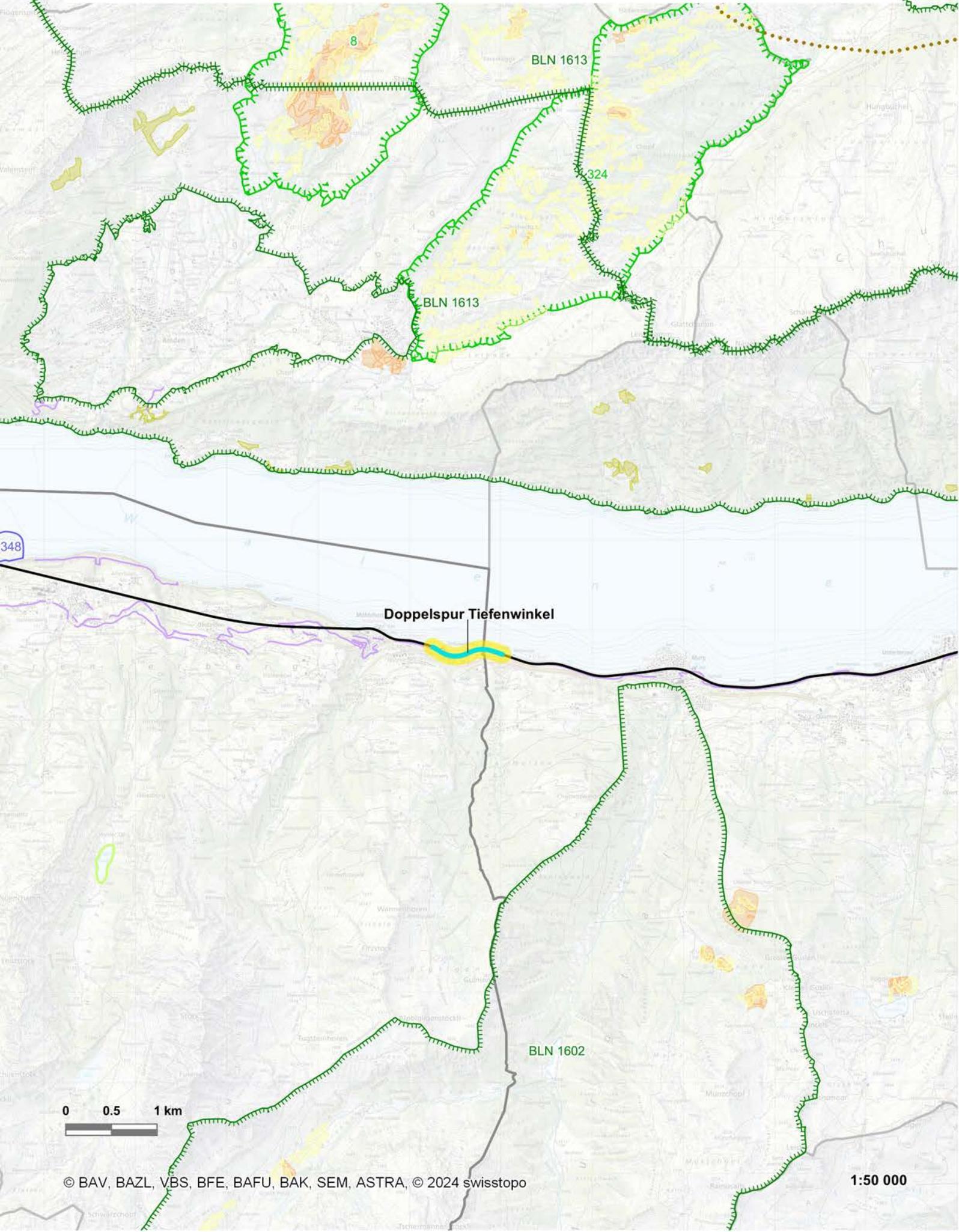
Doppelspurausbau Tiefenwinkel: Ausbau der bestehenden eingleisigen Strecke zur durchgehenden Doppelspur.

Vorgehen und Hinweise

Zu beachten ist, dass ein kurzer Abschnitt des Bahntrassees und der Nationalstrasse N3 durch einen Tunnel verlaufen. Im Rahmen eines Ausbaus sind bauliche Massnahmen und Einschränkungen an der Nationalstrasse zu koordinieren.

Hinweis: Richtplan Kanton Glarus

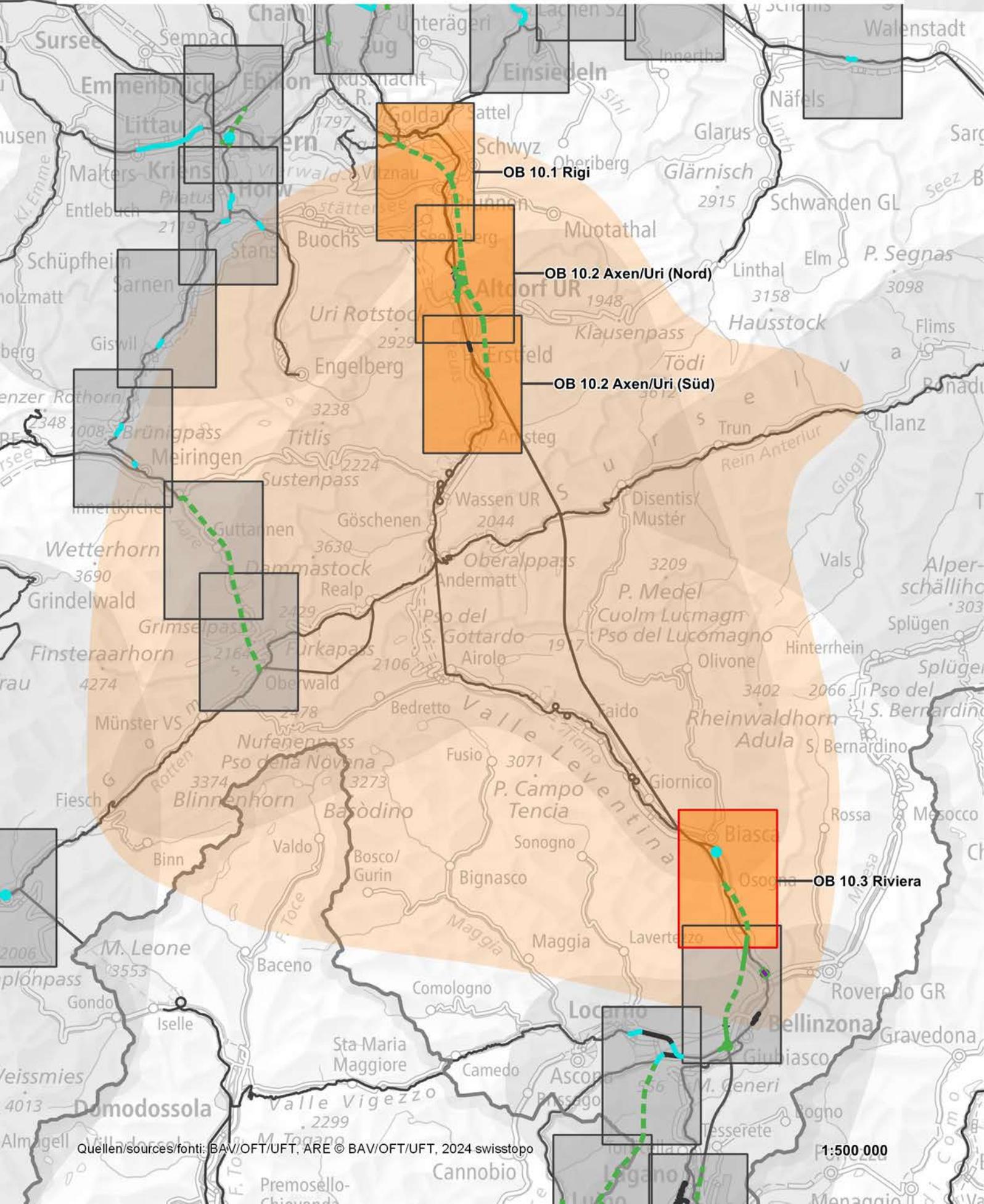
OB 9.4 Raum Walensee



Gotthard: Übersicht Objektblätter

Gotthard: Vue d'ensemble des fiches d'objet

Regione del San Gottardo: Panoramica delle schede di coordinamento



10 Gotthard

Der Handlungsraum Gotthard umfasst den Kanton Uri sowie Teile der Kantone Tessin (Leventina, Blenio), Graubünden (Surselva), Wallis (Goms) und Bern (Grimselgebiet). Überlappungen bestehen ausgeprägt mit den Handlungsräumen Città Ticino, Luzern, Ost- und Westalpen. Der Metropolitanraum Zürich und der Handlungsraum Hauptstadtregion haben auch einen gewissen Einfluss auf Teile dieses Handlungsraums.

Die Struktur und die grundlegenden Herausforderungen für den Handlungsraum Gotthard werden in Kapitel 6.10 des Sachplans Verkehr, Teil Programm (Mobilität und Raum 2050) beschrieben.

Die folgenden Vorhaben sind in Betrieb. Sie werden in den Objektblättern nicht mehr dargestellt:

- Gotthard-Basistunnel von Erstfeld nach Bodio
- ~~Kantonsbahnhof Uri~~
- Offene Strecke in Rynächt

Die folgenden Vorhaben befinden sich im Bau oder im Plangenehmigungsverfahren. Sie werden der Ausgangslage zugewiesen:

- ~~Kantonsbahnhof Uri~~

OB 10.1 Rigi**Das Objektblatt wurde nicht angepasst.****Allgemeine Informationen**

- Standortkantone: Schwyz, Uri
- Betroffene Gemeinden: Arth, Lauerz, Ingenbohl, Morschach, Schwyz, Sisikon
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, ASTRA, BAFU, BLW, VBS, BAK, kantonale Fachstellen Schwyz und Uri
- Andere Partner: SBB

Stand der Beschlussfassung: offen

Massnahmen und Stand der Koordination	F	Z	V
Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:			
– neue Linienführung des Urmibergtunnels (Westumfahrung Arth-Goldau) mit Portalen in Harmettlen (Nord) und in Felderboden (Süd);	◆		
– neue Linienführung im Felderboden mit Anbindung an die Stammlinie Brunnen – Schwyz im Felderboden;		◆	
– Nordportal des Axentunnels im Raum Ingenbohl;	◆		
– neue Linienführung des Axentunnels;	◆		
– Verschiebung der Nationalstrasse in Ingenbohl;	◆		
– Entwässerungsstollen Brunnen;	◆		
– Zwischenangriff Buosigen;	◆		
– Materialablagerungen Steinbruch Zingel, Summerau;		◆	
– Installationsplätze Harmettlen/Engelrüti, Buosigen, Schränggigen, und Ingenbohl 4;	◆		
– mögliche Standorte für die Installationsplätze: Ingenbohl 1-2-3, Brunnen;		◆	
– mögliche Standorte für die Materialbewirtschaftung: Schwyz/Ringseu, Fallenboden, Oberarth (A4), Rottannen, Hummelhof, Buosigen, Steinbruch Ott.		◆	

Begründung

Dieser Abschnitt ist Bestandteil der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT). Die geplante Umfahrung von Arth-Goldau mit dem Urmibergtunnel entlastet die bestehende Stammlinie primär vom Güterverkehr. Die Lärmbelastung wird wesentlich verringert, Kapazitätsengpässe insbesondere im Knoten Arth-Goldau können beseitigt und die Fahrzeit kann reduziert werden.

Die geplante ebenerdige Querung des Felderbodens stellt die Verbindung zwischen dem Südportal des Urmibergtunnels und dem Nordportal des Axentunnels sicher. Über den Anschluss an die Stammlinie Brunnen – Schwyz erfolgt auch der Anschluss des Bahnhofs Arth-Goldau an die Neubaustrecke.

Vorhaben

Urmibergtunnel: Die Abzweigung der Neubaustrecke in den rund 8 Kilometer langen Urmibergtunnel ist vor dem Bahnhof Arth-Goldau (bei Harmettlen) vorgesehen. Damit wird Arth-Goldau westlich umfahren.

Felderboden: Ab dem Südportal des Urmibergtunnels erfolgt die Querung des Felderbodens ebenerdig bis zum Nordportal des Axentunnels. Die Linienführung erfordert in diesem Abschnitt eine Verlegung der Nationalstrasse N4 (Axen), sodass die beiden Verkehrsträger gebündelt werden und eine Abkreuzung in der Ebene vermieden werden kann. Der Anschluss des Bahnhofs Arth-Goldau an die Neubaustrecke erfolgt mit einer Anbindung der Stammlinie Brunnen – Schwyz im Felderboden.

Axentunnel: Mit dem gut 12 km langen Axentunnel kann die bestehende Strecke entlastet und die Reisezeit verkürzt werden. Dabei ist zu beachten, dass das bestehende Gleis entlang des Sees voraussichtlich nach 2030 nicht nochmals unter Betrieb saniert werden kann.

Vorgehen und Hinweise

Das NEAT-Konzept wurde mit dem Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs vom 20. März 1998 in finanzierte und nicht finanzierte Elemente unterteilt². Die nicht finanzierten Elemente des NEAT-Konzepts wurden zeitlich zurückgestellt. Die entsprechenden Projektelemente werden nach Artikel 8^{bis} AtrAG im Sachplan festgelegt und damit raumplanerisch gesichert.

Die Realisierung der Vorhaben ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung in einem Bundesbeschluss.

Im Rahmen der Detailplanung ist eine Abstimmung mit den Sachplänen Militär und Fruchtfolgeflächen, mit dem ISOS-Objekt Brunnen, der Nationalstrasse sowie dem Wildtierkorridor von überregionaler Bedeutung (Seewen, Arth) durchzuführen.

Im Mai 1994 reichte die SBB die Vorprojekte für das NEAT-Konzept Achse Gotthard zur Genehmigung ein. Im Teilabschnitt Rigi wurden eine Basis- und eine Alternativvariante unterbreitet. Aufgrund des Bundesratsentscheides vom 12. April 1995 wurde der Linienführungsentscheid für die Teilabschnitte Rigi, Axen und Uri zurückgestellt.

In den Jahren 2003/2004 wurde die Planungsstudie Felderboden erarbeitet. Sie hat die Parallelführung von Strasse und Schiene im Felderboden zum Ziel. Das darauf abgestützte generelle Projekt zur neuen Linienführung der Nationalstrasse N4 wurde vom Bundesrat genehmigt. Daher genehmigte der Bundesrat am 18. Dezember 2008 auch die im Richtplan des Kantons Schwyz festgesetzte Anpassung der NEAT-Linienführung im Felderboden. Das Ergebnis dieser Planung floss in die abgeschlossene Projektierung des Vorprojektes Uri Berg lang-Axen ein.

Für die neue Linienführung des Axentunnels mit neuem Standort des Nordportals wurde die Planungsstudie Felderboden und der Beschluss des Bundesrates zum generellen Projekt der Nationalstrasse N4 bei der Ausarbeitung des Vorprojektes Uri Berg lang – Axen berücksichtigt.

Hinweis: Richtplan Kanton Schwyz

Das bestehende Seegleis beim Axen wurde vor einigen Jahren für einen Zeithorizont bis 2030 saniert. Nach der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels ist eine neuerliche Komplettsanierung des Axen-Seegleises unter Betrieb fraglich. Die SBB streben daher an, die Erneuerung der Strecke mit der Inbetriebnahme der Basistunnels am Gotthard und am Ceneri sowie weiteren Ausbauten auf der Gotthardachse abzustimmen. Langfristig ist daher auch der Bau eines neuen Axentunnels zu prüfen.

Beim Südportal des Urmibergtunnels sowie im Raum Felderboden können Objekte des Kernbestands des Sachplans Militär (Objekte, deren Nutzung durch das Militär aufrechterhalten bleiben muss) tangiert werden. Allfällige Konflikte sind rechtzeitig im Rahmen der Detail- bzw. Ausführungsplanung zu lösen.

² BBI 1998 1421

OB 10.2 Axen/Uri

Das Objektblatt wurde nicht angepasst.

Allgemeine Informationen

- Standortkanton: Uri
- Betroffene Gemeinden: Altdorf (UR), Bürglen (UR), Erstfeld, Flüelen, Schattdorf, Silenen, Siskon
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, ASTRA, BAFU, BAK, BLW, VBS, kantonale Fachstellen Uri und Schwyz
- Andere Partner: SBB

Stand der Beschlussfassung: offen

Massnahmen und Stand der Koordination	F	Z	V
Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:			
– neue Linienführung des Axentunnels;	◆		
– neue unterirdische Linienführung Uri Berg lang von der Abzweigung aus dem Axentunnel bis zum Gotthard-Basistunnel mit Zwischenanriffen Moosbad und Erstfeld sowie Installationsplätzen Hafnerried 1 und 3, Moosbad und Rynächt;	◆		
– Südportal des Axentunnels im Raum Reider;	◆		
– Verschiebung der Kantonsstrasse bei Altdorf;	◆		
– Neue Linienführung der Umfahrung Flüelen mit Aufhebung der Stammlinie und neuer Haltestelle Flüelen;	◆		
– Anschluss des Kantonsbahnhofs Uri aus dem Axentunnel;	◆		
– Entwässerungsstollen Sulzegg/Flüelen;	◆		
– Zugangsstollen Sulzegg;	◆		
– Materialbewirtschaftung: Bahn/Schiff Flüelen, Sulzegg;		◆	
– Installationsplätze: Gruonbach, Hafnerried 2, Sulzegg.		◆	

Begründung

Das Vorhaben ist Bestandteil der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT). Mit der geplanten Linienführung Uri Berg lang-Axen (UBLA) wird die Bahnlinie im Urner Talboden entlastet. Die Lärmbelastung wird wesentlich verringert. Zudem werden Kapazitätsengpässe beseitigt und die Fahrzeit verkürzt sich.

Vorhaben

Axentunnel: Mit dem gut 12 km langen Axentunnel können die bestehende Strecke entlastet und die Reisezeit verkürzt werden.

Uri Berg lang: Ab dem Axentunnel ist eine unterirdische Verlängerung des Gotthard-Basistunnels um rund 14 km geplant. Dadurch erhöht sich die Kapazität auf der Zufahrt zum Gotthard-Basistunnel.

Anschluss Kantonsbahnhof Uri: Der nördliche Anschluss des Kantonsbahnhofs Uri an die Neubaustrasse erfolgt kreuzungsfrei mit einer ebenerdigen Anbindung der Stammlinie im Raum Reider.

Umfahrung Flüelen: Flüelen soll doppelspurig umfahren und die entsprechende Stammlinie soll aufgehoben werden. Für den Anschluss von Flüelen ist eine neue Haltestelle an der neuen Strecke im Raum Reider vorgesehen.

Vorgehen und Hinweise

Das NEAT-Konzept wurde mit dem Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturbauten des öffentlichen Verkehrs vom 20. März 1998³ in finanzierte und nicht finanzierte Elemente unterteilt. Die nicht finanzierten Elemente des NEAT-Konzepts wurden zeitlich zurückgestellt. Die entsprechenden Projektelemente werden nach Artikel 8^{bis} AtraG im Sachplan festgelegt und damit raumplanerisch gesichert. Die Realisierung der Vorhaben ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung in einem Bundesbeschluss.

Im Rahmen der Detailplanung zum Projekt "Uri Berg lang" ist eine Abstimmung mit dem Sachplan Militär, mit dem ISOS-Objekt Flüelen sowie der Nationalstrasse durchzuführen. Die offenen Linienführungen benötigen eine Abstimmung mit dem Sachplan Fruchtfolgeflächen.

Die SBB reichte die Vorprojekte der Gesamtachse im Mai 1994 zur Genehmigung ein. Der Bundesrat entschied am 12. April 1995, den Linienführungsentscheid für die Teilabschnitte Rigi, Axen und Uri zurückzustellen. Aufgrund des vom Kanton Uri geforderten Bereinigungsverfahrens beschloss der Bundesrat am 19. Juni 2000, die Talvariante aufzulegen und die Machbarkeit mehrerer Bergvarianten sowie weitere Optimierungen der Linienführung im Kanton Uri zu prüfen. Am 11. Juni 2002 fand ein Meinungsaustausch zwischen dem UVEK und einer Delegation der Urner Regierung statt. Dabei sprach sich diese erneut für die Variante Berg lang geschlossen aus. Am 26. Juni 2002 beschloss der Bundesrat die Linienführung Uri Berg lang-Axen. In der Folge wurden die Arbeiten am Vorprojekt aufgenommen.

In den Jahren 2003/2004 wurde die Planungsstudie Felderboden durch den Kanton Schwyz in Zusammenarbeit mit den zuständigen Bundesämtern erarbeitet. Sie hat die Parallelführung von Strasse und Schiene im Felderboden zum Ziel. Das Ergebnis dieser Planung floss in das Vorprojekt Uri Berg lang-Axen ein. Mit diesem Vorprojekt wurde das Projekt Uri Berg lang-Axen auf den gleichen Planungsstand gebracht, wie andere zurückgestellte NEAT-Vorhaben.

Der Bund führte die Arbeiten an den Vorprojekten der beiden Linienführungsvarianten „Hafnerried tief“ und „Reider ebenerdig schnell“ in Abstimmung mit den Kantonen Uri und Schwyz durch. Dabei war es eines der zentralen Anliegen, die Raum- und Umweltbelastung in den betroffenen Gemeinden zu reduzieren. Die Variante „Hafnerried tief“ würde dank der Tieflegung und der kürzeren offenen Linienführung die Lärmbelastung im Kanton Uri reduzieren. Hingegen müsste die Haltestelle Flüelen aufgehoben werden. Zudem verläuft das Bahntrasse über mehrere Kilometer im Grundwasser mit den entsprechenden Umweltauswirkungen, was bautechnisch aufwändig ist und zu den wesentlich höheren Projektkosten und späteren Unterhaltskosten dieser Variante beiträgt.

Die Linienführung der Variante „Reider ebenerdig schnell“ verläuft ebenerdig und tangiert Flüelen. Ein wesentlicher Vorteil dieser Variante besteht darin, dass eine Haltestelle bei Flüelen an einem neuen Standort realisiert werden kann, was den Umsteigeverkehr Bahn/Schiff weiterhin ermöglicht. Zudem sind die Projektkosten geringer als bei der Variante „Hafnerried tief“.

Das BAFU bestätigt die vom Kanton dargelegte Einschätzung der Auswirkungen auf die Umwelt. Demnach wäre die Variante „Hafnerried tief“ zu bevorzugen. Da auch die Variante "Reider ebenerdig schnell" umweltverträglich erstellt werden kann, wird in Abwägung der Vor- und Nachteile beider Varianten sowie aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen im Mitwirkungs- und Anhörungsverfahren nach Art. 19 RPV die Variante "Reider ebenerdig schnell" weiterverfolgt.

Mit der Umfahrung Flüelen und dem Aufheben der Stammlinie in diesem Bereich entstehen zusätzlich neue raumplanerische Möglichkeiten sowie eine Verringerung der Lärmbelastung. Mit dem Ausbruchmaterial des Gotthard-Basistunnels wurden zur Wiederherstellung und Aufwertung der Flachwasserzonen Schüttungen vorgenommen. Ob bei der Realisierung des Axentunnels weitere Schüttungen möglich sind, ist im Rahmen der weiteren Projektierung zu prüfen.

Die Linienführung des Tunnels Uri Berg lang sowie der Umfahrung und die Anschlüsse Flüelen können Objekte des Kernbestands des Sachplans Militär (Objekte, deren Nutzung durch das Militär aufrechterhalten bleiben muss) tangieren. Mögliche Konflikte sind im Rahmen der Detail- bzw. Ausführungsplanung zu lösen.

³ BBI 1998 1421

Das Seegleis wurde kürzlich saniert mit einem Sanierungsziel von 50 Jahren. Nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels ist eine neuerliche Komplettsanierung unter Betrieb fraglich. Die SBB strebt daher an, die Erneuerung der Strecke mit der Inbetriebnahme der Basistunnels am Gotthard und Ceneri sowie weiteren Ausbauten auf der Gotthardachse abzustimmen. Langfristig ist auch der Bau eines neuen Axentunnels zu prüfen.

Der Ausbau des Bahnhofs Altdorf für den Halt von Fernverkehrszügen des Gotthardbasistunnels ist im Bau. Die Massnahme wird bis zur Inbetriebnahme der Ausgangslage zugewiesen.

Der totalrevidierte kantonale Richtplan beinhaltet die Vorhaben.

Hinweis: Richtplan Kanton Uri

SC 10.3 Riviera

- Informazioni generali
- Cantone interessato: Ticino
- Comuni interessati: Bellinzona, Biasca, Riviera
- Servizio competente: UFT
- Servizi interessati: ARE, DDPS, UFAM, UFC, servizi specializzati del Cantone Ticino
- Altri partner: FFS

Stato dell'iter decisionale aperto

Misure e fase di coordinamento	DA	RI	IP
Gli elementi di progetto rilevanti per il piano settoriale sono:			
– tracciato della galleria della Riviera (Giustizia–Claro), incluso il portale nord nella zona della Giustizia e il portale sud a Claro;	◆		
– cantieri di Biasca Boscone, Giustizia e Claro;	◆		
– tracciato a cielo aperto a doppio binario, incluso un terrapieno quale protezione fonica e il ponte di Claro sulla A2 e sul Ticino;	◆		
– spostamento della linea esistente e della strada cantonale presso il portale sud della galleria della Riviera;	◆		
– spostamento della stazione di Biasca in modo che essa si situi sulla linea AlpTransit;		◆	
– possibile ubicazione per il deposito definitivo del materiale: Moleno/Tecc del Rosso.			◆

Motivazione

Il progetto fa parte della Nuova ferrovia transalpina (NFTA). Assieme al segmento di Bellinzona, costituisce la tratta di collegamento tra la galleria di base del San Gottardo (nodo della Giustizia) e quella del Monte Ceneri (portale nord di Vigana). La nuova tratta consente di aumentare ulteriormente le capacità di trasporto di viaggiatori e merci per ferrovia attraverso le Alpi e di ridurre i tempi di percorrenza nel traffico internazionale tra Milano e Zurigo.

Progetti

Nuova tratta della Riviera: lunga 9,8 km, inizia a Giustizia e conduce fino al portale di Gnosca, situato tra Gnosca e Sementina (quindi incl. la tratta a cielo aperto di Claro). Da Giustizia fino al portale nord della galleria della Riviera il tracciato è parallelo a quello della strada nazionale A2 e del fiume Ticino. Questo segmento è prevalentemente a cielo aperto, mentre quello successivo è sotterraneo (galleria della Riviera). Il portale sud della galleria della Riviera è situato a nord del Comune di Bellinzona (quartiere di Claro). A partire da Claro il tracciato è a cielo aperto. Il segmento principale è costituito da un ponte sul Ticino, sulla strada nazionale A2 e su quella cantonale.

Le FFS stanno inoltre valutando come realizzare i progetti tra Nodo della Giustizia e Ceneri in più fasi. Stanno valutando se e come la circonvallazione di Bellinzona possa essere collegata a Claro alla linea esistente in una prima fase. Una tale fase deve essere compatibile con la successiva costruzione del tunnel della Riviera.

L'espansione della discarica Spineda a Gnosca, nella zona portale Nord della Galleria Gnosca-Sementina, come accettato dall'UFT, tiene conto delle esigenze dei dati acquisiti per la galleria, anche con un sistema a due tubi separati.

Procedimento et nota relativa alle indicazioni

La realizzazione del progetto è stata rinviata dalle Camere a data da definire. I relativi elementi vengono stabiliti nel piano settoriale come dati acquisiti conformemente all'articolo 8^{bis} LTAIP e sono quindi garantiti dal profilo della pianificazione territoriale. Il progetto va riconsiderato al momento dell'elaborazione di una successiva fase di ampliamento del programma PROSSIF.

La realizzazione e il finanziamento devono essere disciplinati in un decreto federale. La decisione circa il sistema da adottare per la galleria della Riviera (galleria a doppio binario o due tubi a binario unico) è presa prima dell'inoltro del progetto di pubblicazione.

~~I lavori devono essere ancora coordinati con il piano settoriale militare.~~

La variante alternativa ottimizzata del 1996 (sigla: VAO 96), elaborata dal Cantone Ticino in collaborazione con le FFS, è la sola ad aver riscosso un ampio consenso a livello cantonale e comunale. La variante VAO 96 è sostenuta dalla regione e tiene conto degli interessi principali del Cantone e dei Comuni interessati. Rispetto al Piano settoriale AlpTransit del 15 marzo 1999 non si registrano cambiamenti.

~~La sottocentrale di Pollegio è in fase di costruzione e costituisce quindi lo statu quo.~~

Dall'ultima rielaborazione del Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica, l'aerodromo di Lodrino non viene più utilizzato per scopi militari.

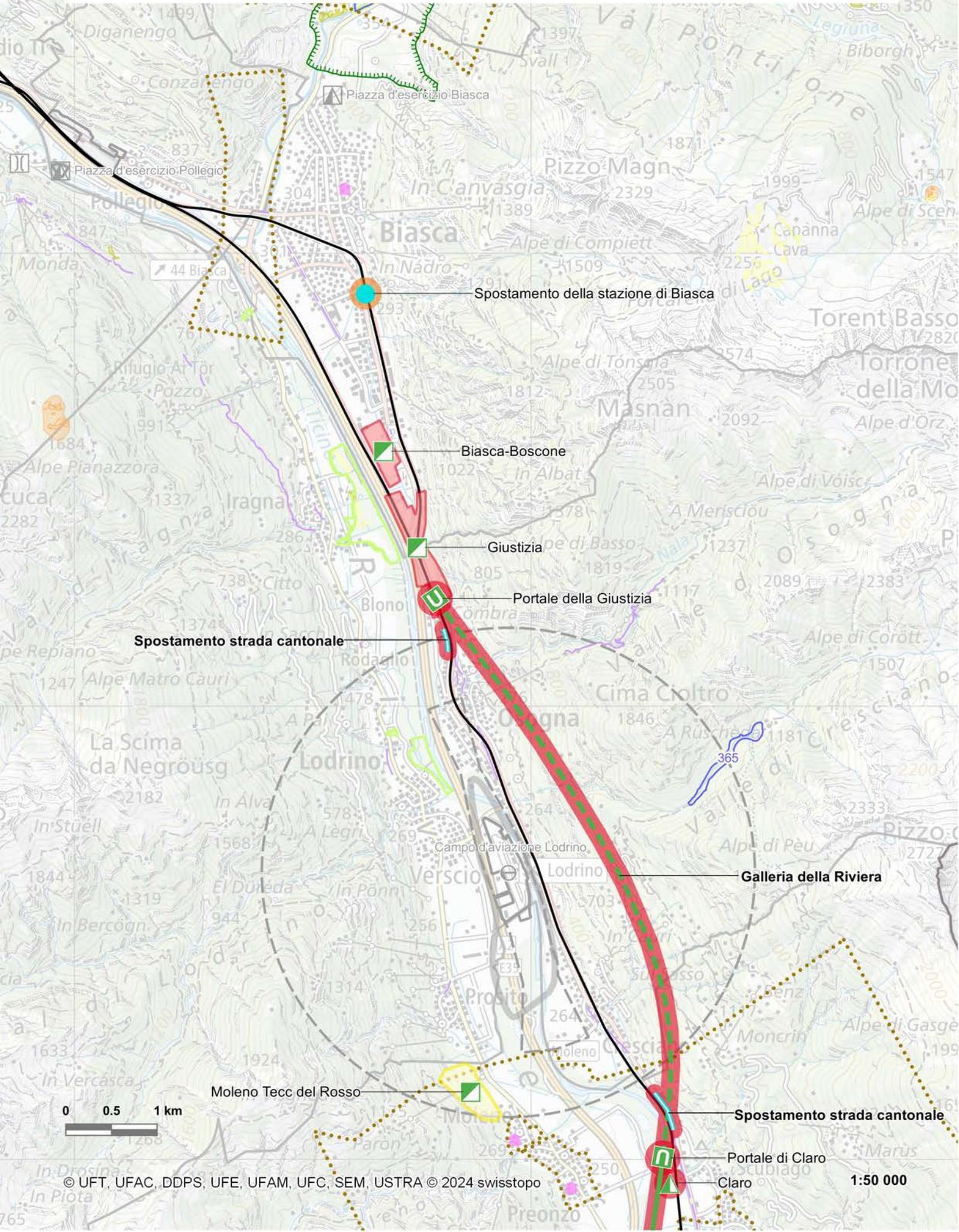
Il progetto figura come dato acquisito nel piano direttore cantonale non ancora approvato dal Consiglio federale.

Il raccordo della Giustizia esistente, che è da considerare una soluzione provvisoria, tiene già conto del proseguimento della linea verso sud attraverso la galleria della Riviera.

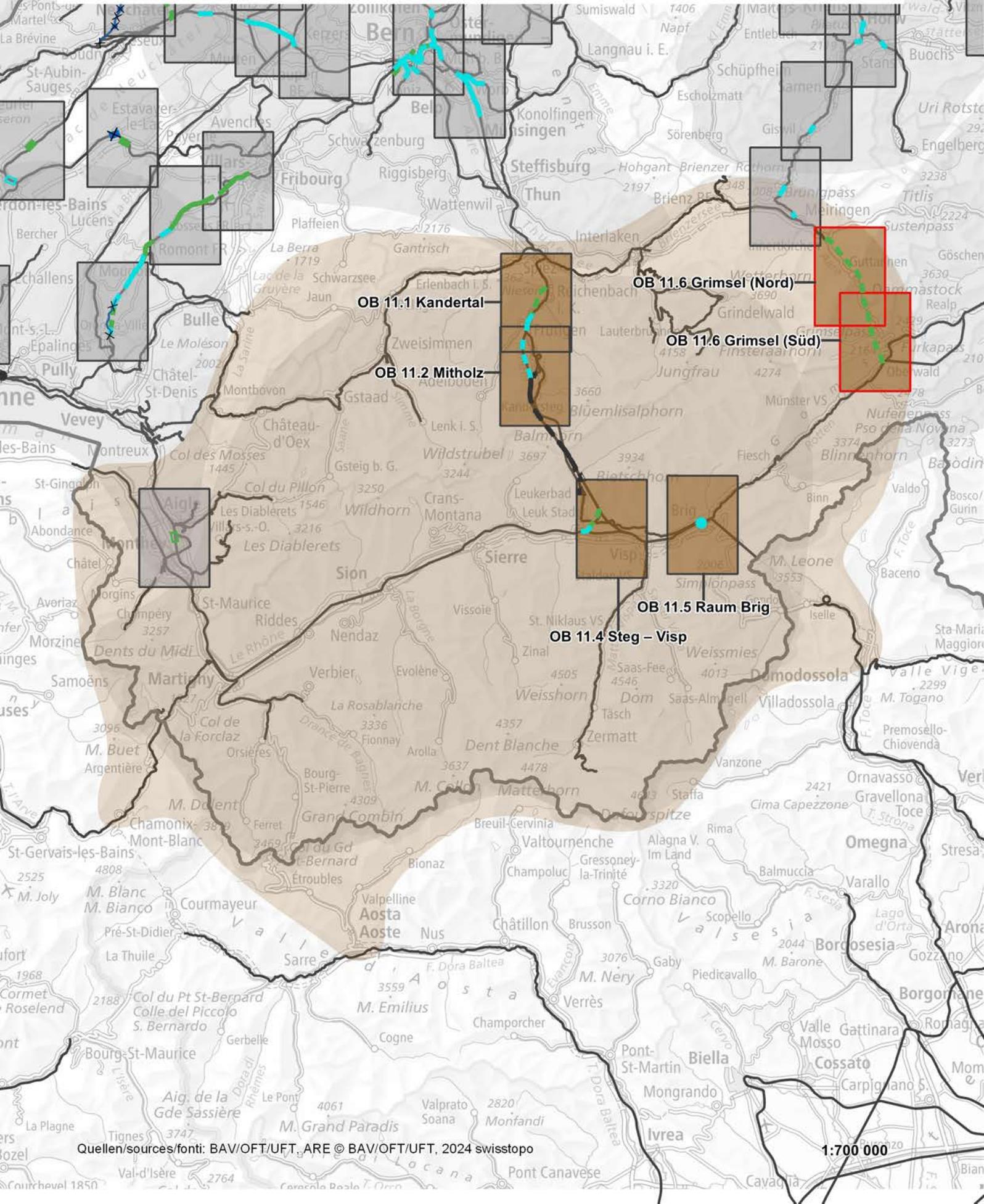
~~Nell'ambito della pianificazione di dettaglio va chiarito l'interessamento di oggetti militari di piccola entità.~~

Riferimenti: Piano direttore del Cantone Ticino

SC 10.3 Riviera



Westalpen: Übersicht Objektblätter
Alpes occidentales: Vue d'ensemble des fiches d'objet
Alpi occidentali: Panoramica delle schede di coordinamento



11 Westalpen

Le territoire d'action des Alpes occidentales correspond à l'ensemble du canton du Valais et aux parties alpines des cantons de Berne (Oberland bernois) et de Vaud (Chablais et Pays d'En-haut). Son secteur élargi s'étend jusqu'aux Alpes fribourgeoises, au canton d'Uri, au Val Bredetto (TI) et aux régions frontalières françaises et italiennes. Ce territoire d'action est en forte interaction avec les territoires d'action avoisinants de la Métropole lémanique, de la Région de la ville fédérale, du Gothard, ainsi qu'avec l'Italie et la France.

La structure et les défis fondamentaux pour le territoire d'action des Alpes occidentales sont décrits au chapitre 6.11 du plan sectoriel des transports, partie programme (Mobilité et espace 2050).

Das folgende Vorhaben ist sind in Betrieb. Es wird in den Objektblättern nicht mehr dargestellt:

- * ~~Lötschberg-Basistunnel (teilweise zweispurig ausgebaut), Teilausbau.~~
- ~~Viertes Gleis St. German – Visp~~
- ~~Ausbau Strecke Lausanne – Brig (Fahrzeitverkürzung)~~
- ~~Bahntechnische Ausrüstung des Rohbautunnels Ferden – Mitholz~~
- * ~~_____~~

Die folgenden Vorhaben befinden sich im Bau oder im Plangenehmigungsverfahren. Sie werden daher der Ausgangslage zugewiesen:

- Teilausbau Lötschberg-Basistunnel
- * ~~Ausbau Strecke Lausanne – Brig (Fahrzeitverkürzung)~~
- Zweigleisige Verknüpfung Wengi-Ey;
- * ~~Materialbewirtschaftung Mitholz.~~
- * ~~Bahntechnische Ausrüstung des Rohbautunnels Ferden – Mitholz~~

OB 11.1 Kandertal

- Allgemeine Informationen
- Standortkanton: Bern
- Betroffene Gemeinden: Aeschi bei Spiez, Frutigen, Reichenbach im Kandertal
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, ASTRA, BAFU, kantonale Fachstellen Bern
- Anderer Partner: BLS

Stand der Beschlussfassung: offen

Massnahmen und Stand der Koordination

F Z V

Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:

- | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> - <u>Vollausbau Lötschberg-Basistunnel (Doppelspurbau Wengi Ey, Doppelspurausbau Adelrain – Mitholz (Weströhre), und bahntechnische Ausrüstung der Weströhre Ferden–Mitholz) sowie Installationsplätze Helke und Frutigen;</u> - <u>Vollausbau Engstligetunnel (bahntechnische Ausrüstung der zweiten Tunnelröhre des Engstligetunnels)s Gleis;</u> - Installationsplätze Tellenfeld und Helke; - Installationsplätze Mülönen, Wengi-Ey und Wengmatti beim Bau der Autoverladeanlage Heustrich; - <u>Autoverladeanlage Heustrich und Niesenflankentunnel vorbehaltlich der Eliminierung der Option Rüdlen-Ey (Flugplatz Reichenbach) als Autoverladestandort, sowie Installationsplätze Mülönen, Wengi-Ey und Wengmatti beim Bau der Autoverladeanlage Heustrich</u> - Installationsplätze Mülönen, Wengi-Ey und Wengmatti beim Bau der Autoverladeanlage Heustrich; | <ul style="list-style-type: none"> ◆ ◆ ◆ ◆ ◆ ◆ |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Begründung

Als Teil der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) wurde der Lötschberg-Basistunnel (LBT) mit dem Ziel gebaut, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene auf der Nord-Süd-Achse zu fördern. Der aus Kostengründen zwischen Mitholz und Frutigen teilweise nur eingleisig ausgebaute Lötschberg-Basistunnel ist seit Ende 2007 in Betrieb. Mit dem Bundesbeschluss vom 15. März 2023 über die Änderung der Ausbauschritte 2025 und 2035 für die Eisenbahninfrastruktur wurden der Vollausbau des Lötschberg-Basistunnel und damit der Bau und die bahntechnische Ausrüstung der zweiten Röhre zwischen Mitholz und Frutigen (Verzweigung Adelarín) beschlossen.

~~Der Ausbau der nördlichen Zufahrtsstrecken zum Lötschberg-Basistunnel würde die Kapazitäten für den alpenquerenden Güterverkehr auf der Schiene weiter erhöhen.~~

Vorhaben

~~Vollausbau Lötschberg-Basistunnel: ...mer bitte kurer Text verfassen~~ Das Projekt Vollausbau Lötschberg-Basistunnel beinhaltet den Ausbau zu einem durchgängigen zweispurigen Tunnelsystem. Dazu wird neben dem bahntechnischen Ausrüstung bau der bestehenden Weströhre zweiten Röhre zwischen dem Fusspunkt Zugangsstellen Ferden und dem Fusspunkt Mitholz die Weströhre eine zweite Tunnelröhre zwischen Mitholz und Frutigen gebaut. Zusätzlich entsteht im Bereich Mitholz eine neue Nothaltestelle. Die Verknüpfung Wengi-Ey wird zweispurig an den bestehenden ~~und~~

~~Vollausbau Bahntechnische Ausrüstung der zweiten Röhre des Engstligetunnels Engstligetunnel: Der bestehende 2,6 km langen zweiröhrigen spurige Tunnel unter der Engstlige angeschlossen. Dessen Weströhre wird bahntechnisch ausgerüstet und mit Notausgängen ergänzt. ist zurzeit eingleisig bahntechnisch ausgerüstet. Der Tunnel soll zweispurig bahntechnisch ausgerüstet und mit der Weströhre des dem Lötschberg-Basistunnels verbunden werden. Diese Erweiterung ist Teil des Vorhabens für den Teilausbau Lötschberg-Basistunnel.~~

Niesenflankentunnel: Beim Bau der Autoverladeanlage durch den Basistunnel in Heustrich verläuft die Neubaustrecke im Tunnel durch den Niesen. Der Niesenflankentunnel (4,2 km) endet nach der Unterquerung der bestehenden Strecke in Wengi-Ey und wird an den Engstligentunnel angebunden.

Autoverladeanlage Heustrich: Die Anlage soll zwischen den zu spreizenden Gleisen der bestehenden Linie erstellt werden. Sie verfügt über vier Verladegleise von je 600 m Länge. Der Flächenbedarf beträgt ca. 14 ha.

Vorgehen und Hinweise

Die Projektierung des Lötschberg-Basistunnels durch die BLS AG ist weit fortgeschritten. Das Bauprojekt für den Teil- und den Vollausbau liegt vor und das Projekt befindet sich in der Phase Plangenehmigung. Für den Teilausbau liegt die Plangenehmigung des BAV per 8. Juni 2022 vor. Aufgrund von einer Beschwerde gegen diese zur Plangenehmigungsvorlage des Teilausbaus (Grundlage für den Vollausbau) kann die Projektänderung für den Vollausbau noch nicht öffentlich aufgelegt werden.

Die Vorhaben Autoverladeanlage Heustrich und Niesenflankentunnel sowie die dazugehörigen Installationsplätze wurden vom Parlament auf eine zeitlich nicht bestimmte spätere Etappe verschoben. Die entsprechenden Projektelemente worden nach Artikel 8^{bis} AtrAG im Sachplan festgelegt und damit raumplanerisch gesichert. Eine Abstimmung mit dem Sachplan Luftfahrt, dem Sachplan Verkehr, Teil Strasse sowie dem Gewässerrichtplan Kander ist zu gegebener Zeit noch durchzuführen. Eine Realisierung ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen.

Der Bau und die Finanzierung des Autoverlads und der Zufahrtsstrecke (Niesenflankentunnel) erfordern eine separate Regelung in einem Bundesbeschluss. Eine Realisierung ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Eine Abstimmung mit den Nationalstrassen hat stattzufinden. Die Anbindung des Autoverlads an die Umfahrungsstrasse Emdthal wird im Rahmen eines kantonalen Strassenbauprojekts geregelt.

Gemäss dem am 12. April 1995 genehmigten Vorprojekt wurde der Entscheid über die Neubaustrecke vom Tunnelportal in die Autoverladeanlage zurückgestellt, ebenso die Autoverladeanlage selbst.

Der Bundesrat ist in seiner Vorprojektentscheid vom 12. April 1995 den Ausführungen der BLS Alp-Transit AG und des ASTRA in Bezug auf die für einen zukunftstauglichen Autoverlad erforderlichen Tunnelquerschnitte gefolgt und hat für den Lötschberg-Basistunnel das Shuttle-Profil (Lichtraumprofil Lötschberg-Shuttle) festgelegt. Damit wurde die Option für einen späteren Autoverlad durch den Basistunnel offen gehalten.

Der Alternativstandort für die Autoverladeanlage Rüdlen-Ey belegt den Flugplatz Reichenbach. Bei diesem Flugplatz handelt es sich um einen ehemaligen Militärflugplatz der seit der Umnutzung 2004 als ziviles Flugfeld genutzt wird und im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) festgesetzt ist. Mit einer Realisierung des Autoverlads ist jedoch kurz- bis mittelfristig nicht zu rechnen. Der zivilaviatischen Nutzung des Flugplatzes steht somit nichts entgegen.

Alle Projektelemente im und ausserhalb des Basistunnels, die auf eine zeitlich nicht bestimmte spätere Etappe verschoben wurden, werden nach Artikel 8^{bis} AtrAG im Sachplan festgelegt und raumplanerisch gesichert.

Der vom Bundesrat genehmigte Richtplan des Kantons Bern hat seine Prioritäten im internationalen und nationalen Verkehr als Festsetzung im Richtplan dargelegt. Er setzt sich für das System der Gotthard- und Lötschbergachse ein, nennt aber keine konkreten Ausbauprojekte. Hinweis: Richtplan Kanton Bern

Die Karte wurde nicht angepasst.

OB 11.2 Mitholz

Allgemeine Informationen

- Standortkanton: Bern
- Betroffene Gemeinden: Kandergrund, Kandersteg
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, BAFU, VBS, BAK, kantonale Fachstellen Bern
- Andere Partner: SBB, BLS

Stand der Beschlussfassung: offen

Massnahmen und Stand der Koordination	F	Z	V
Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:			
– V oll ausgebauter Lötschberg-Basistunnel (Doppelspurbau Vollausbau Frutigen-Wengi Ey – Mitholz und bahntechnische Ausrüstung Ferden–Mitholz);	◆		
– Materialbewirtschaftung <u>in</u> Mitholz.	◆		

Begründung

Als Teil der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) wurde der Lötschberg-Basistunnel (LBT) mit dem Ziel gebaut, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene auf der Nord-Süd-Achse zu fördern. Der aus Kostengründen teilweise eingleisig ausgebaute Lötschberg-Basistunnel ist seit Dezember 2007 in Betrieb. Mit dem Bundesbeschluss vom 15. März 2023 über die Änderung der Ausbauschritte 2025 und 2035 für die Eisenbahninfrastruktur wurde der Vollausbau des Lötschberg-Basistunnel beschlossen. Sein Vollausbau würde die Kapazitäten für den alpenquerenden Güterverkehr auf der Schiene weiter erhöhen.

Vorhaben

Vollausbau Lötschberg-Basistunnel: Die 7,5 km lange Strecke zwischen ~~Frutigen-Adelrain~~ und Mitholz wird ausgebrochen und bahntechnisch ausgerüstet. ~~Der 13 km lange ausgebrochene Abschnitt Ferden–Mitholz wird bahntechnisch ausgerüstet.~~ Das nicht wiederverwertbare unverschmutzte Ausbruchmaterial wird im Perimeter Mitholz abgelagert. Die Installationsplätze liegen in Mitholz und für den Einbau der Bahntechnik nördlich des Portals Frutigen (vgl. OB 11.1) ~~und sind zu überprüfen.~~

Materialbewirtschaftung Mitholz: Das unverschmutzte und nicht wiederverwertbare Ausbruchmaterial wird direkt beim Ausgang des Zugangstollens Mitholz im bestehenden Steinbruch der SHB der Firma Vigier abgelagert. In diesem Areal befinden sich auch der Installationsplatz mit den Materialaufbereitungsanlagen, Abwasserbehandlungsanlagen, Unterkünften etc.

Vorgehen und Hinweise

~~Die BLS wurde vom Bund beauftragt, in Abstimmung mit den Kantonen Bern und Wallis die bahntechnische Ausrüstung der bereits im Rohbau ausgebrochene Weströhre des Lötschberg-Basistunnels von Mitholz bis Ferden aufzunehmen.~~

~~Eine Realisierung des~~ Der Ausbruchs der 7,5 km langen Strecke zwischen der Spaltungsweiche Adelrain bis zur Diensthaltestelle Mitholz ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschrittes STEP zu prüfen und erfordert die Regelung mit einem Bundesbeschluss zu realisieren für den Vollausbau vorgesehen. Sobald eine rechtskräftige Plangenehmigungsverfügung für den Teilausbau vorliegt, kann die Projektänderung Vollausbau öffentlich aufgelegt werden.

Hinweise zu den Festlegungen Mit dem Beschluss der Bundesversammlung zum Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2035 der Eisenbahninfrastruktur wurde der Entscheid gefällt, die bahntechnische Ausrüstung zwischen Ferden und Mitholz auf einer Länge von 13 km zu realisieren. Im Rahmen der Botschaft 2023 hat das Parlament jedoch beschlossen, diese Massnahme zu ergänzen und, um die vollständige zweispurige Realisierung des Lötschbergtunnels zu fördern realisieren. Die BLS hat ein

Vorprojekt für die Lötschberg-Basislinie zwischen dem Kandertal und dem Rhonetal mit Autoverladanlagen erarbeitet. Mit Beschluss vom 12. April 1995 hat der Bundesrat die Linienführung bestimmt und den für einen zukunftstauglichen Autoverlad erforderlichen grösseren Tunnelquerschnitt (Lichttraumprofil Lötschberg-Shuttle) festgelegt. Damit wurde der Systementscheid für einen allfälligen späteren Autoverlad durch den Basistunnel grundsätzlich gefällt.

Die westliche Röhre des Lötschberg-Basistunnels ist von Mitholz bis Ferden im Rohbau bereits ausgebrochen und dient als Rettungstollen bei einer Störung in der Oströhre. ~~Aus der Sicht der Umwelt und der Raumplanung ergeben sich keine unlösbaren Probleme. Gegenüber dem Vorprojekt von 1994 haben sich keine grundsätzlichen Änderungen ergeben. Die Standards des Vorprojekts entsprechen den Vorgaben für die Gesamtachse.~~

Der vom Bundesrat genehmigte Richtplan des Kantons Bern hat seine Prioritäten im internationalen und nationalen Verkehr als Festsetzung im Richtplan definiert. Er setzt sich für das System der Gotthard- und Lötschbergachse ein, nennt aber keine konkreten Ausbauprojekte.

Der für den Bahnausbau in Mitholz bzw. die Materialbewirtschaftung und -ablagerung beanspruchte Perimeter ist mit den Bedürfnissen des VBS für die Realisierung der überlagert den für die Räumung des ehemaligen Munitionslagers Mitholz inhaltlich, räumlich und zeitlich abzustimmen. des VBS beanspruchten Raum, hierfür wurden welches ein in einem entsprechendesn neuen Objektblatt in den im Sachplan Militär (SPM) aufgenommengeregelt wird. In diesem Perimeter erfolgt die inhaltliche, räumliche und zeitliche Koordination direkt zwischen den Projekten «Ausbau Lötschberg-Basistunnel» und «Räumung ehemaliges Munitionslager Mitholz».

Eine Abstimmung mit den Nationalstrassen hat stattzufinden.

~~Mit dem Beschluss der Bundesversammlung zum Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2035 der Eisenbahninfrastruktur wurde der Entscheid gefällt, die bahntechnische Ausrüstung zwischen Ferden und Mitholz auf einer Länge von 13 km zu realisieren. Dieses Projekt umfasst auch die bahntechnische Ausrüstung der bereits erstellten Weströhre des Engstligentunnels zwischen dem Bahnhof Frutigen und der Verknüpfung der Basislinie mit der Stammstrecke in Wengi-Ey.~~

Hinweis: Richtplan Kanton Bern

Die Karte wurde nicht angepasst.

OB 11.3 Ferden

Objektblatt wird gelöscht

OB 11.4 Steg – Visp

Allgemeine Informationen

- Standortkanton: Wallis
- Betroffene Gemeinden: Baltschieder, Niedergesteln, Raron, Steg-Hohtenn
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, ASTRA, BAFU, kantonale Fachstellen Wallis
- Andere Partner: SBB, BLS

Stand der Beschlussfassung: offen

Massnahmen und Stand der Koordination	F	Z	V
Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:			
– Verknüpfung Mittelwallis;	◆		
– Autoverladeanlage und Werkstätte Steg.	◆		

Begründung

Als Teil der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) wurde der Lötschberg-Basistunnel (LBT) gebaut mit dem Ziel, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene auf der Nord-Süd-Achse zu fördern. Der teilweise eingleisig ausgebaute Lötschberg-Basistunnel ist seit 2007 in Betrieb. Mit dem Bundesbeschluss vom 15. März 2023 über die Änderung der Ausbauschritte 2025 und 2035 für die Eisenbahninfrastruktur wurde der Vollausbau des Lötschberg-Basistunnel beschlossen. Sein Vollausbau würde die Kapazitäten für den alpenquerenden Güterverkehr weiter erhöhen.

Vorhaben

Autoverladeanlage Steg: Das genehmigte Vorprojekt des Lötschberg-Basistunnels endet beim Portal Steg. Die Fortsetzung der Neubaustrecke bis in die Autoverladeanlage erfolgt über eine zweigleisige, offen geführte Kurve von ca. 1,6 km Länge. Die Autoverladeanlage entsteht zwischen einem Industriebäude und der Rhone in einer bestehenden Zone für öffentlichen Verkehr.

Verknüpfung Mittelwallis: Der Anschluss an die Rhonetallinie Richtung Sitten als Verknüpfung mit dem Mittelwallis über eine rund 300 m lange Brücke ist einspurig vorgesehen. Der Anschluss an die SBB-Rhonetallinie erfolgt niveaugleich vor dem Bahnhof Gampel-Steg.

Vorgehen und Hinweise

~~Die Vorhaben~~ ~~as Vorhaben~~ wurden ~~nun~~ vom Parlament auf eine zeitlich nicht bestimmte spätere Etappe verschoben. Die entsprechenden Projektelemente werden nach Art. 8^{bis} AtraG im Sachplan festgelegt und damit raumplanerisch gesichert. Eine Realisierung ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschrittes STEP zu prüfen und erfordert die Regelung mit einem Bundesbeschluss. Auch dieses Projekte erfordern eine Abstimmung mit der Realisierung der Nationalstrasse. Des Weiteren ist die Planung für die 3. Rhonekorrektur einzubeziehen.

Den Anliegen der Gemeinde Steg bezüglich des Schutzes der angrenzenden Nutzungszonen ist im Rahmen eines künftigen Auflageprojekts Rechnung zu tragen.

~~Der Bundesrat genehmigte das Vorprojekt und damit die Linienführung des Lötschberg-Basistunnels bis zum Portal Steg am 12. April 1995. Er legte dabei den für einen zukunftstauglichen Autoverlad erforderlichen grösseren Tunnelquerschnitt (Shuttle-Profil) fest. Damit wurde der Systemscheid für den späteren Autoverlad durch den Basistunnel grundsätzlich gefällt. Gleichzeitig wurde beschlossen, die Neubaustrecke vom Tunnelportal zur Autoverladeanlage, die Autoverladeanlage mit Werkstätte und die Verknüpfung mit der Rhonetallinie Richtung Mittelwallis zurückzustellen. Somit wurde vorläufig nur der Fensterstollen Steg im Rohbau erstellt, da er für den Vortrieb des Basistunnels (Verkürzung der Bauzeit) und die Materialbewirtschaftung von grösster Wichtigkeit war.~~

~~Gegen die Linienführung vom Portal Steg zum Autoverlad Steg, den Standort der Autoverladeanlage und die Verknüpfung mit dem Mittelwallis wurden im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens keine grundsätzlichen Einwände erhoben. Der Standort für den Autoverlad ist hinsichtlich der Verkehrslage ideal und liegt zudem an der Zufahrt zum Scheitelverlad, was eine optimale Aufteilung und Steuerung der Verkehrsströme erlaubt. Die Werkstätte Steg ist für die Wartung des speziellen Shuttle-Rollmaterials erforderlich, das ausschliesslich auf den Verladestrecken verkehren kann.~~

~~Aus der Sicht der Umwelt und der Raumplanung ergeben sich keine unlösbaren Probleme. Gegenüber dem Vorprojekt 1994 erfolgen keine grundsätzlichen Änderungen. Der vom Bund genehmigte kantonale Richtplan enthält das Vorhaben als Festsetzung.~~

~~Neben den Bauarbeiten an der NEAT werden in den nächsten Jahren weitere Infrastrukturvorhaben realisiert (A9, A 509). Der Kanton Wallis legte in seinem kantonalen Richtplan die dritte Korrektur der Rhone fest. Die Landwirtschaft ist mit einer Gesamtmelioration in dieses Projekt eingebunden. Der Bundesrat nimmt die Änderung zur Kenntnis und hält fest, dass letztere die im Rahmen der NEAT-Projekte vorgesehenen Eingriffe nicht behindern dürfen.~~

Hinweis: Richtplan Kanton Wallis

Die Karte wurde nicht angepasst.

OB 11.5 Raum Brig

Allgemeine Informationen

- Standortkanton: Wallis
- Betroffene Gemeinden: Brig-Glis, Naters, Termen
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, BAFU, BAK, VBS, kantonale Fachstellen Wallis
- Anderer Partner: SBB, BLS, MGB, Car Postal

Stand der Beschlussfassung: beschlossen

Massnahmen und Stand der Koordination

F Z V

Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:

- Ausbau Knoten Brig.

◆

Begründung

Der Bahnhof Brig bildet zusammen mit dem Bahnhof Visp den Eingang zum Simplontunnel sowie zum Lötschberg-Basistunnel und -Scheiteltunnel. Dieser Eisenbahnschwerpunkt wird über die Simplonlinie (Achse Paris – Mailand entlang dem Genfersee) und die Linie Basel – Bern – Lötschberg – Mailand in Normalspur erschlossen. Der Bahnhof ist ebenfalls eine wichtige Schnittstelle zur Meterspurstrecke Graubünden – Oberalp – Furka – Visp – Zermatt.

Wegen seiner besonderen Lage ist dieser Bahnknoten durch den Fern- und den Güterverkehr voll ausgelastet. Die bestehenden Streckenabschnitte und der Bahnhof Brig werden mit einer Reihe von leistungssteigernden Massnahmen ausgebaut. Damit sollen die Engpässe im Bahnhof abgeschafft und die Transportkapazität besonders im Transitgüterverkehr und im nationalen Personenfernverkehr deutlich erhöht werden.

Vorhaben

Ausbau Knoten Brig: Vorgesehen ist eine Umgestaltung des Bahnhofskopfs in Richtung Visp und Simplon-Tunnel. Dank einer Anpassung des Weichenkopfs Nord und Süd für parallele Ein-/Ausfahrten von in Brig zu überholenden Güterzügen kann die Gesamtkapazität gesteigert werden.

Vorgehen und Hinweise

Die SBB wurde vom Bund beauftragt, die Projektierungsarbeiten für den Ausbau Knoten Brig in Abstimmung mit dem Kanton aufzunehmen und das Vorprojekt zu erarbeiten. Eine Abstimmung mit dem ISOS-Objekt Brig ist durchzuführen.

Das eidgenössische Parlament stimmte am 21 Juni 2019 dem Bundesbeschluss über den Ausbausritt 2035 der Eisenbahninfrastruktur zu. Damit wurde der Entscheid zum Bau des Ausbaus Knoten Brig gefällt. Parallel wird den Südkopf im Rahmen des 4-Meter-Korridors ausgebaut. Der vom Bundesrat genehmigte Richtplan des Kantons Wallis enthält die Massnahme mit Koordinationsstand Vororientierung.

Der Ausbau ist abgestimmt mit den im Agglomerationsprogramm 2. Generation vom Bund mitfinanzierten Ausbau eines öV-Hub mit MGB und Postauto. Dieser öV-Hub ist in dem vom Bundesrat genehmigten Richtplan des Kantons Wallis mit Koordinationsstand Festsetzung enthalten.

Hinweis: Richtplan Kanton Wallis

Die Karte wurde nicht angepasst.

OB 11.6 Grimsel Neues Objektblatt

Allgemeine Informationen

- Standortkanton: Bern, Wallis
- Betroffene Gemeinden: Innertkirchen, Guttannen, Obergoms
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, BAK, kantonale Fachstellen Wallis und Bern
- Anderer Partner: Grimselbahn AG, Z/zb AG, MGBzb

Stand der Beschlussfassung: -offen

Massnahmen und Stand der Koordination

F Z V

– Grimseltunnel

♦

Begründung

Die Hochspannungsleitung der Swissgrid muss erneuert und ausgebaut werden. Zu diesem Zweck wurden im SÜL zwei Planungskorridore festgesetzt. Der Korridor für die Variante «multifunktionaler Grimseltunnel» sieht vor, nach dem Bündelungsprinzip Synergien zu nutzen und Infrastrukturen zu bündeln. Dabei soll die Hochspannungsleitung in einem parallel zum Bahntunnel verlaufenden Kabelstollen errichtet werden. Diese Variante für die Hochspannungsleitung ist an Bedingungen geknüpft, die mit der Planung und Realisierung des Bahntunnels zusammenhängen (u.a. zeitliche Anforderungen sowie technische und betriebliche Mindestanforderungen). zwischen Innertkirchen (BE) und Oberwald (VS) in einen Tunnel (Grimseltunnel) verlegt werden. Um Synergien nutzen und Infrastruktur bündeln zu können, soll parallel ein zweiter, zusätzlicher Bahntunnel realisiert werden, um die Meterspurnetze der MGB und ZzB zu verbinden. ...

Vorhaben

Grimseltunnel: Bau eines einspurigen Meterspurtunnel zwischen Innertkirchen (BE) und Oberwald (VS). ...

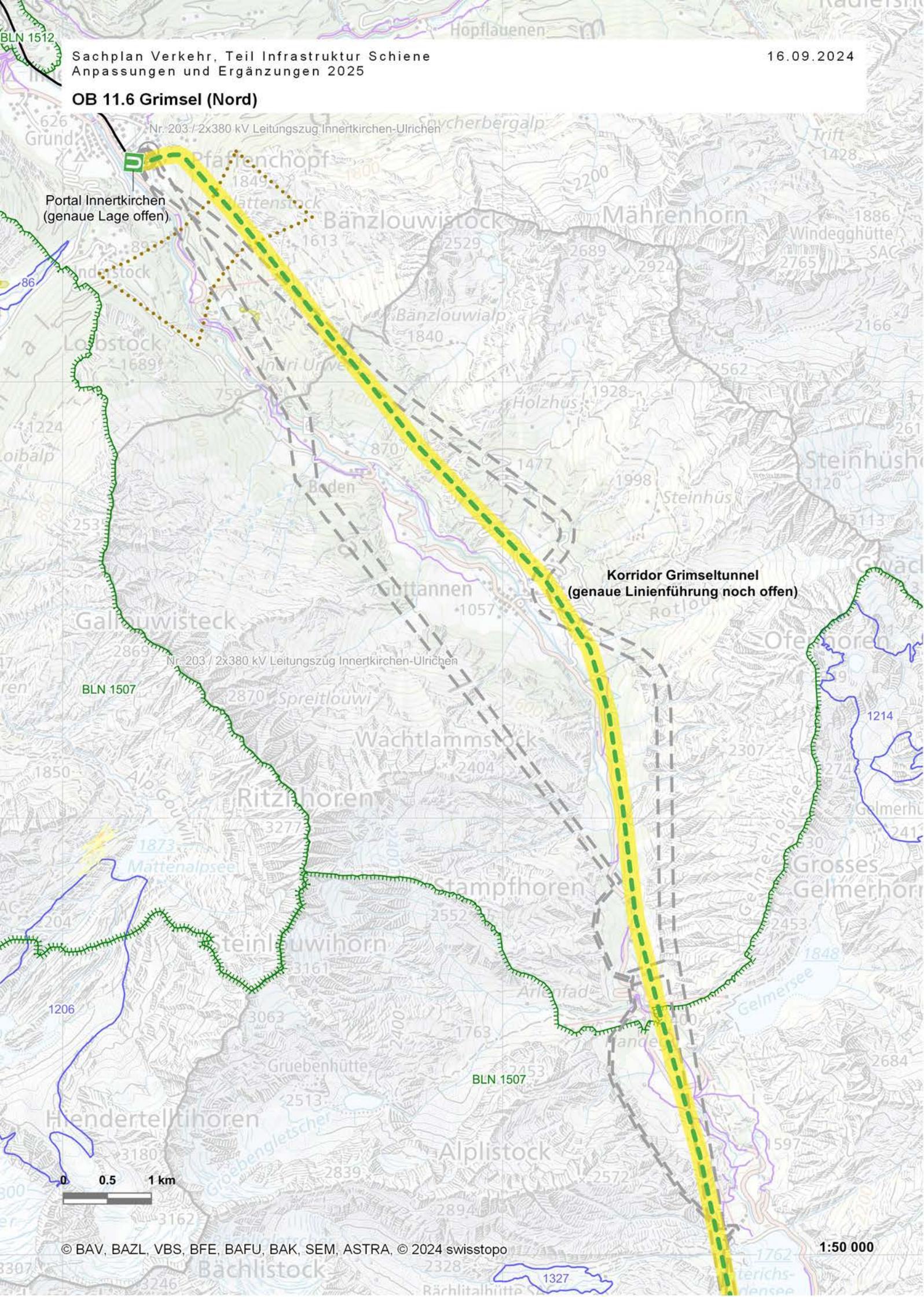
Vorgehen und Hinweise

Die Grimselbahn AG wurde vom Bund beauftragt, die Vorstudie für den Bau des Grimseltunnels zu erarbeiten.

Im Rahmen der parlamentarischen Beratung der Botschaft 2023 (Bundesratsgeschäft 23.055) hat das Parlament für die Projektierung (Vorprojekt) des Grimseltunnels einen Projektierungskredit in der Höhe von 30 Mio. Franken beschlossen. ...

Eine Realisierung des Grimseltunnels ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss.

Der genaue Tracé des Grimseltunnels ist noch zu definieren.



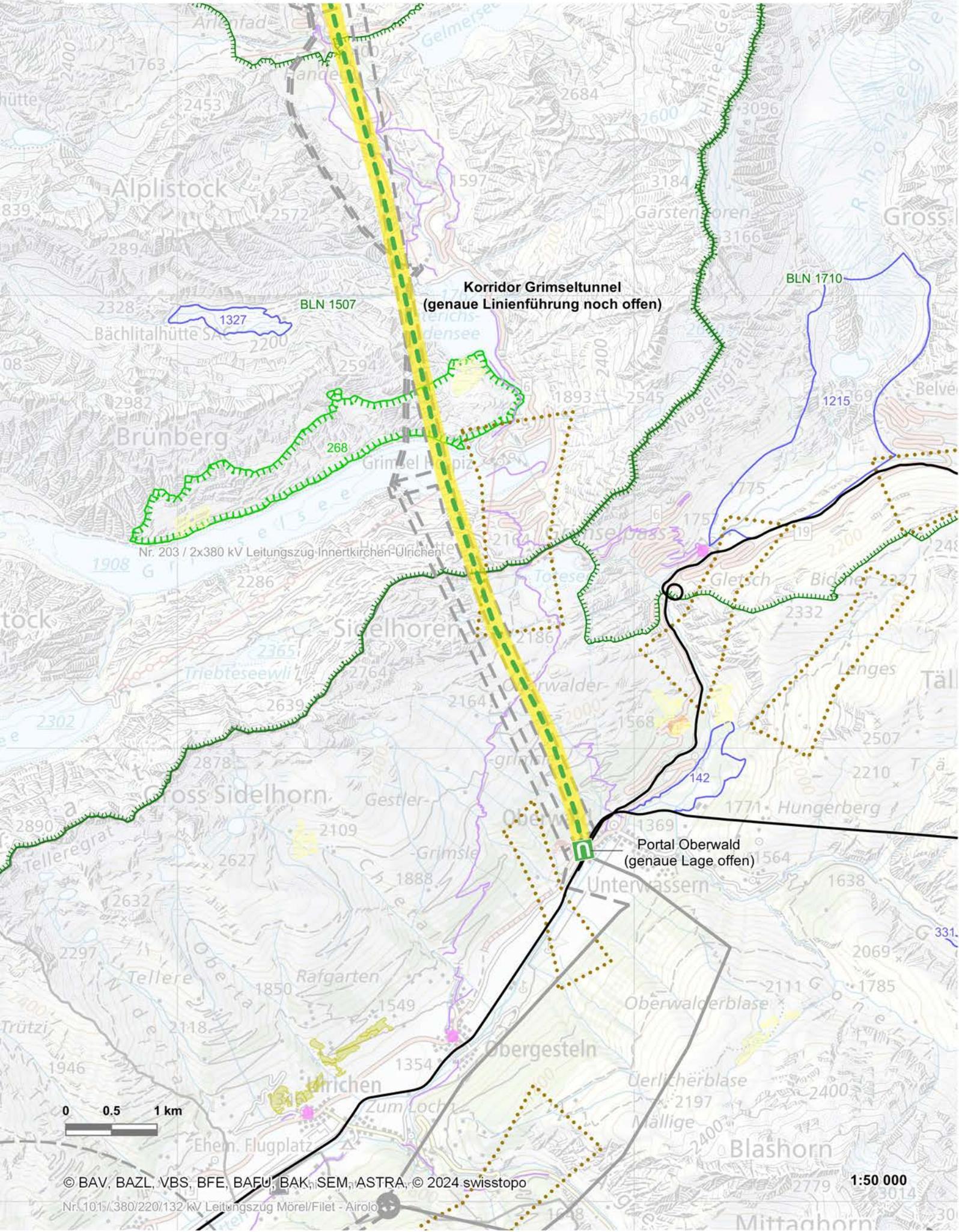
OB 11.6 Grimsel (Nord)

Portal Innerkirchen
(genaue Lage offen)

Korridor Grimseltunnel
(genaue Linienführung noch offen)



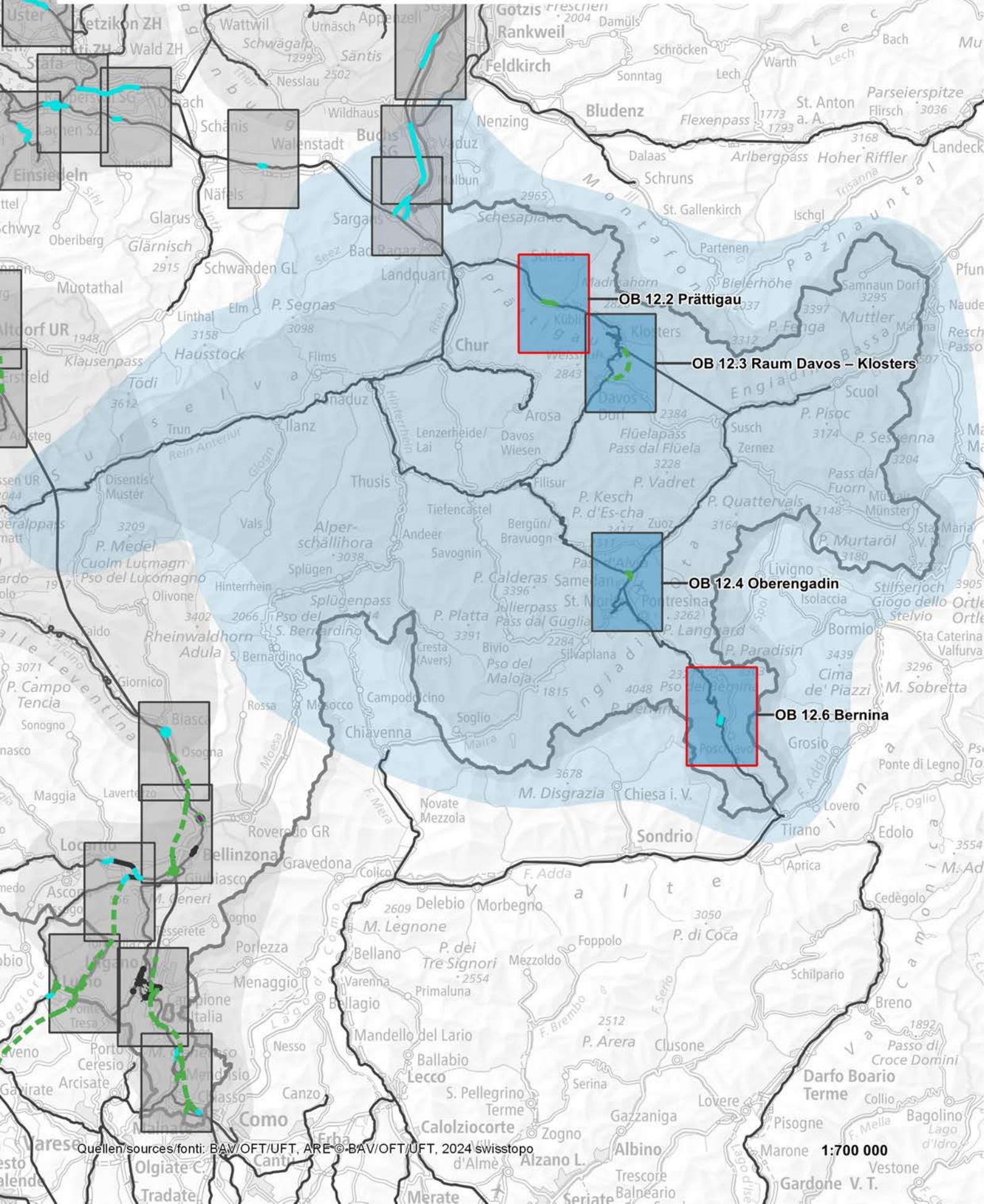
OB 11.6 Grimsel (Süd)



Korridor Grimseltunnel
(genaue Linienführung noch offen)

Portal Oberwald
(genaue Lage offen)

Ostalpen: Übersicht Objektblätter
Alpes orientales: Vue d'ensemble des fiches d'objet
Alpi orientali: Panoramica delle schede di coordinamento



12 Ostalpen

Der Handlungsraum Ostalpen umfasst im Wesentlichen den Kanton Graubünden sowie Teile der Kantone Glarus und St. Gallen. Überlappungen (für den erweiterten Bereich) bestehen ausgeprägt zu den Handlungsräumen Nordostschweiz, Città Ticino sowie Gotthard. Über diverse Alpenpässe bildet der Handlungsraum ein Bindeglied zu den Nachbarländern Österreich, Italien aber auch ins Fürstentum Liechtenstein.

Die Struktur und die grundlegenden Herausforderungen für den Handlungsraum Ostalpen werden in Kapitel 6.12 des Sachplans Verkehr, Teil Programm (Mobilität und Raum 2050) beschrieben.

Das folgende Vorhaben ist in Betrieb. Es wird in den Objektblättern nicht mehr dargestellt:

- Doppelspurausbau Bever – Samedan
- Rheintalstrecke (Chur –) Sargans – St. Margrethen – Lindau (– München) > siehe Teilraum St. Gallen/Bodensee/Rheintal.
- Doppelspurausbau Landquart – Malans
- Doppelspurausbau Hinterrheinbrücke

Die folgenden Vorhaben befinden sich im Bau oder im Plangenehmigungsverfahren. Sie werden daher der Ausgangslage zugeordnet:

- ~~Rheintalstrecke (Chur –) Sargans – St. Margrethen – Lindau (– München) > siehe Teilraum St. Gallen/Bodensee/Rheintal.~~
- ~~Doppelspurausbau Landquart – Malans~~
- ~~Doppelspurausbau Hinterrheinbrücke~~

OB 12.1 Raum Landquart

Objektblatt wird gelöscht

OB 12.2 Prättigau

Allgemeine Informationen

- Standortkanton: Graubünden
- Betroffene Gemeinden: Fideris, Luzein
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, ASTRA, BAFU, BAK, kantonale Fachstellen Graubünden
- Anderer Partner: RhB

Stand der Beschlussfassung: beschlossen

Massnahmen und Stand der Koordination

F Z V

Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:

- Neue Linienführung Fideris.

♦ ♦

Begründung

Auf der mehrheitlich eingleisigen Strecke Landquart – Davos beinhalten die Planungen eine Takterhöhung. Daher umfassen die Infrastrukturmassnahmen in erster Linie Ergänzungen von Doppelspuren resp. Kreuzungsstellen sowie Bahnhofsumbauten zur Bewältigung des sowohl nachfrage- wie auch betriebsseitig erhöhten Aufkommens.

Der Betrieb Landquart – Davos ist heute auch touristisch geprägt, entsprechend ist das Angebot der RhB sowohl den saisonalen wie auch wetterbedingten Schwankungen unterworfen und zeitweise mit Überlasten konfrontiert.

Vorhaben

Neue Linienführung Fideris: Zwischen Fideris und Küblis ist eine neue-Linienführung mit Bahntunnel in Planung. ~~Zurzeit sind verschiedene Varianten in Diskussion.~~

Vorgehen und Hinweise

Die RhB wurde vom Bund beauftragt, die Projektierungsarbeiten für die neue Linienführung Fideris in Abstimmung mit dem Kanton aufzunehmen und das Vorprojekt zu erarbeiten. Dabei hat eine Abstimmung mit der Nationalstrasse und einer neu zu bauenden Kantonsstrasse stattzufinden.

Die A 28 im Prättigau ist mit Ausnahme des Abschnittes zwischen Fideris und Dalvazza als Nationalstrasse 2. Klasse unter konsequenter Verkehrstrennung ausgebaut. Im noch nicht ausgebauten Abschnitt liegen die bestehende Strasse und die Linie der RhB nebeneinander in einem engen Talabschnitt. Beide Verkehrsträger weisen für zukünftige Anforderungen ungenügende Trassierungselemente auf. Zudem sind beide Verkehrsträger im Bereich des Arieschbaches hochwassergefährdet.

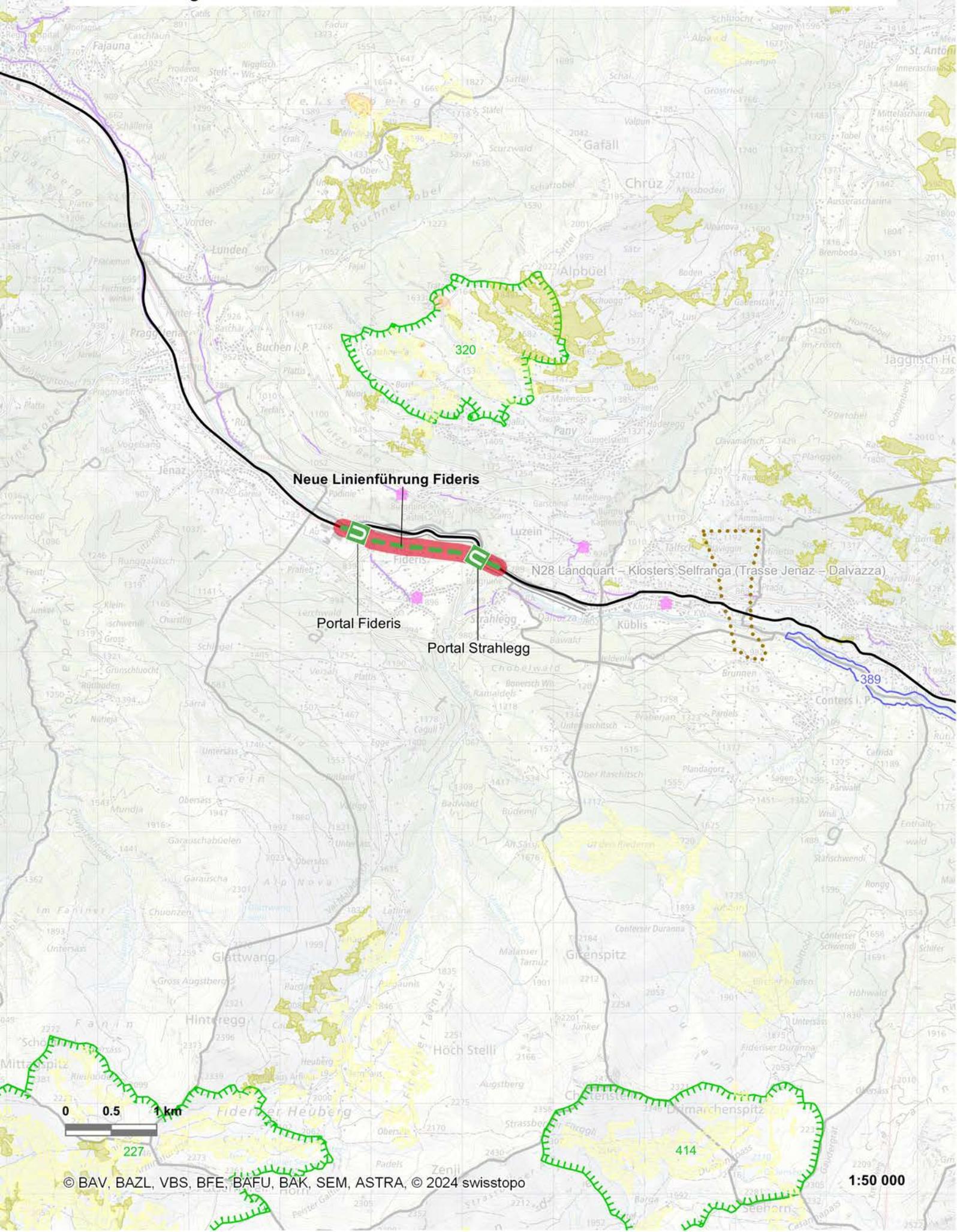
Das Tiefbauamt Graubünden hat zwischen 2012 und 2015 gemeinsam mit dem ASTRA, der RhB sowie dem Amt für Natur und Umwelt Graubünden Abklärungen durchgeführt und verschiedene Varianten erarbeitet. ~~Neben der Gewährung der Hochwassersicherheit verfolgten die Anspruchsgruppen dabei unterschiedliche Anliegen: aus Sicht der RhB steht eine verbesserte Trassierung im Zentrum, ASTRA und TBA erachten die Verkehrstrennung als zentral.~~ Unter Berücksichtigung aller Erkenntnisse und Entscheide wurde die Variante A61 als Bestvariante erarbeitet. ~~Damit können die verschiedenen Anliegen erfüllt und die Umweltrandbedingungen eingehalten werden.~~

~~Die Variante A61 zeichnet sich durch einen ganzheitlichen, koordinierten Ansatz aus.~~ Die Linienführung der RhB erfolgt grösstenteils in einem 1'370 Meter langen Einspurtunnel sowie über eine neue Brücke über alle drei Strassen. Dieser Bahntunnel schafft im engen Talkessel Platz für die neue A28 und die neue Lokalverkehrsstrasse. Diese werden offen, à Niveau und ohne Tangierung des Gewässerraums der Landquart geführt. Der Abstand zwischen Bahn und Strasse beträgt mindestens 10 Meter. Die bis anhin engen Kurvenradien der RhB können mit dieser Trassierung beseitigt werden. Auf Basis der Variante A61 erarbeitete das TBA im Auftrag des ASTRA das GGenerelle Projekt.

| Die zu realisierende Linienführung Fideris liegt in einem Gebiet mit erhöhtem Steinschlagrisiko. Im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten ist der entsprechende Gefahrenkataster zu berücksichtigen.

Hinweis: Richtplan Kanton Graubünden

OB 12.2 Prättigau



OB 12.3 Raum Davos – Klosters

Allgemeine Informationen

- Standortkanton: Graubünden
- Betroffene Gemeinden: Davos, Klosters-Serneus
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, BAFU, BAK, kantonale Fachstellen Graubünden
- Anderer Partner: RhB

Stand der Beschlussfassung: offen

Massnahmen und Stand der Koordination

F Z V

Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:

- Wolfgangtunnel.



Begründung

Auf der mehrheitlich eingleisigen Strecke Landquart – Davos beinhalten die Planungen eine Takterhöhung. Daher umfassen die Infrastrukturmassnahmen in erster Linie Ergänzungen von Doppelspuren resp. Kreuzungsstellen sowie Bahnhofsumbauten zur Bewältigung des sowohl nachfrage- wie auch betriebsseitig erhöhten Aufkommens.

Der Betrieb Landquart – Davos ist heute auch touristisch geprägt, entsprechend ist das Angebot der RhB sowohl den saisonalen wie auch wetterbedingten Schwankungen unterworfen und zeitweise mit Überlasten konfrontiert.

Vorhaben

Wolfgangtunnel: Zwischen Klosters Selfranga und Davos Stilli ist ein rund 6.9 Kilometer langer Einspurtunnel in Planung, welcher in erster Linie zu grossen Fahrzeitverkürzungen führen würde. Die genaue Lage der Tunnelportale ist zurzeit noch nicht abschliessend geklärt. Es sind verschiedene Varianten in Diskussion.

Vorgehen und Hinweise

Eine Realisierung ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss. Mit der Festsetzung des Wolfgangtunnels sind Lage und Ausdehnung der Installationsplätze sowie die allfällig benötigten Flächen für die Ablagerung des Ausbruchmaterials im Sachplan zu bezeichnen.

Sagliains ist der südliche Endbahnhof des Autoverladers Vereina. Durch den Angebotsausbau wird die Stabilität im Vereinatunnel weiter gesenkt. Mit der Verlängerung der Verladerampe können betriebliche Vereinfachungen erreicht werden und die Autozüge schneller entbe- und entbeladen werden.

Zwischen Klosters und Davos könnte die Fahrzeit ~~nach in Richtung~~ Davos um bis zu 13 Minuten und in ~~der~~ Gegenrichtung um bis zu 9 Minuten verkürzt ~~werden~~. Gemäss Abschätzungen der RhB hätte diese Fahrzeitverkürzung eine Nachfragesteigerung um ca. 15% zur Wirkung. Im Strategischen Entwicklungsprogramm der Bahninfrastruktur (STEP) Ausbauschnitt 2035 wurde der Wolfgangtunnel der ersten Dringlichkeitsstufe zugeteilt. Eine Realisierung des Vorhabens ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt somit erst langfristig zu erwarten.

Der Doppelspurabschnitt Klosters Dorf – Klosters Platz wird im vom Bund genehmigten Richtplan Graubünden als Zwischenergebnis aufgeführt. Als Vororientierung vermerkt ist ein neuer Tunnel Klosters/Selfranga – Davos/Stilli (Wolfgangtunnel).

Hinweis: Richtplan Kanton Graubünden

Die Karte wurde nicht angepasst.

OB 12.4 Oberengadin

Allgemeine Informationen

- Standortkanton: Graubünden
- Betroffene Gemeinden: Bever, Samedan
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, BAFU, BAK, kantonale Fachstellen Graubünden
- Anderer Partner: RhB

Stand der Beschlussfassung: offen

Massnahmen und Stand der Koordination

F Z V

Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:

- Umfahrung Bever.

◆

Begründung

Der Betrieb Chur – St. Moritz ist heute auch touristisch geprägt, entsprechend ist das Angebot der RhB sowohl den saisonalen wie auch wetterbedingten Schwankungen unterworfen und zeitweise mit Überlasten konfrontiert.

Vorhaben

Umfahrung Bever: ~~Als Studie liegt~~ Die westliche Umfahrung von Bever liegt als Studie vor.

Vorgehen und Hinweise

Eine Realisierung des Umfahrung Bever ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss. Eine Abstimmung mit dem Welterbe Rhätische Bahn in der Landschaft Albula/Bernina und dem ISOS-Objekt Bever ist durchzuführen.

Die Albula-Strecke der Rhätischen Bahn gehört zur Welterbestätte Rhätische Bahn in der Kulturlandschaft Albula/Bernina gemäss dem Übereinkommen vom 23. November 1972 zum Schutz des Kultur- und Naturgutes der Welt (UNESCO Welterbekonvention; SR 0.451). Mit der Ratifizierung dieses Übereinkommens hat sich die Schweiz verpflichtet, den aussergewöhnlichen universellen Wert der Stätte zu erhalten.

Der vom Bundesrat genehmigte kant. Richtplan definiert den Umgang mit dem Welterbe. Die Umfahrung Bever ist darin als Zwischenergebnis festgehalten.

Hinweis: Richtplan Kanton Graubünden

Die Karte wurde nicht angepasst.

OB 12.5 Domleschg / Surselva

Objektblatt wird gelöscht

SC 12.6 Bernina

Informazioni generali

- Cantone interessato: Grigioni
- Comuni interessati: Poschiavo
- Servizio competente: UFT
- Servizi interessati: ARE, UFAM, UFC, servizi specializzati del Cantone dei Grigioni
- Altri partner: RhB

Stato dell'iter decisionale: Deciso

Misure e fase di coordinamento

DA

RI

IP

Gli elementi di progetto rilevanti per il piano settoriale sono:

- Punto d'incrocio [Li FoppiCadera](#).



Motivazione

L'attuale cadenza sfalsata consente l'offerta di coincidenze da e per Sondrio–Milano solo ogni due ore. Per poterle offrire in maniera sistematica è necessario ridurre i tempi di percorrenza mediante la realizzazione di un punto d'incrocio.

Progetti

Punto d'incrocio [Li FoppiCadera](#): è prevista la costruzione di un punto d'incrocio di 500 metri di lunghezza.

Procedimento et nota relativa alle indicazioni

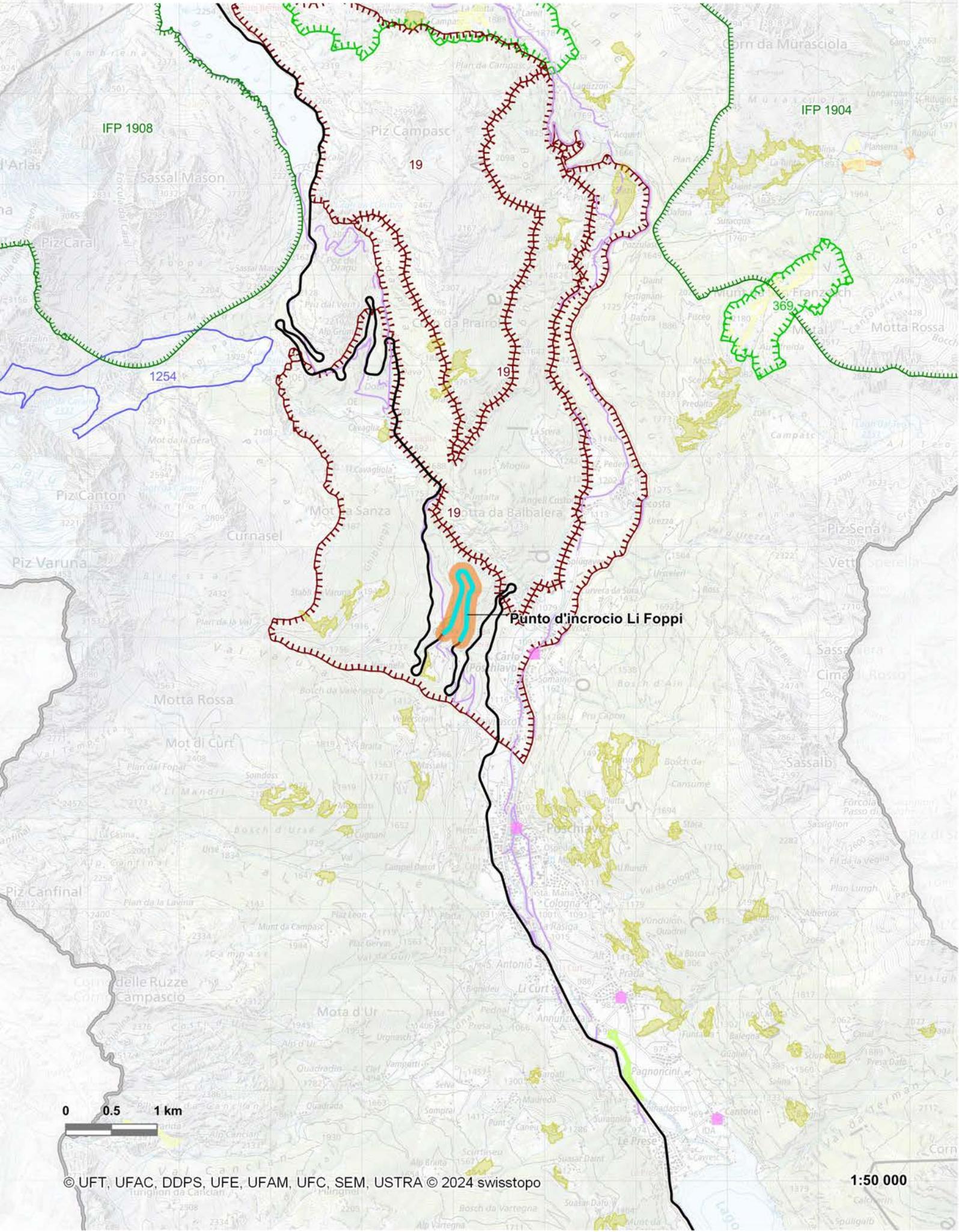
Per quanto concerne il punto d'incrocio [Li FoppiCadera](#), la Confederazione ha incaricato la Ferrovia retica di procedere ai lavori di progettazione e di elaborare d'intesa con il cantone il progetto di massima.

I progetti devono essere coordinati con il patrimonio UNESCO «Ferrovia retica nel paesaggio Albula/Bernina» e l'inventario federale dei prati e pascoli secchi d'importanza nazionale Motta da Cadera

Il 21 giugno 2019 il Parlamento federale ha adottato il decreto federale concernente la fase di ampliamento 2035 dell'infrastruttura ferroviaria, decidendo in tal modo la realizzazione del punto d'incrocio di [Li FoppiCadera](#).

La tratta della Ferrovia retica sul Bernina fa parte del sito Ferrovia retica del paesaggio culturale Albula/Bernina, riconosciuto patrimonio mondiale secondo la Convenzione del 23 novembre 1972 per la protezione del patrimonio mondiale culturale e naturale (Convenzione sul patrimonio mondiale dell'UNESCO; RS 0.451.41). Ratificando la Convenzione, la Svizzera si è impegnata a preservarne l'eccezionale valore universale, stabilito in termini vincolanti all'atto dell'inserimento del sito nell'elenco del patrimonio mondiale in conformità alle disposizioni internazionali della Convenzione. L'eccezionale valore universale del sito comprende in particolare anche l'autenticità (originalità) e l'integrità (unità dell'intero) della tratta ferroviaria. La realizzazione del punto d'incrocio di [Li FoppiCadera](#) difficilmente comprometterà il carattere storico della ferrovia: è pertanto da ritenersi compatibile con l'obiettivo di preservarne lo sviluppo all'insegna della qualità sotto il profilo della conservazione dei monumenti e conforme agli impegni assunti con la Convenzione sul patrimonio mondiale.

SC 12.6 Bernina



Legende/Légende/Leggenda

Festlegungen Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene / Objektblätter
Indications du Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail / Fiches d'objets
Indicazioni Piano settoreie dei trasporti, parte Infrastruttura ferroviaria / Schede di coordinamento

Anlagen / Installations / Installazioni

Sicherung bestehende Anlage Mesure de maintien (installation existante) Misura di mantenimento (installazione esistente)	Anpassung/Umnutzung Modification/change- ment d'utilisation Modifica/cambio di utilizzazione	Neubau Nouvelle installation Nuova installazione	Ausgangslage Données de base Statu quo	
				Offene Strecke Tracé à ciel ouvert Tracciato a cielo aperto
				Tunnel Tunnel Galleria
				Zwischenangriff, Stollen Attaque intermédiaire, galerie Attacco intermedio, cunicolo
				Portal Portail Portale
				Unterwerk Sous-station Sottostazione
				Bahnhof Gare Stazione
				Haltestelle Arrêt Fermata
				Güterverkehrsanlage Installation pour le trafic marchandises Impianto per il traffico merci
				Unterhaltsanlage, Werkstätte Installation d'entretien, atelier Impianto per la manutenzione, officina
				Materialbewirtschaftung Gestion des matériaux Gestione del materiale
				Installationsplatz Chantier Cantiere
				Autoverladeanlage Chargement des voitures Carico degli autoveicoli
				Strassenverlegung Déplacement de route Spostamento strada
				Übertragungsleitung Bahn oberirdisch Ligne de transport d'électricité ferroviaire en surface Elettrodotta ferroviario in superficie
				Übertragungsleitung Bahn unterirdisch Ligne de transport d'électricité ferroviaire souterraine Elettrodotta ferroviario sotterraneo

Planerische Massnahmen / Mesures planifiées / Misure di pianificazione

Festsetzung Coordination réglée Dato acquisito	Zwischenergebnis Coordination en cours Risultato intermedio	Vororientierung Information préalable Informazione preliminare		
			Standortfestlegung Site d'implantation Ubicazione dell'impianto	
			Standortfestlegung Site d'implantation Ubicazione dell'impianto	
			Anlageperimeter Périmètre de l'installation Perimetro dell'impianto	
			Planungsperimeter / -korridor Périmètre / corridor de planification Perimetro / corridoio di pianificazione	
				Aufhebung Suppression Suppressione

Inhalte anderer Sachpläne Contenus d'autres plans sectoriels Contenuti degli altri piani settoriali

	Infrastruktur Strasse Infrastructure route Infrastruttura stradale
	Infrastruktur Luftfahrt Infrastructure aéronautique Infrastruttura aeronautica
	Infrastruktur Schifffahrt Infrastructure navigation Infrastruttura navigazione
	Militär* Militaire* Militare*
	Übertragungsleitungen Lignes de transport d'électricité Elettrodotti
	Geologische Tiefenlager Dépôts en couches géologiques profondes Depositi in strati geologici profondi
	Asyl Asile Asilo

* Anlagen genehmigt im Programmteil SPM vom 08.12.2017; Planerische Massnahmen für Anlagen gemäss Programmteil 2017 werden ab 2019 serienweise aktualisiert. Wo dies noch nicht der Fall ist, sind die Objektblätter SPM 2001 bzw. Sachplan Waffen- und Schiessplätze 1998 weiterhin gültig.
 * Installations approuvées dans la Partie programme du PSM du 08.12.2017; mesures planifiées pour installations selon la Partie programme 2017 sont mises à jour par séries à partir de 2019. Lorsque ce n'est pas encore le cas, les fiches de coordination du PSM 2001 et du PS des places d'armes et de tir 1998 continuent de faire foi.
 * Installazioni approvati nella Parte programmatica del PSM del 08.12.2017; misure di pianificazione delle installazioni secondo la Parte programmatica 2017 saranno aggiornate in serie a partire dal 2019. Dove non è ancora il caso, i schede di coordinamento PSM 2001, risp. del PS delle piazze d'armi e di tiro del 1998 restano validi.

Schutzobjekte von nationaler Bedeutung Objets de protection d'importance nationale Oggetti protetti di importanza nazionale

	BLN-Objekt (Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler) Objet IFP (Inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels) Oggetto IFP (Inventario federale dei paesaggi, siti e monumenti naturali)
	Moorlandschaft Site marécageux Zona palustre
	Flachmoor Bas-marais Palude
	Hoch- und Übergangsmoor Haut-marais et marais de transition Torbiera alta e torbiera di transizione
	Trockenwiesen und -weiden Prairies et pâturages secs Prati e pascoli secchi
	Auengebiet Zone alluviale Zona golenale
	Wasser- und Zugvogelreservat Réserve d'oiseaux d'eau et de migration Riserva di uccelli acquatici e di uccelli migratori
	Jagdbanngebiet District franc Bandita
	Wildtierkorridor überregional Corridor faunistique suprarégional Corridoio faunistico sovrapregionale
	Amphibienlaichgebiet: Ortsfeste und Wanderobjekte Site de reproduction de batraciens: objets fixes et itinérants Sito di riproduzione di anfibi: oggetti fissi e mobili
	ISOS-Objekt (Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz) Objet ISOS (Inventaire fédéral des sites construits à protéger en Suisse) Oggetto IAMP (Inventario federale degli insediamenti svizzeri da proteggere)
	Historischer Verkehrsweg von nationaler Bedeutung (mit Substanz bzw. viel Substanz) Voie de communication historique d'importance nationale (avec substance, resp. beaucoup de substance) Via di comunicazione storiche d'importanza nazionale (con sostanza, risp. con molta sostanza)

Weitere Inhalte Autres contenus Altri contenuti

	Schiennetz Réseau ferré Rete ferroviaria
	NEAT-Zulaufstrecke im Ausland Ligne d'accès à la NLFA à l'étranger Tratta di accesso alla NFTA situata all'estero
	Landesgrenze Frontière nationale Confine nazionale
	Kantonsgrenze Limite de canton Confine cantonale
	Gemeindegrenze Limite de commune Confine comunale