

Plan sectoriel des transports, Partie Infrastructure rail (SIS)

Adaptations et compléments 2025 (SIS 7)

Projet pour la Consultation et participation publique,
état 16.09.2024



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral des transports OFT

Office fédéral du développement territorial ARE

Impressum

Editeur

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

Cartes

SIRKOM Sàrl, Wünnewil
Cartes reproduites avec l'autorisation de swisstopo © 2022 swisstopo

Traductions et correction

Services linguistiques OFT

Citation

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC:
Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail, adaptations et compléments 2025, Berne

Distribution

Le rapport peut être téléchargé gratuitement sous www.bav.admin.ch
Version allemande: Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, Anpassungen und Ergänzungen 2025
Version italienne: Piano settoriale dei trasporti, parte Infrastruttura ferroviaria, adattamenti e complementi 2025

09.2024

Plan sectoriel des transports, Partie Infrastructure rail (SIS)

Adaptations et compléments 2025 (SIS 7)

Projet pour la Consultation et participation publique,
état 16.09.2024

Les conceptions et plans sectoriels au sens de l'art. 13 de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT ; RS 700) sont des instruments d'aménagement du territoire de la Confédération. Ils lui permettent de satisfaire à ses obligations en matière de planification et de coordination. Les conceptions et plans sectoriels montrent de manière transparente comment la Confédération prévoit d'accomplir ses tâches à incidence territoriale dans un domaine particulier, quels objectifs elle poursuit et d'après quelles priorités et avec quels moyens elle entend mettre en œuvre ses tâches au niveau territorial. L'office fédéral compétent élabore ou adapte les conceptions et les plans sectoriels en étroite collaboration avec les services fédéraux et les cantons concernés. Les indications contraignantes contenus dans les conceptions et plans sectoriels sont contraignantes pour les autorités et soutiennent les aspirations des autorités à tous les niveaux en matière d'aménagement du territoire.

Table des matières

1	Introduction	6
1.1	Cadre du plan sectoriel des transports, partie Infrastructure Rail.....	6
1.2	But, objet et aspects généraux.....	6
1.3	Rapport avec d'autres dossiers.....	8
1.4	Principes de coordination spatiale et coordination des processus	9
2	Planification de l'infrastructure ferroviaire	11
2.1	Vue d'ensemble et financement de l'infrastructure ferroviaire	11
2.2	Perspective RAIL 2050.....	12
2.3	Programme de développement stratégique (PRODES)	14
2.4	Étapes d'aménagement (EA).....	15
2.5	Transport de marchandises	15
3	Exigences concernant la planification ferroviaire	17
3.1	Principes de base.....	17
3.2	Protection de l'environnement et du patrimoine culturel	18
3.3	Gestion des matériaux d'excavation	21
3.4	Coordination de l'aménagement du territoire et de la prévention des accidents majeurs.....	21
3.5	Interopérabilité et ERTMS.....	22
3.6	Alimentation électrique en courant de traction	22
4	Gestion du SIS.....	28
4.1	Intégration de projets au SIS.....	28
4.2	État de la décision et financement	28
4.3	Adaptations, compléments et mises à jour	29
5	Classification territoriale des projets et fiches d'objets	33
	Légende	
	Glossaire	

1 Introduction

1.1 Cadre du plan sectoriel des transports, partie Infrastructure Rail

Le plan sectoriel des transports est l'instrument de coordination de l'aménagement des différents modes de transport au niveau fédéral (route, rail, air, eau) avec le développement territorial. Il constitue un instrument central pour la mise en œuvre de stratégies de la Confédération, en particulier celles des transports et de l'aménagement du territoire. Il se compose d'une partie Programme¹, qui comprend les objectifs, les principes et les priorités valables pour tous les modes de transport, et de parties infrastructurelles spécifiques aux modes de transport.

La position de la présente partie Infrastructure rail (SIS) dans le plan sectoriel des transports est présentée dans la Figure 1.

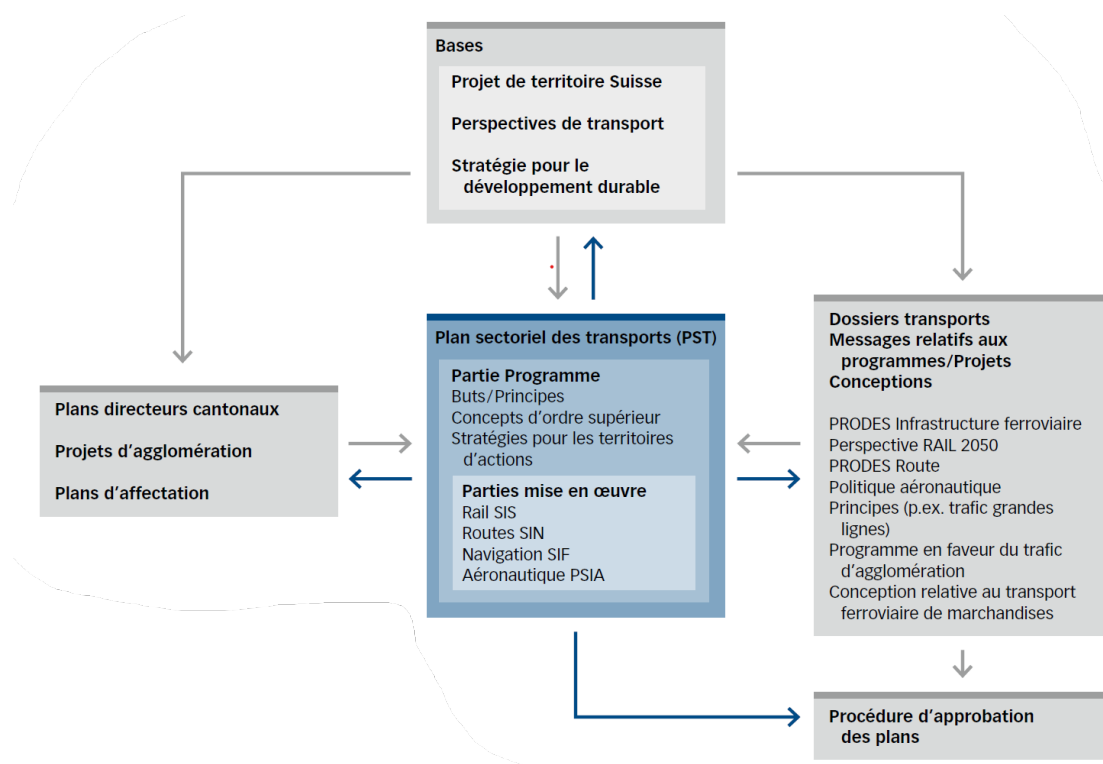


Figure 1: Intégration du SIS dans le plan sectoriel des transports et prise en compte du plan sectoriel des transports dans les instruments de planification en matière de territoire et de transports, avec les interactions qui en découlent. Source: Plan sectoriel des transports, Partie Programme (p.6)

Le plan sectoriel des transports est coordonné avec les autres plans sectoriels et avec les dossiers concernant les transports de la Confédération. Il prend en compte la planification directrice cantonale et les projets d'agglomération. Les dispositions du plan sectoriel des transports doivent être observées pour la planification, l'aménagement, l'exploitation, l'entretien et l'utilisation du réseau ferroviaire.

1.2 But, objet et aspects généraux

But

Le SIS assure la coordination entre les objectifs du développement territorial et ceux du développement du réseau ferré suisse. Il vise en particulier à:

¹ ARE, Mobilité et territoire 2050 – Plan sectoriel des transports – partie Programme, 2021. <https://www.are.admin.ch/are/fr/home/developpement-et-amenagement-du-territoire/strategie-et-planification/conceptions-et-plans-sectoriels/plans-sectoriels-de-la-confederation/plan-sectoriel-des-transports-pst/plan-sectoriel-des-transports-pst--partie-programme.html>

- informer le public des buts, des principes et des priorités de la Confédération dans le domaine de l'infrastructure ferroviaire;
- coordonner les projets d'infrastructure ferroviaire avec d'autres modes de transport et avec le développement territorial visé;
- définir la marche à suivre lors de la planification de l'infrastructure ferroviaire au niveau fédéral;
- définir les indications par objets liées au territoire et aux instructions de coordination pour l'infrastructure ferroviaire.

En tant que plan sectoriel au sens de l'art. 13 de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT; RS 700), il lie les autorités (les **indications contraignantes** sont **tramées** dans le texte ci-après) et constitue une base pour les décisions de la Confédération relevant de la politique des transports et des infrastructures.

Objet et structure

Le SIS traite exclusivement des infrastructures du transport ferroviaire qui se trouvent dans le domaine de compétence de la Confédération et pour lesquelles un plan sectoriel est requis en vertu de l'art. 18, al. 5, de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF; RS 742.101). Il s'agit des éléments ci-après pertinents par rapport au plan sectoriel:

- lignes ferroviaires;
- installations de transbordement du transport combiné (TC) d'importance nationale, gares de voyageurs, installations de garage, installations d'entretien et de révision du matériel roulant et installations de triage et de transbordement du réseau à voie normale ainsi que du réseau à voie étroite cofinancés par la Confédération;
- lignes de transport d'électricité destinées à l'alimentation électrique du réseau ferroviaire ainsi que sous-stations nécessaires à la mise en service d'aménagements importants de l'infrastructure.

Ni la route, dans la mesure où elle est importante pour les transports publics routiers, ni les infrastructures de navigation ni les installations de transport à câbles ne sont traitées ici. Les aspects du trafic individuel motorisé (TIM), de la mobilité douce, de la navigation et de l'aviation sont traités dans les parties de mise en œuvre correspondantes.

Le SIS se compose de deux parties:

- La partie conceptuelle est composée de quatre chapitres.
 1. Introduction;
 2. Planification ferroviaire;
 3. Exigences concernant la planification ferroviaire;
 4. Gestion du SIS.
- Les fiches d'objet (chapitre 5); elles représentent les projets d'infrastructure ferroviaire relevant du SIS et comprennent les indications sur les projets (état de la décision, mesures et état de la coordination) ainsi que les explications nécessaires à la compréhension de celles-ci.

Principes d'élaboration

Les principes d'élaboration et de collaboration sont réglés aux art. 17 à 21 de l'ordonnance du 28 juin 2000 sur l'aménagement du territoire (OAT; RS 700.1).

1.3 Rapport avec d'autres dossiers

Dossiers de transport généraux

Le Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail, se fonde sur le droit en vigueur et sur les décisions du Parlement ou du Conseil fédéral. Avec le SIS, la Confédération fournit une contribution importante à la stratégie 3 du Projet de territoire Suisse, portée conjointement par tous les trois niveaux étatiques. La stratégie en question vise à harmoniser les transports et le territoire, à coordonner les modes de transport et à assurer des emplacements appropriés pour les infrastructures d'ordre supérieur. Les services fédéraux veilleront à faire concorder leurs nouveaux dossiers relatifs aux transports avec le SIS. Ce dernier sera au besoin adapté, on s'assurera notamment d'y faire figurer les projets d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire qui sont pertinents pour lui. Le SIS assure la coordination avec le contenu d'autres dossiers relatifs aux transports et garantit la coordination avec l'aménagement du territoire.

Partie Programme du plan sectoriel des transports

En Suisse, la croissance de la population et l'augmentation de la densité de l'habitat dans les zones urbaines conduisent à des défis élevés pour la mobilité. Les capacités des réseaux de transport atteignent leurs limites en de nombreux endroits et les coûts de construction, d'exploitation et d'entretien des infrastructures et des voies de transport ne cessent d'augmenter. Afin de préserver à long terme une qualité de la mobilité, de l'urbanisme, de l'environnement et du paysage, le développement des infrastructures de transport et l'aménagement du territoire doivent constamment être coordonnés. Il convient de ménager les ressources restreintes du sol, de réserver à long terme les tracés et de coordonner les réseaux de transport entre eux (en particulier rail et route tant pour le TIM que pour les transports publics sur route) tout en prenant en compte le développement territorial souhaité.

La partie Programme du plan sectoriel des transports (ci-après: partie Programme) pose le cadre applicable au développement à long terme du système global de transport en Suisse en coordination avec l'aménagement du territoire. Elle définit les lignes directrices et les exigences afférentes à la planification des infrastructures relevant du domaine de compétence de la Confédération. De plus, elle sert de base à la collaboration avec les cantons pour ce qui est de la coordination entre urbanisation et transport et à l'examen des plans directeurs cantonaux dans le domaine des transports. Elle définit le contexte relatif à la collaboration entre les trois niveaux de l'État et entre les planifications sectorielles. Par ailleurs, elle informe le grand public à propos des objectifs, des principes et des priorités de la Confédération dans le domaine du développement des infrastructures de transport.

La partie Programme expose la vision 2050 pour la mobilité et le territoire qui repose sur les objectifs du projet de territoire suisse (1. préserver la qualité du cadre de vie et la diversité régionale; 2. ménager les ressources naturelles; 3. gérer la mobilité; 4. renforcer la compétitivité; et 5. encourager les collaborations). Cette vision est concrétisée en stratégies et principes d'action eux-mêmes divisés en différentes mesures.

Les différents moyens de transport doivent être combinés efficacement, en accord avec leurs avantages respectifs (stratégie V1). Chaque mode de transport doit être intégré de manière optimale dans la chaîne de transport, en fonction de sa complémentarité avec les autres modes de transport et de ses avantages spécifiques. L'articulation entre les modes de transport (points de correspondances, interfaces multimodales) est à optimiser. Les modes et moyens de transport à faibles émissions et peu gourmands en surface sont encouragés, en particulier dans les structures densément urbanisées. Les TP font figure de moyen de transport de masse et d'épine dorsale de la mobilité multimodale visée. En outre la demande de transport est orientée de manière à exploiter pleinement les potentiels du système global de transport existant avant de réaliser de nouveaux projets d'aménagement ou de construction (stratégie V4).

Plans directeurs cantonaux

Le SIS est établi en collaboration avec les cantons et tient compte des plans directeurs cantonaux approuvés par la Confédération. Il prend en considération les projets cantonaux pour autant que ces derniers remplissent les critères de pertinence par rapport au plan sectoriel. Lors d'adaptations ou de remaniements des plans directeurs cantonaux, les cantons tiennent compte des indications du plan sectoriel. Les projets présentent en général le même état de coordination dans le plan sectoriel que dans les plans directeurs cantonaux. En ce qui concerne l'harmonisation des plans directeurs et sectoriels, il est renvoyé à l'aide de travail pour les conceptions et plans sectoriels de la Confédération², plus précisément au ch. 7.3.

Projets d'agglomération

Le plan sectoriel des transports sert également, entre autres, de cadre à l'examen des projets d'agglomération de la Confédération. Les indications du SIS, qui portent sur des infrastructures d'importance nationale sont prises en considération dans les conventions fixant les contributions de la Confédération au trafic d'agglomération.

Projets d'infrastructure

Lors de l'octroi de concessions, d'autorisations ou de subventions liées à des objets et de l'approbation de plans ou de programmes pour des constructions, installations ou autres mesures à incidence spatiale par la Confédération, les indications du SIS sont contraignantes pour les autorités fédérales (art. 22, al. 1 OAT).

Autres planifications, conceptions et inventaires

Le SIS en tant que partie intégrante du Plan sectoriel des transports est coordonné avec les autres planifications sectorielles et conceptions conformément à l'art. 13 LAT (en particulier les parties Infrastructure route et aéronautique du Plan sectoriel des transports, le Plan sectoriel des surfaces d'assèchement et le Plan sectoriel des lignes de transport d'électricité, la Conception relative au transport ferroviaire de marchandises et la Conception Paysage Suisse). Les inventaires de la Confédération sont pris en compte en fonction de l'échelon considéré.

1.4 Principes de coordination spatiale et coordination des processus

Principes de coordination spatiale

L'aménagement du territoire est régi par les principes de planification inscrits aux art. 1 et 3 LAT. Lorsqu'elles sont bien coordonnées, les infrastructures de transport et l'utilisation des offres de transport aident à obtenir les effets désirés en termes de développement territorial et de mobilité en fonction des types d'espace définis dans la partie Programme (par ex. une desserte adéquate de toutes les parties du pays, une accessibilité globalement bonne, des trajets aussi courts que possible ou un renforcement du polycentrisme). De son côté, le développement territorial doit tenir compte des infrastructures de transport et des capacités disponibles ainsi que de la planification fédérale des infrastructures de transport. Si la coordination est bonne, l'urbanisation va dans le sens d'une utilisation efficace du système global de transports.

En plus des effets, il convient de procéder à une coordination efficace des processus. Cela signifie d'une part que la planification des transports, dans ses processus d'analyse et de solution, tient compte, à titre de base, des intérêts liés à l'aménagement du territoire et à l'environnement. Il y a lieu, d'autre part, dans le cadre de la planification directrice, de tenir compte des effets, en termes de transports, des nouvelles zones urbaines ou du développement vers l'intérieur du milieu bâti. Il est important que le développement de l'urbanisation soit axé sur les infrastructures de transport existantes et sur les capacités des réseaux de transport. Dans les deux cas, une bonne coordination doit comporter une

² ARE, Aide de travail pour les conceptions et plans sectoriels de la Confédération, 2022. <https://www.are.admin.ch/are/fr/home/developpement-et-amenagement-du-territoire/strategie-et-planification/conceptions-et-plans-sectoriels.html>

implication précoce des acteurs concernés et une grande clarté sur les enjeux à prendre en compte lors de la pesée des intérêts en présence, laquelle doit être bien documentée.

La coordination avec le développement territorial se fait de manière adéquate au niveau de l'Etat approprié. Lors de l'élaboration d'une étape d'aménagement PRODES, la Confédération tient compte à la fois des orientations de la politique des transports, des exigences du plan sectoriel des transports et du développement de l'urbanisation planifié par les cantons. Elle impose le cas échéant des conditions afin d'optimiser la coordination entre planifications du territoire et des transports pour l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. Lors de l'analyse des plans directeurs cantonaux, la Confédération veille à ce que le développement de l'urbanisation et des infrastructures de transports soit coordonné avec les infrastructures fédérales existantes, prévues et approuvées.

Coordination des processus

Le SIS tient compte des objectifs et des prescriptions des documents mentionnés ci-dessus selon le principe du contre-courant (prise en compte dans les deux sens). Il réfère par ailleurs aux documents de base pertinents pour les domaines qu'il traite, tient compte des décisions parlementaires et évolue dans le cadre des lois en vigueur.

Les interactions décrites au ch. 1.3 entre les différents instruments de planification sont présentées à la Figure 2.

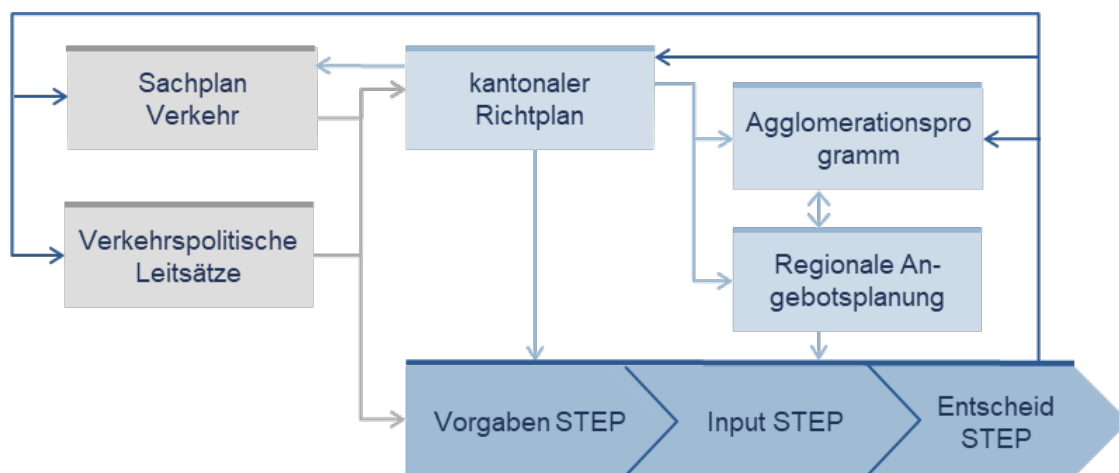


Figure 2: Coordination des planifications des transports et de l'aménagement du territoire³

Le SIS est contraignant pour les autorités. Il tient compte des objectifs et prescriptions des dossiers sur les transports ainsi que des messages relatifs aux programmes d'aménagement de la Confédération, des projets d'agglomération et des plans directeurs selon le principe du contre-courant. Il se réfère aux documents de base pertinents pour les domaines qu'il traite, tient compte des décisions parlementaires et évolue dans le cadre des lois existantes.

L'OFT élabore le SIS en collaboration avec les cantons et en impliquant les acteurs concernés.

La coordination des différents intérêts se fait dans le cadre de la procédure du SIS. D'autres nécessités de concertation, tout comme d'éventuelles contradictions, sont indiquées dans les fiches d'objet.

³ PRODES = Programme de développement stratégique, voir ch. 2.3

2 Planification de l'infrastructure ferroviaire

2.1 Vue d'ensemble et financement de l'infrastructure ferroviaire

Les perspectives d'évolution du transport 2050 prédisent une augmentation de la demande en transport de voyageurs comme en transport de marchandises d'ici à 2050, suite à la croissance de la population et au développement économique. Pour faire face à la demande prévue, l'amélioration de la fonctionnalité du réseau ferroviaire suisse est une tâche permanente de la Confédération, tant en matière d'entretien et de renouvellement que d'aménagement de l'infrastructure.

La Confédération prend à sa charge la part principale du financement de l'infrastructure (art. 49, al. 1, LCdF). Les ressources sont prélevées sur le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) conformément à l'art. 21, al. 3, de l'ordonnance du 14 octobre 2015 sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCPF; RS 742.120). Les cantons participent également au financement (art. 49, al. 2, LCdF).

Les gestionnaires d'infrastructure (GI) concessionnaires ou les sociétés maîtres d'ouvrage planifient, construisent, exploitent et entretiennent l'infrastructure ferroviaire. L'exploitation et la maintenance de l'infrastructure priment l'aménagement du réseau ferroviaire. Le SIS est contraignant pour les GI concessionnaires ainsi que pour les sociétés de construction chargées de tâches publiques conformément à l'art. 22, al. 2, OAT.

La Confédération octroie les concessions nécessaires à la réalisation et à l'exploitation d'infrastructures et accorde les autorisations de construire lors des procédures d'approbation des plans (PAP).

Entretien, renouvellement, adaptation à l'évolution technologique

Le financement de l'exploitation et du maintien de la qualité de l'infrastructure ferroviaire est régi par des conventions sur les prestations (CP) selon l'art. 51 LCdF, passées tous les quatre ans entre la Confédération, représentée par l'OFT, et les entreprises ferroviaires (art. 51, al. 1, LCdF). Les CP comprennent les travaux d'aménagement subordonnés à la maintenance (art. 51, al. 2, LCdF). Les GI planifient le maintien de la qualité de leur infrastructure (art. 13 OCPF).

Aménagement

Le financement de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire est régi par des conventions de mise en œuvre selon l'art. 48f LCdF. Les tiers, en particulier les cantons, peuvent financer des mesures supplémentaires ou de substitution lorsqu'il est possible d'intégrer ces mesures dans le programme de développement stratégique (art. 58b LCdF). L'aménagement de l'infrastructure ferroviaire poursuit les objectifs suivants (art. 48a LCdF):

- en transport des voyageurs: améliorer les raccordements aux espaces métropolitains européens; améliorer les raccordements entre les espaces métropolitains suisses et la desserte au sein de ceux-ci; améliorer les raccordements à l'intérieur des réseaux de villes suisses et entre ces réseaux et les centres des espaces métropolitains; aménager le transport régional et d'agglomération; améliorer la desserte des régions de montagne et des régions touristiques;
- en transport de marchandises: transférer le trafic lourd transalpin; améliorer le transport intérieur, d'importation et d'exportation; améliorer la disponibilité des sillons.

Les entreprises ferroviaires et les tiers chargés de réaliser les mesures d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (sociétés maîtres d'ouvrage) élaborent les projets correspondants, les coordonnent avec les besoins de la maintenance et les réalisent. Ils tiennent compte en permanence, selon le principe de l'optimisation microéconomique et macroéconomique, du progrès de la technique ferroviaire, de l'amélioration organisationnelle et de l'évolution du transport de voyageurs ainsi que du transport de

marchandises (art. 48e LCdF). Le Conseil fédéral présente annuellement à l'Assemblée fédérale un rapport sur le financement de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (art. 58e LCdF)⁴.

2.2 Perspective RAIL 2050

Dans le message relatif à l'EA 2035, le Conseil fédéral est chargé de réviser la stratégie à long terme RAIL en vue de la planification de la prochaine étape d'aménagement. De même, en transmettant le postulat 17.3262 «Croix fédérale de la mobilité et vision du réseau ferroviaire», le Parlement a chargé le Conseil fédéral d'élaborer une vision pour le réseau ferroviaire au moyen d'un plan directeur. Avec la Perspective RAIL 2050 le Conseil fédéral remplit sa tâche. La Perspective RAIL 2050 remplace la «Stratégie à long terme Rail» de 2012. Elle tient compte des perspectives d'évolution du transport 2050, de la partie Programme du plan sectoriel des transports, appelée «Mobilité et territoire 2050», ainsi que des stratégies climatique et énergétique de la Confédération.

La perspective RAIL 2050 définit la vision, les objectifs, l'orientation stratégique et la concrétisation territoriale pour le développement à long terme des chemins de fer. Elle décrit la contribution que le système ferroviaire peut apporter à la mise en œuvre des stratégies importantes de la Confédération. Il s'agit notamment de la stratégie climatique à long terme 2050 et de «Mobilité et Territoire 2050».

Grâce à la Perspective RAIL 2050, l'OFT et ses partenaires de planification disposent d'un outil en vue de la planification ferroviaire. Elle sert de base pour la formulation des objectifs d'offre, de cadre de référence lors de l'examen initial des objectifs d'offre ainsi que de critère dans le processus d'évaluation et de sélection des mesures d'aménagement. La Perspective RAIL 2050 ne constitue toutefois pas encore un projet d'offre et ne prescrit pas encore le réseau de lignes, la densité de l'horaire ni un horaire. Il s'agit d'une aide à la planification dans le cadre du processus de planification des étapes d'aménagement (EA) du programme de développement stratégique (PRODES) ou d'autres projets ferroviaires, qui garantit que les objectifs d'offre soient alignés sur la vision et les objectifs de la stratégie à long terme de la Confédération.

Vision de la Perspective RAIL 2050

La vision découle des stratégies fédérales pertinentes pour les chemins de fer. Les infrastructures ont une grande importance économique pour la Suisse et sont centrales pour la prospérité du pays. Une infrastructure ferroviaire moderne et performante permet, avec les autres modes de transport, de proposer une offre de mobilité attrayante, intelligemment interconnectée et capable d'acheminer les personnes et les marchandises de manière rentable, ainsi que la meilleure coordination possible avec le développement spatial souhaité.

La stratégie climatique à long terme 2050 revêt la plus grande importance pour le Conseil fédéral. S'il n'est guère réaliste de limiter largement la mobilité pour atteindre l'objectif climatique 2050, le Conseil fédéral estime qu'il est clairement nécessaire d'agir dans le domaine des transports. La priorité doit plutôt être donnée à l'aménagement d'une mobilité durable et efficiente.

Il est important de considérer la mobilité d'un point de vue global et systémique. Dans ce contexte, le transfert du trafic de la route au rail joue un rôle important en contribuant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à un développement territorial durable. En transport de voyageurs et de marchandises, un report modal est réaliste là où les atouts spécifiques du rail sont exploitables au mieux, à savoir une grande capacité de transport sur une petite surface et une consommation d'énergie comparativement faible si le taux d'occupation est bon. La numérisation et les innovations technologiques peuvent donner une impulsion supplémentaire au transfert.

⁴ OFT, État d'avancement des programmes d'aménagement ferroviaire. <https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home/publications/rapports/rapports-sur-les-grands-projets-ferroviaires.html>

⁵ OFT, Perspective RAIL 2050, 2024. <https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home/modes-de-transport/chemin-de-fer/infrastructure-ferroviaire/programmes-d-amenagement/perspective-rail-2050.html>

Objectifs de la Perspective RAIL 2050

Six objectifs sont définis pour concrétiser la vision:

1. Le développement ferroviaire est coordonné avec les objectifs du développement territorial.
2. L'offre ferroviaire fait partie de la mobilité globale, elle est flexible et reliée de manière optimale avec les autres modes et offres de transport.
3. La part du rail dans la répartition modale du transport de voyageurs et de marchandises augmente sensiblement.
4. L'exploitation ferroviaire est climatiquement neutre et les nouvelles infrastructures ferroviaires sont conçues de manière à préserver les sols et les ressources tout en s'intégrant bien dans le paysage ainsi que dans l'habitat.
5. L'exploitation ferroviaire est sûre, ponctuelle et fiable.
6. Les gains d'efficacité liés à l'automatisation et aux nouvelles technologies sont exploités systématiquement.

Orientation stratégique

La perspective RAIL 2050 confirme l'existence d'un potentiel de développement significatif de l'offre du transport international de voyageurs. Cela concerne aussi bien l'extension des offres existantes que la desserte de nouvelles destinations.

Une analyse détaillée des données nationales sur le transport de voyageurs montre qu'une grande partie du volume et des prestations du trafic individuel motorisé a lieu sur des distances inférieures à 30 kilomètres. En outre, dans la répartition modale, la part du train est relativement élevée sur les longues distances à l'intérieur de la Suisse. On peut en conclure que le plus grand potentiel de transfert de la route vers le rail se situe sur les courtes et moyennes distances. La Perspective RAIL 2050 démontre également que, sur de nombreuses relations, le rail n'est pas compétitif par rapport à la route en termes de temps de trajet et qu'une augmentation de la capacité de transport est nécessaire pour un report modal significatif.

En transport de marchandises, le plus grand potentiel de transfert de la route au rail se trouve dans le trafic intérieur, d'importation et d'exportation. Le transport de fret routier se concentre sur les axes principaux nord-sud/est-ouest ainsi que sur les surfaces autour et entre les agglomérations. Pour parvenir à un transfert de la route au rail, il est essentiel de faciliter l'accès des marchandises au rail par la création de plates-formes de transbordement multimodales.

L'exploitation intensive du réseau existant est prioritaire par rapport à l'aménagement de l'infrastructure. Il convient également d'exploiter les potentiels de développement technologique. Là où des goulots d'étranglement sont prévisibles en raison du transfert visé, les capacités doivent être augmentées, tant pour le transport de voyageurs que pour le transport de marchandises.

Concrétisation territoriale

La concrétisation territoriale de la perspective RAIL 2050 est présentée sous forme de cartes conceptuelles⁶ pour le transport de voyageurs et de marchandises, tant à l'échelle nationale que régionale, et ce, pour les douze territoires d'action du plan sectoriel des transports. La carte conceptuelle du transport voyageurs définit différentes offres et approches fonctionnelles sur la base de la structure territoriale et des types de centres selon le plan sectoriel des transports. Le transport de voyageurs grandes lignes relie les espaces métropolitains et les grands centres urbains en Suisse et à l'étranger. Le réseau des villes relie les centres entre eux et constitue l'épine dorsale de l'offre ferroviaire suisse. Le potentiel de transfert de la route autour et dans les agglomérations est pris en charge par le trafic pé-

⁶ Les cartes seront ajoutées aux SIS une fois publiée, soit entre la consultation selon l'art. 19 OAT et l'approbation selon l'art. 20 OAT. Elles ont une fonction informative.

riurbain et urbain. La carte conceptuelle du transport de marchandises définit les espaces des plateformes de transbordement, le réseau principal avec et sans sillons accélérés ainsi qu'un réseau complémentaire servant de desserte au réseau principal.

Comme précisé plus haut, la Perspective RAIL 2050 et sa concrétisation territoriale serviront de base dans le processus de planification du PRODES Infrastructure ferroviaire (voir ci-après).

2.3 Programme de développement stratégique (PRODES)

L'infrastructure ferroviaire est aménagée progressivement dans le cadre des étapes d'aménagement (EA) du PRODES, lequel est mis à jour à intervalles réguliers par la Confédération en intégrant les cantons et les entreprises ferroviaires concernées. Tous les quatre ans, le Conseil fédéral présente à l'Assemblée fédérale un rapport sur l'état d'avancement de l'aménagement, sur les modifications nécessaires du PRODES et sur la prochaine étape d'aménagement prévue (art. 48b LCdF).

En sa qualité de responsable du processus, l'OFT coordonne et dirige la planification des étapes d'aménagement. Les cantons sont responsables de la planification de l'offre régionale. Ils constituent à cet effet des régions de planification idoines. Les entreprises ferroviaires concernées et la branche du transport de marchandises sont associées de manière appropriée (art. 48d LCdF).

La planification de l'infrastructure ferroviaire est harmonisée en fonction de la demande et du réseau existant ainsi qu'avec les stratégies de développement de la partie Programme.

Le SIS est mis à jour et adapté en fonction des étapes d'aménagement décidées par le Parlement.

Le SIS est contraignant pour les GI concessionnaires ainsi que pour les sociétés de construction chargées de tâches publiques conformément à l'art. 22, al. 2, OAT. Ils coordonnent les mesures d'aménagement avec les besoins de maintien de la qualité des infrastructures et impliquent les cantons, les villes et les communes concernés en temps utile dans la planification.

Processus de planification

Le processus de planification (voir Figure 3) a lieu selon une planification permanente qui tient compte des besoins du transport grandes lignes, du transport régional de voyageurs et du transport de marchandises. Il se déroule en principe en cinq phases:

1. La Confédération fixe les principes de planification de l'étape d'aménagement (critères d'évaluation, prévisions de la demande, analyse des besoins, lignes directrices) (art. 15 OCPF).
2. Les cantons compétents pour la planification du transport régional de voyageurs, les exploitants du transport grandes lignes et la branche du transport de marchandises présentent leurs objectifs d'offre pour l'étape d'aménagement (art. 16, al. 1 et 2, OCPF).
3. Les GI élaborent, sur mandat de la Confédération, les projets d'offre et d'infrastructure requis pour mettre en œuvre les objectifs d'offre, en tenant compte du matériel roulant. Sur la base de ces données, la Confédération évalue et sélectionne les mesures infrastructurelles à réaliser dans l'étape d'aménagement (art. 16, al. 3 et 4, OCPF).
4. À partir de cette évaluation, sur mandat de la Confédération et avec le concours des partenaires de planification, les GI élaborent un projet d'offre intégré (art. 16, al. 5, OCPF). Les mesures infrastructurelles nécessaires à celui-ci forment une étape d'aménagement (voir ch. 2.44).
5. Après la décision du Parlement sur l'étape d'aménagement, le projet d'offre intégré est, si nécessaire, complété et publié. C'est sur cette base que le Conseil fédéral adopte ensuite la stratégie d'utilisation du réseau (STUR) conformément à l'art. 9b LCdF. Par ailleurs, suite à la validation de l'étape d'aménagement, les mesures pertinentes par rapport au SIS y sont intégrées.

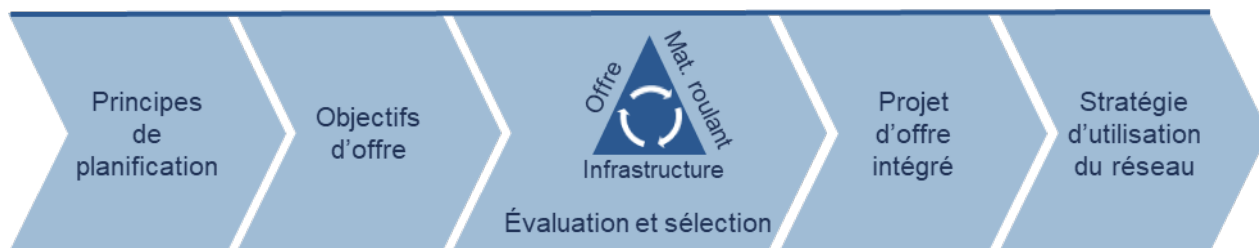


Figure 3: Processus de planification d'après la LCdF

STUR et PLUR: La STUR décidée par le Conseil fédéral détermine le nombre minimum de sillons à réserver pour le transport de voyageurs et pour le transport de marchandises. Les GI établissent ensuite un plan d'utilisation du réseau (PLUR) pour chacune des six années à venir. Ils y consignent notamment la répartition journalière et hebdomadaire des sillons entre le transport de voyageurs et le transport de marchandises. Les PLUR sont approuvés par l'OFT. Sur cette base, les sillons sont attribués dans le cadre de la procédure annuelle d'établissement de l'horaire. S'il existe des capacités libres en plus des capacités minimales définies dans le PLUR pour le transport de voyageurs et de marchandises, la priorité est donnée au transport de voyageurs cadencé (art. 9b, al. 4, LCdF).

2.4 Étapes d'aménagement (EA)

Les différentes EA font l'objet d'arrêtés fédéraux, soumis au référendum facultatif. Lors de chaque EA, la qualité des prestations offertes sur le réseau grandes lignes doit être maintenue et les crédits nécessaires à cet effet doivent être prévus (art. 48c LCdF). L'Assemblée fédérale statue par arrêté fédéral sur les crédits d'engagement nécessaires à la réalisation des EA (art. 58 LCdF).

Le Parlement a approuvé en 2014 la première étape d'aménagement (EA 2025⁷) du PRODES, comprenant des aménagements pour 6,4 milliards de francs et réalisés en parallèle au programme «Développement de l'infrastructure ferroviaire» (ZEB). En 2019, le Parlement a approuvé l'EA suivante (EA 2035⁸) du PRODES, comprenant des aménagements pour 12,89 milliards de francs, réalisés en parallèle aux programmes ZEB et EA 2025.

Dans une perspective de consolidation de cette EA, le Parlement a décidé en 2024 d'adapter les programmes ZEB, EA 2025, EA 2035 et d'augmenter globalement les crédits d'engagement de 2950 millions de francs. Les prochains messages sur les étapes d'aménagement du PRODES sont prévus pour 2026 puis 2030. La documentation des bases de planification correspondantes a été publiée en avril 2024.

2.5 Transport de marchandises

Pour la population et l'économie suisse, il est très important que le transport de marchandises soit performant et que les chaînes logistiques et de transport fonctionnent. Le fret ferroviaire y contribue de manière essentielle. Les perspectives d'évolution du transport 2050 de l'ARE⁹ prévoient une croissance de la demande de fret et montrent que le rail, en tant qu'élément du système de transport de marchandises, peut y jouer un rôle central.

La Confédération encourage le fret ferroviaire pour des raisons de politique des transports et de l'environnement. Il s'engage pour une combinaison optimale des infrastructures et des moyens de transport. La partie Programme formule à ce sujet des stratégies de développement et des principes d'action en

⁷ OFT, Etape d'aménagement 2025, 2013. <https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home/modes-de-transport/chemin-de-fer/infrastructure-ferroviaire/programmes-d-amenagement/prodes-etape-d-amenagement-2025.html>

⁸ OFT, Etape d'aménagement 2035, 2018. <https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home/modes-de-transport/chemin-de-fer/infrastructure-ferroviaire/programmes-d-amenagement/prodes-etape-d-amenagement-2035.html>

⁹ ARE, Perspectives d'évolution du transport 2050, 2022. <https://www.are.admin.ch/are/fr/home/mobilite/bases-et-donnees/perspectives-transport.html>

faveur de chaînes logistiques qui soient efficaces et durables en vue de l'approvisionnement et de l'élimination des déchets du pays. Dans sa conception relative au transport ferroviaire de marchandises¹⁰ en tant qu'instrument au sens de l'art. 13 LAT, le Conseil fédéral fixe les bases de l'évolution des différentes catégories d'installations du fret ferroviaire et de leurs interfaces avec les autres modes de transport. Il définit ainsi la position de la Confédération sur l'orientation à long terme des planifications d'installations du fret ferroviaire ainsi que la manière dont les cantons doivent tenir compte des intérêts fédéraux lors de la planification et peuvent participer au processus. La conception sert aussi à aligner la planification des aménagements et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire sur les instruments de financement de l'infrastructure ferroviaire.

¹⁰ OFT, Conception relative au transport ferroviaire de marchandises, 2017 [en révision]. <https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home/modes-de-transport/chemin-de-fer/fret-ferroviaire/conception-relative-au-transport-ferroviaire-de-marchandises.html>

3 Exigences concernant la planification ferroviaire

3.1 Principes de base

Tronçons ferroviaires et tunnels

L'aménagement du réseau ferroviaire, avec ses tracés de lignes à ciel ouvert ou en tunnel, est implanté en règle générale à l'endroit imposé par sa destination. En effet, l'aménagement dépend d'une part des lignes déjà construites et est défini par le projet d'offre. Par exemple, l'emplacement d'un nouveau croisement est déterminé par l'endroit où les trains se croisent selon l'horaire. Ce dernier, quant à lui, résulte des heures d'arrivée et de départ dans les gares de jonction afin d'assurer les correspondances, des paramètres techniques des tronçons et du matériel roulant utilisé ainsi que de la politique des arrêts.

D'autre part, le tracé d'un nouveau tronçon offre une plus grande liberté pour la coordination avec l'espace et l'environnement. Mais là aussi, beaucoup de choses sont dictées par les exigences techniques. Par exemple, le rayon de courbure dépend de la vitesse visée à laquelle les trains peuvent circuler sur cette ligne. Cette vitesse est définie par le projet d'offre, qui précise les heures de départ et d'arrivée dans les gares de jonction ainsi que les temps de parcours des trains entre les nœuds. De plus, le chemin de fer ne peut franchir que des pentes de faible déclivité, en particulier lorsque les charges remorquées sont lourdes.

Par ailleurs, les dispositions du droit environnemental entraînent des restrictions dans le choix du tracé (par ex. diminution des interventions dans les zones protégées et les zones de protection des eaux souterraines). Les nombreux tunnels que compte le réseau ferré suisse sont dus à la topographie du pays ainsi qu'au désir de réaliser de nouvelles lignes présentant une faible déclivité, notamment pour le trafic marchandises, afin de protéger la population et l'environnement des conséquences nocives du trafic. La définition du système de tunnel approprié (un tube à deux voies ou deux tubes à voie unique) est examinée dans les différentes phases de planification en tenant compte des aspects de sécurité et d'aération.

En règle générale, le tracé des lignes de chemin de fer et des ouvrages en tunnel se trouve sur un emplacement géographique imposé par sa destination. La planification et la construction s'effectuent conformément aux exigences légales et aux normes techniques correspondantes.

La Confédération décide du système à adopter pour les nouveaux tunnels avant la présentation du projet de mise à l'enquête et sur la base du concept de sécurité que l'entreprise de chemin de fer doit fournir (si nécessaire, y compris une analyse quantitative des risques conformément à l'ordonnance sur les accidents majeurs). La décision a lieu dans le cadre d'une pesée des intérêts qui prend en compte notamment le nombre de voies, la longueur du tunnel, la fréquence des trains, le rapport entre trains voyageurs et trains de marchandises ainsi que l'équipement technique de tout l'axe sur lequel est situé l'ouvrage.

Installations de garage, installations de triage et de transbordement, installations d'entretien et de service du matériel roulant

Les installations de garage pour le transport de voyageurs, les installations de triage et de transbordement ainsi que les installations d'entretien et de service du matériel roulant sont essentielles au fonctionnement du système ferroviaire. Divers prérequis techniques doivent être pris en compte lors de la construction de nouvelles installations. Par exemple, en plus du service régulier, les voies doivent avoir une capacité suffisante pour la desserte des installations. Il est aussi important d'éviter autant que possible les coûteux trajets à vide, car ceux-ci nécessitent des capacités de tronçon supplémentaires d'une part, mais entraînent également des coûts qui doivent être supportés par les pouvoirs publics en transport régional de voyageurs et par la société exploitante privée en transport de marchandises.

Dans ce cadre, il existe toutefois une certaine marge de liberté pour fixer l'emplacement des installations de garage pour le transport de voyageurs et celui des installations de triage et de transbordement

ainsi que des installations d'entretien et de service du matériel roulant. Cette marge peut être utilisée pour une insertion soignée des installations dans l'habitat et dans le paysage.

Lors de la détermination des emplacements destinés aux installations de garage pour le transport de voyageurs, aux installations de triage et de transbordement ainsi qu'aux installations d'entretien et de service du matériel roulant, il y a lieu de procéder à une pesée des intérêts en présence conformément à l'art. 3 OAT. La Confédération peut fixer des conditions cadres en vue de la détermination des emplacements. La détermination concrète des emplacements se fait en accord avec les cantons. La planification et la construction des installations sont régies par les dispositions légales et les normes techniques spécifiques.

Regroupement d'infrastructures

Le regroupement d'infrastructures contribue de façon notable à la protection du paysage et à une utilisation parcimonieuse du sol. C'est pourquoi, lors de la planification des lignes de transport d'électricité, des routes nationales et des tronçons ferroviaires, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) souhaite examiner de manière systématique à l'avenir les possibilités de regroupement de ces infrastructures et améliorer la coordination en la matière. Les offices compétents du DETEC ont signé une déclaration d'intention allant dans ce sens¹¹. Dans ce contexte, il est aussi renvoyé au rapport «*Screening Velobahnen entlang nationaler Verkehrsinfrastruktur*» (en allemand) qui aborde la combinaison de routes nationales et de lignes ferroviaires avec des liaisons cyclables de qualité.

3.2 Protection de l'environnement et du patrimoine culturel

La protection de l'environnement naturel et bâti ainsi que du patrimoine archéologique revêt une grande valeur dans la construction et l'exploitation des infrastructures. Il existe en effet certaines marges de manœuvre qui permettent d'éviter des interventions perturbatrices (voir ch. 3.1). Ces marges de manœuvre doivent être déterminées à un stade précoce dès la planification de nouvelles installations et mises en œuvre autant que possible. Outre les intérêts dignes de protection tels que la protection des eaux souterraines comme principale source d'eau potable, de la nature et des sols, la protection contre les immissions et les mesures de prévention doivent être pris en considération.

Principes

Les nouvelles installations et les installations modifiées doivent respecter, lors de leur mise en exploitation, les prescriptions légales relatives à la protection de l'environnement et à l'aménagement du territoire. Les interventions dans les marais qui présentent un intérêt national sont interdites (art. 78, al. 5, de la Constitution [RS 101]).), celles dans les sites marécageux d'importance nationale ne sont autorisées qu'à des conditions extrêmement strictes (art. 23d de la loi fédérale du 1^{er} juillet 1966 sur la protection de la nature et du paysage (LPN; RS 451). Les interventions dans les objets des inventaires fédéraux visés à l'art. 5 LPN (Inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels [IFP], Inventaire des sites construits d'importance nationale à protéger en Suisse [ISOS] et Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse [IVS]) et à l'art. 18a LPN (zones alluviales, sites de reproduction de batraciens et prairies sèches d'importance nationale), dans les corridors faunistiques suprarégionaux visés à l'art. 11a de la loi du 20 juin 1986 sur la chasse (LChP; RS 922.0), dans la forêt, dans les cours d'eau et dans les surfaces d'assolement (SDA) doivent être évitées. Il convient également d'éviter les interventions dans les zones et les aires de protection des eaux souterraines. Il y a lieu de respecter les autres réglementations légales concernant par exemple le domaine du bruit ou le besoin d'espace des eaux.

Dans son évaluation des interventions nécessaires, la Confédération tient compte des intérêts de la protection des biens culturels, des terres cultivables ou des surfaces d'assolement, de la nature et de

¹¹ OFEN, Déclaration d'intention Regroupement de lignes de transport d'électricité avec des routes nationales et des tronçons ferroviaires du 16.05.2019. <https://www.bfe.admin.ch/bfe/de/home/versorgung/stromversorgung/stromnetze/buendelung-infrastrukturen.html>

l'environnement. Dans le cadre de l'accomplissement des tâches de la Confédération telles que l'approbation de plans, il n'est permis d'intervenir sur des objets de protection et d'inventaire visés aux art. 5 LPN que dans le cadre d'une pesée des intérêts qualifiée conformément à l'art. 6, al. 2, LPN. Il s'agit de garantir dans tous les cas que tous les objets des inventaires fédéraux concernés soient préservés au mieux.

Si des terrains sont requis, pour construire/exploiter des installations ferroviaires et s'ils comprennent des biotopes dignes de protection (art. 18, al. 1^{bis} et 1^{er} LPN), des paysages d'importance nationale (art. 6, al. 1, LPN), des surfaces forestières (art. 7 de la loi fédérale du 4 octobre 1991 sur les forêts [LFO; RS 921.0]) ou des surfaces agricoles utiles (art. 8 de la loi fédérale du 20 juin 1930 sur l'expropriation [LEx; RS 711]), le gestionnaire d'infrastructure doit prendre les mesures de compensation nécessaires. Dans le cadre des projets de mise à l'enquête, le gestionnaire d'infrastructure doit coordonner étroitement la localisation des mesures de compensation, par exemple lors de défrichements ou de biotopes avec les autres planifications de la Confédération, des cantons et des communes.

Protection de la biodiversité, du paysage, des forêts et corridors à faune

Dans sa stratégie Biodiversité Suisse, la Confédération esquisse une stratégie visant à stopper la perte de biodiversité et à préserver les performances de l'écosystème. Ainsi, par exemple, des corridors biologiques doivent assurer une bonne mise en réseau des espaces vitaux appropriés. Parmi ceux-ci les corridors à faune suprarégionaux bénéficient d'une protection supplémentaire depuis la révision de la loi fédérale sur la chasse et la protection des mammifères et oiseaux sauvages (art. 11a, al. 2, de la loi du 20 juin 1986 sur la chasse [LChP; RS 922.0]). La fonctionnalité de ces objets doit être assurée dans le cadre des projets. Les talus et les plantations servent aussi, selon les possibilités, à la mise en réseau écologique.

La Conception Paysage suisse est un instrument de planification fédéral qui pose le cadre d'un développement cohérent et basé sur la qualité des paysages suisses.

Les forêts remplissent des fonctions importantes et donnent lieu à des prestations diversifiées. La mesure de protection la plus importante de la forêt en termes de surface est l'interdiction de défricher, inscrite dans la loi. Si, exceptionnellement, un défrichement est nécessaire, les conditions visées à l'art. 5, al. 2 et 4, LFO doivent être remplies.

Protection des eaux souterraines

Les nappes phréatiques doivent être protégées en termes qualitatifs (composition) et quantitatifs (pas de prélèvements excessifs, préservation du volume de stockage et de la capacité de débit). Le secteur A_u de protection des eaux est désigné pour la protection des eaux souterraines utilisables. Les zones de protection des eaux souterraines S1, S2, S3, Sh, Sm et les périmètres de protection des eaux souterraines sont exclus afin de protéger les captages d'eaux souterraines et les installations d'alimentation artificielle des eaux souterraines d'intérêt public, ainsi que les utilisations futures et l'alimentation des nappes d'eaux souterraines. La coordination avec la planification de la protection des eaux souterraines doit être effectuée en principe dans le cadre du SIS, et les interventions dans les zones de protection et les périmètres de protection des eaux souterraines doivent être évitées. Les mesures nécessaires à la protection des eaux souterraines doivent être intégrées dans la planification du projet. Les preuves nécessaires à cet effet doivent être fournies dans le cadre de la PAP. Le tracé des nouvelles lignes doit être adapté si nécessaire, ou, le cas échéant, une solution doit être trouvée pour remplacer les captages publics par une eau potable de qualité irréprochable.

Protection des eaux superficielles

Selon la loi fédérale du 24 janvier 1991 sur la protection des eaux (LEaux; RS 814.20), les cantons doivent déterminer un espace réservé aux eaux pour les cours et étendues d'eau. Cet espace a notamment pour objectif de garantir les fonctions naturelles des eaux ainsi que la protection contre les crues. Sa constructibilité et son utilisation sont donc limitées en conséquence. Les nouvelles installations doivent ainsi être construites hors de cet espace, sauf si cela n'est pas possible autrement (emplacement

imposé par sa destination dans l'espace réservé aux eaux selon l'art. 41c de l'ordonnance du 28 octobre 1998 sur la protection des eaux (OEaux ; RS 814.201) ou pesées des intérêts selon l'art. 3 OAT). Pour ce qui est des adaptations d'installations existantes, les aménagements correspondants doivent également autant que possible être situés en dehors de l'espace réservé aux eaux et du côté opposé de l'installation existante par rapport au lac ou au cours d'eau. Lorsque des interventions touchent directement au cours d'eau ou à l'étendue d'eau, les exigences de l'art. 37 LEaux sont par ailleurs à considérer.

Sol et surfaces d'assolement (SDA)

La Confédération veille à une utilisation parcimonieuse du terrain agricole, du sol et des ressources naturelles. En conséquence, il y a donc lieu de réduire la consommation de sol à un minimum. Le plan sectoriel SDA protège les meilleures surfaces cultivées. Avec sa stratégie nationale sur les sols, le Conseil fédéral a un objectif de zéro consommation de sol après 2050.

L'utilisation des surfaces d'assolement est régie par le droit de l'aménagement du territoire (LAT et OAT). Une utilisation est permise à condition, entre autres, que la démonstration du besoin soit apportée, que l'objectif important correspondant ne puisse être atteint judicieusement sans recourir aux surfaces d'assolement et qu'il soit assuré que lesdites surfaces seront utilisées de manière optimale selon l'état des connaissances (cf. art. 15 LAT, art. 15 al. 3 OAT et art. 30 al. 1bis OAT par analogie). D'après le principe 14 du plan sectoriel SDA, lorsque la consommation de SDA est nécessaire à la réalisation de projets infrastructurels fédéraux (y c. attaques intermédiaires ou décharges), toutes les SDA consommées doivent en principe être compensées par des surfaces de superficie équivalente en tenant compte de la qualité. Cette compensation a lieu avec le soutien des cantons concernés. Conformément au plan sectoriel SDA, les mesures de remplacement et de compensation ne peuvent, en principe, pas être planifiées sur des sols agricoles de bonne qualité.

Protection contre les immissions

Les émissions sonores doivent être évaluées conformément aux règles applicables à la construction et à l'exploitation des infrastructures envisagées. Il s'agit principalement du trafic lié aux chantiers et de l'augmentation du trafic d'exploitation sur les voies d'accès aux installations d'entreposage et de transbordement.

Le programme de réduction du bruit émis par les chemins de fer a permis d'équiper l'ensemble du matériel roulant suisse de freins silencieux. En complément, quelque 276 kilomètres de parois antibruit ont été construits et plus de 70 000 fenêtres antibruit ont été installées. Depuis 2020, les wagons de marchandises bruyants sont interdits de manière générale sur le réseau suisse. En outre, la recherche et l'innovation sont renforcées en faveur d'un trafic ferroviaire moins bruyant.

Afin de protéger les êtres humains du rayonnement non ionisant nocif ou gênant, la loi fixe des valeurs-limites pour le rayonnement. Celles-ci assurent une protection suffisante contre les effets sur la santé scientifiquement reconnus et doivent être respectées partout où des personnes séjournent, même brièvement.

Les intérêts de protection doivent être pris en compte à un stade précoce lors de la planification et du renouvellement d'installations. Il y a lieu d'éviter autant que possible les atteintes à ces intérêts de protection. En cas de conflit avec ce type d'intérêts, le gestionnaire d'infrastructure doit démontrer que différentes variantes et leurs effets ont été examinés. C'est sur cette base qu'a lieu la pesée des intérêts en présence selon l'art. 3 OAT.

Les immissions doivent être réduites de sorte que les prescriptions légales soient respectées.

Si des interventions dans les zones protégées nationales, les zones et périmètres de protection des eaux souterraines ou les forêts sont inévitables, elles doivent se dérouler avec la meilleure préservation possible des intérêts dignes de protection. L'installation doit être optimisée afin de réduire les effets négatifs à un minimum et des mesures de compensation doivent être coordonnées dans le SIS.

La Confédération enjoint au GI de procéder au remplacement des milieux naturels dans le cadre des projets et d'impliquer les offices fédéraux, les cantons et les communes concernés à un stade précoce. Les cantons peuvent soutenir les GI en désignant des zones appropriées à la compensation.

La compensation pour l'utilisation de surfaces d'assolement est régie par les principes contraignants du plan sectoriel SDA. Un projet de compensation correspondant devrait en principe déjà faire partie des documents d'approbation des plans.

Les mesures de remplacement (y c. garantie et entretien) sont approuvées par l'office fédéral compétent dans le cadre de l'approbation des plans de projets mis à l'enquête. Les mesures réalisées doivent être conservées moyennant une inscription au registre foncier ou un contrat et par une maintenance appropriée.

3.3 Gestion des matériaux d'excavation

La construction et l'extension de lignes génèrent différents types de déchets, en particulier des débris d'excavation ou des matériaux de terrassement. Conformément à la loi du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE; RS 814.01) et à l'ordonnance du 4 décembre 2015 sur les déchets (OLED; RS 814.600), ces déchets doivent être revalorisés en fonction de leur degré de pollution, afin de compléter les cycles des matières premières et de ménager les capacités de dépôt restreintes. Le traitement du matériel doit être pris en considération du début de l'étude de projet jusqu'au projet d'exécution et concrétisé progressivement dans un concept d'élimination. L'accent doit être mis sur les possibilités d'utilisation, qui dépendent des quantités de matériau attendues ainsi que du degré de pollution des catégories de matériau.

3.4 Coordination de l'aménagement du territoire et de la prévention des accidents majeurs

La prévention des accidents est régie par l'ordonnance du 27 février 1991 sur les accidents majeurs (OPAM; RS 814.012), basée elle-même sur la LPE. La LAT et l'OAT prévoient également la minimisation des risques. La démarche concernant la coordination de ces deux domaines est décrite dans le guide de planification¹² de la Confédération. Ce document est fondé sur les art. 11a OPAM et 5 OAT, qui traitent de la coordination des plans directeurs cantonaux avec la planification des utilisations.

Sont considérées comme significatives du point de vue du risque les installations ferroviaires (tracés en pleine voie et installations de triage et de transbordement) qui, de par le transport de marchandises qu'elles supportent, représentent à moyen ou à long terme des sources de danger importantes, de sorte que la prévention des accidents doit être prise en compte dans le cadre de l'aménagement du territoire. Afin de définir les installations concernées en Suisse, la quantité de marchandises dangereuses transportées annuellement (en règle générale plus de 200 000 tonnes) ainsi que l'importance des installations pour la conservation à long terme de l'infrastructure stratégique pour les transports (réseau de transports interconnecté entre les régions et les lieux de production) ont été prises en compte. Outre les données actuelles sur les transports, on a également pris en compte les possibilités de développement de l'infrastructure ferroviaire connues jusqu'ici. Les tronçons régis par l'OPAM (voir annexe 1.2a OPAM) contiennent les axes de transit importants et les principaux axes du transport de marchandises à travers la Suisse définis dans la planification à long terme de l'infrastructure ferroviaire. Pour ces installations ferroviaires significatives du point de vue du risque, un couloir de consultation de 100 m est visualisé dans le géoportail de la Confédération (map.geo.admin.ch «Situation et domaines ferr. OPAM»). Lors d'activités d'aménagement du territoire dans un corridor de consultation, il y a lieu de coordonner l'aménagement du territoire et la prévention des accidents majeurs conformément à la méthode indiquée dans le guide de planification «Coordination aménagement du territoire et prévention des accidents majeurs».

¹² Guide de planification Coordination aménagement du territoire et prévention des accidents majeurs. Berne: ARE/OFEV/OFT/OFEN/OFROU. Formulaire de commande en ligne: www.are.admin.ch

La coordination de l'aménagement du territoire et de la prévention des accidents majeurs à proximité des installations ferroviaires susceptibles de provoquer des accidents majeurs est assurée par les cantons et les communes. Ces derniers font appel à l'OFT en tant qu'autorité d'exécution, conformément au guide de planification susmentionné et à la notice¹³ relative au guide de planification en vue de l'implication des autorités fédérales d'exécution.

3.5 Interopérabilité et ERTMS

Le réseau suisse à voie normale fait partie du réseau ferroviaire européen. Afin que celui-ci soit adapté à un trafic sûr et continu dans toute l'Europe, l'interopérabilité vise à harmoniser la technique et l'exploitation des réseaux ferroviaires nationaux. Au fil du temps, l'UE a créé quatre paquets ferroviaires, dont la Suisse met en œuvre des parties importantes de manière autonome.

Le volet technique du 4^e paquet ferroviaire met l'accent sur l'interopérabilité et la sécurité ferroviaire ainsi que sur l'uniformisation des procédures d'autorisation. Les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) doivent être appliquées de manière cohérente dans les pays, et les règles et systèmes nationaux existants, fruits de l'évolution historique, doivent être supprimés selon un plan de mise au net convenu. L'Agence de l'UE pour les chemins de fer (ERA) a pour mandat de moderniser en profondeur les STI dans un esprit d'innovation. Elle continue d'exploiter le portail d'admission des véhicules «One Stop Shop» (OSS) et délivre depuis juin 2019 des homologations valables au-delà des frontières. Lors de l'examen des dossiers afférents, elle travaille en étroite collaboration avec les autorités de surveillance nationales, y compris l'OFT. La Suisse reprend par étapes successives jusqu'en 2024 les éléments du volet technique du 4^e paquet ferroviaire.

Au niveau technique, l'introduction du *European Rail Traffic Management System* (ERTMS) a pour objectif d'établir un système uniforme de gestion et de pilotage du système ferroviaire sur les principaux tronçons européens, dont l'élément principal est le système de contrôle de la marche des trains *European Train Control System* (ETCS), qui devrait remplacer les nombreux systèmes nationaux en Europe.

Une large partie du réseau ferroviaire suisse à voie normale est équipée de ce standard depuis 2018 et offre aux entreprises de transport ferroviaire (ETF) la possibilité de renoncer désormais aux dispositifs traditionnels de contrôle de la marche des trains dans leurs véhicules en Suisse. Afin que le transport transfrontalier puisse encore être simplifié, la stratégie ERTMS actuelle (état 2023¹⁴) de l'OFT prévoit d'introduire dans l'ensemble du réseau la signalisation en cabine (SCC) basée sur l'ETCS Level 2. L'ETCS et les systèmes connexes sont en cours d'optimisation à cet effet. En ce qui concerne la communication des trains, le remplacement du système GSM-R par le nouveau système *Future Railway Mobile Communication System* (FRMCS) est au premier plan.

3.6 Alimentation électrique en courant de traction

Le réseau national de transport d'électricité destiné à l'infrastructure énergétique générale à 50 Hz passe par un réseau aux tensions nominales de 220 kV et 380 kV. Le transport du courant de traction du système ferroviaire s'effectue à une fréquence de 16,7 Hz et passe par un réseau aux tensions nominales de 66 kV et de 132 kV (ci-après réseau de courant de traction).

L'alimentation en courant de traction doit garantir à tout moment, pour la majeure partie du réseau de courant de traction suisse, l'exploitation ferroviaire en vue du transport de voyageurs et de marchandises.

¹³ OFT, <https://www.are.admin.ch/are/fr/home/media-et-publications/publications/strategie-et-planification/planungshilfe-koordination-raumplanung-und-stoerfallvorsorge.html>

¹⁴ OFT, Stratégie ERTMS de l'OFT, 2024. <https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home/modes-de-transport/chemin-de-fer/informations-specialisees/interopabilite%20%20ertms.html>

Réseau stratégique du courant de traction

En vertu de l'art. 37 LCdF, l'OFT a confié à CFF Énergie (gestionnaire de système) la maîtrise du système Courant de traction 16,7 Hz le 1^{er} janvier 2021. Ce mandat fait l'objet d'un contrat relatif à l'accomplissement de tâches d'ordre supérieur dans le domaine du courant de traction 16,7 Hz (maîtrise du système Courant de traction 16,7 Hz). L'objectif que l'OFT poursuit par cette délégation de responsabilité est de construire, exploiter et maintenir les installations nécessaires et de perfectionner le système à un niveau de frais approprié, de manière non discriminatoire et en temps opportun. Le Chemin de fer rhétique (RhB) est le seul chemin de fer exploité avec du courant 16,7 Hz qui n'est pas concerné par la maîtrise de système de CFF Énergie, car il a sa propre alimentation en énergie et son propre réseau de lignes de transport de courant de traction.

Dans son rôle de gestionnaire du système Courant de traction et, en ce sens, en tant que gestionnaire de réseau, CFF Énergie est tenue, en vertu de l'art. 8 de la loi du 23 mars 2007 sur l'approvisionnement en électricité (LApEI; RS 734.7), entre autres de pourvoir à un réseau sûr, performant et efficace. L'art. 1 de l'ordonnance du 14 mars 2008 (OApEI; RS 734.71) indique quels articles de la LApEI sont applicables en particulier au réseau de transport d'électricité des chemins de fer. Ainsi, CFF Énergie est tenue, en vertu de l'art. 9d LApEI, d'établir des plans pluriannuels.

En tant que gestionnaire du réseau de courant de traction, CFF Énergie a donc mis à jour le réseau stratégique des lignes de transport de courant de traction 132 kV à l'horizon 2040 (voir Figure 4 et Tableau 1).

Coordination, planification et procédure d'autorisation

La coordination, la planification, la construction et l'extension des lignes de transport communes aux CFF ou au RhB et à Swissgrid sont régies par le Plan sectoriel des lignes de transport d'électricité (PSE). Les lignes destinées exclusivement au transport de courant de traction et nécessaires à la mise en service d'importants aménagements d'infrastructure ainsi que les sous-stations correspondantes ne sont pas régies par le PSE, mais, si nécessaire, par le SIS.

L'intégration du réseau stratégique de courant de traction 2040 à la présente partie conceptuelle souligne l'importance stratégique de ce réseau pour le réseau ferroviaire suisse et pour son alimentation en courant de traction 16,7 Hz.

Lorsqu'un projet de ligne de transport fait partie du réseau stratégique de courant de traction 2040, le besoin est considéré comme acquis. Ledit réseau ne détermine toutefois pas encore l'endroit exact où de nouvelles installations seront réalisées. Les tracés et les sites correspondants seront définis dans le cadre des procédures d'autorisation ou, si cela est pertinent, éventuellement garantis au niveau territorial dans le cadre du SIS. Les objectifs du plan sectoriel en matière d'aménagement du territoire et de politique environnementale doivent donc être pris en compte lors de l'examen et de la réalisation des installations du réseau stratégique de courant de traction 2040.

Conformément à l'art. 18, al. 5, LCdF, l'approbation des plans des projets ayant des effets considérables sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement présuppose qu'un plan sectoriel ait été établi.

Par analogie aux dispositions sur le réseau d'approvisionnement 50 Hz¹⁵, les projets relatifs au réseau de courant de traction (tension nominale de 66 kV et 132 kV) ne requièrent en principe pas de procédure du plan sectoriel. L'examen du respect des dispositions fédérales sur l'aménagement du territoire et sur la protection de l'environnement, de la nature et du patrimoine culturel se fait régulièrement dans le cadre des PAP. Dans des cas particuliers (c.-à-d. qui ont des effets considérables sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement et / ou qui présentent un besoin considérable de coordination), il peut être indiqué, pour des lignes de transport de courant de traction, de mener une procédure du plan sectoriel avec une coordination réglée du projet dans une fiche d'objet. Le cas échéant, le projet est examiné sur demande du gestionnaire du réseau de courant de traction, en concertation avec les

¹⁵ Aux termes de l'art. 15e LIE, les projets concernant une ligne d'une tension nominale égale ou supérieure à 220 kV qui ont des effets considérables sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement doivent être fixés dans un plan sectoriel.

offices fédéraux et cantons concernés, compte tenu de la «directive relative à l'examen de la pertinence de projets de construction ferroviaire par rapport au plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail». Il incombe à l'OFT de statuer sur l'intégration au plan sectoriel.

Câblage

Pour les renouvellements ainsi que pour les projets d'aménagement et de construction, il faut se demander si certaines sections peuvent être câblées (mises sous terre). Cependant, les lignes ou les sections de lignes de transport de courant de traction mises sous terre peuvent entraîner des problèmes techniques (résonance) dans le réseau de courant de traction. C'est pourquoi le gestionnaire du système Courant de traction 16,7 Hz vérifie à intervalles opportuns les possibilités résiduelles de câbler des lignes de transport du courant de traction.

Conditions-cadres à moyen terme en vue du câblage de lignes de transport de courant de traction avec un seuil de fréquence en résonance à 103 Hz

Le seuil de fréquence critique en résonance se situe actuellement à 103 Hz. De par les lois de la physique, l'augmentation de la proportion de lignes câblées (en km) du réseau à haute tension des chemins de fer entraîne l'abaissement de la fréquence de résonance dans le réseau du courant de traction. Avec chaque kilomètre supplémentaire de câblage, le réseau suisse du courant de traction se rapproche de ce seuil critique. Le câblage de lignes supplémentaires du réseau de courant de traction n'est donc possible que dans une mesure très restreinte. Vu l'augmentation de l'offre de transport et vu l'état du réseau de transport, de nombreux renouvellements, extensions et nouveaux projets s'imposent. La Confédération a donc évalué, préalablement à l'adaptation du SIS 2015, douze projets alors urgents du réseau stratégique 2030 des lignes de transport de courant de traction. Cette évaluation a donné lieu à un classement par ordre de priorité des projets pour lesquels un câblage améliore le plus nettement la situation problématique actuelle (environnement, aménagement du territoire, aspects techniques et importance de la ligne). Les câblages réalisables jusqu'en 2030 seront par conséquent accordés aux projets «Kallnach–Rohr» entre Obergösgen et Rohr et «Région fribourgeoise»¹⁶. Les études de ces projets sont actuellement en cours.

Conditions-cadres en vue du câblage de lignes de transport de courant de traction avec un seuil de fréquence en résonance à 87 Hz

Selon les planifications actuelles, le seuil de fréquence critique de résonance peut être abaissé à 87 Hz à partir du 1^{er} janvier 2026. À cet effet, les installations de sécurité ont été adaptées sur l'ensemble du réseau ferroviaire suisse et en zone limitrophe (Allemagne, Autriche). De plus, depuis 2021, le matériel roulant fait l'objet de transformations coûteuses de sorte que les locomotives adoptent un comportement passif par rapport au courant de traction dont la fréquence dépasse 87 Hz sur le réseau suisse.

L'abaissement du seuil de fréquence critique de résonance à 87 Hz permet de câbler davantage de sections de lignes du réseau de courant de traction, mais vraisemblablement pour un total de 100 km supplémentaires seulement¹⁷. Dans ledit réseau, les sections de lignes sujettes à des conflits qu'il serait souhaitable de mettre sous terre dépassent toutefois de plusieurs fois la longueur disponible pour des câblages supplémentaires. C'est pourquoi, dans la plupart des cas, il n'est pas toujours possible d'envisager le câblage des lignes de transmission ou des sections de ligne du réseau de courant de traction, même en cas de fortes atteintes au territoire ou de nuisances environnementales.

Pour des raisons inhérentes à la physique, le seuil de fréquence critique de résonance ne peut pas être abaissé davantage dans un avenir prévisible. Si une nouvelle solution devait se présenter pour la

¹⁶ Ce classement par ordre de priorité est établi en collaboration des services fédéraux de l'OFEV, de l'OFEN et de l'ARE. Les cantons concernés ont été informés au cours de cette évaluation et les résultats ont été traités.

¹⁷ Dans le réseau de courant de traction, une liaison de lignes de transport nécessite deux conducteurs; pour les lignes électriques aériennes, il s'agit de câbles sans isolation, et pour les câblages, de deux câbles entourés d'une enveloppe isolante. Ces deux conducteurs sont également désignés comme conducteurs d'aller et de retour ou positif et négatif. Dans la problématique de la résonance, la distance géographique entre les lignes de transport reliées est déterminante et non la longueur cumulée des deux conducteurs.

disponibilité de kilomètres de câble supplémentaires, il faudrait, lors du renouvellement ou de la planification de futurs projets, procéder à nouveau à un classement par ordre de priorité des zones sujettes à conflit.

Administration de la réserve stratégique de câblages par CFF Énergie

Le ch. 5 du contrat susmentionné relatif à l'accomplissement de tâches d'ordre supérieur dans le domaine du courant de traction 16,7 Hz (maîtrise du système Courant de traction 16,7 Hz) prévoit la possibilité de déléguer des compétences concernant l'administration de la réserve stratégique de câblages. C'est pourquoi l'OFT a confié cette tâche au gestionnaire du système, CFF Énergie, dès le 1^{er} janvier 2024. Cette délégation de compétences est valable jusqu'à une éventuelle résiliation. Lors de la gestion de la réserve stratégique de câblages, CFF Énergie est tenue de s'orienter sur l'ordre de priorités suivant:

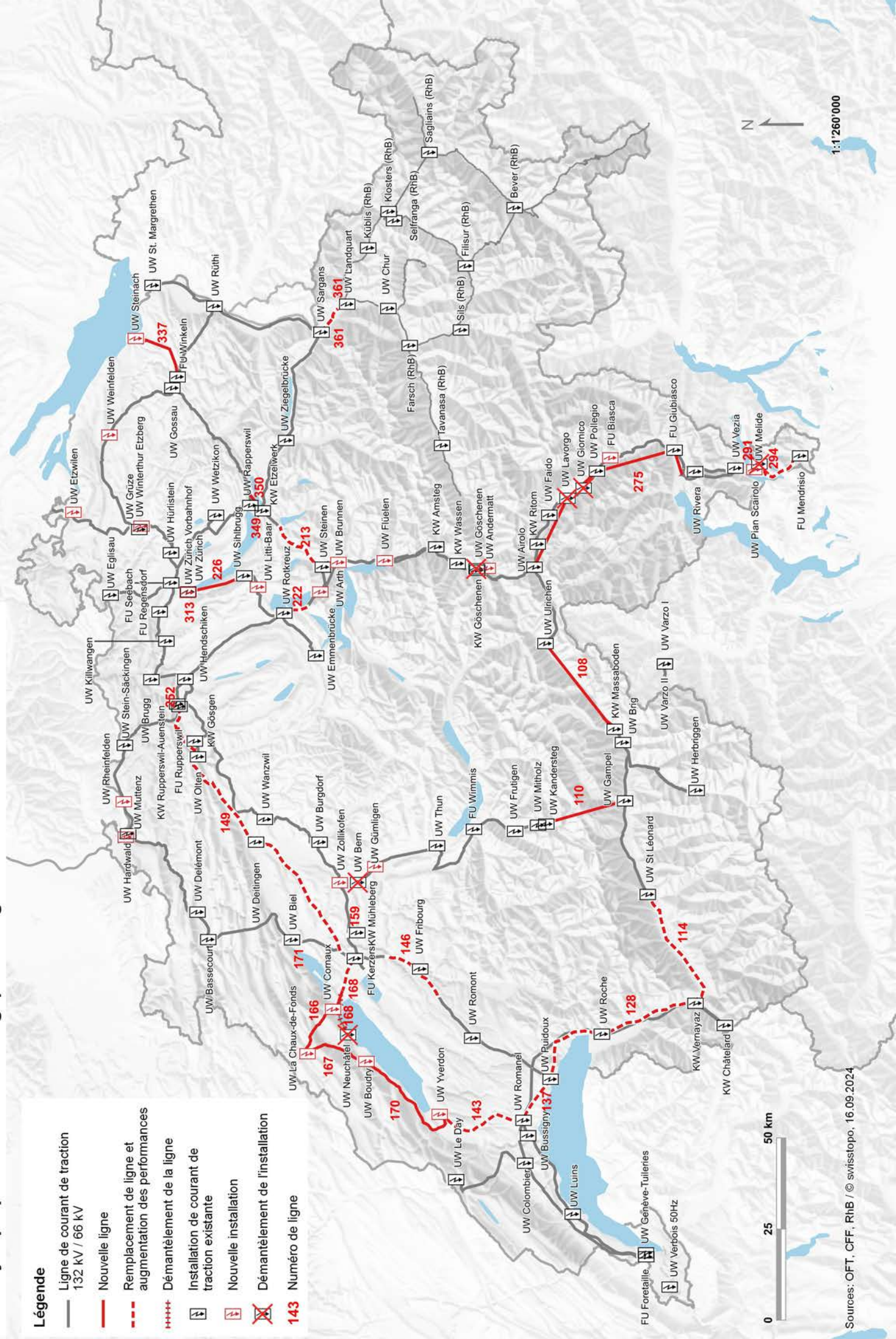
1. Câblages nécessaires du point de vue technique dans les installations du courant de traction (usines électriques, transformateurs de fréquence et sous-stations) qui permettent une exploitation sûre du réseau de courant de traction.
2. Liaisons dans le réseau de courant de traction qui génèrent, du fait des données géographiques, nettement moins de conflits en tant que câblages qu'en tant que lignes électriques aériennes (par ex. lignes dans des tunnels ou traversant des eaux).
3. Dans les zones peuplées, câblages qui protègent la population du rayonnement non ionisant (respect de l'ordonnance du 23 décembre 1999 sur la protection contre le rayonnement non ionisant, ORNI, RS 814.710). Les zones à population plus dense sont prioritaires.
4. Réduction des conflits entre lignes électriques aériennes et sites marécageux.
5. Réduction des conflits entre lignes électriques aériennes et IFP et ISOS.

Les câblages réalisables d'ici à 2030 avec un seuil de fréquence critique en résonance de 103 Hz sont en première priorité ceux liés à l'assainissement de l'ancienne ligne de transport du Plateau entre Obergösgen et Rohr et en seconde priorité ceux liés à la réduction de la charge à Fribourg.

L'abaissement du seuil de résonance à 87 Hz, possible dès 2026, permet de câbler env. 100 km de lignes. Ces 100 km sont répartis comme suit:

- 30 km pour les câblages inévitables aux usines électriques, groupes convertisseurs de fréquences et sous-stations, tels que les lignes dans des bâtiments et parties d'installations clos, les lignes entre les éléments d'une installation (interrupteurs, transformateurs, portiques d'ancrage etc.) et les lignes de transport afin de permettre des raccordements sans croisements au réseau de transmission;
- 37 km pour les projets pour lesquels une ligne électrique aérienne sur un tracé nettement plus long entraînerait des conflits considérables en termes d'aménagement du territoire et d'environnement (nouveaux câblages dans le tunnel de base du Loetschberg, renforcement du câble dans le lac de Zurich entre Rapperswil et la centrale d'Etzelwerk);
- 33 km pour la réserve stratégique.

Carte synoptique 1: Réseau stratégique des lignes de courant de traction 2040



Désignation de l'installation	Type d'installation	N° LT	Section LT	Type de projet	Statut projet
LT Massaboden - Airolo	Lignes de transport	108	Massaboden - Ulrichen	Nouvelle ligne	Réalisation
LT Gampel - Mitholz	Lignes de transport	110	Gampel - Mitholz	Nouvelle ligne	Étude de projet
LT Saint-Léonard - Vernayaz	Lignes de transport	114	St-Leonard - Vernayaz	Remplacement	Réalisation
LT Vernayaz - Puidoux	Lignes de transport	128	Vernayaz - Puidoux	Remplacement	Étude de projet
LT Les Thioleyres - Kerzers	Lignes de transport	146	Neyruz - Kleinbösin-gen	Remplacement	Étude de projet
LT Kallnach - Rapperswil	Lignes de transport	149	Kallnach - Rapperswil	Remplacement	Étude de projet / Réalisation
LT Mühleberg - Kerzers	Lignes de transport	159	Mühleberg - Kerzers	Remplacement	Planification
LT Cornaux - La Chaux-de-Fonds	Lignes de transport	166	Cornaux - La Chaux-de-Fonds	Nouvelle ligne	Étude de projet
LT Boudry - La Chaux-de-Fonds	Lignes de transport	167	Boudry - La Chaux-de-Fonds	Nouvelle ligne	Étude de projet
LT Kerzers - Neuchâtel / Cornaux	Lignes de transport	168	Kerzers - Islerhölzli	Augmentation des performances	Réalisation
LT Kerzers - Neuchâtel / Cornaux	Lignes de transport	168	Islerhölzli - Cornaux	Nouvelle ligne	Réalisation
LT Kerzers - Neuchâtel / Cornaux	Lignes de transport	168	Islerhölzli - Neuchâtel	Démantèlement	Réalisation
LT Yverdon - Boudry	Lignes de transport	170	Yverdon - Boudry	Nouvelle ligne	Étude de projet
LT Kallnach - Biel	Lignes de transport	171	Bellmund - Brugg	Remplacement	Réalisation
LT Steinen - Etelwerk	Lignes de transport	213	Steinen - Nüberg	Remplacement	Étude de projet
LT Immensee - Rotkreuz	Lignes de transport	222	Immensee - Rotkreuz	Augmentation des performances	Étude de projet
LT Sihlbrugg - Zürich	Lignes de transport	226	Sihlbrugg - Zürich	Nouvelle ligne	Réalisation
LT Auenstein - Rapperswil	Lignes de transport	252	Auenstein - Rapperswil	Remplacement	Planification
LT Airolo - Magadino	Lignes de transport	275	Airolo - Pollegio	Nouvelle ligne	Étude de projet
LT Airolo - Magadino	Lignes de transport	275	Pollegio - Magadino	Nouvelle ligne	Étude de projet
LT Manno - Melide	Lignes de transport	291	Vezia - Pian Scairolo	Augmentation des performances	Planification
LT Manno - Melide	Lignes de transport	291	Pian Scairolo	Démantèlement	Planification
LT Pian Scairolo - Mendrisio	Lignes de transport	294	Pian Scairolo - Mendrisio	Augmentation des performances	Planification
LT Seebach - Zürich	Lignes de transport	313	Seebach - Zürich	Remplacement	Réalisation
LT Winkeln - Steinach	Lignes de transport	337	Winkeln - Steinach	Nouvelle ligne	Planification
LT Etzelwerk - Rapperswil	Lignes de transport	349	Pfäffikon - Rapperswil	Remplacement	Planification
LT Etzelwerk - Wurmsbach	Lignes de transport	350	Etzelwerk - Wurmsbach	Nouvelle ligne	Planification
LT Sargans - Landquart	Lignes de transport	361	Sargans - Bad Ragaz	Remplacement	Étude de projet
LT Sargans - Landquart	Lignes de transport	361	Bad Ragaz - Landquart	Augmentation des performances	Planification
LT Puidoux - Romanel	Lignes de transport	137	Puidoux - Romanel	Augmentation des performances	Étude de projet
LT Romanel - Yverdon	Lignes de transport	143	Romanel - Yverdon	Augmentation des performances	Planification
Désignation de l'installation	Type d'installation	Remarque		Type de projet	Statut projet
CC Biasca	Convertiss. électron./de courant			Construction	Étude de projet
SS Andermatt	Sous-stations	Démantèlement de l'installation		Construction	Étude de projet
SS Arth	Sous-stations			Construction	Planification
SS Bern	Sous-stations			Démantèlement	Étude de projet
SS Boudry	Sous-stations			Construction	Planification
SS Brunnen	Sous-stations			Construction	Planification
SS Cornaux	Sous-stations	Remplacement SS Neuchâtel		Construction	Étude de projet
SS Etzwilen	Sous-stations	Démantèlement de l'installation		Construction	Réalisation
SS Flüelen	Sous-stations	Démantèlement de l'installation		Construction	Étude de projet
SS Giornico	Sous-stations			Démantèlement	Planification
SS Göschenen	Sous-stations			Démantèlement	Planification
SS Gümligen	Sous-stations	Remplacement SS Bern		Construction	Étude de projet
SS Hardwald	Sous-stations			Construction	Étude de projet
SS La Chaux-de-Fonds	Sous-stations			Construction	Planification
SS Lavorgo	Sous-stations			Démantèlement	Planification
SS Litti-Baar	Sous-stations			Construction	Planification
SS Melide	Sous-stations			Démantèlement	Planification
SS Neuchâtel	Sous-stations			Démantèlement	Planification
SS Pian Scairolo	Sous-stations	Remplacement SS Melide, Démantèlement de l'installation		Construction	Étude de projet
SS Rheinfelden	Sous-stations			Construction	Planification
SS Steinach	Sous-stations			Construction	Planification
SS Weinfelden	Sous-stations	Démantèlement de l'installation		Construction	Planification
SS Winterthur II	Sous-stations	Répartition SS Winterthur Grütze		Construction	Planification
SS Yverdon	Sous-stations	Démantèlement de l'installation		Construction	Planification
SS Zürich Vorbahnhof	Sous-stations			Construction	Planification
SS Zollikofen	Sous-stations	Démantèlement de l'installation		Construction	Étude de projet

Tableau 1: Projets pour l'alimentation en courant de traction, réseau stratégique 2040

4 Gestion du SIS

4.1 Intégration de projets au SIS

Selon le chap. 5.3 de la partie Programme, un projet relève du plan sectoriel lorsqu'il a des effets considérables sur les transports, le territoire, l'environnement ou qu'un besoin de coordination élevé est nécessaire avec d'autres planifications fédérales. Pour les projets qui ne répondent pas à ces critères, la procédure d'approbation des plans peut être ouverte sans coordination préalable dans le SIS.

Effets considérables sur le territoire, les transports ou l'environnement

Un projet a des effets considérables sur les transports, le territoire ou l'environnement lorsqu'il:

- influence considérablement la fonctionnalité des réseaux de transport d'importance nationale,
- influence considérablement le développement des agglomérations, des espaces ruraux ou des régions de tourisme,
- sollicite plus de 5 hectares,
- est soumis à une EIE par étapes,
- a une influence considérable sur des biens d'importance nationale à protéger,
- restreint considérablement les zones et les périmètres de protection des eaux, ou
- a une influence considérable sur les capacités d'un tronçon ferroviaire ou d'une route nationale.

Besoin considérable de coordination

En général, un projet relève également du plan sectoriel lorsqu'il fait état d'un besoin considérable de coordination avec d'autres planifications fédérales (plans sectoriels et conceptions). En cas de doute, le service fédéral responsable clarifie le besoin de coordination avec les services fédéraux concernés.

Un besoin considérable de coordination entre un projet de la Confédération et un plan directeur cantonal n'existe généralement que lorsque les critères susmentionnés concernant les effets considérables sur le territoire et l'environnement sont remplis.

Les critères permettant de déterminer si un projet est pertinent pour le plan sectoriel ou non sont précisés dans la «directive relative à l'examen de la pertinence de projets de construction ferroviaire par rapport au plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail»¹⁸. Celle-ci comprend également une aide à la planification pour les installations de services à l'attention des entreprises ferroviaires.

4.2 État de la décision et financement

Le SIS est un instrument de coordination territoriale. L'intégration d'un projet dans le SIS ne constitue pas une décision de réalisation et de financement, qui est de la compétence du Parlement. Le SIS documente les différents états de décision:

- **arrêtée:** la réalisation d'un projet est dite arrêtée lorsque son financement est assuré. Pour le rail, ceci prend la forme d'un arrêté du Parlement sur le financement.
- **ouverte:** la décision n'est réglée dans aucun arrêté fédéral, et ne fait pas l'objet de délibérations parlementaires de message du Conseil fédéral;
- **à divers stades:** Pour les concepts globaux composés de plusieurs projets isolés, l'état de la décision peut varier entre les différents projets. Il y a donc tout au plus des décisions partielles.

¹⁸ OFT, Directive relative à l'examen de la pertinence de projets de construction ferroviaire par rapport au plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail, 2022. <https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home/droit/bases-legales-prescriptions/directives/directives-rail/pruefung-sachplanrelevanz.html>

État de la coordination¹⁹

L'état de la coordination est traité dans le SIS conformément à la Figure 5. À noter que pour des raisons historiques, certaines mesures issues du plan sectoriel AlpTransit sont encore présentes dans le SIS et présentent un état de coordination qui ne répond pas aux règles actuelles selon l'art. 5 RPV.

État	Exigences de l'art. 5 OAT	Traitement général dans le SIS
Information préalable (IP)	Il n'est pas encore possible de décrire les activités dans la mesure requise pour la coordination mais elles peuvent avoir des effets considérables sur l'utilisation du sol.	Une analyse des problèmes a eu lieu. Les besoins, les objectifs et les conditions-cadres sont définis et les principes aboutissant aux solutions sont fixés. Les conséquences financières des solutions et les effets sont évalués approximativement. Les effets sont évalués de manière générale.
Coordination en cours (CC)	Les activités ne sont pas encore coordonnées entre elles, mais des mesures préventives ont été prédéfinies afin de parvenir à une coordination dans les délais.	Des études préliminaires ont examiné la marche à suivre et l'organisation, défini les bases de planification et établi la faisabilité. Les frais d'entretien, d'investissement et d'exploitation prévisionnels sont calculés, les clarifications en matière d'environnement et les calculs de rentabilité sont disponibles. La décision sur les variantes est prise. La procédure de garantie de la coordination avec d'autres infrastructures et avec le développement territorial souhaité est fixée.
Coordination réglée (CR)	Les activités sont coordonnées.	Il existe un avant-projet (y c. rapport d'impact environnemental en cas de procédure par étapes, ou un examen préalable pour les procédures à une étape). Il est coordonné avec les autres infrastructures et avec le développement territorial souhaité et est préalablement compatible avec la législation déterminante. Au besoin, des conditions sur la marche à suivre au niveau du territoire, du temps et de l'organisation sont fixées.

Figure 5: État de la coordination des projets

Les mesures qui satisfont aux critères de pertinence du SIS et qui ont déjà obtenu une approbation des plans, ou qui sont en construction sont représentés à l'état de coordination «données de base». Une fois mis en service, les projets sont supprimés du plan sectoriel.

La mention de projets concrets dans les fiches d'objet du SIS ne constitue aucun précédent pour leur réalisation ultérieure, mais sert exclusivement à des fins de coordination dans le cadre d'une planification ultérieure. La réalisation dépend de décisions politiques et des possibilités de financement de la Confédération.

4.3 Adaptations, compléments et mises à jour

Adaptations et compléments

Le SIS est adapté périodiquement à la partie Programme et aux décisions du Parlement et du Conseil fédéral sur les dossiers de transport ferroviaire. Au besoin, il est examiné et, si nécessaire, complètement remanié. Les principes suivants sont valables pour remanier et compléter la présente partie:

L'OFT remanie ou complète le SIS lorsque la concrétisation des objectifs, des principes et des priorités de la partie Programme, de même que des décisions du Parlement ou du Conseil fédéral l'exigent ou qu'une meilleure solution d'ensemble est possible. Des conceptions sectorielles et des indications par objets ad hoc sont élaborées avec l'appui des services fédéraux concernés et des entreprises de transport ainsi qu'en collaboration avec les cantons.

¹⁹ Voir aussi: ARE, Arbeitshilfe Konzepte und Sachpläne des Bundes, 2022. <https://www.are.admin.ch/are/de/home/raumentwicklung-und-raumplanung/strategie-und-planung/konzepte-und-sachplaene.html>

Les procédures, pour la Confédération et les cantons, sont limitées au strict nécessaire et les doublons évités. Lorsque les circonstances s'y prêtent, la procédure d'adoption du Plan sectoriel est menée parallèlement aux procédures spéciales ou à la procédure d'approbation des plans directeurs.

Les adaptations visées à l'art. 21, al. 1, OAT sont du ressort du Conseil fédéral, en particulier lorsque les planifications de la Confédération entraînent de nouveaux conflits. Cela concerne l'intégration de nouveaux chapitres dans la partie conceptuelle ou de nouveaux projets dans une fiche d'objet. Lorsque l'on renonce à un projet, il incombe au Conseil fédéral d'en décider la suppression dans le plan sectoriel.

Les adaptations visées à l'art. 21, al. 4, OAT sont du ressort du Secrétariat général du DETEC (SG-DETEC) lorsqu'elles n'entraînent pas de nouveaux conflits. C'est en général le cas lors du changement de l'état de la coordination, pour autant qu'aucune des parties concernées ne fasse valoir un besoin de coordination au niveau de la collaboration conformément à l'art. 18 OAT et de la consultation conformément à l'art. 19 OAT. Si une coordination est demandée, la décision incombe au Conseil fédéral.

Mises à jour

Les conceptions ou les projets concrets d'aménagement du territoire déjà contenus dans le SIS sont régulièrement mis à jour au fur et à mesure de la progression de la planification et de l'élaboration des projets.

Les mises à jour visées à l'art. 11, al. 3, OAT sont approuvées par l'OFT. Il s'agit notamment des mises à jour de la partie conceptuelle ou de fiches d'objet dans le cadre de projets décidés. Cela inclut l'inscription de projets à l'état de coordination «données de base», lorsque la PAP a été octroyée et que la construction a commencé, ainsi que la suppression dans le SIS lorsque le projet a été mis en service.

Carte synoptique 2: Vue d'ensemble des projets qui relèvent du plan sectoriel

Légende

Projets

Réseau ferré

Centres selon Projet de territoire Suisse

Territoires d'action selon
Projet de territoire Suisse:

1 Espace métropolitain de Zurich

2 Espace métropolitain trinational de Bâle

3 Espace métropolitain lémanique

4 Région de la ville fédérale

5 Lucerne

6 Città Ticino

7 Arc jurassien

8 Aareland

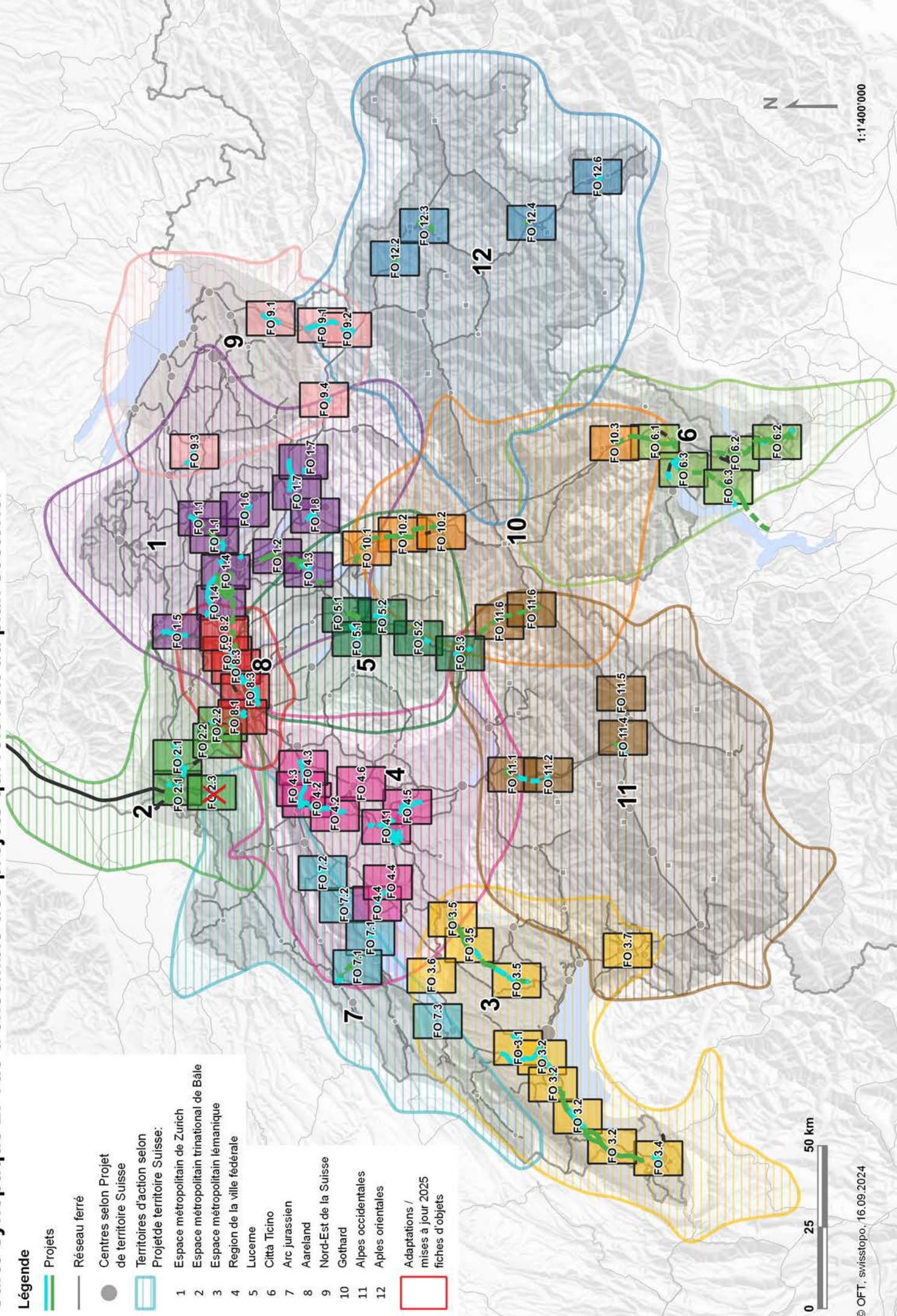
9 Nord-Est de la Suisse

10 Gothard

11 Alpes occidentales

12 Alpes orientales

Adaptations / mises à jour 2025
fiches d'objets



5 Classification territoriale des projets et fiches d'objets

Le plan sectoriel des transports se base sur les douze territoires d'action définis dans le Projet de territoire suisse:

1. Metropolitanraum Zürich
2. Metropolitanraum Basel
3. Territoire d'action de la Métropole lémanique
4. Territoire d'action de la Région de la ville fédérale
5. Handlungsraum Luzern
6. Area d'intervento Città Ticino
7. Territoire d'action de l'Arc jurassien
8. Handlungsraum Aareland
9. Handlungsraum Nordostschweiz
10. Handlungsraum Gotthard
11. Territoire d'action des alpes occidentales
12. Handlungsraum Ostalpen

Les délimitations entre les territoires d'action sont souples, certains espaces se recouvrent partiellement. Les territoires d'action sont décrits en détail dans la partie Programme du plan sectoriel des transports.

La carte à la page suivante présente la vue globale des projets pertinents par rapport au SIS et leur répartition dans les territoires d'action.

Le SIS contient les projets en cours de planification des programmes ZEB, EA 2025 et EA 2035. Il comporte également certains projets issus du plan sectoriel AlpTransit. Les fiches d'objet ci-après renseignent sur l'état de la décision et l'état de la coordination des projets. Elles contiennent une description du projet et de sa fonction dans l'ensemble du réseau, l'état d'avancement des travaux ainsi que les définitions sur l'état de la coordination et la marche à suivre.

La légende des cartes des fiches d'objet se trouve à la fin du présent document.

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 Walensee	Neues Objektblatt

10 Gotthard

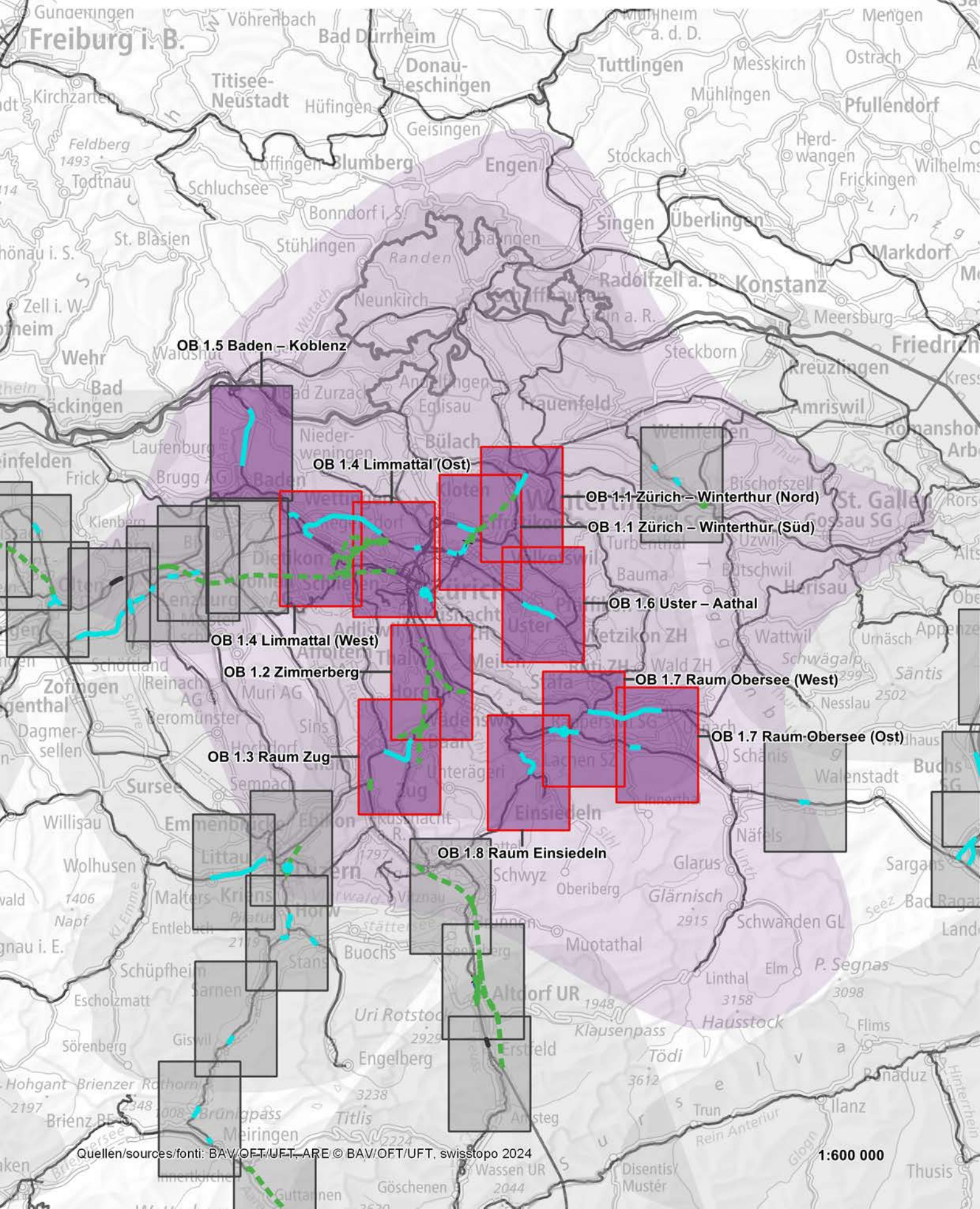
OB 10.1 Rigi.....	Das Objektblatt wurde nicht geändert.....
OB 10.2 Axen/Uri.....	Das Objektblatt wurde nicht geändert.....
SC 10.3 Riviera.....	

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 Landquart	Das Objektblatt wird gelöscht
OB 12.2 Prättigau	
OB 12.3 Raum Davos – Klosters.....	
OB 12.4 Oberengadin.....	
OB 12.5 Domleschg / Surselva	Das Objektblatt wird gelöscht
SC 12.6 Bernina	

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 Dorfneß;
- Doppelspurausbau Schmerikon – Uznach
- Ausbau Knoten Effretikon.

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

- 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: Der neue Tunnel wird in den Portalbereichen Bassersdorf, Dietlikon und Tössmühle (Seite Winterthur) kreuzungsfrei mit den bestehenden Linien verknüpft, ebenso werden in den Bahnhöfen Dietlikon und Wallisellen die Linienv Verzweigungen 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:

Mit dem Bundesbeschluss 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 mit dem Nationalstrassenprojekt Glattalautobahn abgestimmt. Die geplante Glattalautobahn kommt mit einem Trassentausch auf dem heutigen Trasse der Stammlinie zu liegen. Die geplanten Anpassungen im Bahnhof Wallisellen sind 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. Diese Haltestelle hat keine erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt. Sie wird ausserhalb des Sachplans Verkehr koordiniert.

Hinweis: Richtplan Kanton Zürich

BLN 1410

Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene
Anpassungen und Ergänzungen 2025

16.09.2024

OB 1.1 Zürich – Winterthur (Nord)

Kreuzungsfreie Zufahrt

Portal Tössmühle

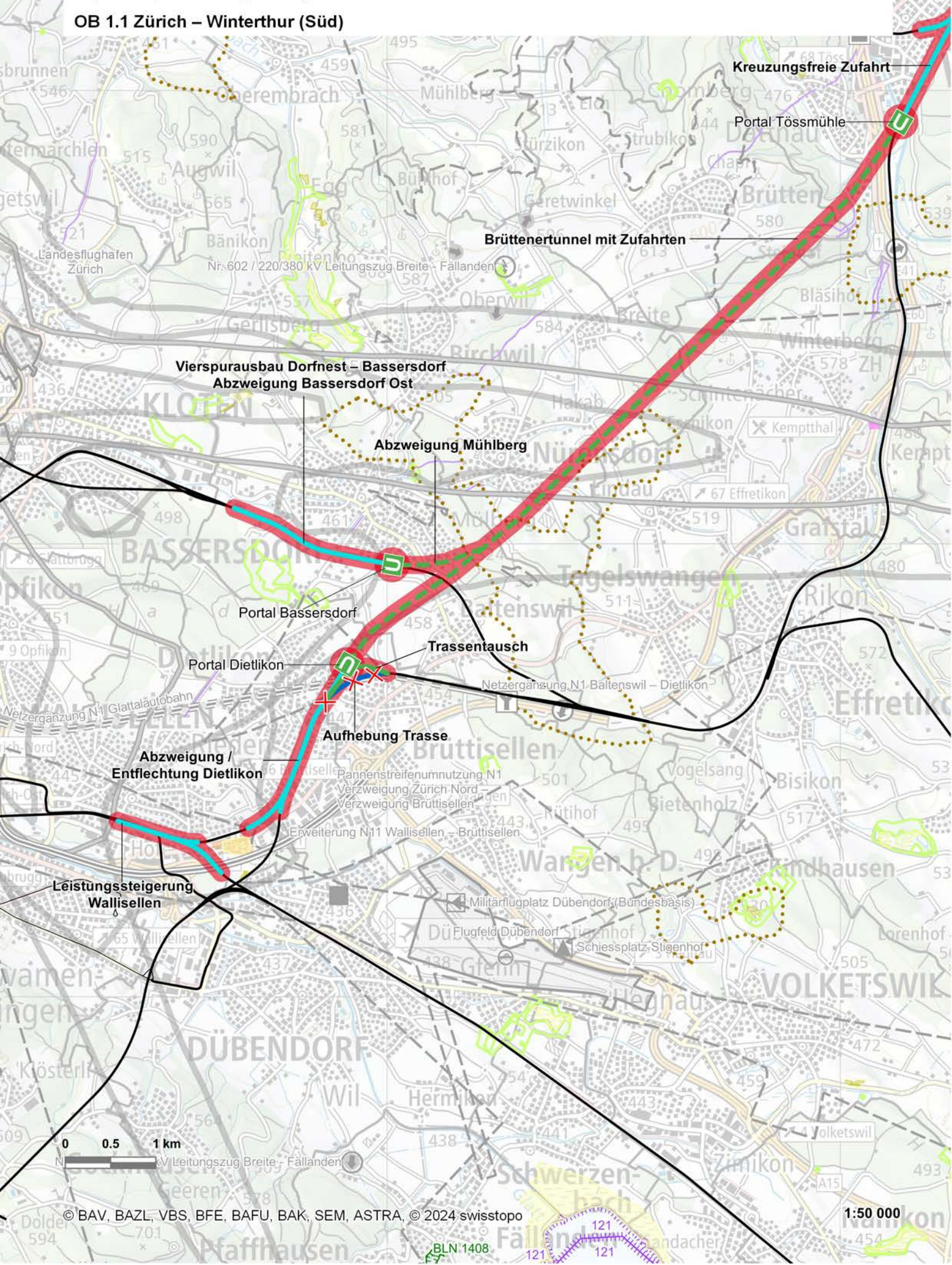
Brüttenertunnel mit Zufahrten

0 0.5 1 km

© BAV, BAZL, VBS, BFE, BAFU, BAK, SEM, ASTRA, © 2024 swisstopo

1:50 000

OB 1.1 Zürich – Winterthur (Süd)



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:			
– 2-röhriger-Zimmerberg-Basistunnel (2. Etappe);	◆		
– Südportal mit Anschluss an die Stammlinie in Litti;	◆		
– Materialbewirtschaftung: Geländemodellierung Litti mit Überdeckung N14;	◆		
– Meilibachtunnel.			◆

Begründung

Die 2. Etappe des Zimmerberg-Basistunnels (Nidelbad – Litti) ist die Fortsetzung der 2. Doppelspur Zürich – Thalwil der BAHN 2000.

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

Vorhaben

Zimmerberg-Basistunnel: Der Zimmerberg-Basistunnel (2.Etappe) hat eine Gesamtlänge von 10.8 km und weist zwei getrennte Tunnelröhren auf, die mit Querschlägen verbunden sind. Die Neubau-
strecke verläuft ab dem unterirdischen Abzweigungsbauwerk Nidelbad bis zur Einmündung in die
Stammlinie in Litti bei Baar. Der Anschluss an die Stammlinie in Litti erfordert Anpassungen von be-
stehenden sowie neue Kunstbauten (Brücken, Unterquerungen, Überdeckungen und Durchlässe).

Meilibachtunnel: Der Meilibachtunnel führt von der unterirdischen Verknüpfung mit dem Zimmerberg-
Basistunnel (2. Etappe) bis zum Portal Meilibach und dem Anschluss an die Stammlinie Thalwil – Pfäf-
fikon (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. Mögli-
che Auswirkungen auf die unterquerten Naturschutzgebiete, Weiher und Flachmoore sind frühzeitig
abzuklären.

Für die Bewirtschaftung bzw. Verwertung des nicht aufbereitbaren unverschmutzten Ausbruchmateri-
als ist vorgesehen, dieses in Förderbanddistanz vom Portalbereich Litti in einer Geländemodellierung
abzulagern. Zur optimalen landschaftlichen Einbindung des Vorhabens ist eine lokale Überdeckung
der Stammstrecke SBB sowie der Nationalstrasse N14 im Bereich der Litti vorzusehen. Diese Überde-
ckung soll den Zustand des Wildtierkorridors Nr. ZG-03 «Baar (Menzingen)» verbessern. Des Weiteren
sind Anpassungen an einer Hochspannungsleitung sowie die Wiederherstellung der Wegverbindun-
gen im Bereich des Ablagerungsstandortes und des Installationsplatzes notwendig. Eine
Verkabelung der Hochspannungsleitung wird untersucht. 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.

Mit dem Beschluss der Bundesversammlung zum Bundesgesetz über den Ausbauschritt 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 kann sich die Fahrzeit auf der Strecke Zürich – Zug 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 Litti und ein kleinerer im Anschlussbereich Nidelbad mit einem Vertikalschacht als Zugang zur Erstellung des Aufweitungsbauwerks. Der Vertikalschacht im Anschlussbereich Nidelbad bleibt auch nach der Bauphase als Zugangsschacht bestehen.

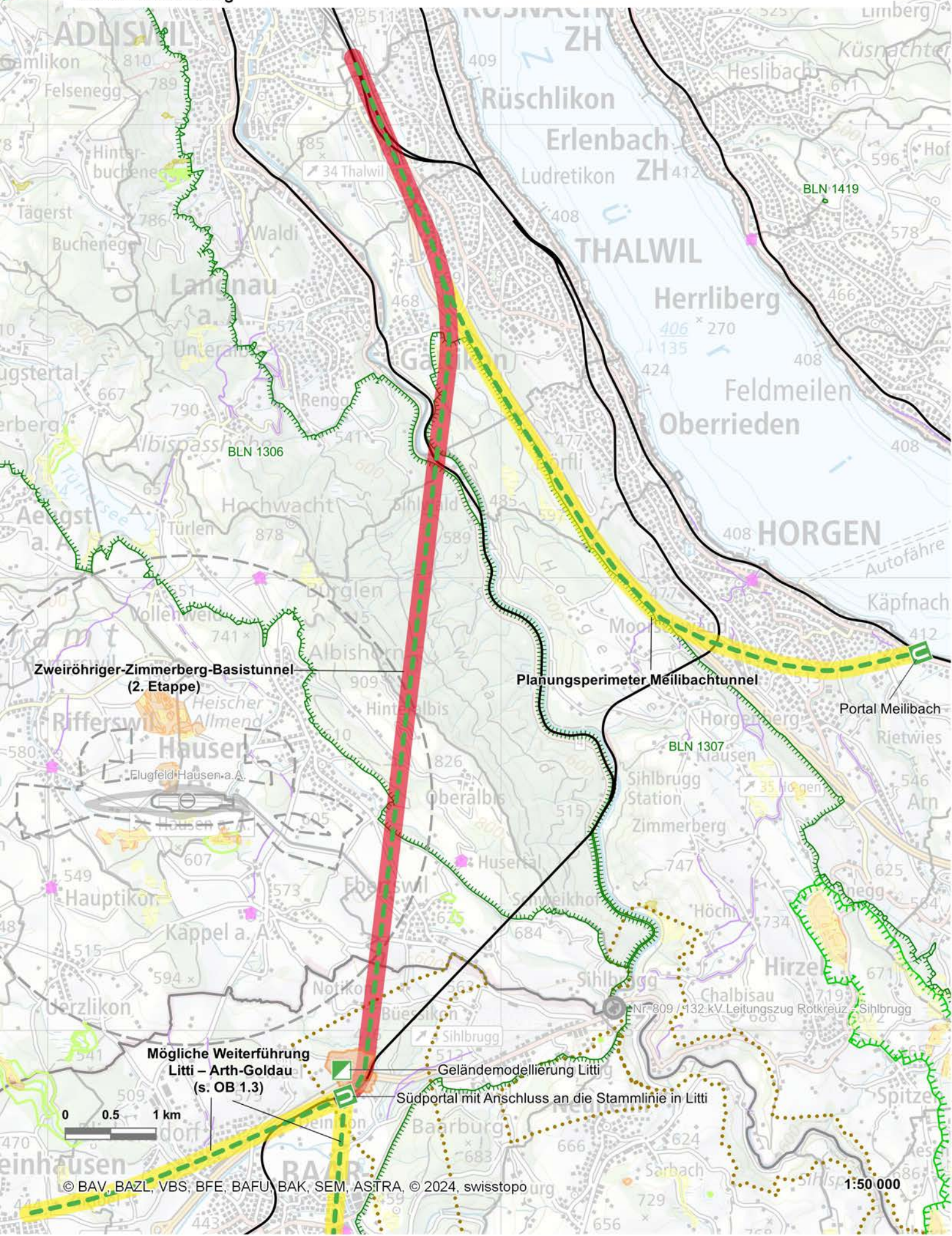
Eine mögliche Bündelung des Bahnprojekts mit einer Hochspannungsleitung muss noch geklärt werden.

Meilibachtunnel: Der Richtplan des Kantons Zürich enthält das Vorhaben als Festlegung bzw. Festsetzung.

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 Ausbauschrittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss.

Hinweise: Richtplan Kanton Zug, Richtplan Kanton Zürich

OB 1.2 Zimmerberg



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;		♦	
– Spange Rotkreuz (doppelspurige Verbindung Cham – Risch);		♦	
– Mögliche Weiterführung der Neubaustrecke von Litti 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 – Chollermüli: Der bestehende Doppelspurabschnitt Zug – Chollermüli 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 Litti bis nach Arth-Goldau: Als mögliche Weiterführung der Linie bis nach Arth-Goldau bestehen eine westliche und eine östliche Umfahrung des Zugersees 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 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 darf das Flachmoor Choller/Sumpf nicht tangiert werden. Eine Abstimmung ist mit dem Sachplan Militär und den Schutzinteressen des BLN-Gebiets Zugersee und dem Gewässer-raum durchzuführen. Die Realisierung der Spange Rotkreuz bedingt eine Abstimmung mit dem Sachplan Fruchtfolgeflächen.

Das Zwischenergebnis der Spange Rotkreuz entspricht dem Planungsstand der letzten Überarbeitung des Sachplans AlpTransit im Jahr 1999. Mit der Spange Rotkreuz müssen die Kapazitäten Güterverkehr gewahrt werden.

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.

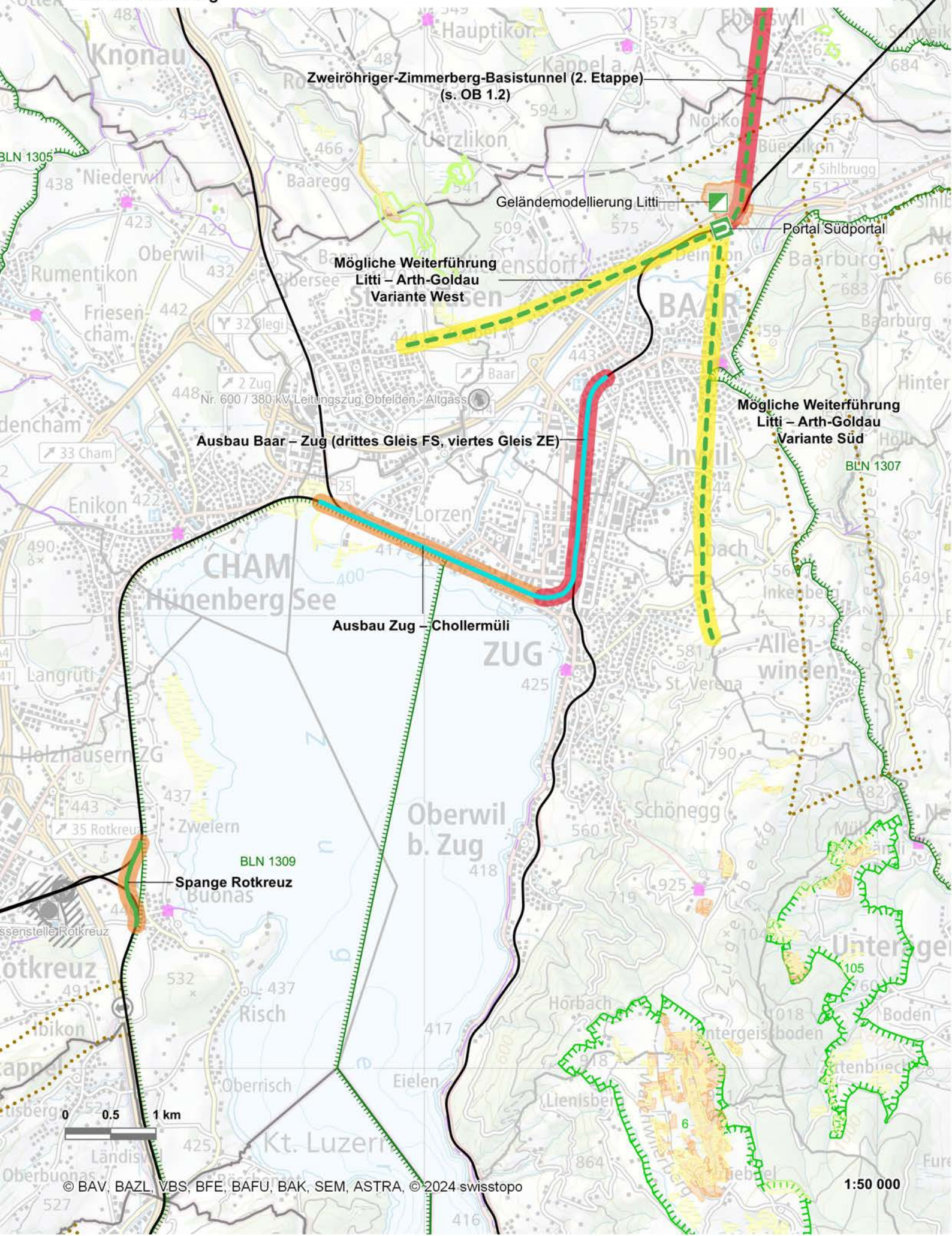
Die vom Bund durchgeführten Arbeiten zur Bereinigung mit den Kantonen Schwyz, Luzern und Zug sowie der SBB haben gezeigt, dass voraussichtlich auch langfristig die Kapazität der bestehenden Strecke von Zug entlang des westlichen Ufers des Zugersees ausreichen dürfte. Der von den SBB erarbeitete Korridorrahmenplan 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 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. zweiter Hirschengrabentunnel, zweiter Zürichbergtunnel und zweiter Riesbachtunnel;	◆		
– Anlagenerweiterung 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 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 Hirschengrabentunnel, zweiter Zürichbergtunnel und zweiter Riesbachtunnel: Das Vorhaben umfasst die Erweiterung des Bahnhofs Stadelhofen mit einem 4. Gleis sowie Perron und Zugängen wie auch die Ergänzung der bestehenden Riesbach-, Hirschengraben- und Zürichbergtunnel mit einer zweiten Tunnelröhre.

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: 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. Neukonzeption des Knotens Altstetten wird im Objektblatt 8.2 Limmattal–Rapperswil behandelt.

Vorgehen und Hinweise

Mit dem Beschluss der Bundesversammlung zum Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 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 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 Güterumfahrungslinie Limmattal – Furttal ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschrittes 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 Güterumfahrungslinie Limmattal – Furttal hat eine Abstimmung mit dem BLN-Gebiet Chatzenseen, dem Auengebiet Dietikon-Geroldswil, dem Flachmoor Hänsiried und dem Amphibienlaichgebiet Hänsiried stattzufinden.

Zudem ist sie in Bezug auf die Aushubthematik mit den kantonalen Planungen zu koordinieren.

Der vom Bundesrat noch nicht beschlossene Richtplan des Kantons Zürich enthält den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen inkl. dem Ausbau des Riesbachtunnels sowie die Güterumfahrungslinie Limmattal – Furttal.

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

Überholgleis Wettingen

**Güterumfahrungslinie Limmattal – Furttal,
Variante West**

**Güterumfahrungslinie
Limmattal – Furttal,
Variante Nord**

Variante Mitte

**Güterumfahrungslinie Limmattal – Furttal,
Variante Süd**

Direktverbindung Aarau – Zürich
(s. OB 8.2)

Erweiterung N3/4
Westumfahrung Zürich

28 Urdorf-Süd

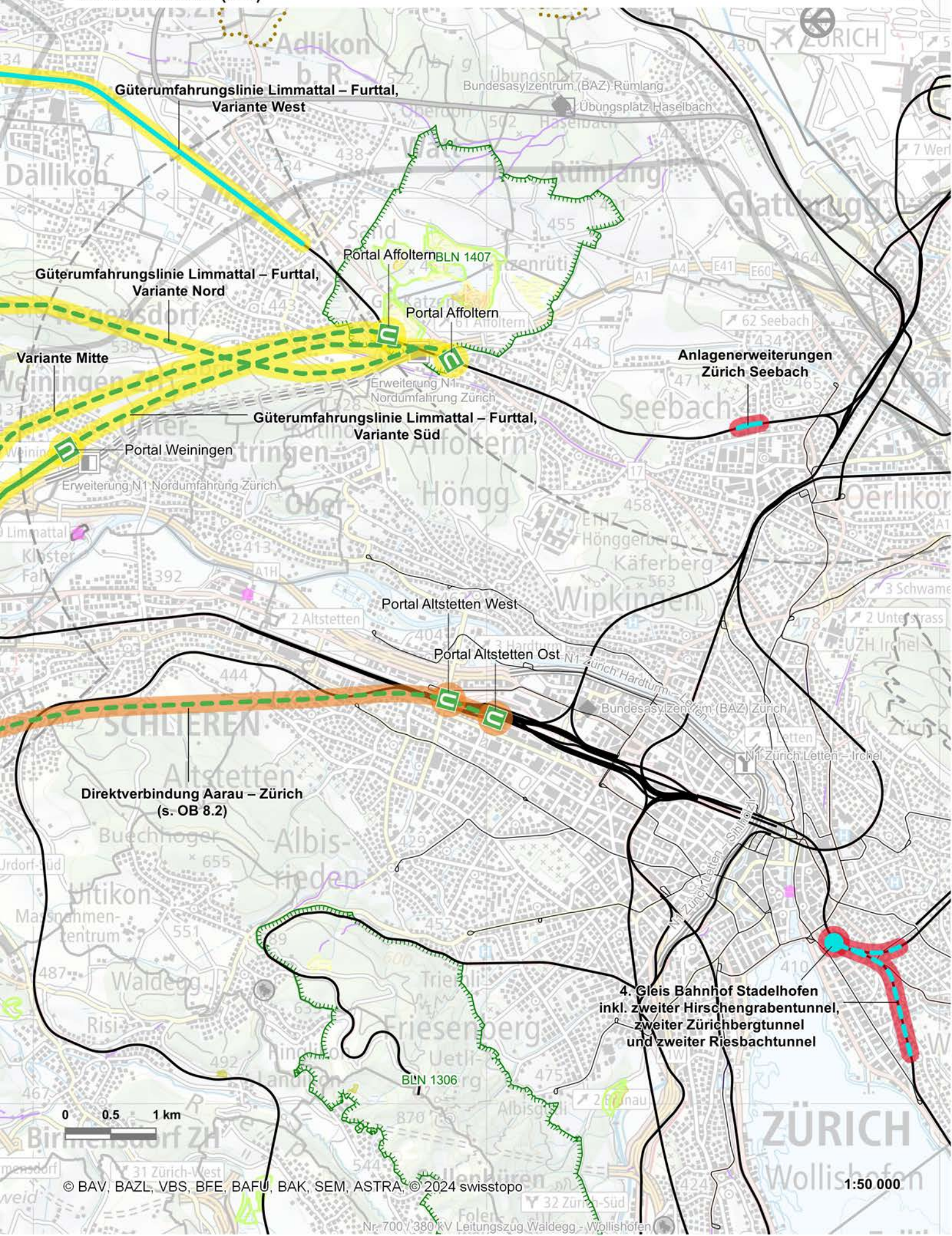


487

© BAV, BAZL, VBS, BFE, BAFU, BAK, SEM, ÄSTRÄ, © 2024 swisstopo

1:50 000

OB 1.4 Limmattal (Ost)



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 Ausbauschritt, soll der Einsatz längerer Züge ermöglicht werden.

Vorhaben

Ausbau Kreuzungsgleis Döttingen: Verlängerung der Kreuzungsgleise auf eine Zugslänge 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 Doppelspurausbaus Döttingen – Siggenthal ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschrittes 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 Ausbauschritt 2035 der Eisenbahninfrastruktur vom 21. Juni 2019 wurde der Entscheid zum Ausbau des bestehenden Kreuzungsgleises im Bahnhof Döttingen auf eine Zugslänge 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 Ausbauschnitt 2035 der Eisenbahninfrastruktur vom 21. Juni 2019 wurde der Entscheid zum Bau des Doppelspurausbau Uster – Aathal gefällt.

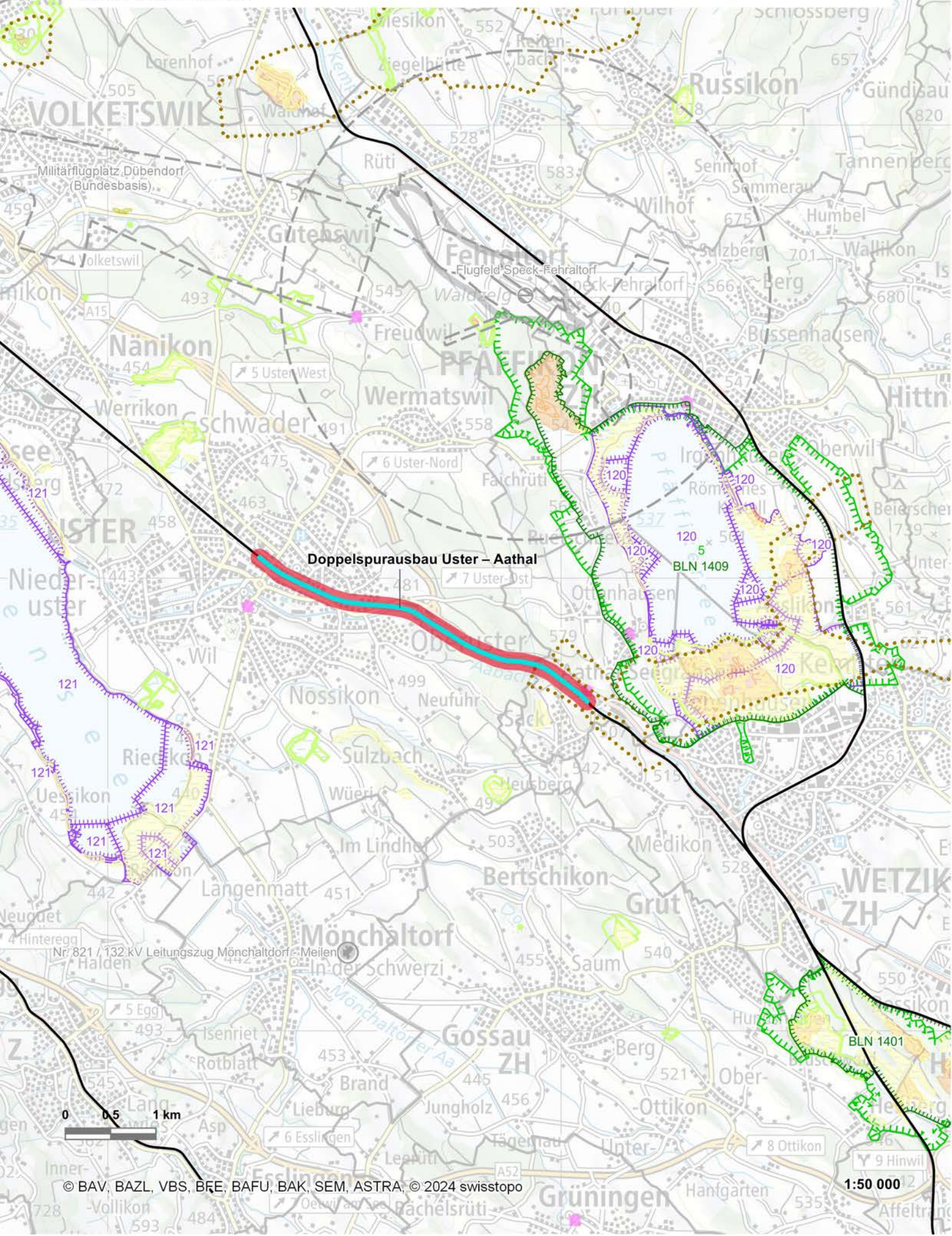
Die baulichen Verhältnisse entlang der Strecke Uster – Aathal sind schwierig und bedingen eine sorgfältige Planung. Die vom Bundesrat beschlossene Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans enthält den Doppelspurausbau zwecks langfristiger Trassenfreihaltung.

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.

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 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

Überholgleis Siebnen-Wangen: 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 Überholgleis 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 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 Überholgleisanlage in 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.

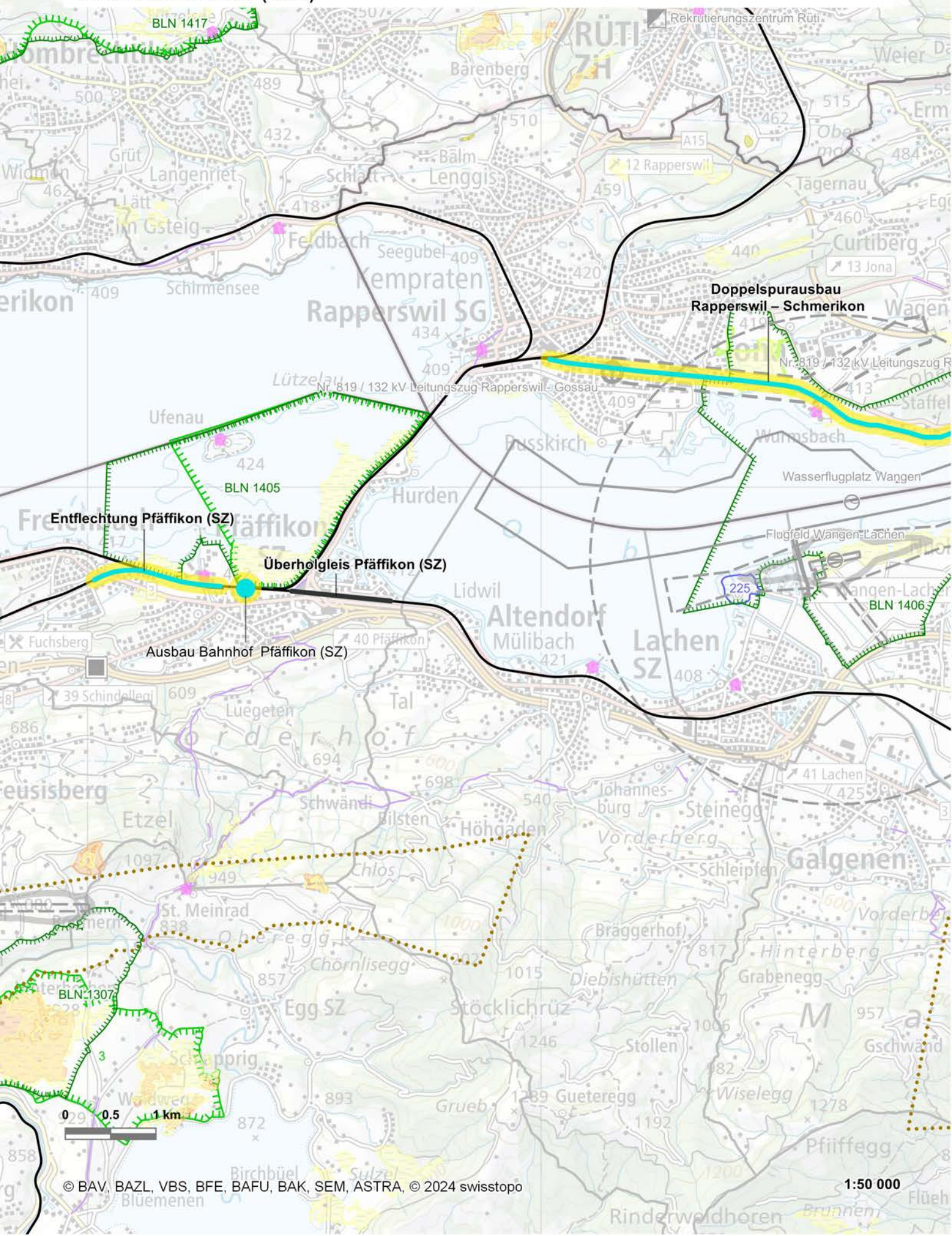
Langfristig ist für den Doppelspurausbau Rapperswil – Schmerikon das Mengengerüst im Angebot noch nicht bestimmt. Eine Realisierung der gesamten Doppelspur bis Rapperswil ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss.

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.

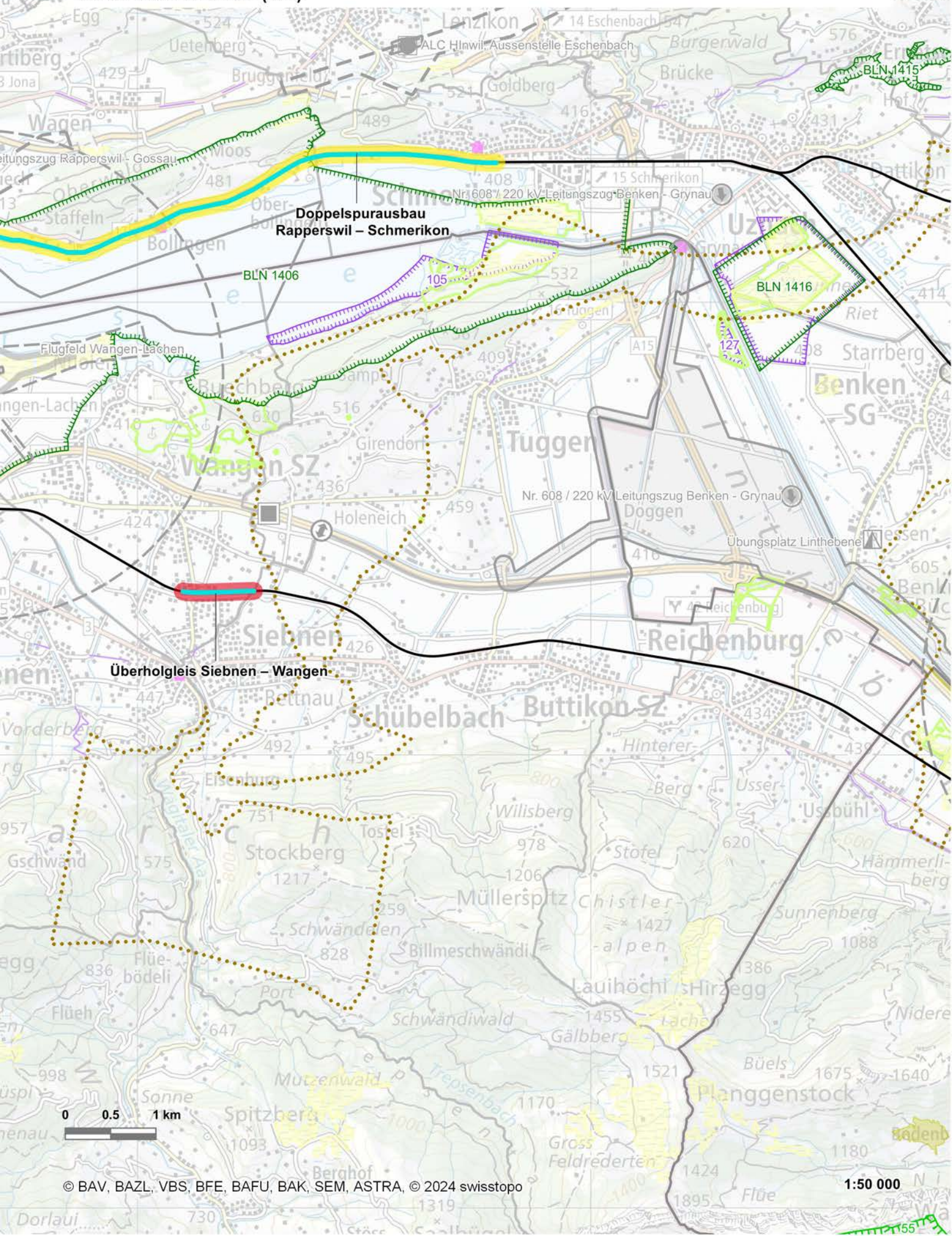
Die Richtpläne der Kantone Schwyz und St. Gallen sehen die Massnahmen vor.

Hinweise: Richtplan Kantone Schwyz und St. Gallen

OB 1.7 Raum Obersee (West)



OB 1.7 Raum Obersee (Ost)



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	F	Z	V
Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:			
– Doppelspurausbau Schindellegi – Biberbrugg.	◆		

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 zu dem 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 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.

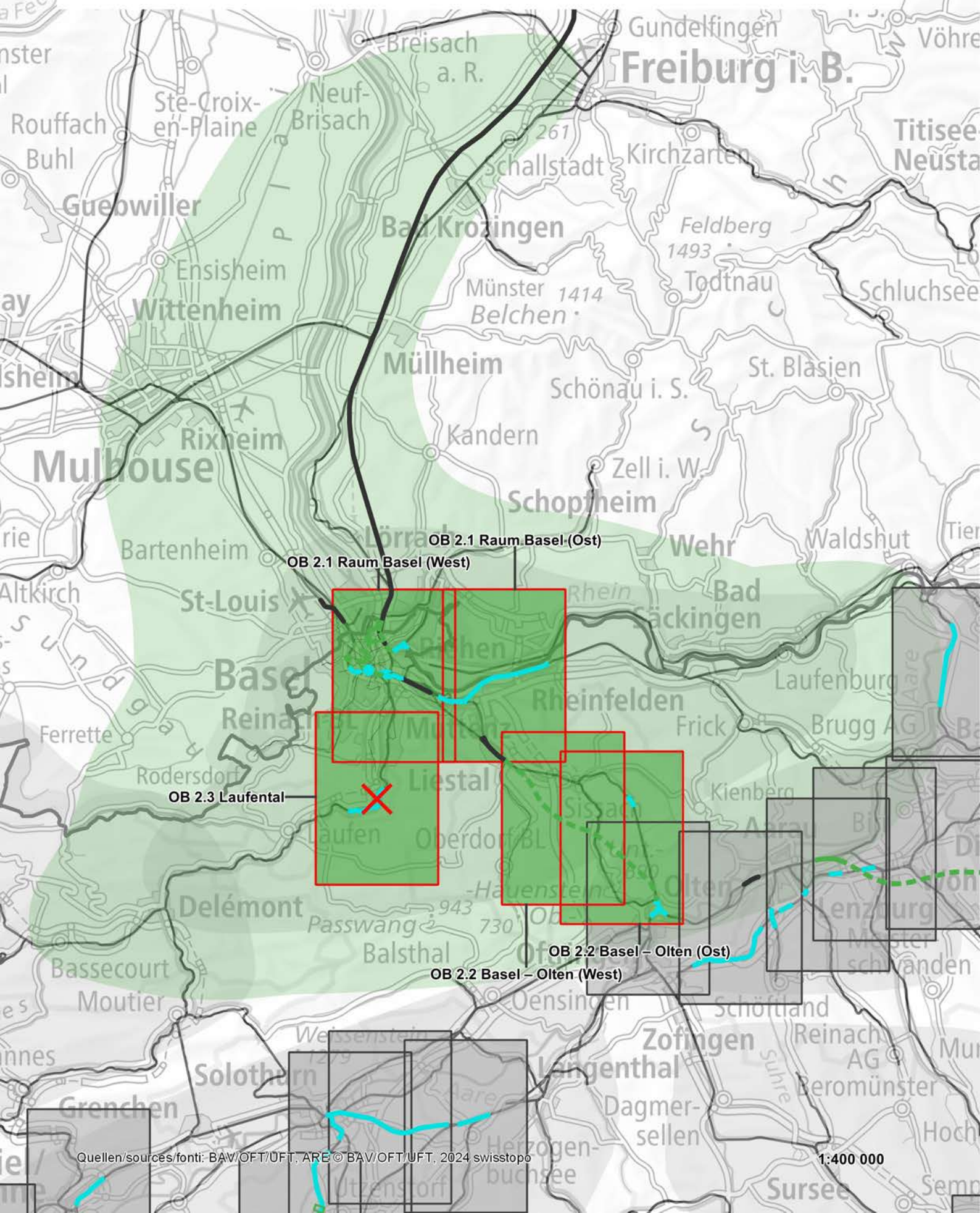
Der Doppelspurausbau zwischen Schindellegi und Biberbrugg beinhaltet die Erstellung eines zweiten Gleises situativ links oder rechts der bestehenden Gleisachse sowie die Erneuerung der bestehenden Fahrbahn, der Brücken sowie der Kunstbauten und der Fahrleitung. Abgestimmt auf den Zeitpunkt der Umstellung 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).

351



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 Muttentz
- 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: Vierspurausbau Liestal
- OB 2.1: Entflechtung Muttentz 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.

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.	◆		
– Haltestelle Morgartenring		◆	

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 Entflechtung MuttENZ 2. Etappe sind bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbaus schrittes 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 und für das Herzstück hat eine Abstimmung mit der bestehenden Nationalstrasse und insbesondere dem Nationalstrassenprojekt Rheintunnel stattzufinden.

Mit dem Beschluss der Bundesversammlung zum Bundesgesetz über den Ausbauschritt 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 Ausbauschritt 2035 beschlossene neue Perronerschliessung realisiert wird. Um den Viertelstundentakt Basel SBB - Liestal im Regionalverkehr zu ermöglichen, wird im Bahnhof Liestal ein Wendegleis gebaut. Diese 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 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.

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 Tramlinienführung 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 wurde die Signalisierung für den STEP Ausbauschritt 2035 im AS2025 optimiert. Damit konnte die Realisierung der Entflechtung Pratteln zurückgestellt werden.

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 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 Hafenbahn 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 Hafenbahnhof in das nördlich gelegene Hafenareal verlagert werden. Im Zuge dieses Umbauprojektes wird die Funktion des Hafenbahnbetriebes 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 Hafenbahnhofs kann im engen Gebiet des Kantons Basel-Stadt benötigter Raum für eine städtebauliche Entwicklung freigespielt werden. Dieses Projekt ist nicht sachplanrelevant und wird ausserhalb des Sachplans Verkehr koordiniert. Die Verlegung des Hafenbahnhofs 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.

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.

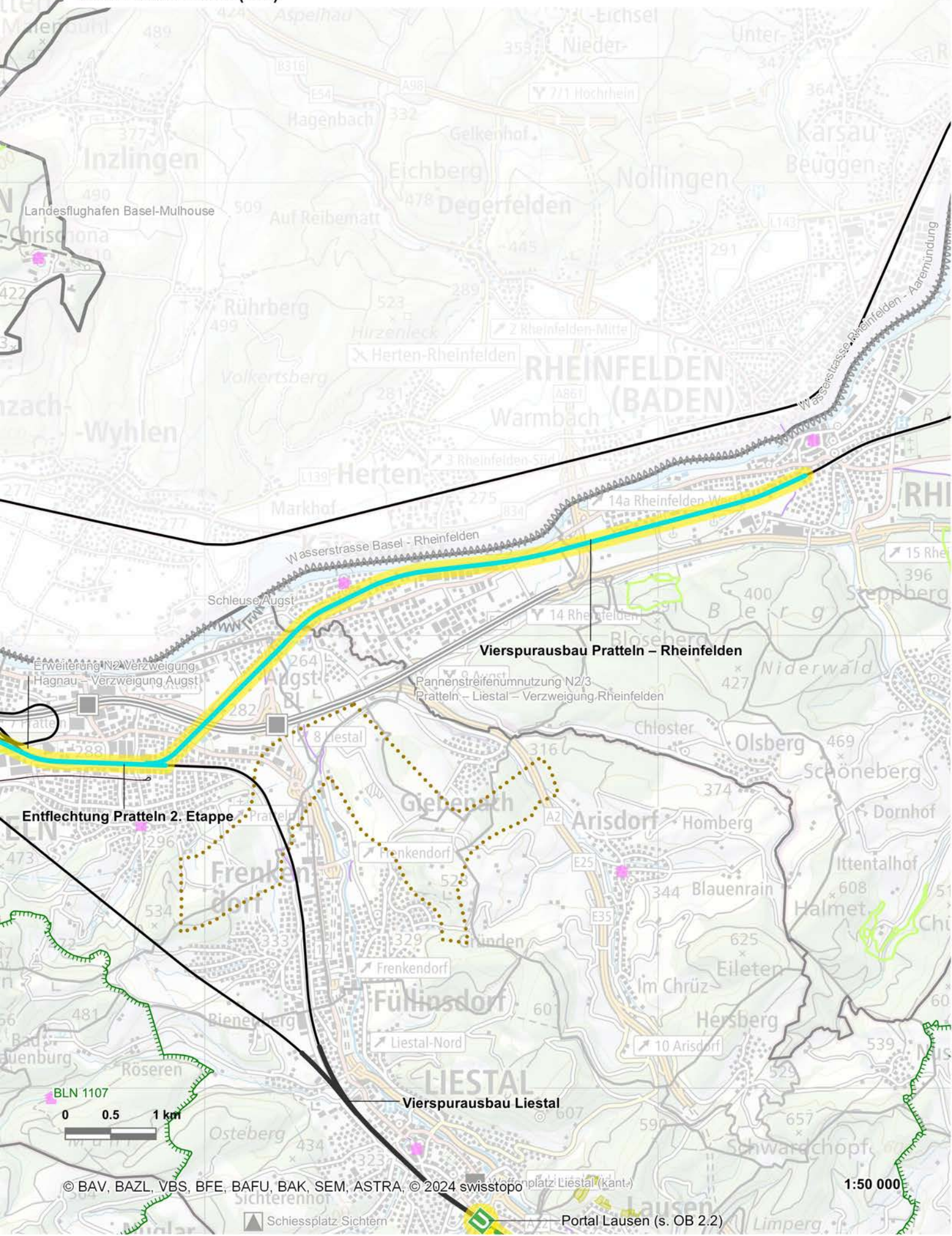
Mit dem Beschluss der Bundesversammlung zum Bundesgesetz über den Ausbauschritt 2035 für die Eisenbahninfrastruktur vom 21. Juni 2019 wurde der Entscheid zur Realisierung der neuen Haltestellen Dornach Apfelsee und Basel Solitude gefällt. Die neuen Haltestellen sollen auf die geplante Siedlungsentwicklung 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 Ausbauschritt 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 (Ost)



OB 2.2 Basel – Olten

Allgemeine Informationen

- Standortkantone: Basel-Landschaft, Solothurn
- Betroffene Gemeinden: Buckten, Häfelfingen, Itingen, Läufelfingen, Lausen, Liestal, Lostorf, Olten, Ramllinsburg, 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;			◆

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.

Vorgehen und Hinweise

Eine Realisierung des Vorhabens ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschlittes 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.

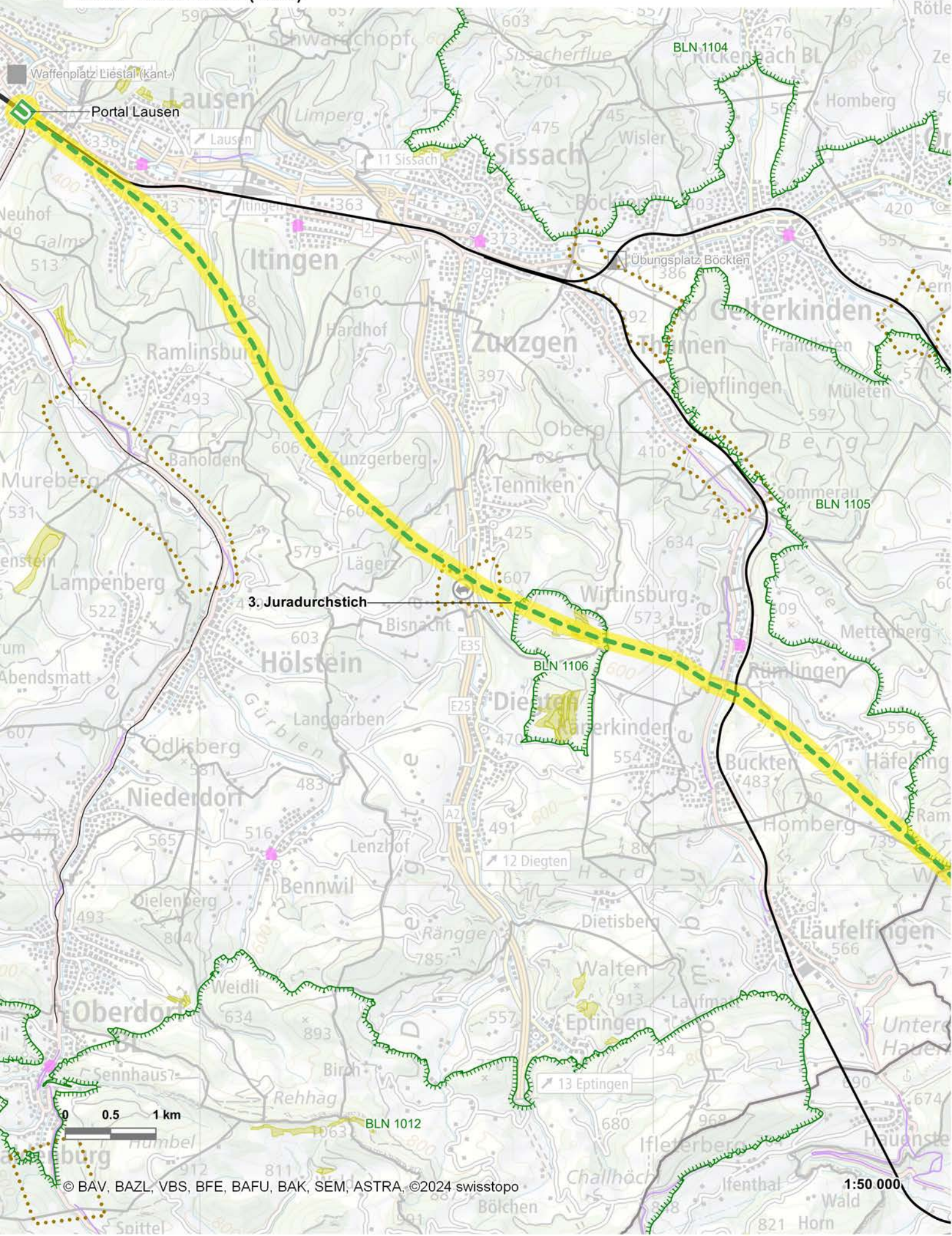
Eine Abstimmung ist mit dem BLN-Gebiet 1017, mit dem Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz BL 12.2, den Trockenwiesen und -Weiden im Raum Wittinsburg und Wisen sowie den ISOS-Objekten 0.728 (Liestal), 3.07 (Lausen) durchzuführen.

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

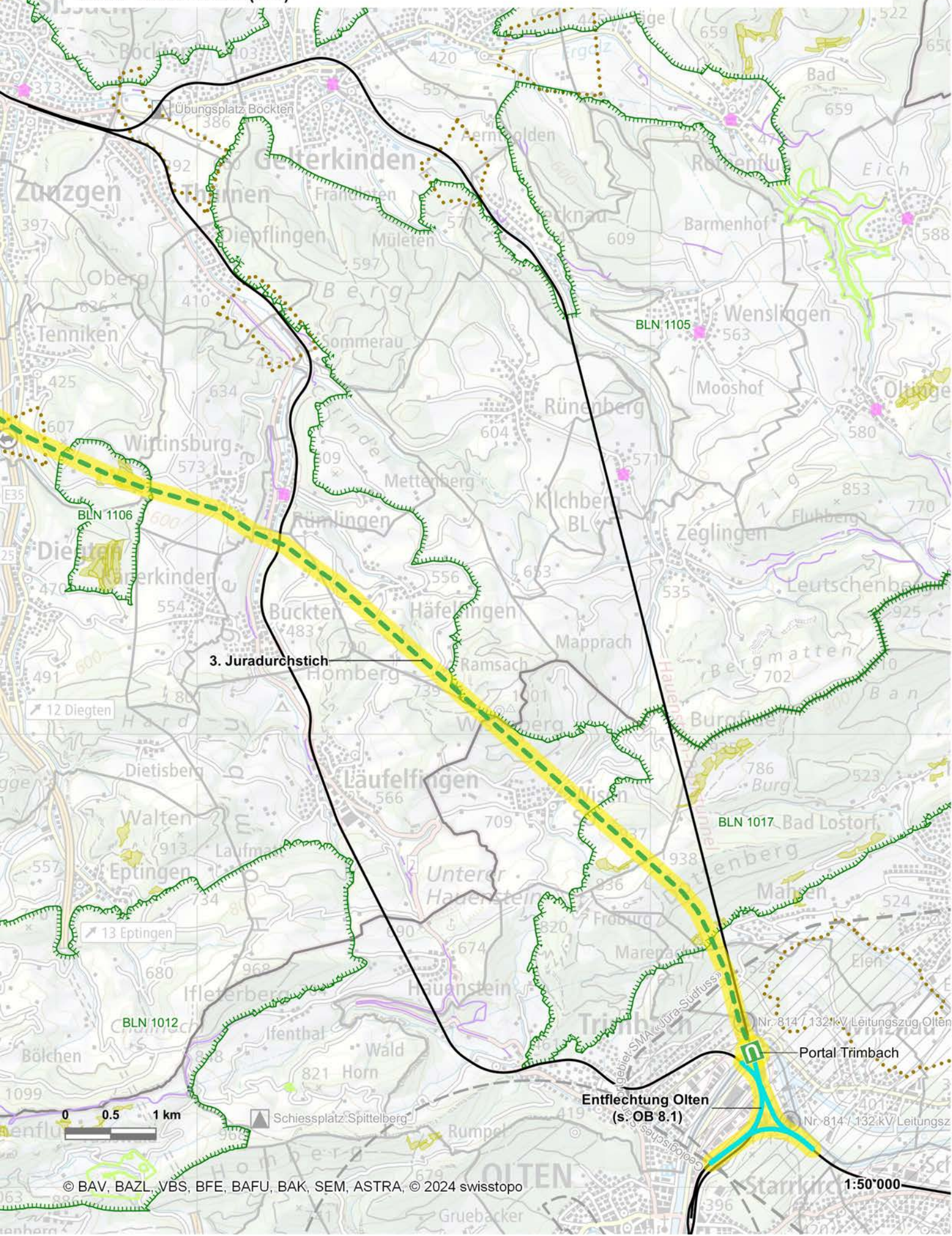
Der vom Bundesrat genehmigte Richtplan des Kantons Basel-Landschaft enthält das Vorhaben als Vororientierung ebenso wie der vom Bundesrat genehmigte Richtplan des Kantons Solothurn.

Hinweise: Richtplan Kanton Basel-Landschaft, Richtplan Kanton Solothurn

OB 2.2 Basel – Olten (West)



OB 2.2 Basel – Olten (Ost)

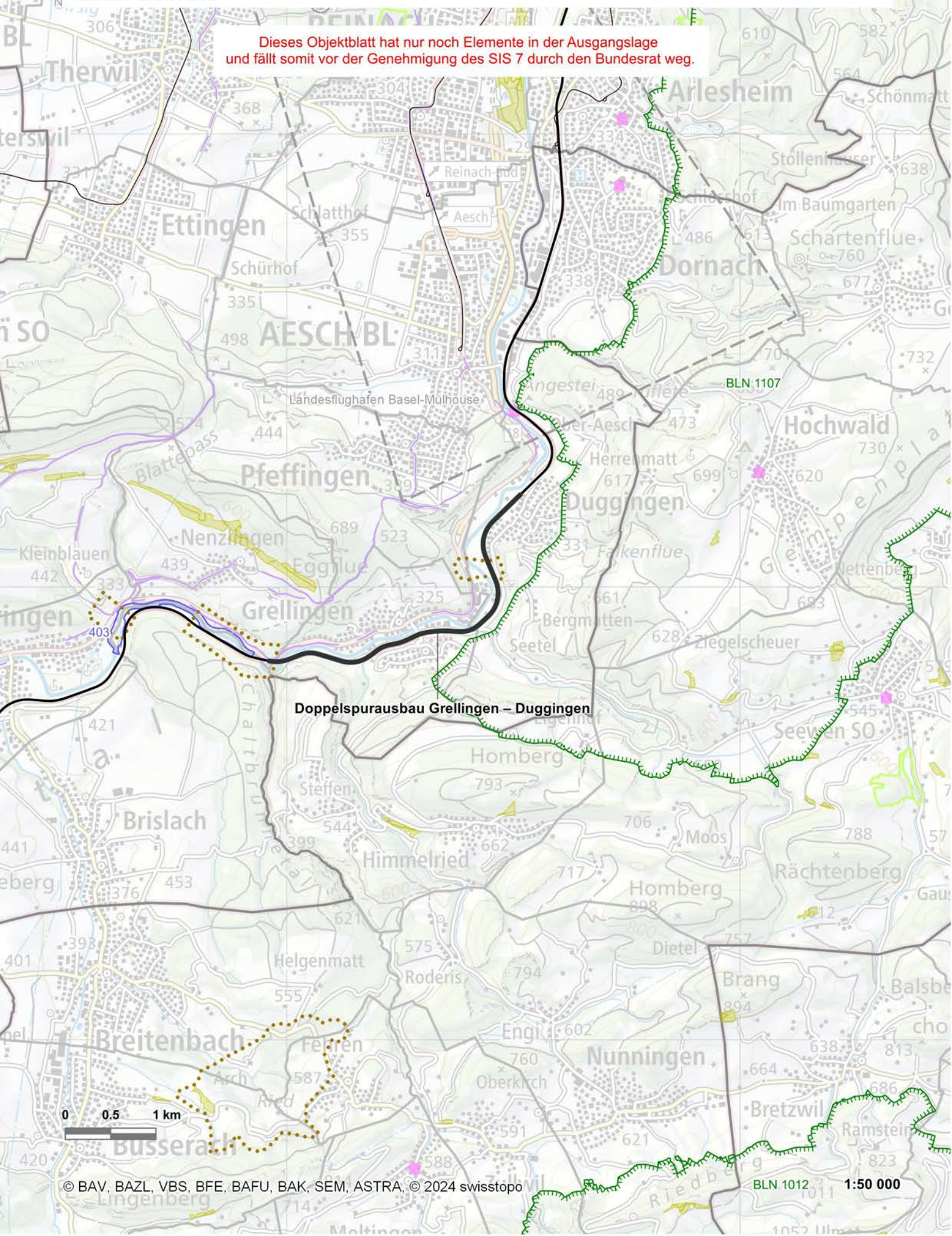


OB 2.3 Laufental

Objektblatt wird gelöscht

OB 2.3 Laufental

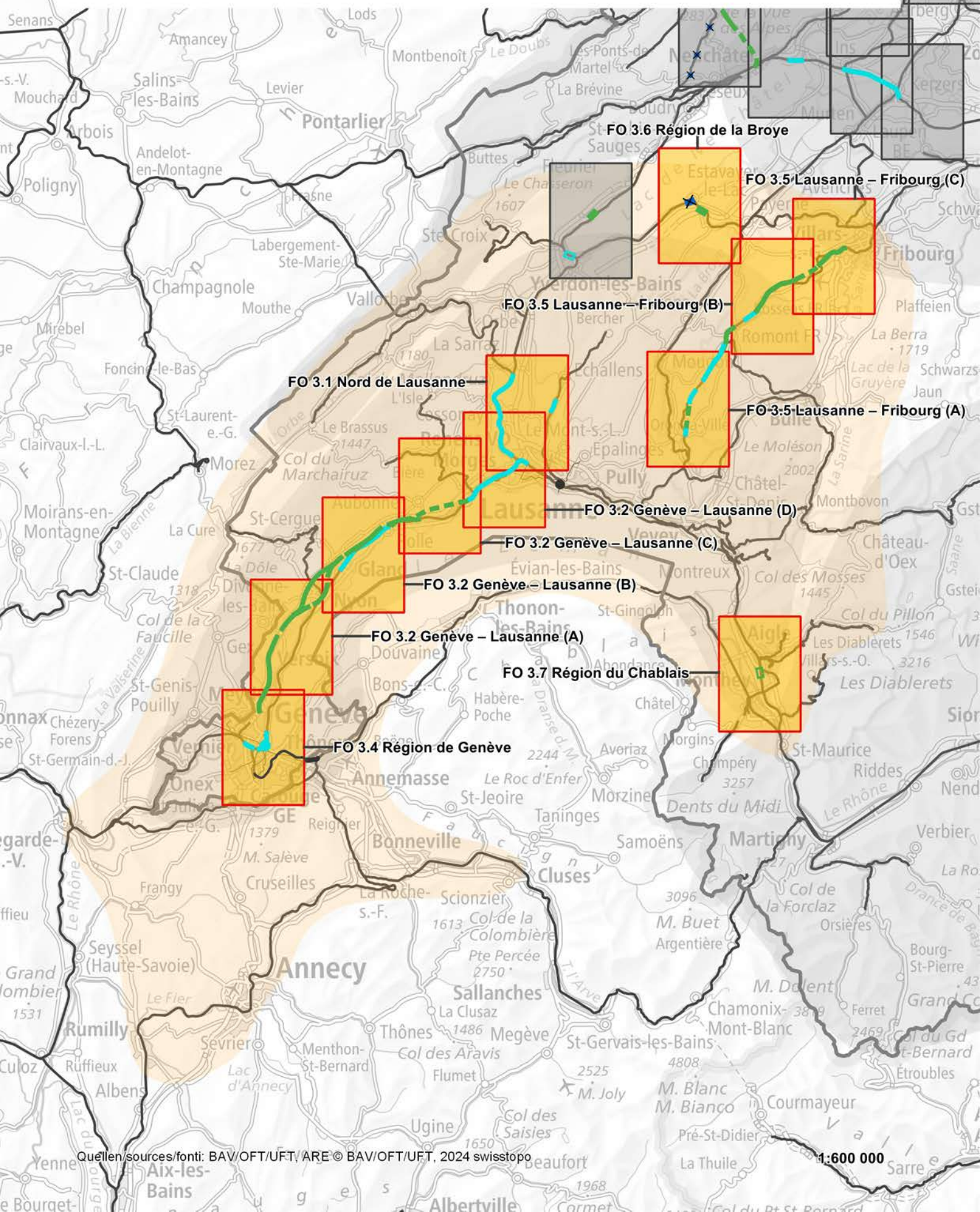
Dieses Objektblatt hat nur noch Elemente in der Ausgangslage
und fällt somit vor der Genehmigung des SIS 7 durch den Bundesrat weg.



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 territoire 2050).

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

- 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

FO 3.1 Nord de Lausanne

Informations générales

- Canton: Vaud
- Communes concernées: Assens, Bussigny, Daillens, Denges, Etagnières, Gollion, Loay, Penthaz, Préverenges, 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 ^e et 4 ^e voies Bussigny – Daillens.			♦

Motif

Les analyses effectuées dans le cadre de l'étape d'aménagement 2035 de PRODES ont démontré une saturation du réseau pour le trafic voyageurs, notamment 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^e et 4^e voies Bussigny – Daillens : Un doublement des deux voies existantes est envisagé sur environ 12 km.

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 entérinée. Une coordination avec le corridor faunistique suprarégional n°VD-18 d'Etagnières et le plan sectoriel des surfaces d'assolement doit être assurée.

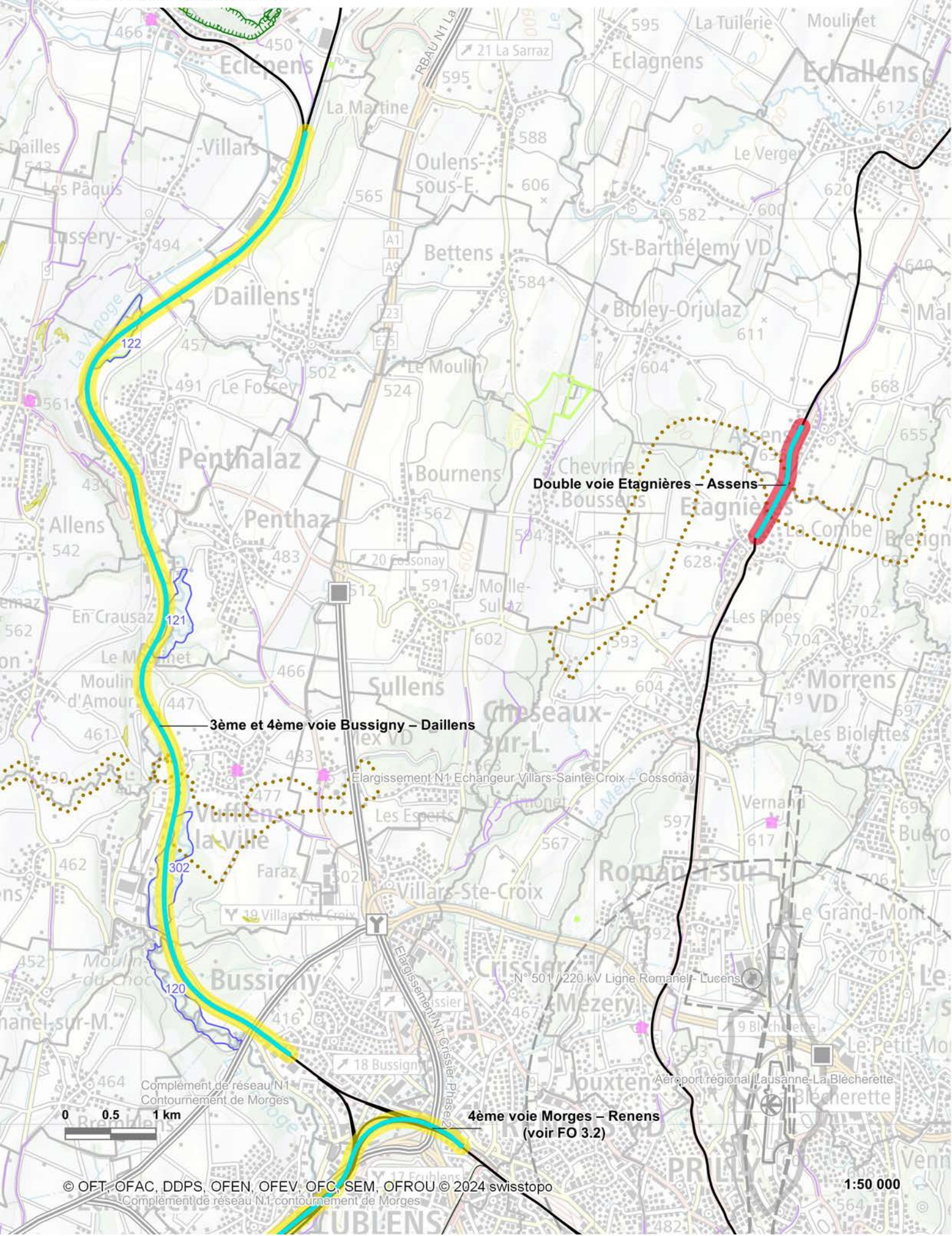
D'autres mesures sont nécessaires sur la ligne du LEB afin d'offrir une cadence dix minutes aux heures de pointe entre Echallens et Lausanne, mais aussi pour stabiliser la cadence quinze minutes actuelle. Il s'agit de la création d'une voie de rebroussement à Echallens et d'une nouvelle gare de croisement 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^e et 4^e voies Bussigny – Daillens 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 Penthaz – La Sarraz doit être assurée.

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.

Indication: Plan directeur cantonal vaudois, 2021

FO 3.1 Nord de Lausanne



FO 3.2 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, Lussy-sur-Morges, Lully (VD), Tolochenaz, Morges, 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:			
– 3 ^e voie Morges – Denges ;	♦		
– Nouvelle ligne Perroy – Morges, raccordement et suppression du tracé existant Perroy – Allaman ;		♦	
– Nouvelle ligne Genève – Perroy ;			♦
– 4 ^e voie Morges – Renens.			♦

Motif

A l'heure actuelle, le réseau ferroviaire dans 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 troisième 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

3^e voie Morges – Denges : Le projet comprend une voie supplémentaire entre Denges et Morges.

Nouvelle ligne Perroy – Morges, raccordement et suppression du tracé existant Perroy – Allaman : 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 la route nationale.

Nouvelle ligne Genève – Perroy : entre Genève et Perroy, la nouvelle ligne à deux voies se situerait essentiellement le long de 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^e 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^e voie Morges – Denges sont terminées. La Confédération a chargé les CFF d'entreprendre des études de projet concernant 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 N1 qui se trouve à proximité immédiate d'une grande partie du projet. 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.

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. Actuellement, le projet se trouve en phase d'approbation des plans.

Dans un second temps, le 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 la construction d'une troisième voie Allaman – Morges le long de la ligne existante. 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 15 mars 2024, il a toutefois accordé un financement supplémentaire en vue du remplacement du projet de troisième voie Allaman – Morges par le projet de nouvelle ligne Perroy – Morges.

Dans le cadre d'une étude prospective à long terme, les CFF 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 le long de la route nationale N1 (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 – Renens (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.

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.

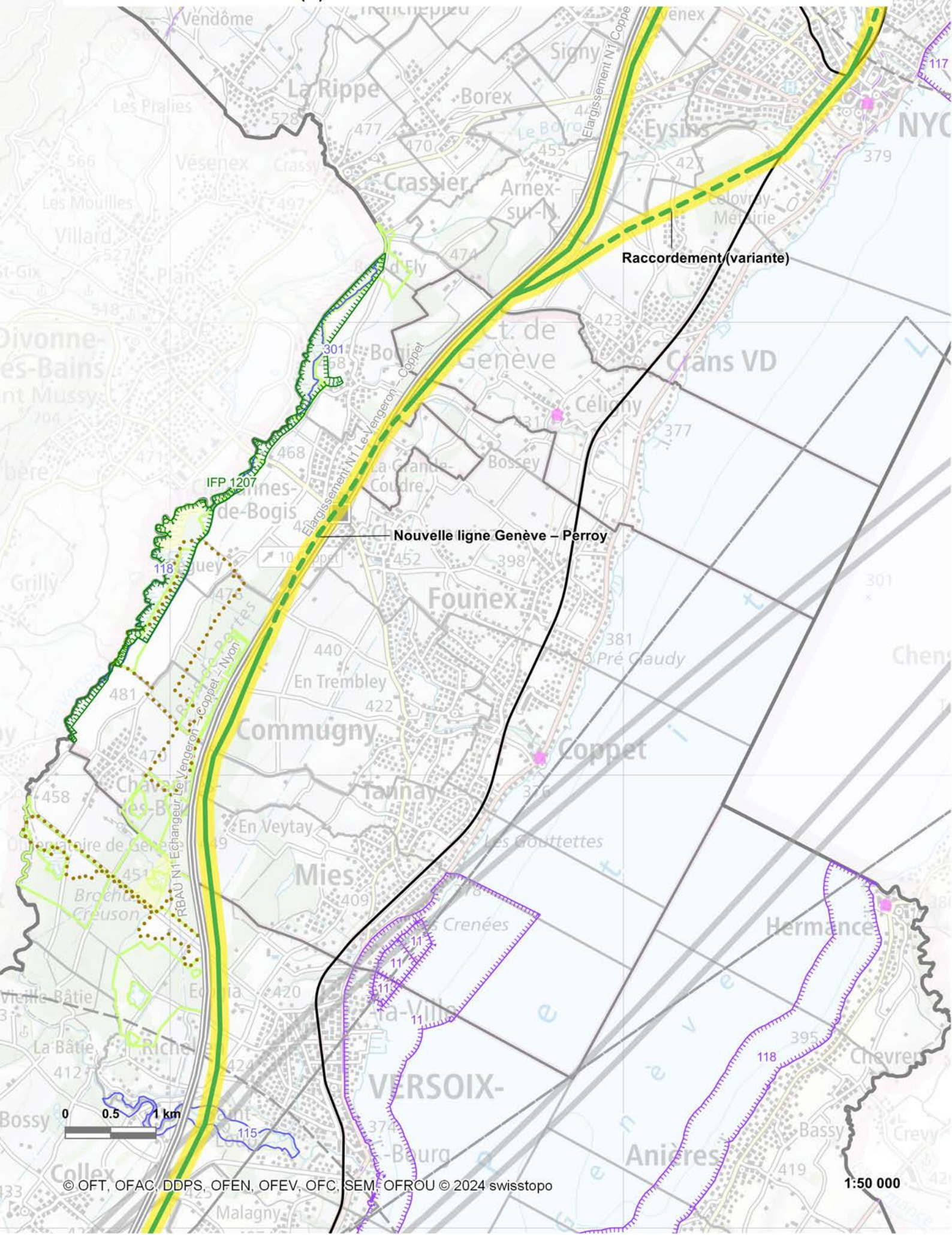
En parallèle, les projets précités sont à coordonner avec les travaux des installations d'accueil de la gare de Morges et le projet de développement du trafic fret sur la ligne du MBC.

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

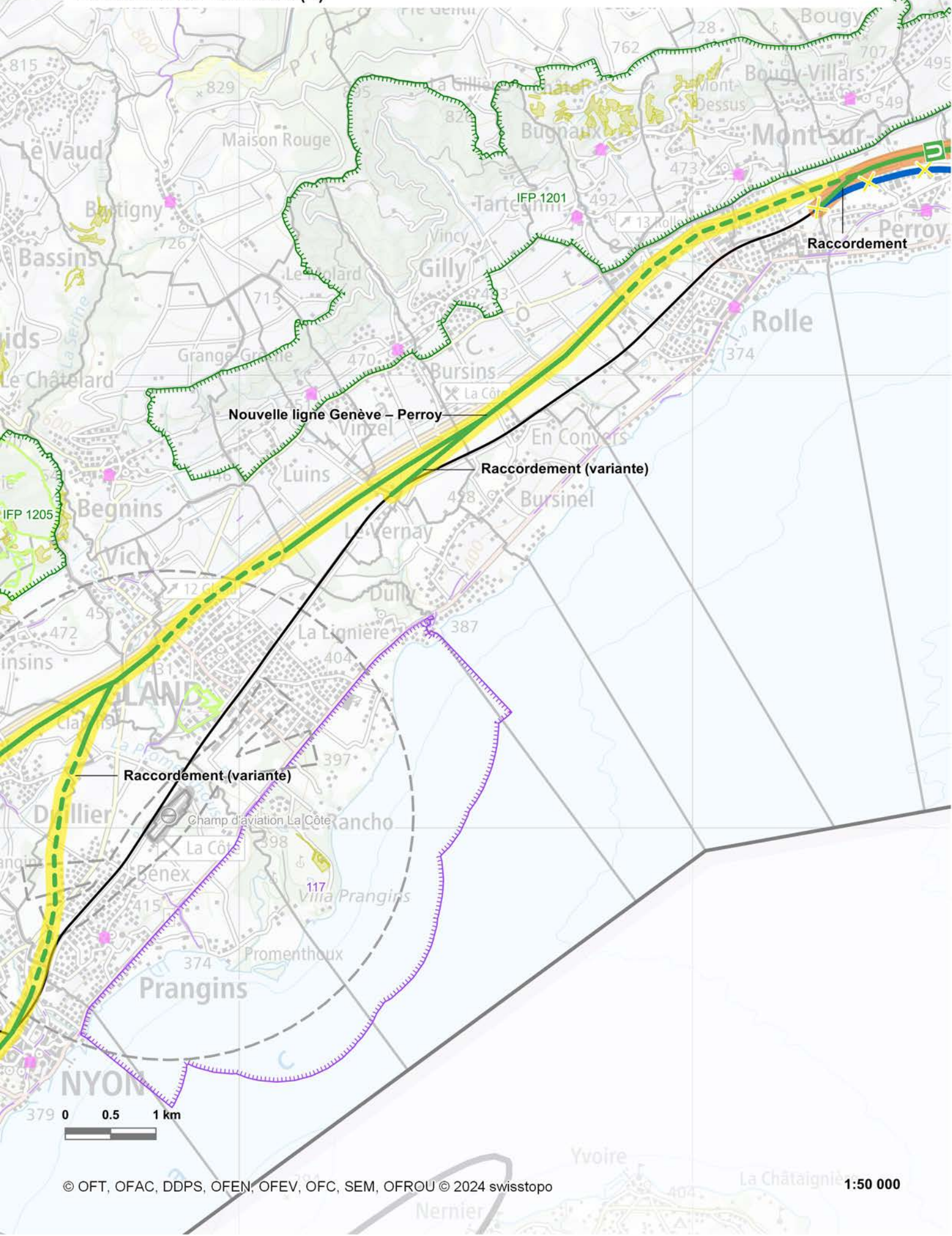
Dans le corridor Genève - Lausanne, divers tronçons du réseau ferroviaire à étendre présentent un potentiel de la classe de priorité la plus élevée pour une piste cyclable. La réalisation de véloroutes est à l'étude.

Indication: Plans directeurs des cantons de Genève et de Vaud

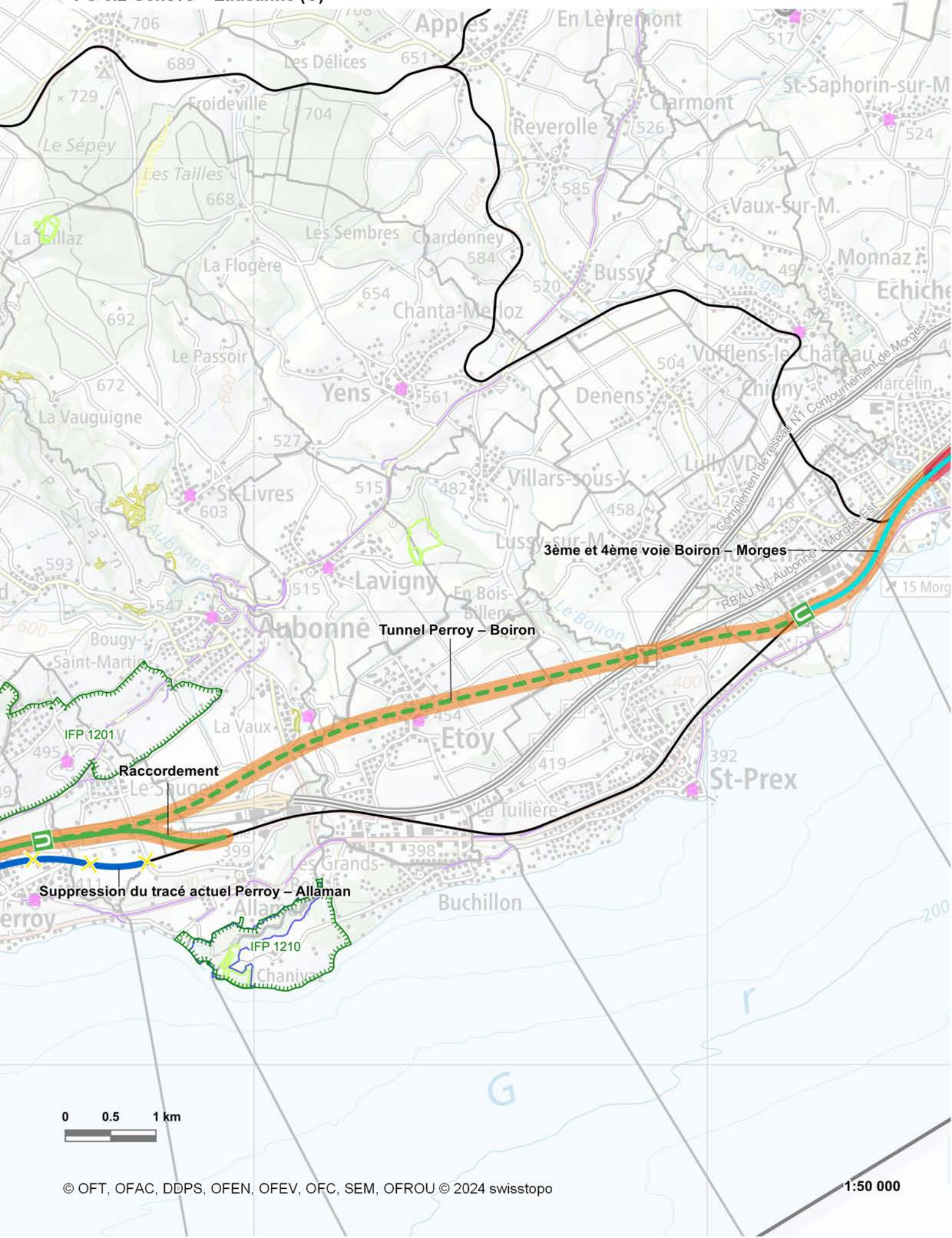
FO 3.2 Genève – Lausanne (A)



FO 3.2 Genève – Lausanne (B)

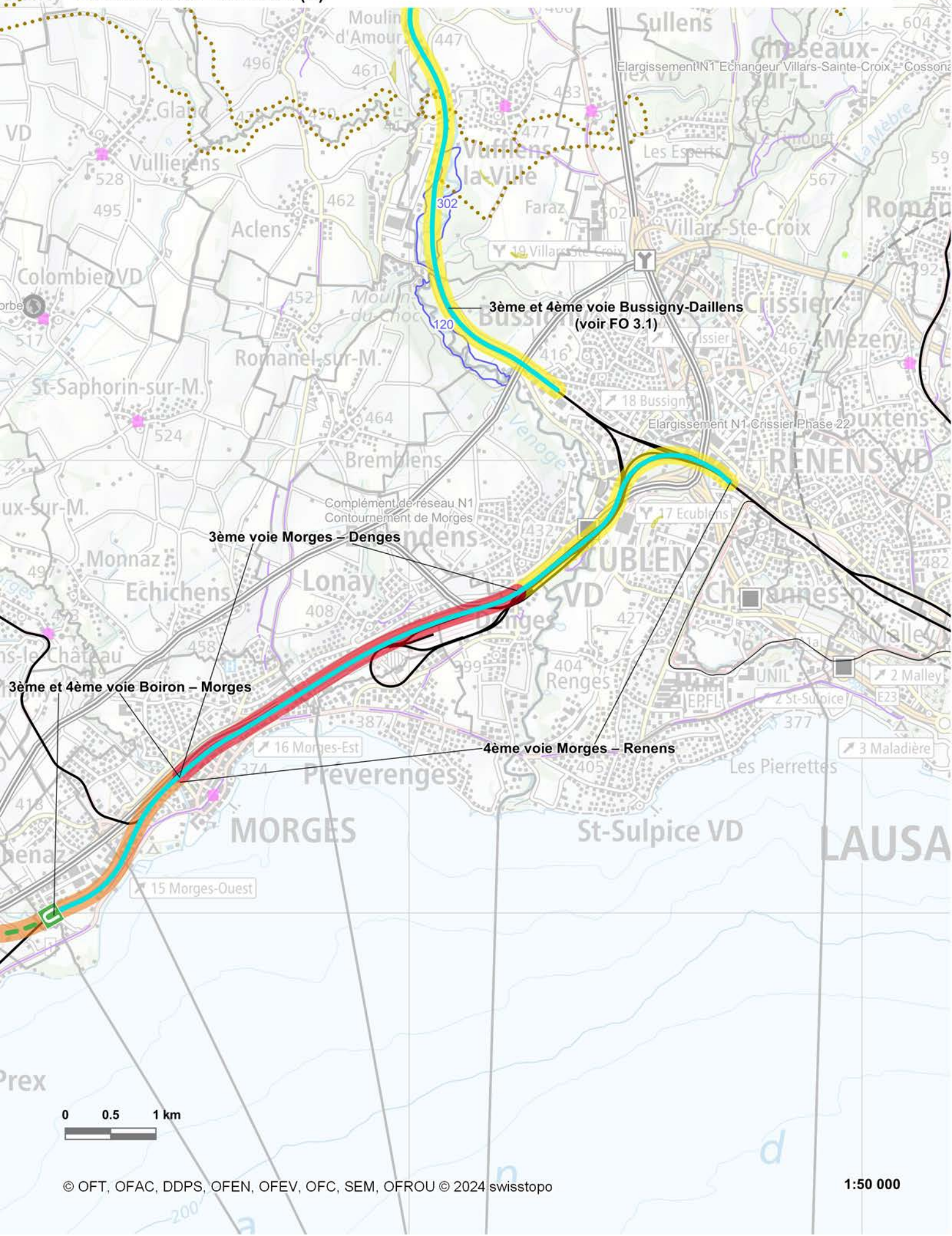


FO 3.2 Genève – Lausanne (C)



0 0.5 1 km

FO 3.2 Genève – Lausanne (D)



0 0.5 1 km

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	◆		
– Nouvelle ligne Genève – Perroy, raccordement Genève			◆

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 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 : cette mesure consiste en l'aménagement d'un quai et de deux voies supplémentaires en souterrain à la gare de Genève. Deux voies d'accès souterraines seront réalisées depuis Lausanne ainsi qu'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 le projet de construction de l'extension de la capacité du nœud de Genève. Dans ce cadre, il faudra 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.

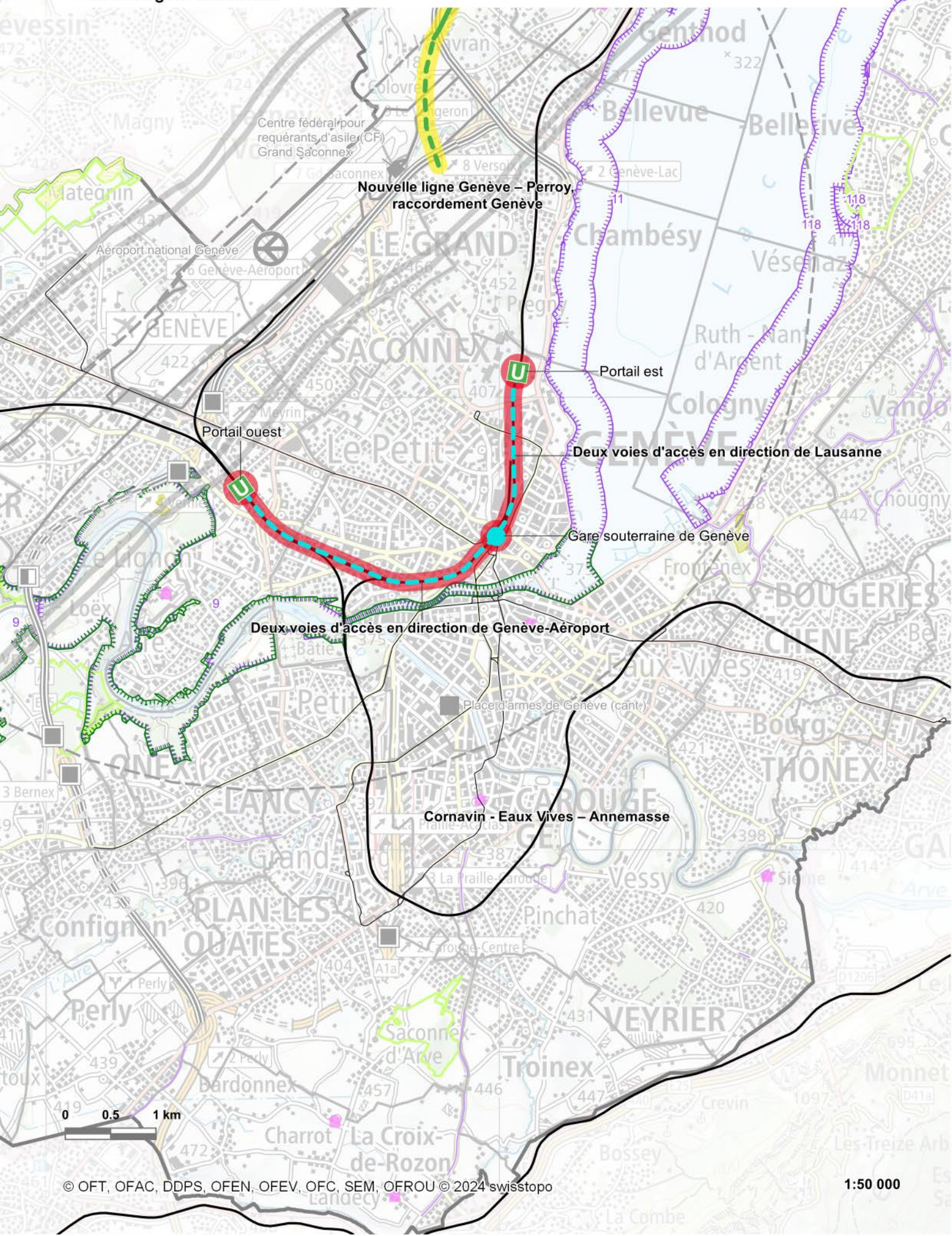
L'extension de la capacité du nœud de Genève prévoit la réorganisation des circulations en gare de Genève. Avec le développement de l'offre sur l'Arc lémanique et vers la France, des aménagements au niveau de Genève-Aéroport pourraient s'avérer nécessaires.

L'OFT, les CFF et le canton étudient actuellement les prochaines étapes de développement du réseau ferroviaire à l'échelle du canton de Genève. La question du raccordement de la nouvelle ligne Genève – Perroy dans le nœud de Genève est également traitée dans ce cadre. Ces réflexions 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.

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
- 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 Lussy – Matran			◆
– Correction de tracé Oron – Vauderens			◆

Motif

A l'heure actuelle, le trajet entre Berne et Lausanne est de 69 minutes (horaire 2025). Le projet vise une réduction du temps de parcours à 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.

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 longue distance. La ligne existante est maintenue pour le trafic régional et le trafic fret.

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

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 construction et le financement exigent sa prise en compte dans un arrêté fédéral.

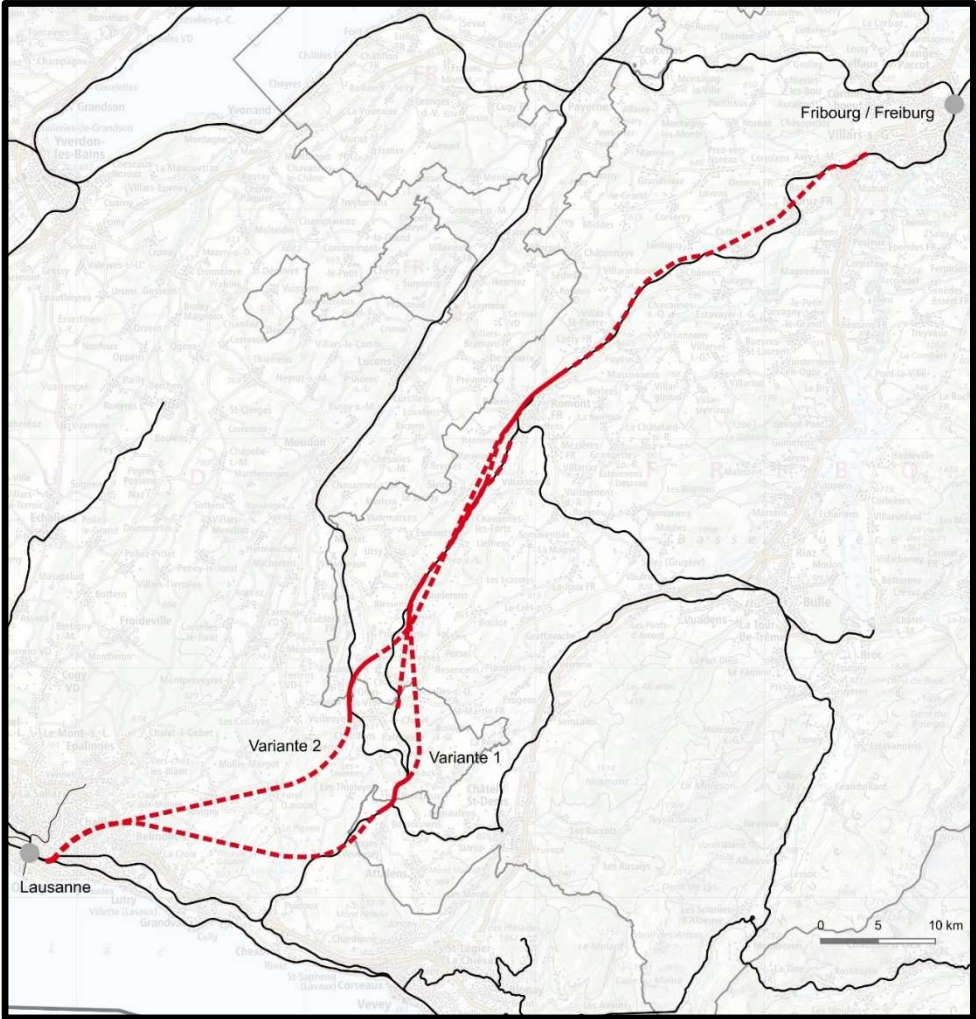
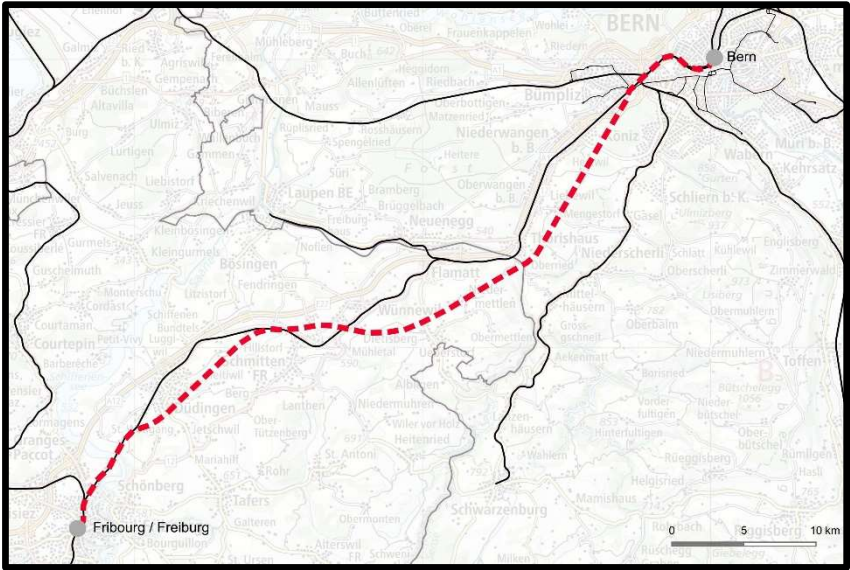
Nouvelle ligne Avry – Lussy : Une coordination avec le corridor faunistique d'importance suprarégionale FR-14 « Massonnens » doit être assurée.

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 Lausanne – Berne a été réalisée. Les objectifs de cette étude étaient d'étudier les mesures visant à :

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

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



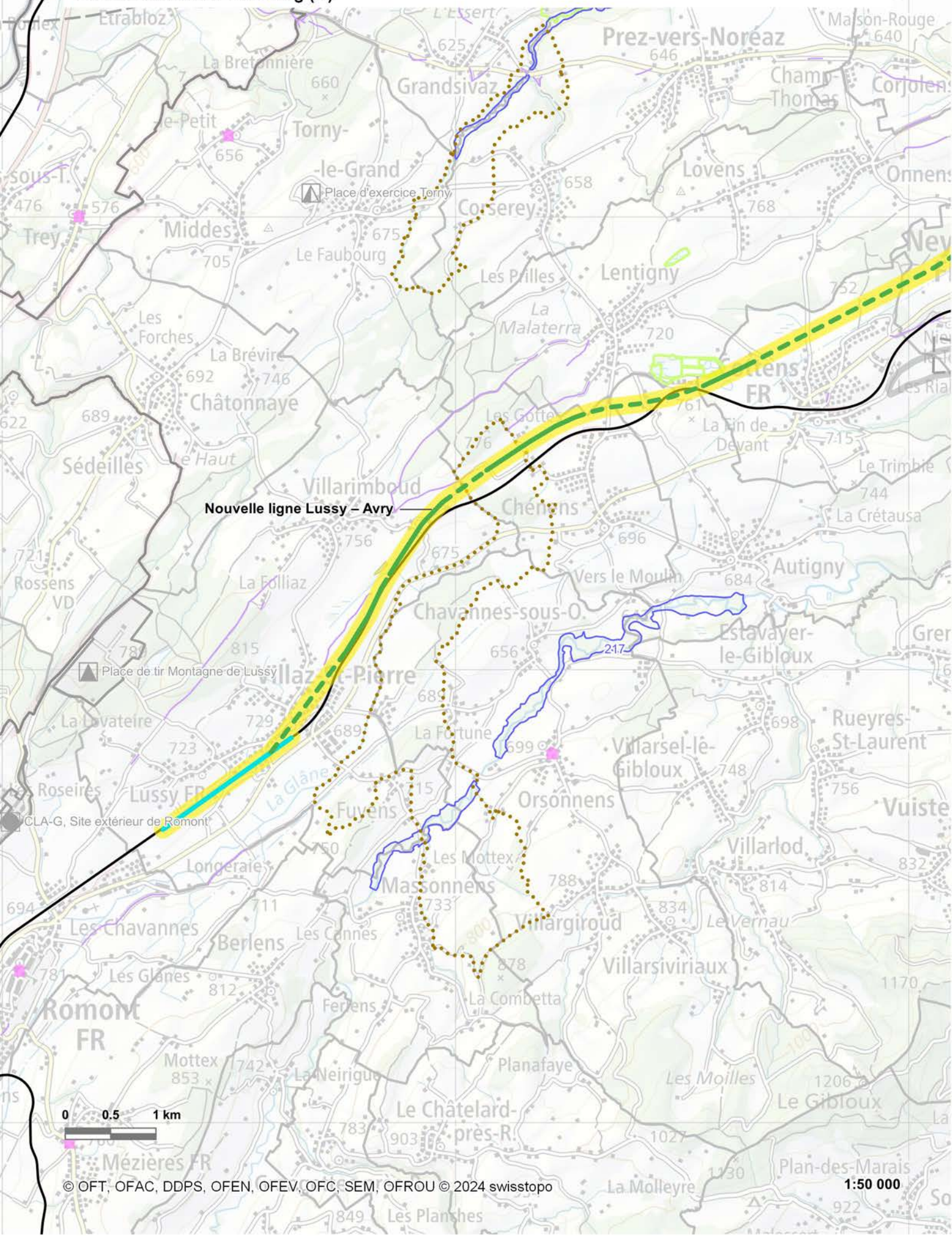
Suppression du tracé actuel

Tunnel entre Oron et Vauderens

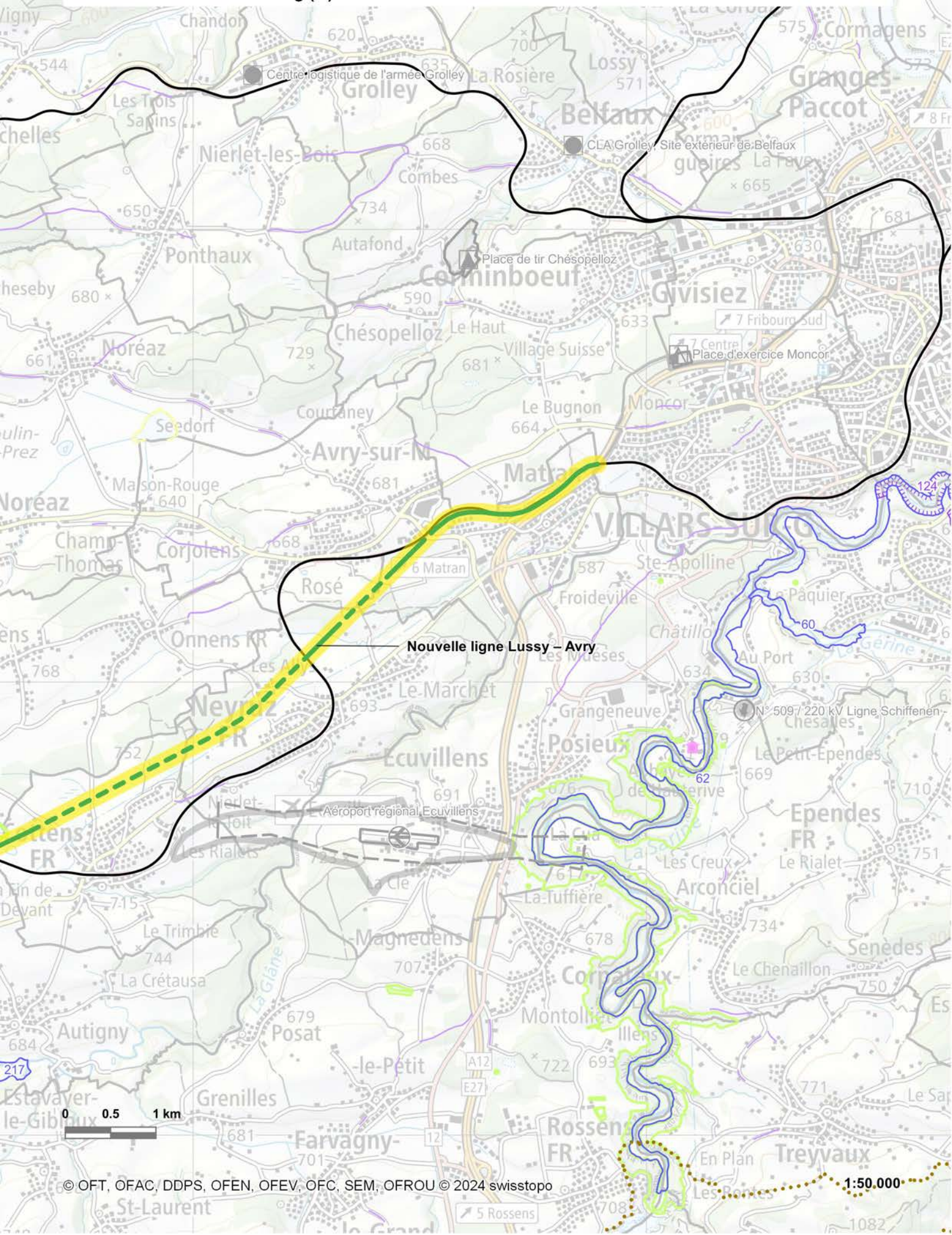
0.5 1 km

© OFT, OFAC, DDPS, OFEN, OFEV, OFC, SEM, OFROU © 2024 swisstopo

FO 3.5 Lausanne – Fribourg (B)



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:			
– 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: Nouvelle gare de formation y compris voies de débord.

Marche à suivre et explication des indications

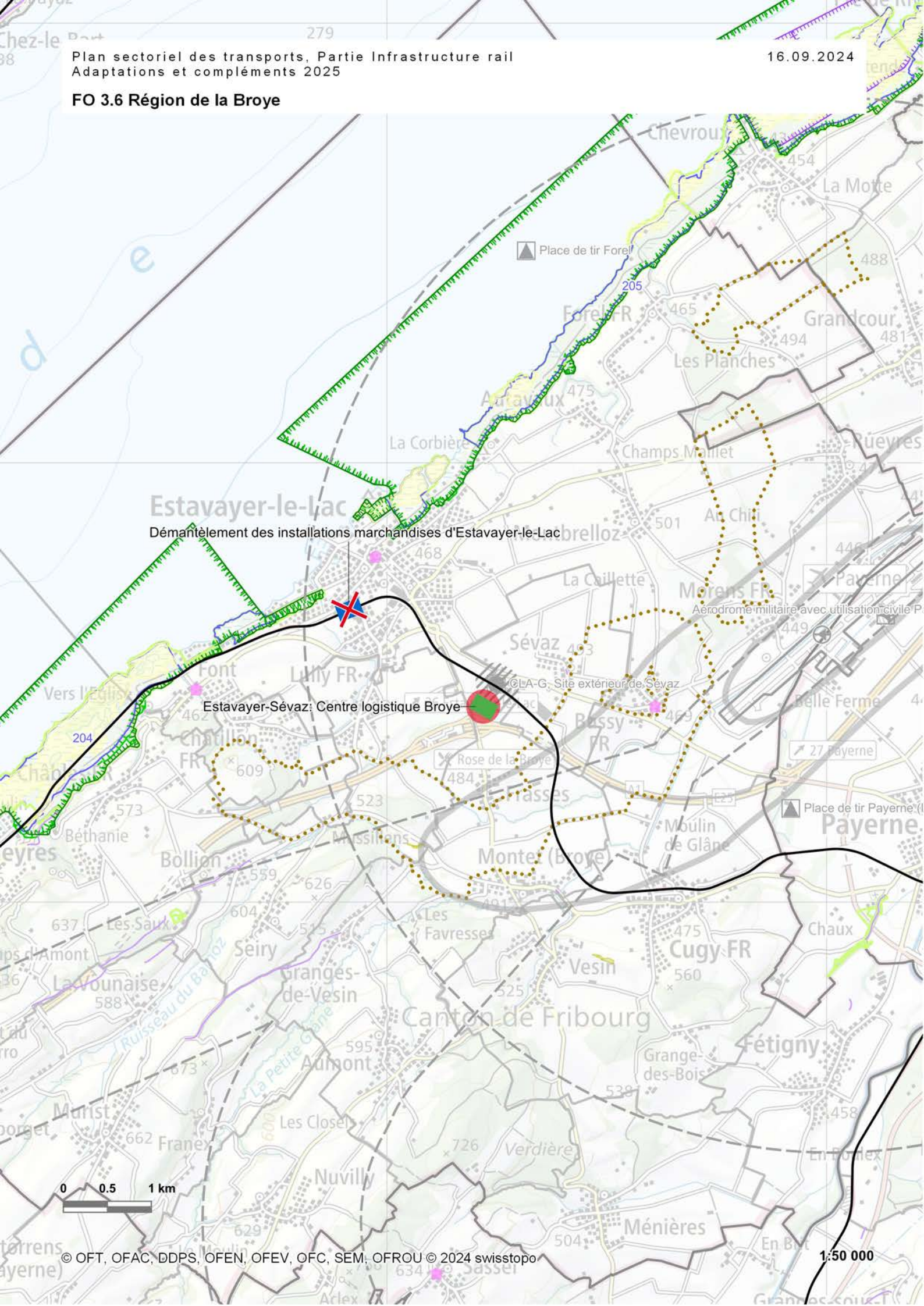
La Confédération a chargé les CFF d'entreprendre en accord avec les cantons de Vaud et Fribourg des études de projet concernant la nouvelle gare de formation et d'élaborer l'avant-projet. Une coordination avec le plan sectoriel des surfaces d'assollement et le plan sectoriel militaire, partie « ouvrages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

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

0 0.5 1 km

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
Eléments 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 ni via le nœud de Genève déjà très fortement sollicités.

Projet

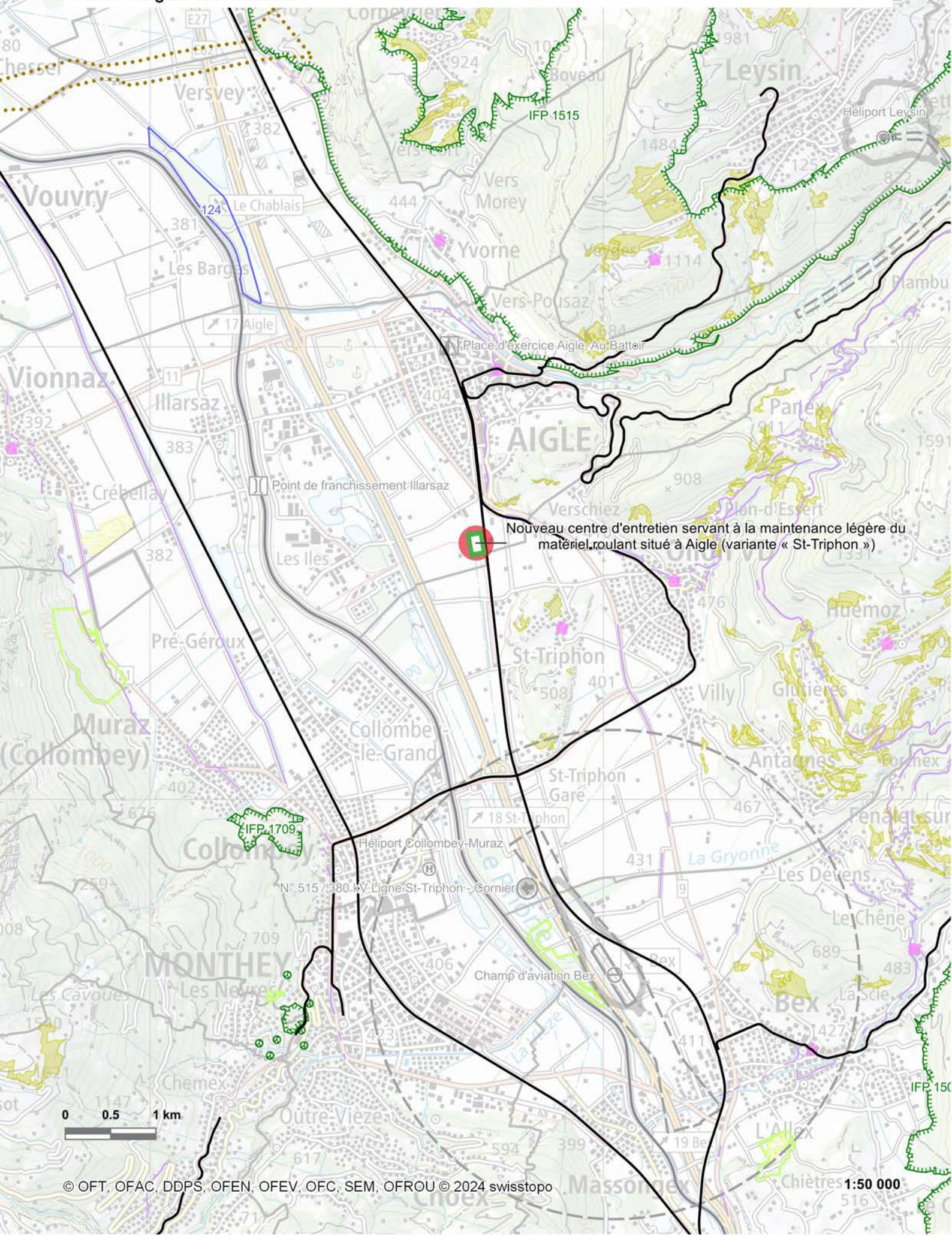
Nouveau centre d'entretien dédié à la maintenance légère du matériel roulant, situé sur la commune d'Aigle (variante « St-Triphon » du rapport explicatif): nouvelle installation comprenant une emprise d'environ 10 ha et permettant la maintenance légère du matériel roulant, ainsi que les petites réparations 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

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. Un groupe d'accompagnement comprenant des représentants du canton de Vaud, des CFF et de la Confédération a élaboré le rapport explicatif justifiant le choix de la variante retenue. Une coordination avec le plan sectoriel des surfaces d'assolement 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, l'entretien du matériel lourd n'est pas concerné et continuera d'être effectué sur le site des CFF à Yverdon-les-Bains.

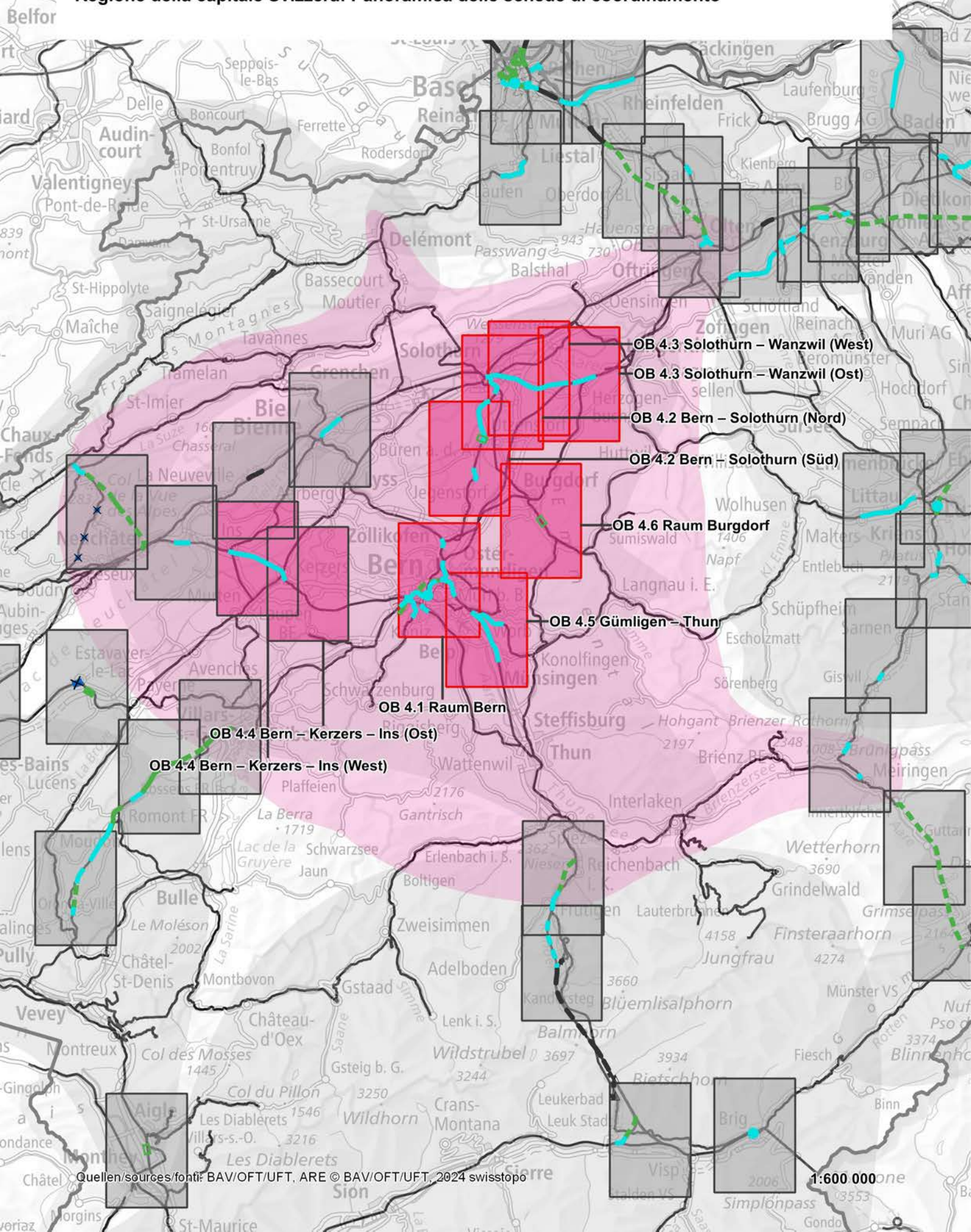
FO 3.7 Région du Chablais



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:

- 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:			
– Leistungssteigerung Bern West;	◆		
– 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.

Ein erster Ausbauschnitt im Raum bezweckt mit 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 Plateau und Gürbetal/Neuenburg zu vermeiden.

Der weitere Ausbau erfolgt schrittweise entsprechend den Bedürfnissen des Verkehrswachstums.

Vorhaben

Leistungssteigerung Bern-West: Niveaufreie Entflechtung der Strecken nach Freiburg und Neuenburg 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 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 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 Schmitten 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 Zufahrtsschleife.

Vorgehen und Hinweise

Die SBB wurde vom Bund beauftragt, in Abstimmung mit dem Kanton die Projektierungsarbeiten und die Realisierung für die Leistungssteigerung Bern-West sowie das vierte Gleis Wankdorf Süd – Ostermundigen mit der Entflechtung Wankdorf Südzu 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 Aare-raum. Die lokalen Interessen des Landschaftsschutzes und des Städtebaus sind im Rahmen der Detailplanung einzubeziehen.

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

Eine Abstimmung mit den Nationalstrassen im Raum Bern hat stattzufinden.

Am 21. Juni 2013 stimmte das eidgenössische Parlament dem Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2025 der Eisenbahninfrastruktur zu. Damit wurde der Entscheid zum Bau der 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 die Ost- und Westzufahrt inkl. der Leistungssteigerung Bern-West und der Perronverlängerung im Bahnhof Bern für 400 Meter lange Doppelstockzüge 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.

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.

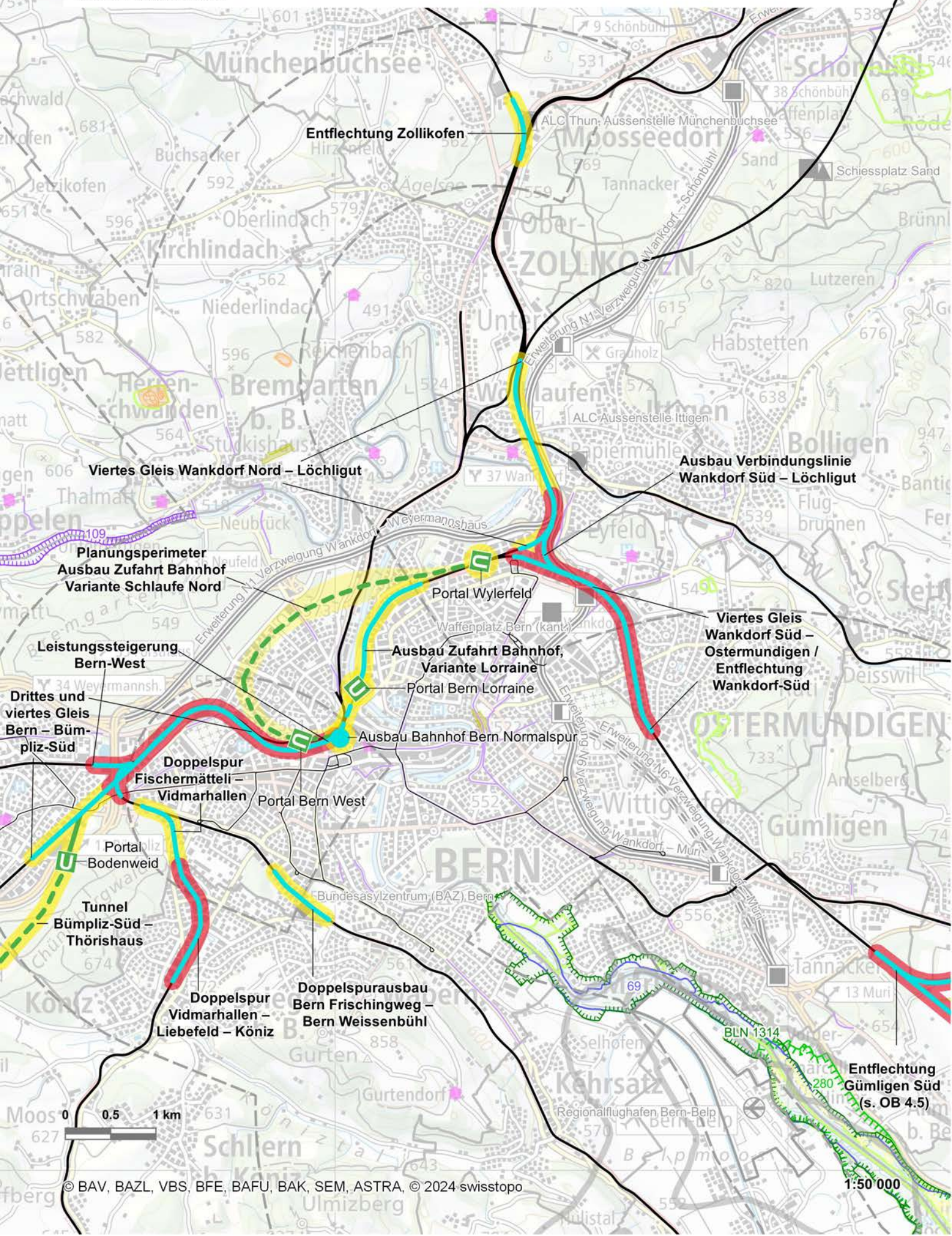
Die östliche Zufahrt des normalspurigen SBB-Bahnhofs Bern könnte in einem sehr langfristigen Zeithorizont von heute vier auf sechs Gleise erweitert werden. Die weitergehenden Massnahmen sind zu konkretisieren. Sie werden in diesem Sachplan als langfristige Trassensicherung aufgenommen. Der Aareraum in 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 Abschnitte Grafenried – Jegenstorf sowie Bätterkinden Süd – Büren zum Hof sind 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 Fruchtholflächen stattzufinden. Eine Abstimmung mit den ISOS-Objekten Solothurn und Büren zum Hof ist durchzuführen.

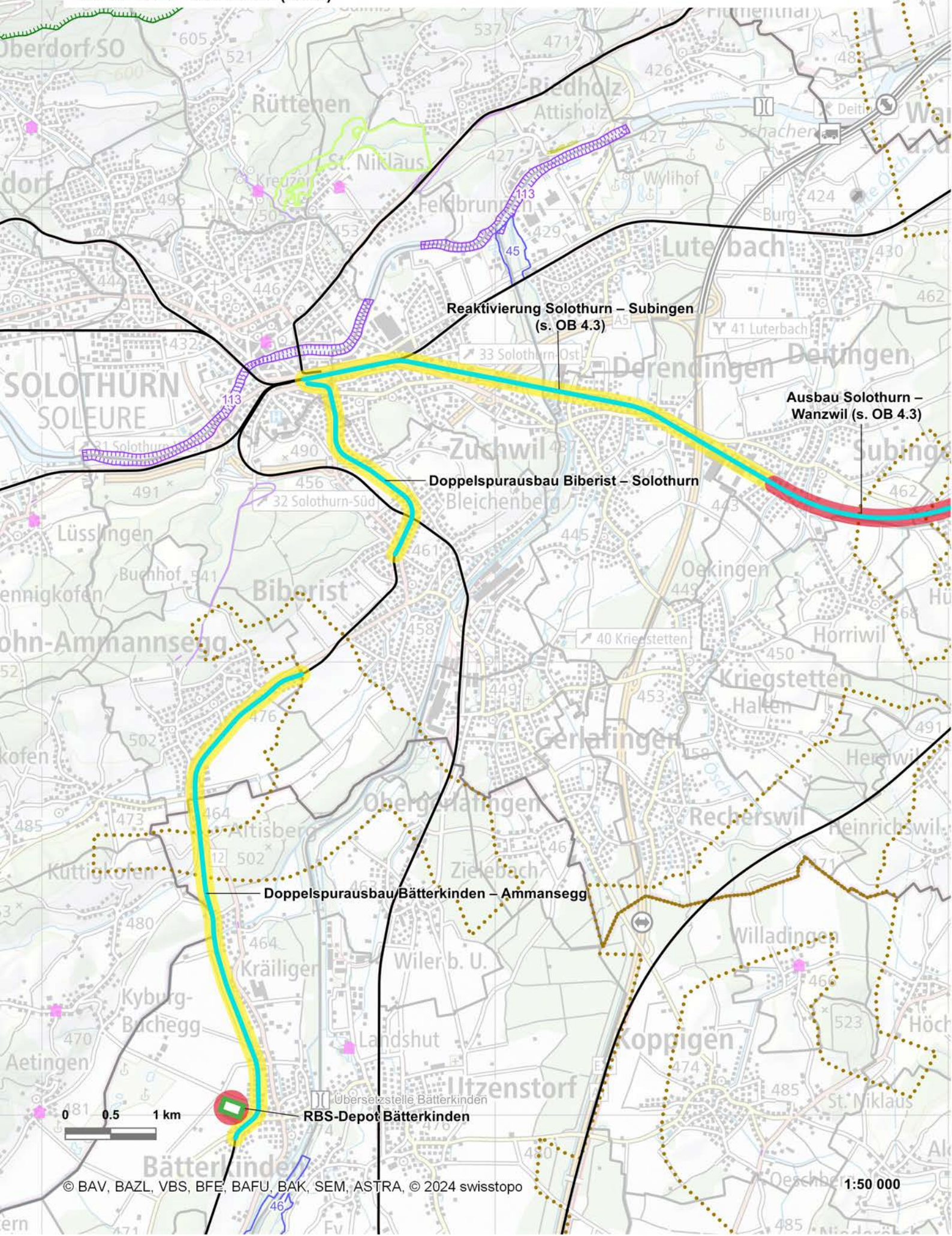
Für die Standortwahl für einen neuen Depotstandort wurde eine Variantenanalyse und eine Interessenabwägung durchgeführt. Der Standort Leimgrube Bätterkinden erwies sich als geeignetster Depotstandort und wurde 2018 mit dem Koordinationsstand Festsetzung in den kantonalen Richtplan sowie

(aufgrund der Fläche über 5 ha) 2021 im SIS aufgenommen. Die Standortevaluation und Interessenabwägung sind im Erläuternden Bericht erwähnt.

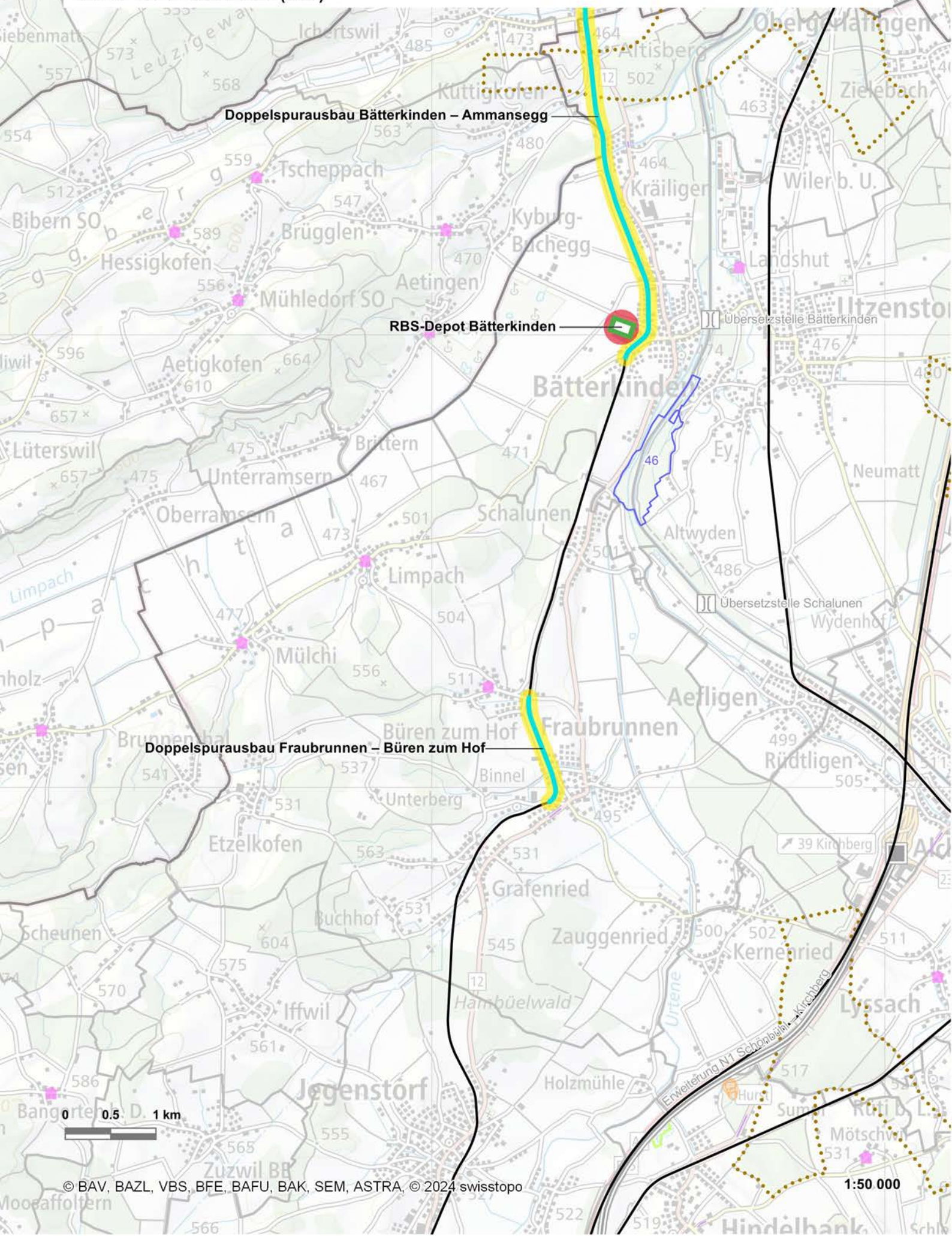
Für das Depot Bätterkinden hat eine Abstimmung mit dem Sachplan Fruchtfolgeflächen sowie den Anforderungen aus Sicht Umwelt stattgefunden. Die Anlage wurde so optimiert, dass die Auswirkungen auf Natur und Landschaft so gering wie möglich ausfallen. Der FFF-Bedarf von rund 6.6 ha wird durch die RBS kompensiert.

Hinweise: Richtpläne Kantone Bern und Solothurn

OB 4.2 Bern – Solothurn (Nord)



OB 4.2 Bern – Solothurn (Süd)



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. Die nötigen Abstimmungen mit dem Sachplan Fruchtfolgeflächen, dem Wildtierkorridor «Hüniken» sowie der Schutzzone des UNESCO Welt-Kulturerbes Inkwilersee (prähistorische Pfahlbauten) haben stattgefunden.

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.

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 – Wanzwil gemeinsam mit dem Kanton Solothurn erneut geprüft werden.

Hinweis: Richtplan Kanton Solothurn

Topographic map of the Solothurn region showing railway lines and planned infrastructure projects. The map includes labels for various towns like Solothurn, Grenchen, and Aargau. Key projects highlighted are 'Reaktivierung Solothurn – Subingen' (yellow line), 'Doppelspurausbau Biberist – Solothurn (s. OB 4.2)' (blue line), and 'Ausbau Solothurn – Wanzwil' (red line). A scale bar indicates 0.5 km and 1 km. The map is credited to BAV, BAZL, VBS, BFE, BAFU, BAK, SEM, ASTRA, and swisstopo, with a scale of 1:50,000.

The map shows the proposed railway line from Solothurn to Wanzwil, with a scale bar indicating 0, 0.5, and 1 km. The map is titled 'Ausbau Solothurn – Wanzwil' and 'Spange Önz'. The map includes various towns, elevation contours, and a scale bar. The railway line is highlighted in red and blue, with a green dashed line indicating a specific route. The map is titled 'Ausbau Solothurn – Wanzwil' and 'Spange Önz'.

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 Ausbauschlusses 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 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:			
–			
– 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

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

Eine Realisierung des 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 «Rüfenachtmoos» und den Fruchtfolgefächern stattzufinden. Im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten hat eine Abstimmung mit dem planerischen Grundwasserschutz und dem ISOS-Objekt Münsingen, Anstalt (Münsingen) stattzufinden.

Mit dem Beschluss der Bundesversammlung zum Bundesgesetz über den Ausbauschnitt 2025 der Eisenbahninfrastruktur vom 21. Juni 2013 wurde der Entscheid zur Entflechtung Gümligen Süd gefällt. 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.

Mit seinem Entscheid 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.

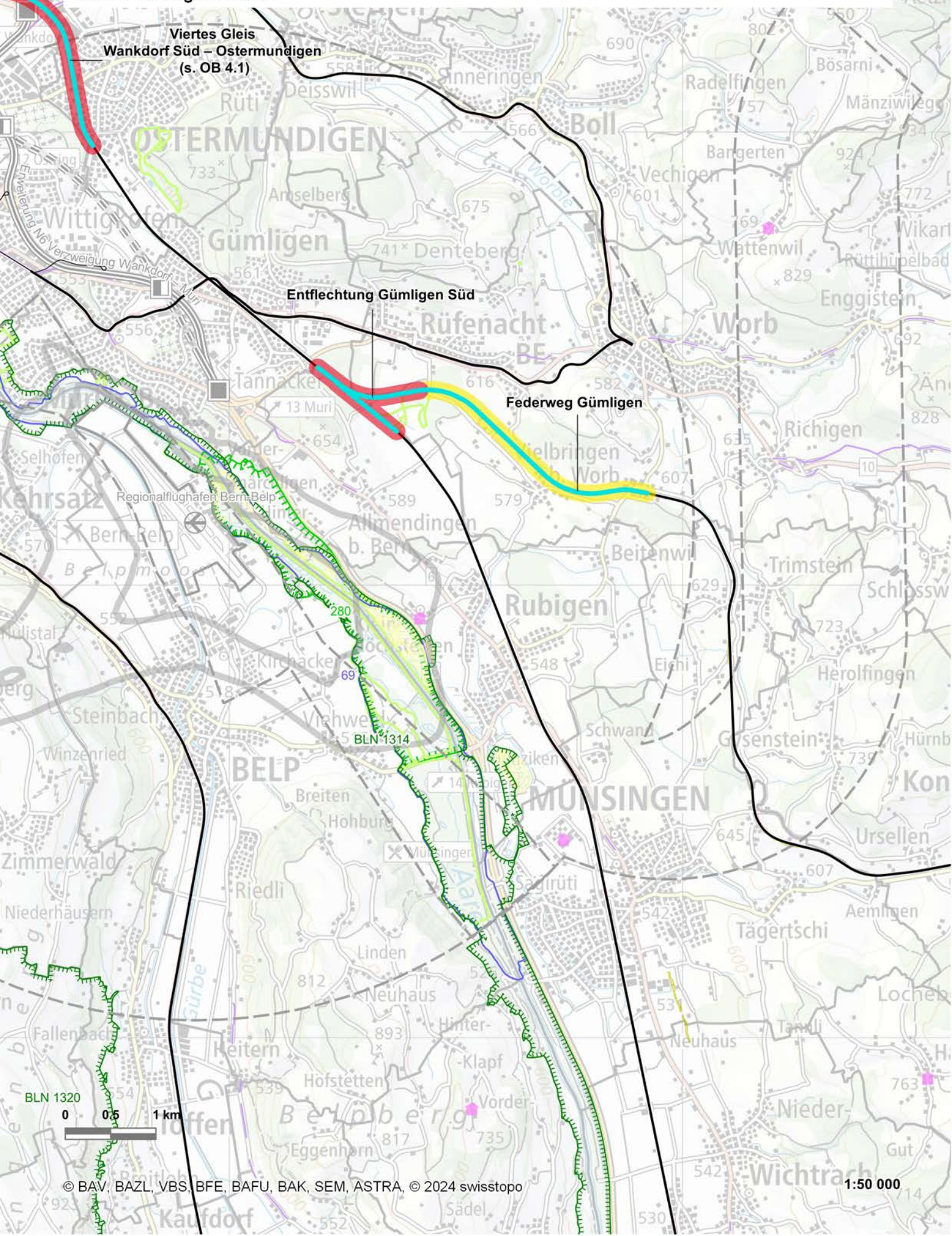
In Münsingen kann die S-Bahn auf dem mittleren Gleis wenden. Diese Ausbauten haben jedoch keine erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt. Sie werden ausserhalb des Sachplans Verkehr koordiniert.

Eine Abstimmung mit den Nationalstrassen im Raum Gümligen hat stattzufinden.

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

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. Die bereits erfolgte, umfassende Sanierung des Standorts Spiez und die laufende Erweiterung des Standorts Bönigen reichen nicht aus, um die notwendigen Instandhaltungskapazitäten für das Angebotswachstum sicherzustellen.

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 von maximal 2.5 ha benötigt..

Vorgehen und Hinweise

Für den Ersatz- und Neubau der Werkstätte «Oberburg» werden Fruchtfolgeflächen beansprucht. 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 Erschliessung des Areals muss in Abstimmung mit der örtlichen Verkehrssituation erfolgen.

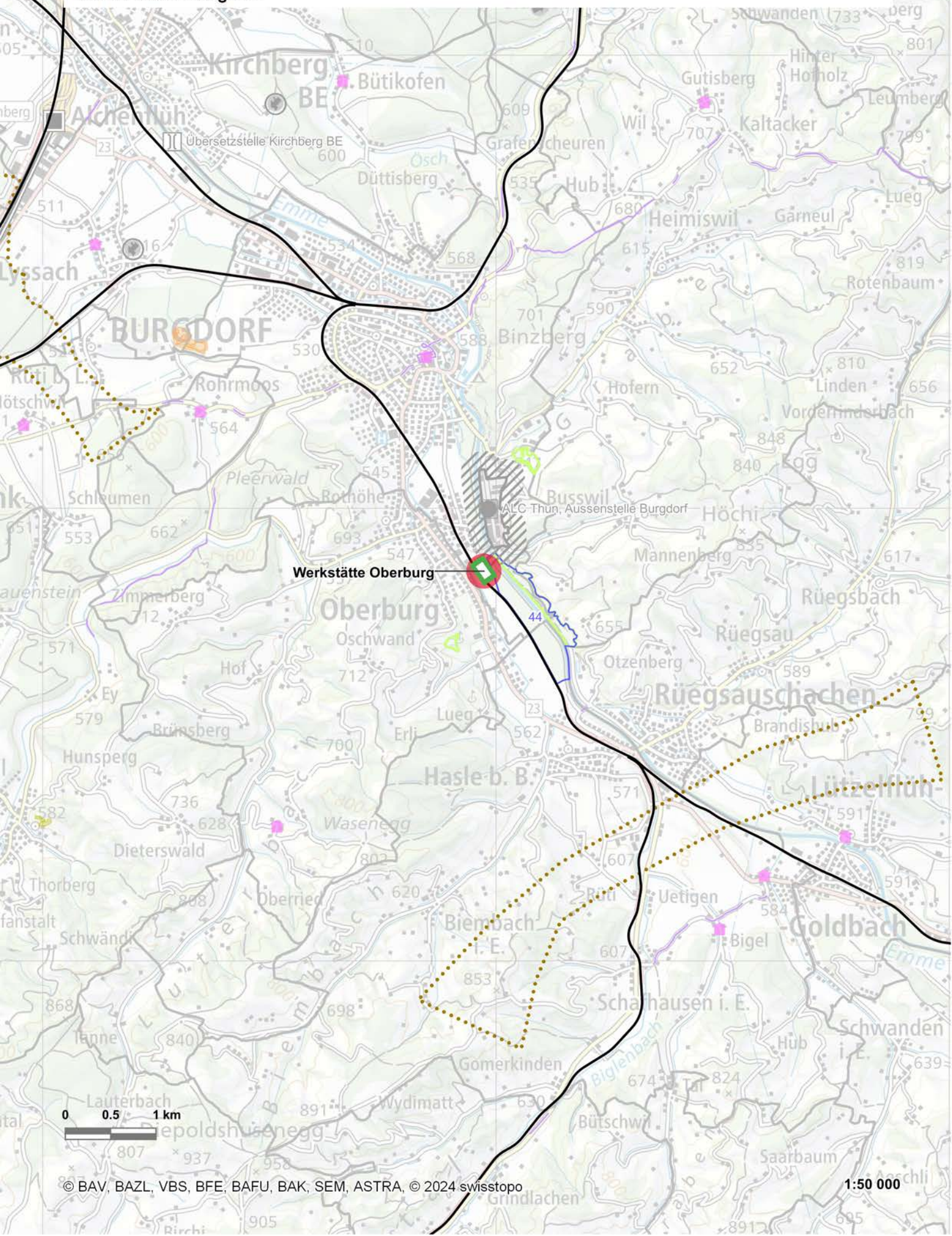
Die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den nationalen Interessen des Natur-, Gewässer- und Landschaftsschutzes, insbesondere jene des angrenzenden Auengebietes von nationaler Bedeutung «Oberburger Schachen», des Waldes und des Grundwassers wurde inzwischen im Grundsatz geklärt. In der weiteren Planung sind die Anliegen zu vertiefen und die Themen Naturgefahren sowie Einpassung in das Landschafts- und Ortsbild sind adäquat zu berücksichtigen.

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 Werkstätte 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 Werkstätte 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 Werkstätte 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.

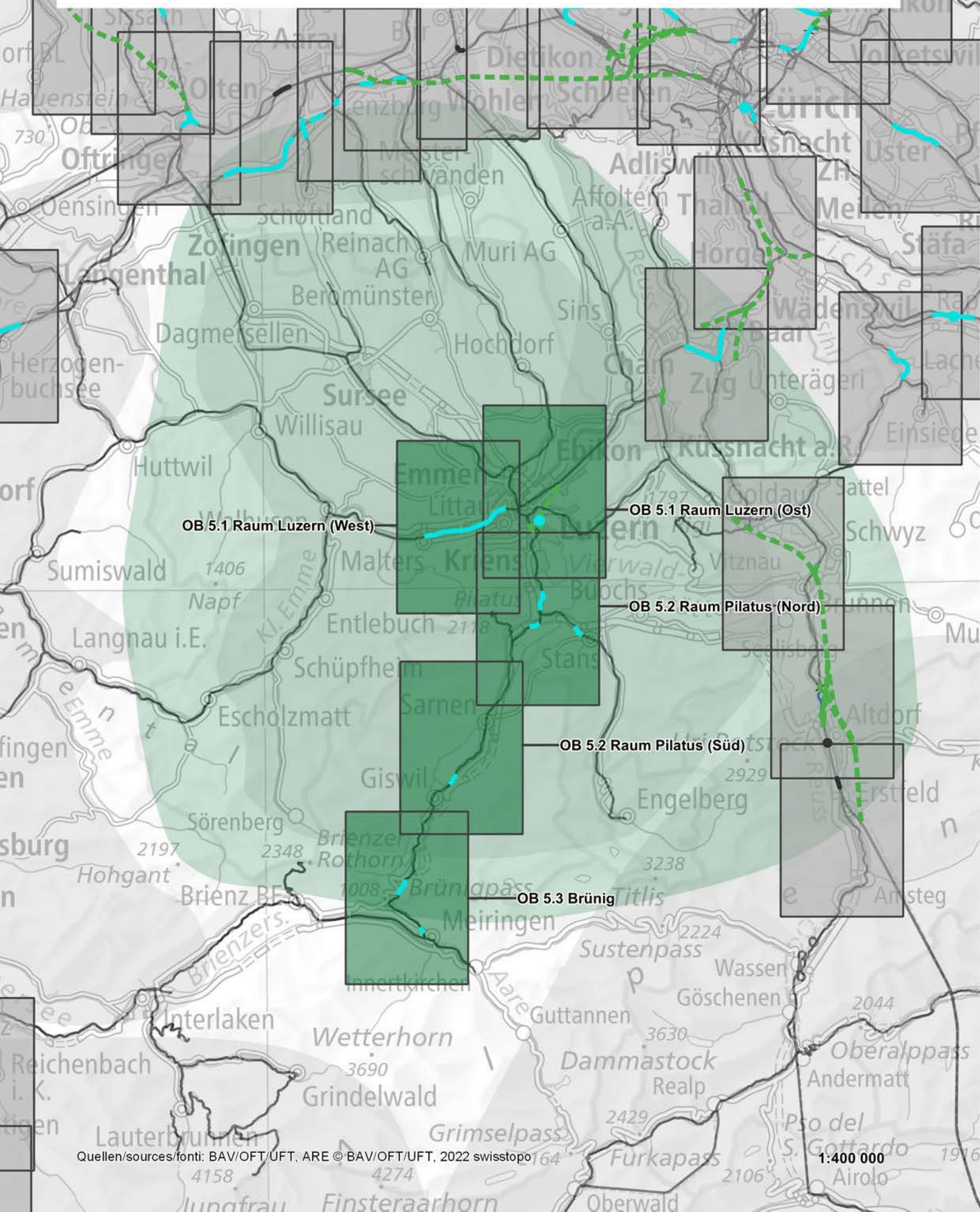
OB 4.6 Raum Burgdorf



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 Gott-hard (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 (mit einer gegebenenfalls 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 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.

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.

Mit dem Doppelspurausbau entlang des Rotsees kann aufgrund der verbleibenden Engpässe im Vorbahnhof wie auch in der Bahnhofshalle die 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) bildeten die Grundlage für das aktualisierte und komplettierte Vorprojekt zum Durchgangsbahnhof, welches bis 2023 erarbeitet wurde. Je nach Angebotskonzept sind weitere Massnahmen auf den Zulaufstrecken notwendig. Dazu zählen auch zusätzliche Abstellanlagen und im Endausbau des Durchgangsbahnhofs eine Serviceanlage ausserhalb des Bahnhofs Luzern.

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 auf der Meterspur sind weitere Massnahmen notwendig. Dieser Ausbau ist aufwärtskompatibel zum Vorhaben Durchgangsbahnhof Luzern mit Zufahrten zu realisieren.

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 Ausbauschlusses 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 Kerns und Kägiswil zur Doppelspur erweitert.

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 Infrastrukturvorhaben (Doppelspur Chäppeli und Kreuzungsstelle Meiringen-Sommerau) sowie ein Grossteil der für die Einführung des Viertelstundentaktes Giswil/Sarnen – Luzern nötigen Ausbauten.

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 Ausbauschritt 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).

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.

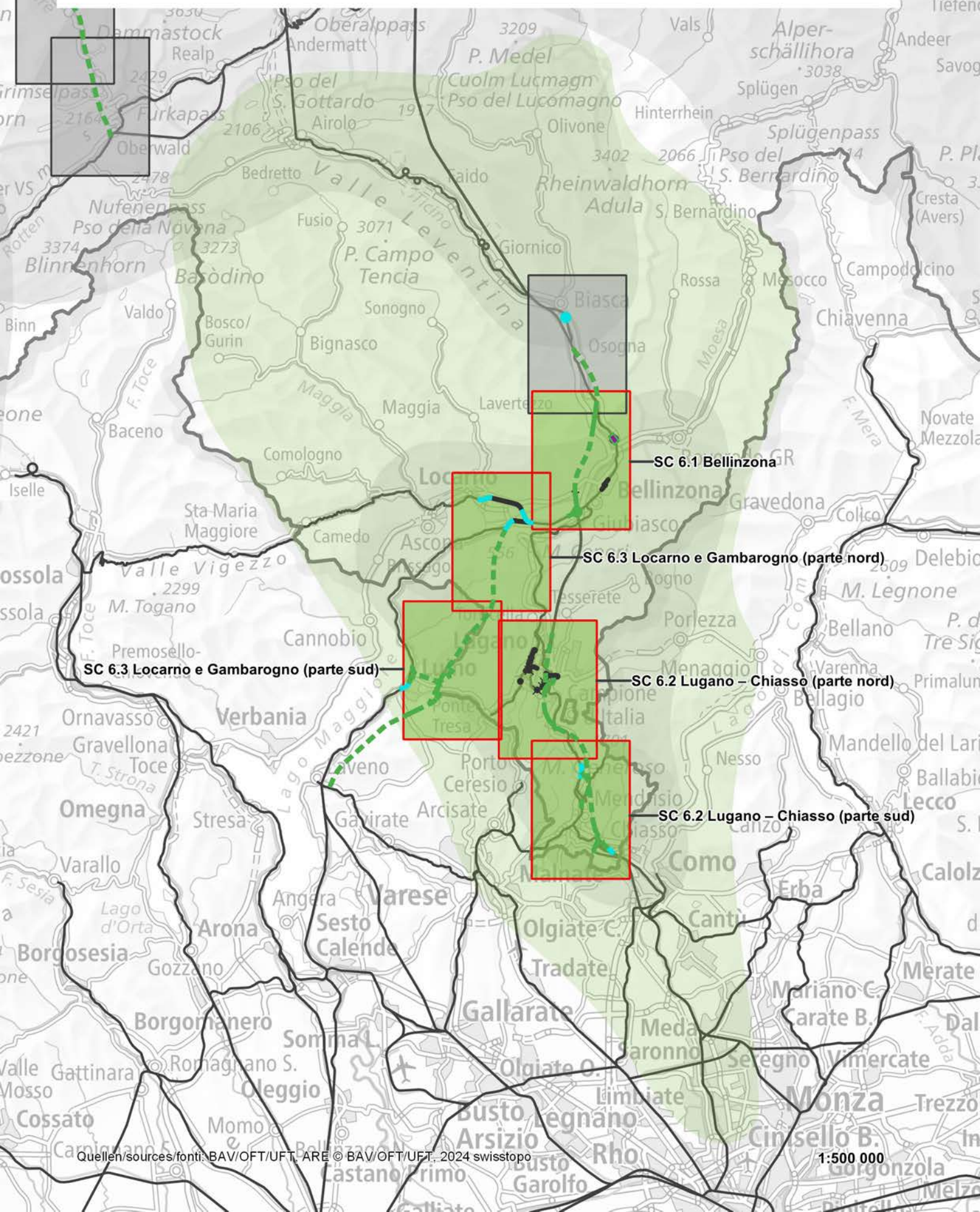
Hinweis: Richtplan Obwalden

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:

- 6.1: Allacciamento Bellinzona
- 6.1: Collegamento diretto Locarno-Lugano

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: nuovo stabilimento industriale ferroviario ad Arbedo-Castione
- 6.2: RTTL:
 - Aufhebung Stammlinie inkl. Haltestellen
 - Nuovi tratti: Lugano centro, Bioggio – Manno, Bioggio – Cavezzolo
 - Nuovi 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 Portale: S. Anna, Vedeggio
- 6.3: Ampliamento a due binari Contone – Tenero

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: 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			◆

Motivazione

Il progetto della galleria Gnosca – Sementina fa parte della Nuova ferrovia transalpina (NFTA). 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).

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 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.

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. Il progetto va riconsiderato al momento dell'elaborazione di una successiva fase di ampliamento PROSSIF.

La realizzazione e il finanziamento devono essere disciplinati in un decreto federale.

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.

L'opzione della stazione Ticino non fa parte nel programma NFTA. La Confederazione non concede mezzi finanziari per un preinvestimento. 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

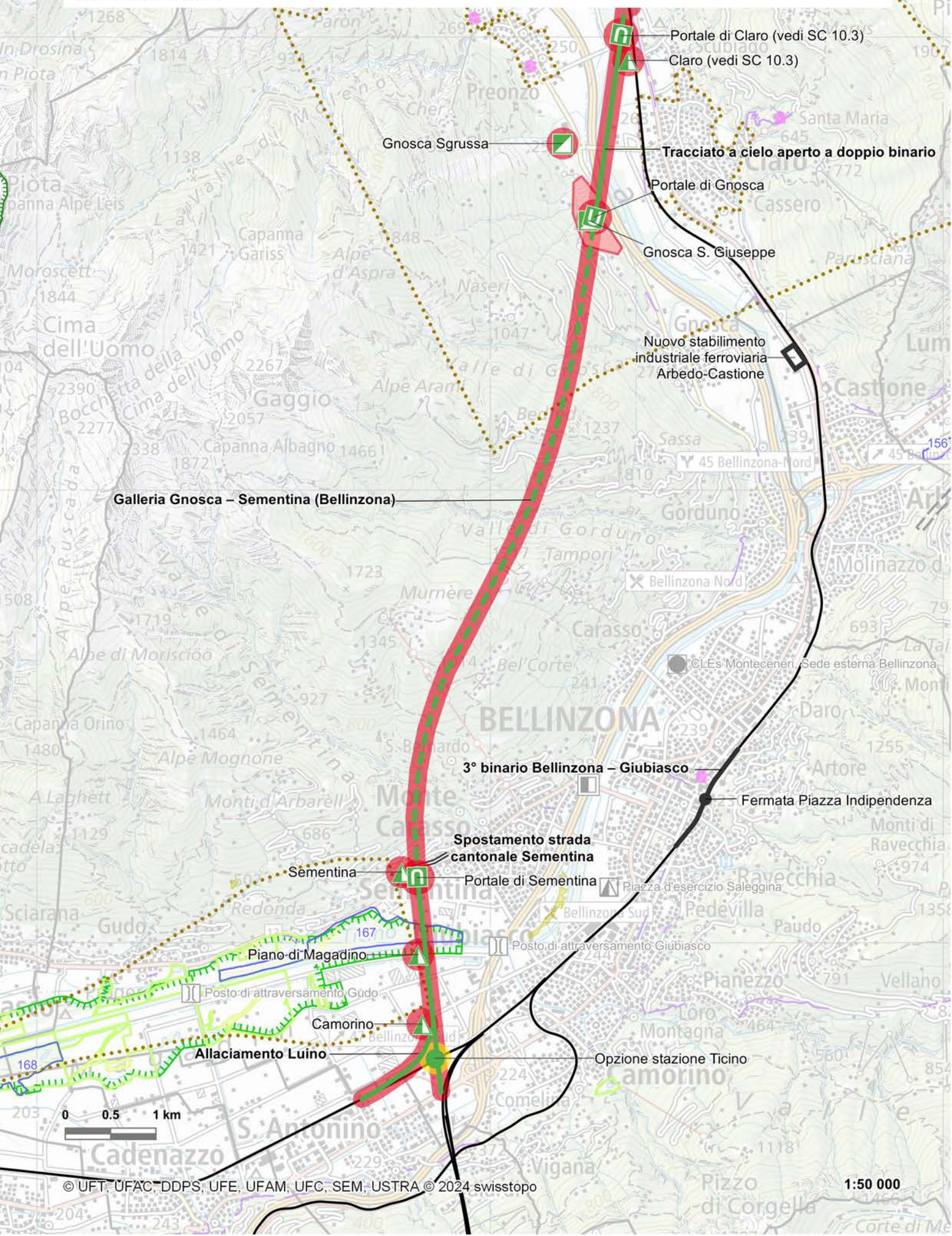
La variante "Variante ottimizzata 96" per l'attraversamento del Piano di Magadino implica un conflitto con il perimetro della zona palustre d'importanza nazionale del Piano di Magadino (oggetto n. 260). All'epoca si pensava di risolvere questo conflitto adattando il perimetro della zona palustre e attuando 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.

Die weitgehend bergmännisch verlaufende Linienführung der Verbindung der Nationalstrasse N2 - N13 (Variante PG USTRA) stellt keinen Konflikt mit der vorgesehenen Linienführung AlpTransit dar.

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.

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, Origlio, 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	DA	RI	IP
Gli elementi di progetto rilevanti per il piano settoriale sono:			
– 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.

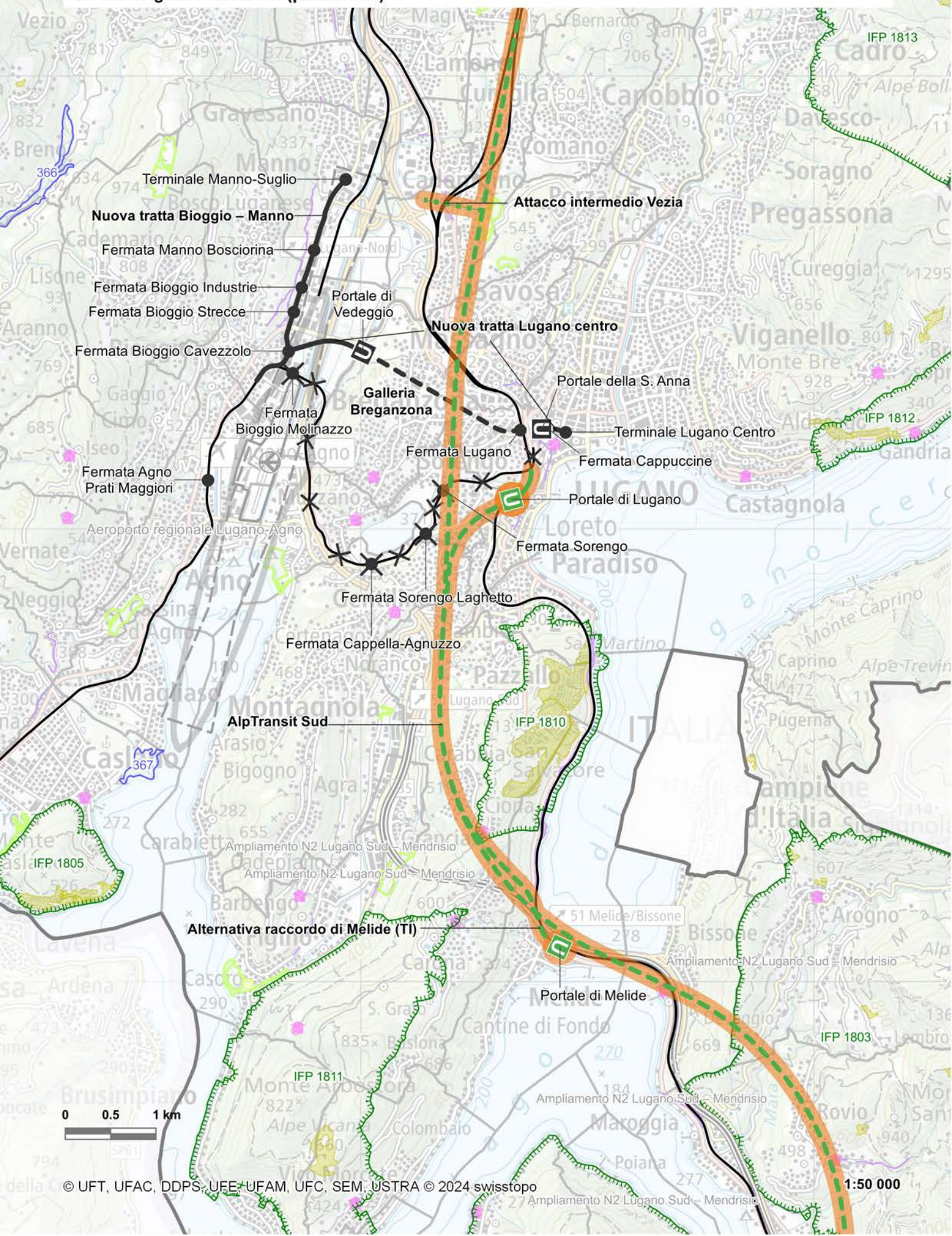
Nel 2004 sono state elaborate cinque varianti di tracciato per il proseguimento della NFTA da Lugano fino a Chiasso, una dal Cantone Ticino e quattro dalle FFS. In seguito si sono svolti studi di fattibilità tecnica e di opportunità condotti dalla Confederazione. Il Cantone Ticino e i Comuni interessati 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 (N2). 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)



The map illustrates the proposed high-speed rail corridor between Milan and Chiasso. Key features include:

- Spostamento della linea attuale**: Shifting the current line.
- Attacco intermedio Melano**: Intermediate connection at Melano.
- Portale di Lenaccio**: Portal at Lenaccio.
- Alternativa raccordo di Melano**: Alternative connection at Melano.
- Ampliamento N2 Eugano Sud - Mendrisio**: Expansion of the N2 line between Eugano Sud and Mendrisio.
- Alternativa raccordo di Mendrisio**: Alternative connection at Mendrisio.
- Portale di Mendrisio**: Portal at Mendrisio.
- AlpTransit Sud**: AlpTransit line towards the south.
- Raccordo di Chiasso smistamento**: Chiasso connection for sorting.
- Raccordo di Chiasso viaggiatori**: Chiasso connection for passengers.
- Portale di Balerna**: Portal at Balerna.
- Portale di Chiasso**: Portal at Chiasso.

A scale bar at the bottom left indicates distances of 0.5 km and 1 km.

SC 6.3 Locarno e Gambarogno

Informazioni generali

- Cantoni interessati: Ticino
- Comuni interessati: Alto Malcantone, Astano, Gambarogno, Gordola, Locarno, Mezzovico-Vira, Miglieglia, Monteceneri, Monteggio, Novaggio, Sessa, Tenero-Contra
- Servizio competente: UFT
- Servizi interessati: ARE, DDPS, UFAM, UFAG, USTRA, 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;			◆
–			
– 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), concerne il potenziamento della tratta d'accesso meridionale alla NFTA 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 nuova tratta (la cosiddetta Gronda Ovest) permetterebbe di separare il traffico merci da quello viaggiatori lungo la linea di Luino.

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 ponte sul Ticino: il binario del ponte sul Ticino sarà raddoppiato in una fase successiva. Anche per questo ampliamento 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. Diese Brücke kann gemäss aktuellem Stand SBB aus denkmalschützerischen Gründen nicht ersetzt werden und muss saniert werden. Die Koordination mit dem BAK ist sicherzustellen.

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.

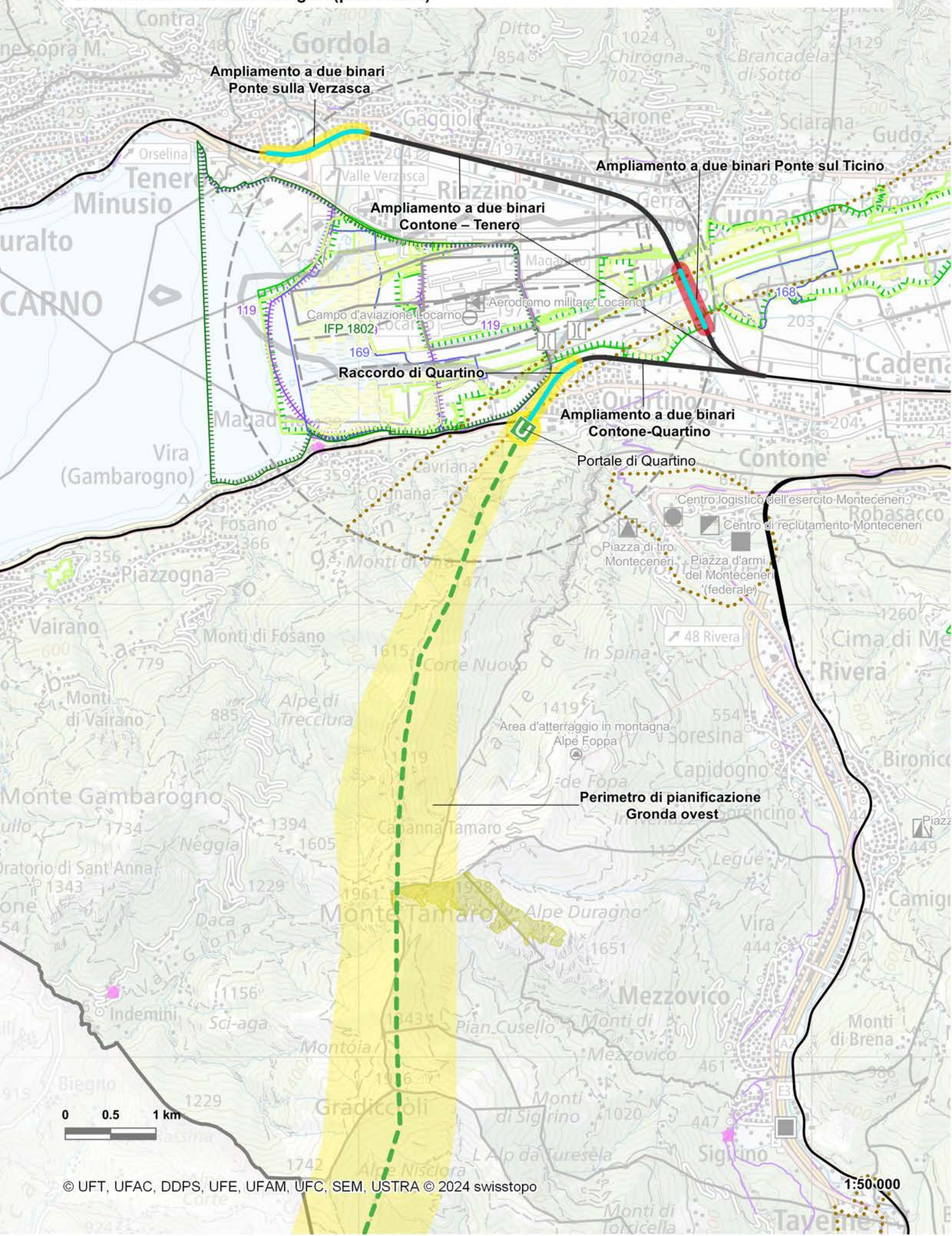
Nella pianificazione di dettaglio occorre assicurare il coordinamento con il Piano settoriale militare e con il Piano delle superfici per l'avvicendamento delle colture e anche con il corridoio faunistico d'importanza interregionale.

Per quanto concerne il raddoppio del binario sulla tratta Contone – Tenero, la Confederazione ha incaricato le FFS di procedere ai lavori di progettazione 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 del raddoppio dei ponti Ticino e Verzasca va esaminata al momento dell'elaborazione di una successiva fase di ampliamento PROSSIF. 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.

Eine Abstimmung mit dem Projekt der Nationalstrassenverbindung N2 - N13 (Variante PG USTRA) hat stattzufinden. Im Bereich der Zulaufstrecke zum geplanten Tunnel «Gronda Ovest» sieht das Nationalstrassenvorhaben einen zu koordinierenden unterirdischen Vollanschluss Quartino vor.

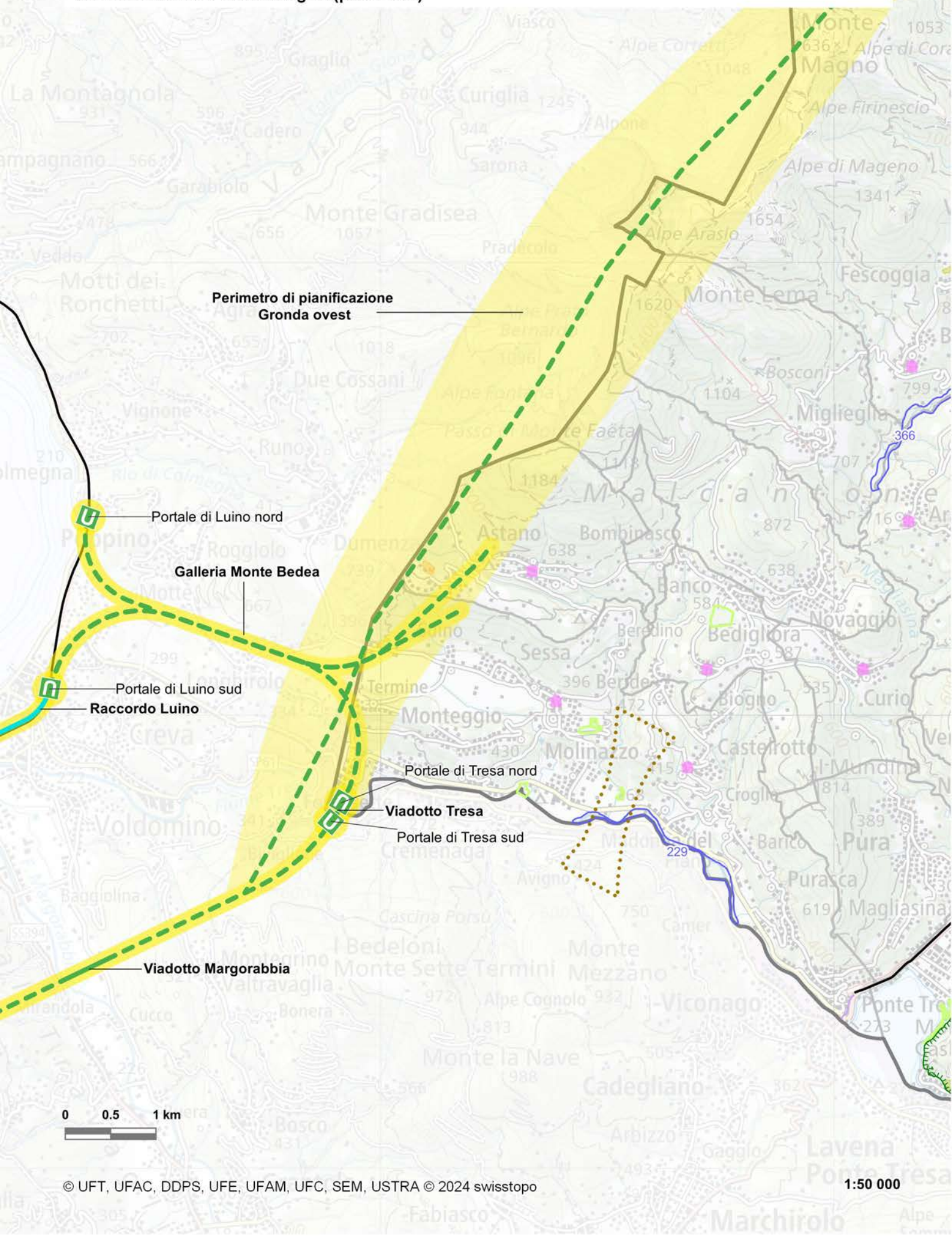
Riferimenti: Piano direttore del Cantone Ticino

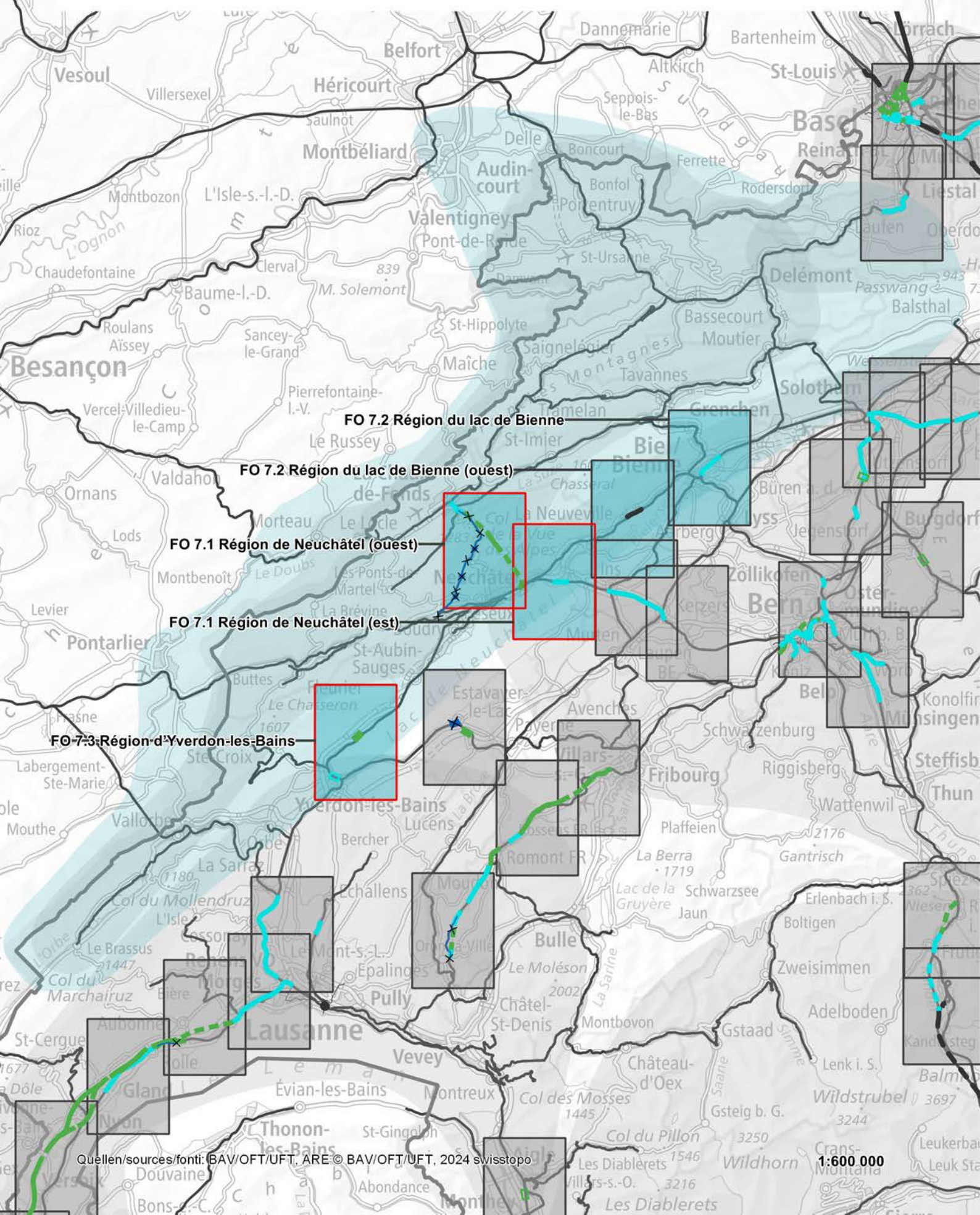
SC 6.3 Locarno e Gambarogno (parte nord)



0 0.5 1 km

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
Eléments de l'aménagement qui relèvent du Plan sectoriel			
– Double voie entre Thielle et Marin-Epagnier ;			◆
– Ligne directe Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds		◆	

Motif

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. Un étouffement 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.

Ligne directe Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds : Une ligne directe, principalement en tunnel, est prévue entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds avec un point 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

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 migrants (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.

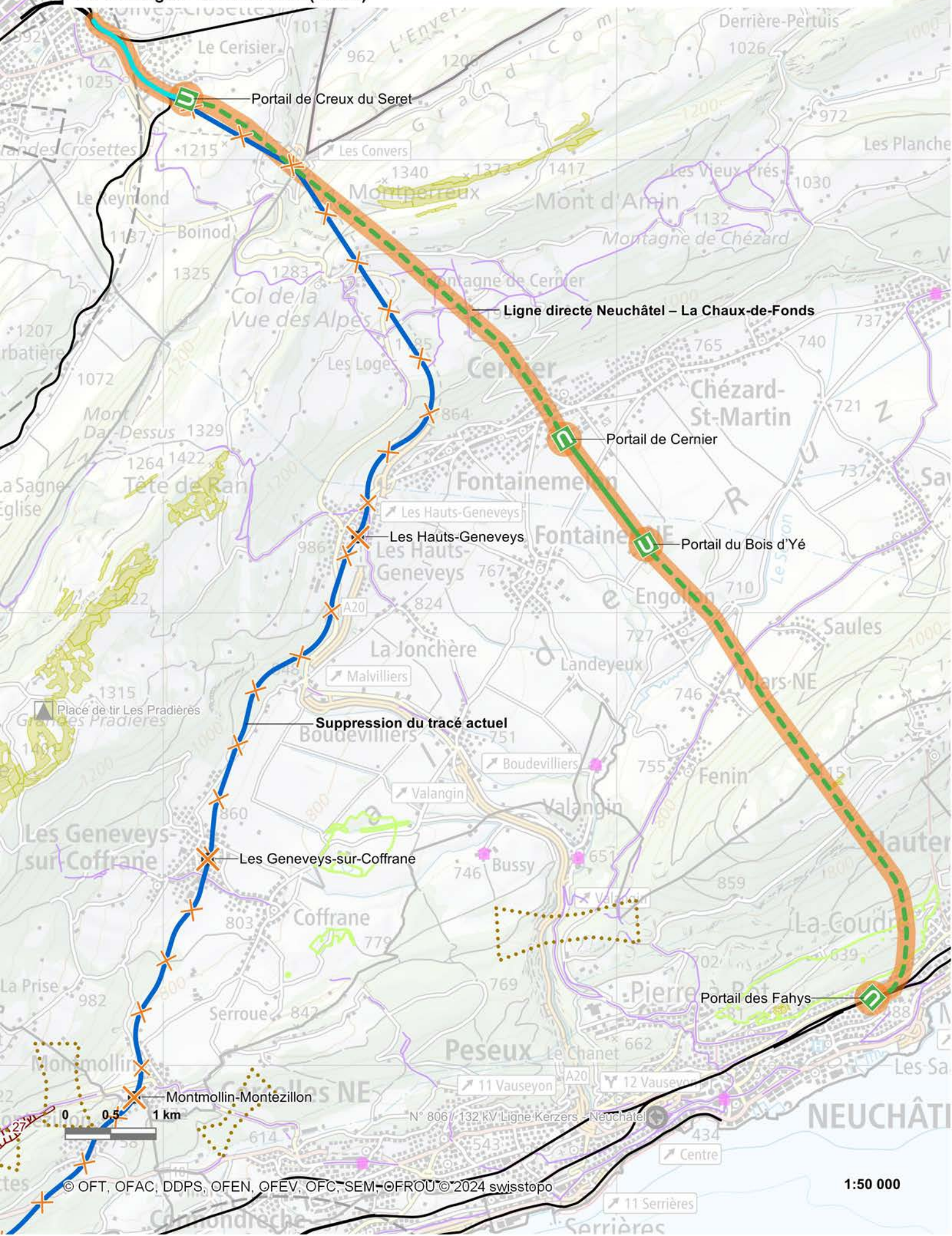
En parallèle à la ligne directe entre Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds, une mise en conformité LHand de la gare de Neuchâtel a été réalisée en 2021. Celle-ci a consisté en un rehaussement et un élargissement partiel des quais, ainsi qu'en la sécurisation des flux voyageurs. Une étude de mise en conformité des installations d'accueil de l'ensemble de la gare de Neuchâtel est en cours et prévoit des aménagements supplémentaires des accès aux quais.

La planification pour la ligne directe Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds 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.

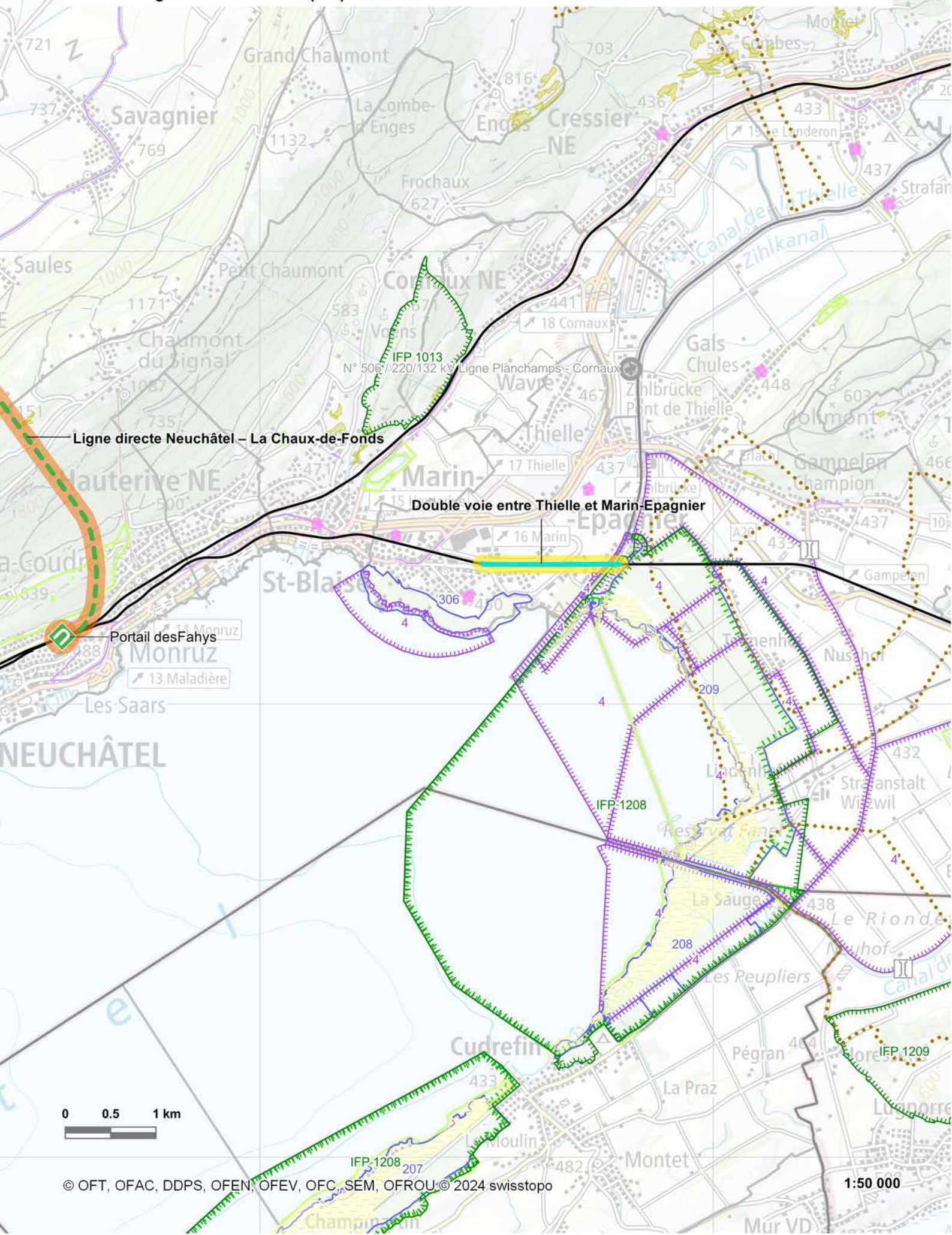
La ligne directe Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds – Le Locle est inscrite, avec d'autres mesures pour la création d'un RER neuchâtelois (non pertinentes pour le SIS), en coordination réglée dans le plan directeur du canton de Neuchâtel qui a été accepté sous réserve par le Conseil fédéral. Dans son plan directeur, le canton s'engage à la création d'une liaison ferroviaire entre Bôle et Corcelles-Peseux pour 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 dernière, par exemple, 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

3^e 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
Eléments 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, Onnens-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.

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 vaudois afin de s'intégrer au mieux dans le tissu logistique.

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-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 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.

L'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 (Onnens-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'assollement 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.

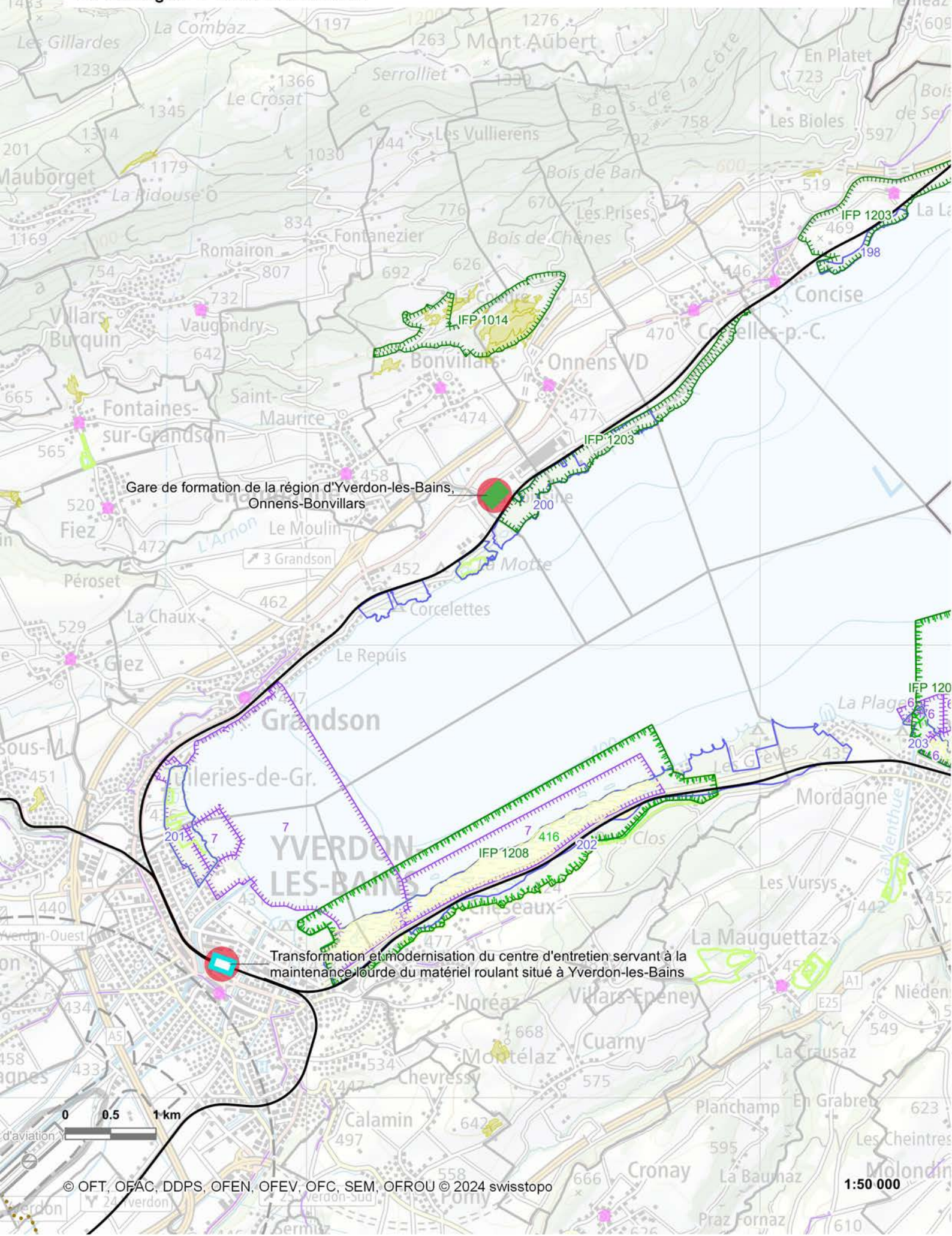
La transformation et la modernisation des ateliers d'Yverdon-les-Bains nécessitent de déplacer les voies de garage et de débord à Onnens-Bonvillars. La zone prévue pour ce déplacement est un terrain qui n'est pas situé sur des SDA et qui s'avère compatible avec l'activité. De plus, aucun inventaire fédéral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

Les CFF ont examiné différents emplacements envisageables. Les critères d'exploitation ont indiqué que Chavornay et Onnens-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 situés 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 Chavornay qu'à Onnens-Bonvillars. Les autres effets sur le territoire et l'environnement 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-Bonvillars suite aux réponses obtenues dans le cadre de la procédure d'évaluation, de consultation et de participation.

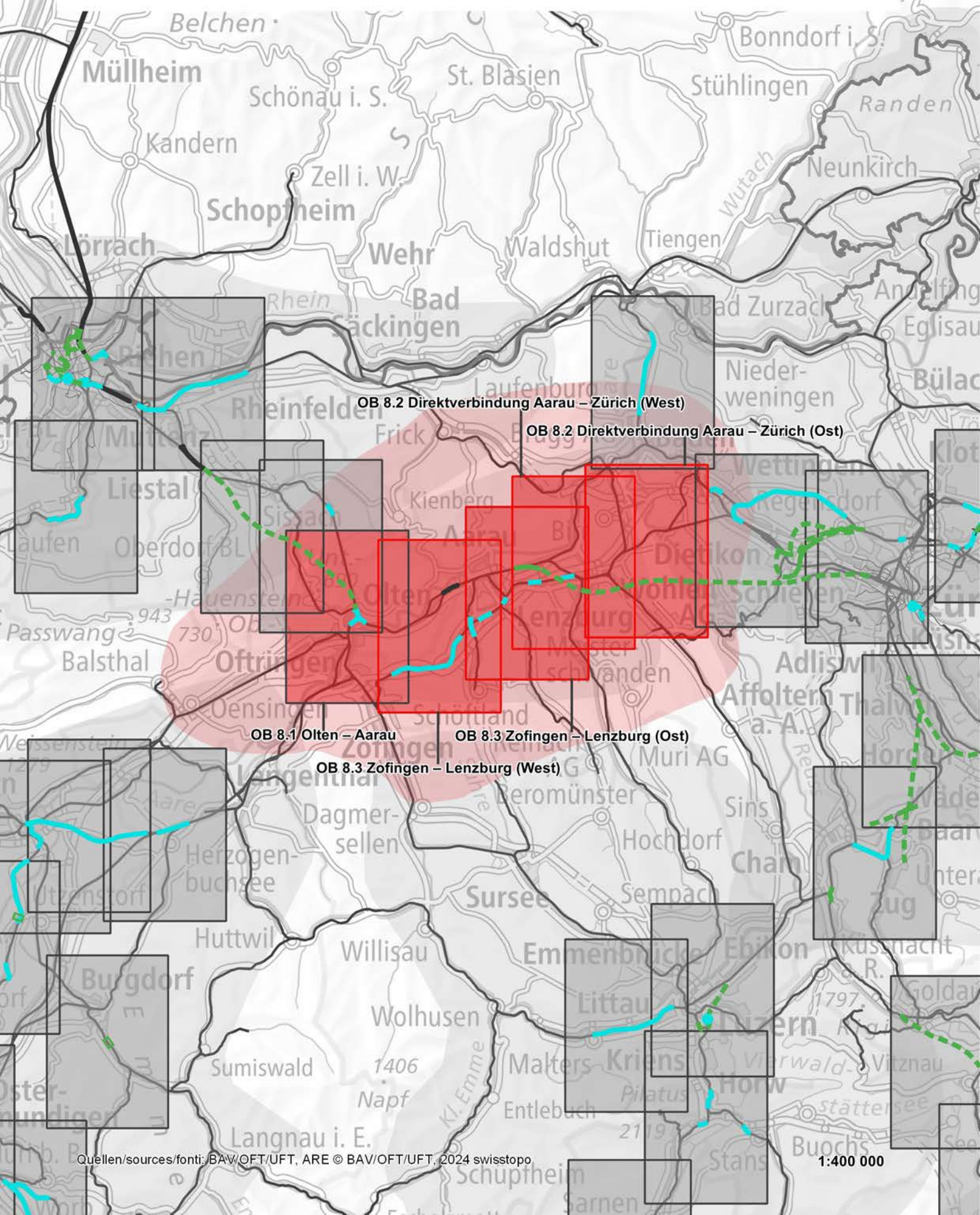
Halte Y-Parc : En parallèle à ces travaux, la halte Y-Parc a été approuvée pour l'étape d'aménagement 2035 de PRODES. La nouvelle halte doit être adaptée au développement urbain et intégré dans le réseau de transport public local. Toutefois, elle ne remplit pas les critères de pertinence pour une intégration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

FO 7.3 Région d'Yverdon-les-Bains



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:

-

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 Entflechtungen Olten Nord und Ost ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbaus schrittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern eine Regelung mit einem Bundesbeschluss. Eine Abstimmung mit dem ISOS-Objekt Olten hat stattzufinden.

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 Direktverbindung Aarau-Zürich

Allgemeine Informationen

- Standortkantone: Aargau, Zürich
- Betroffene Gemeinden: Aarau, Auenstein, Bellikon, Bergdietikon, Buchs (AG), Dietikon, Döttikon, Hägglingen, Hendschiken, Hunzenschwil, Künten, Lenzburg, Niederwil (AG), Othmarsingen, Rapperswil, Schafisheim, Schlieren, Staufeu, Stetten (AG), Suhr, Tägerig, Urdorf, Veitheim, 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 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, 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.

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 Ho-

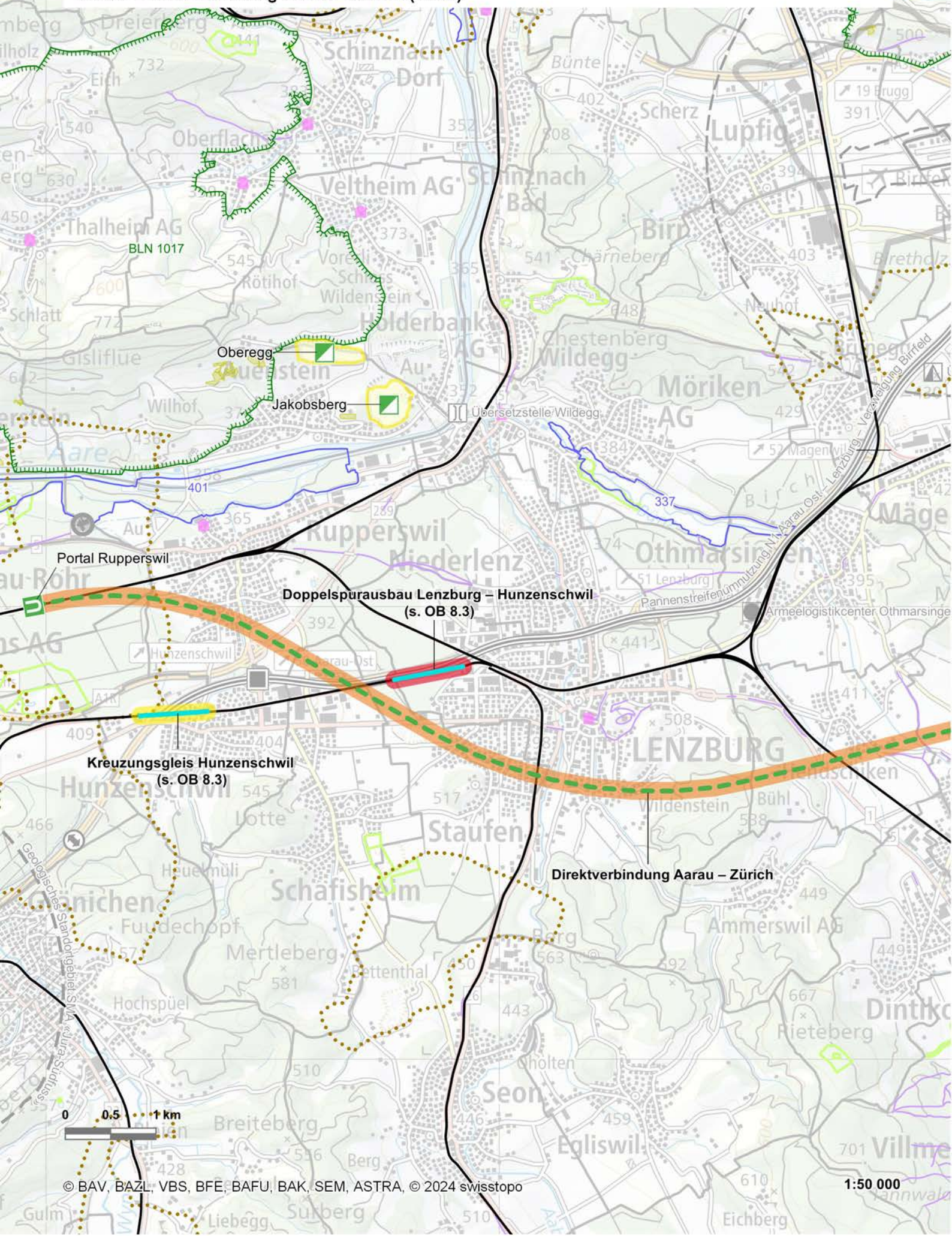
nerettunnels durchgeführt. Die Untersuchungen haben gezeigt, dass insbesondere das Verknüpfungsbauwerk von Chestenberg- und Honerettunnel mit der Stammlinie erhebliche negative Auswirkungen auf Raum und Umwelt haben würde. Diese Variante wird daher nicht mehr weiterverfolgt. Anstelle der Bauwerke Chestenberg- 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 Vorbahnhofes 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.

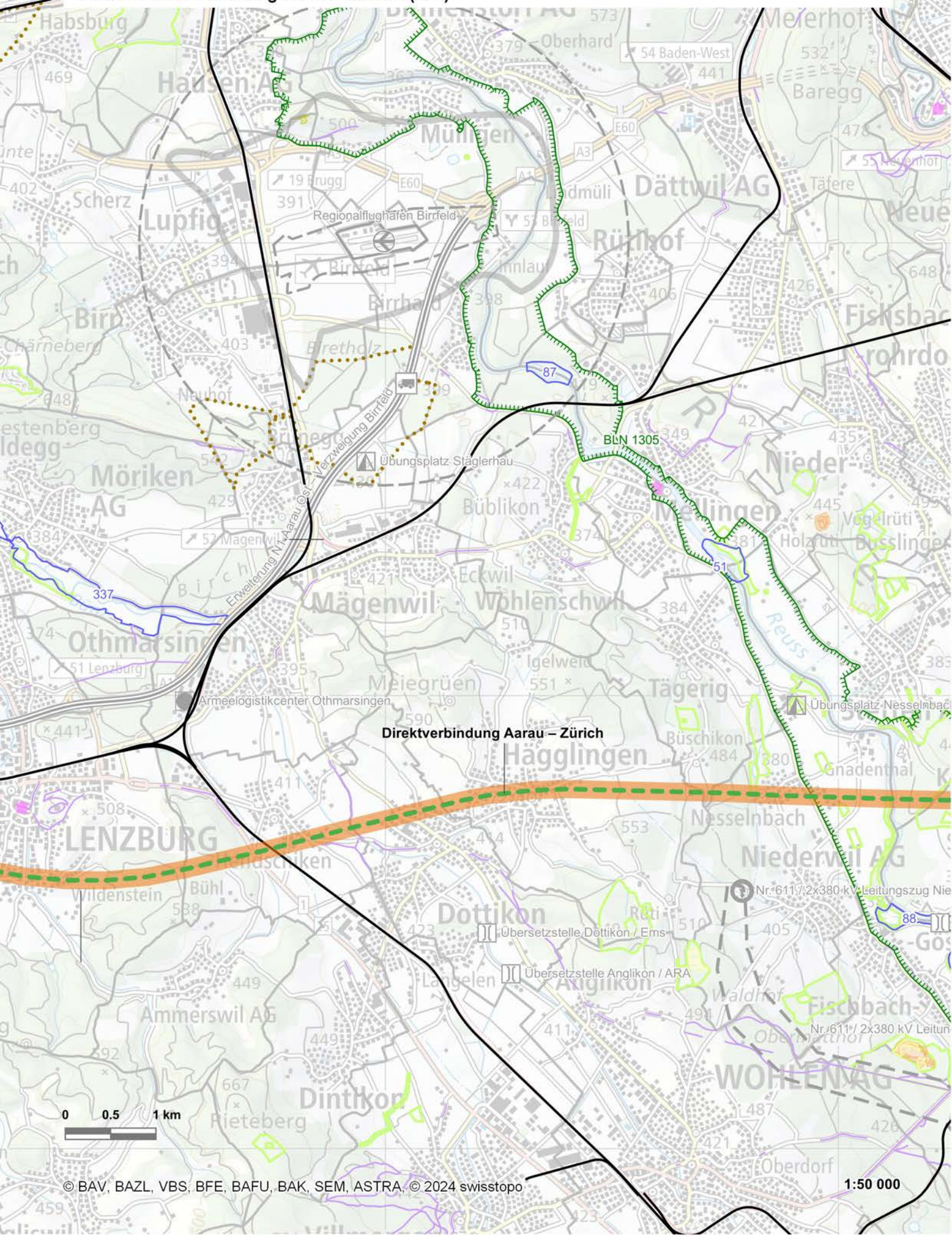
In der vom Bundesrat genehmigten Gesamtrevision des kantonalen Richtplans des Kantons Aargau sind zwei mögliche Linienführungen der Neubaustrecke Chestenberg als Zwischenergebnis enthalten.

Hinweis: Richtpläne Kantone Aargau und Zürich

OB 8.2 Direktverbindung Aarau – Zürich (West)



OB 8.2 Direktverbindung Aarau – Zürich (Ost)



OB 8.3 Lenzburg – Zofingen

- Allgemeine Informationen
- Standortkantone: Aargau
- Betroffene Gemeinde: Hunzenschwil, Köllikon, 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 Abstimmung mit dem Objekt Nr. AG-17_SO-31 «Oftringen» der Wildtierkorridore von überregionaler Bedeutung ist sicherzustellen. Die geplanten Sanierungsmassnahmen des ASTRA sind dabei zu berücksichtigen.

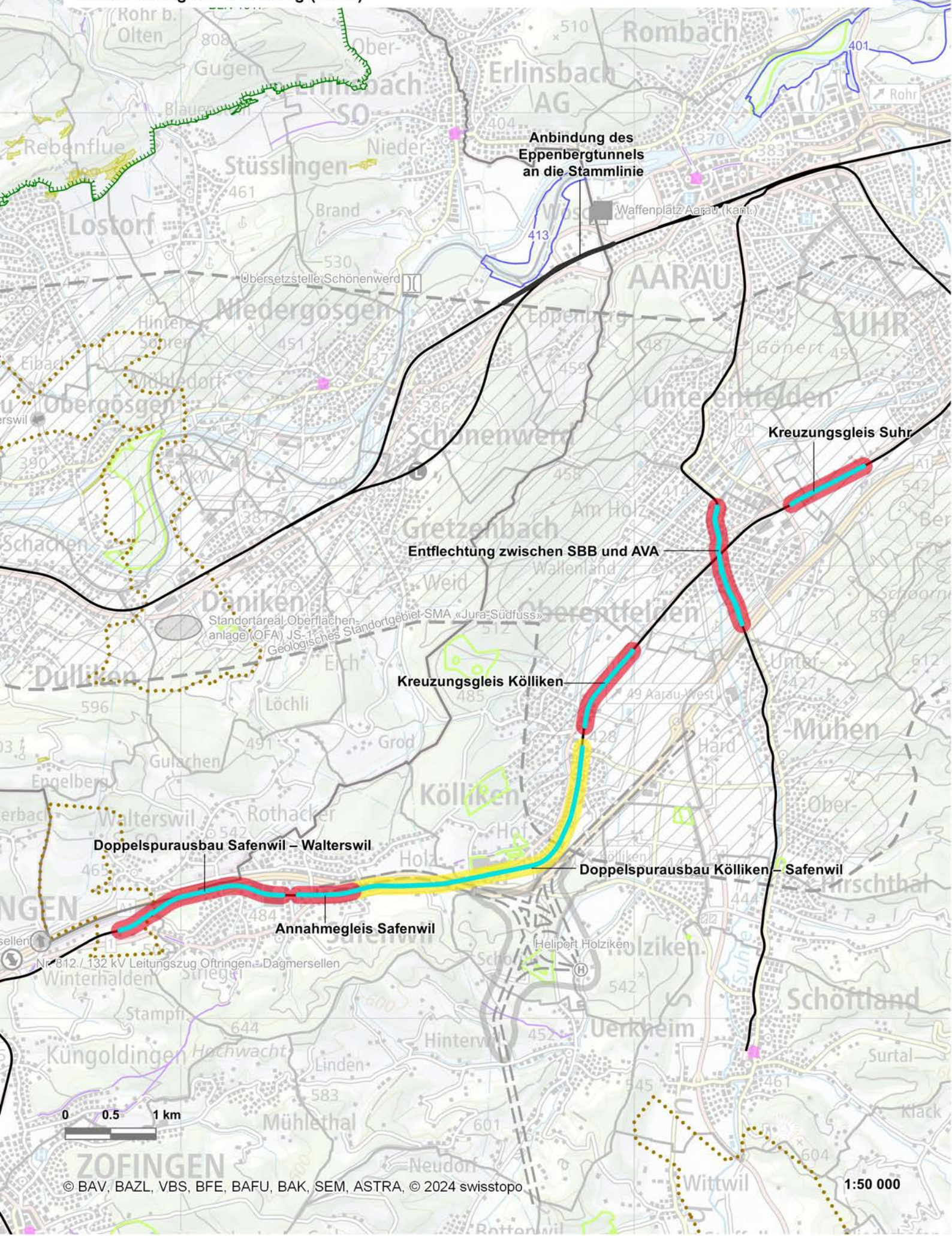
Für die zweite Etappe der Ausbauten Lenzburg – Zofingen ist die Realisierung bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss. Eine Abstimmung mit den Nationalstrassen, Erweiterung Nationalstrasse N1 Aarau Ost – Verzweigung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

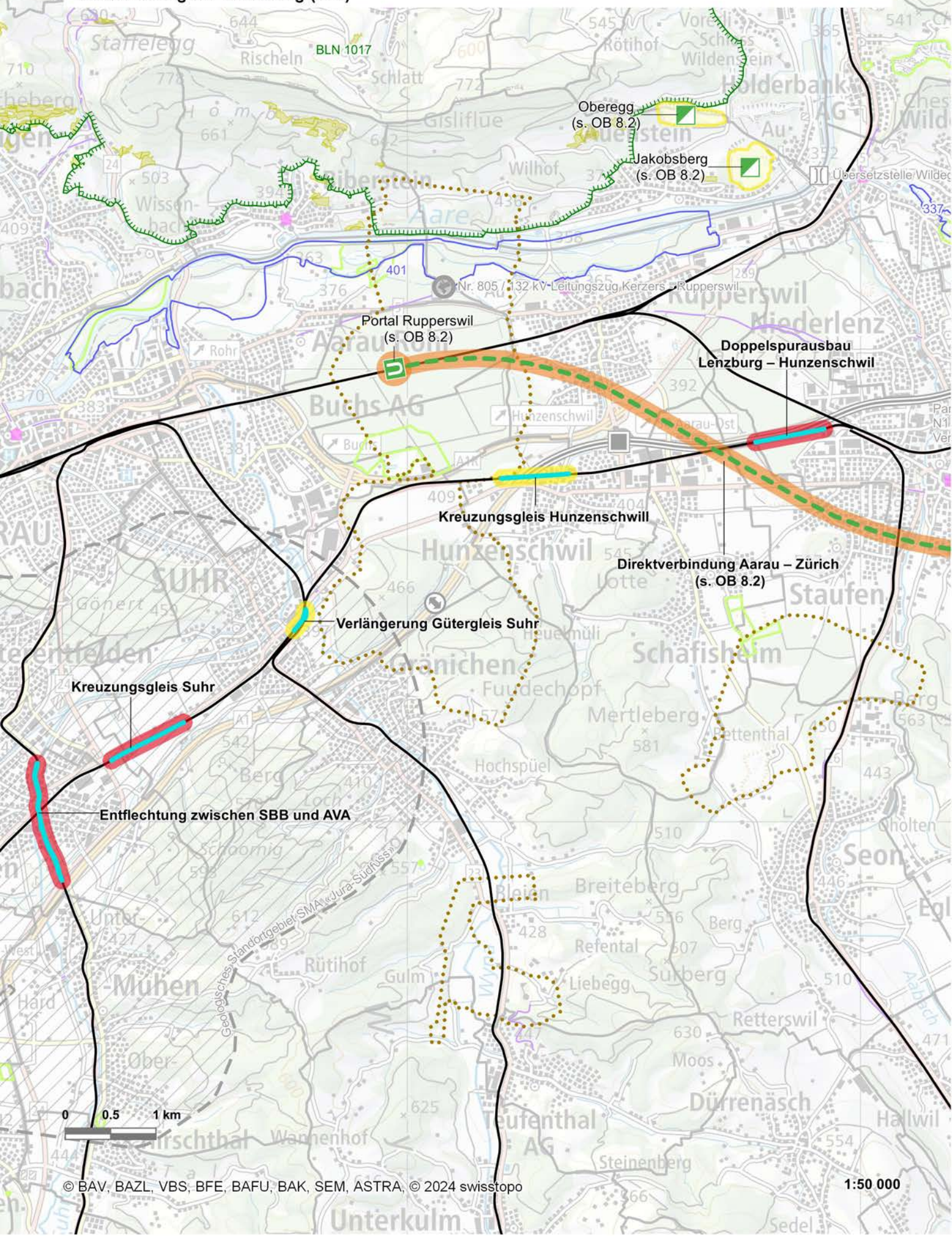
Ein weitergehender Ausbau des Angebots würde zusätzlich eine Doppelspur zwischen Köllikon und Safenwil, ein Kreuzungsgleis bei Hunzenschwil und die Verlängerung des Gütergleises in Suhr auf 750 Meter erfordern. Diese Vorhaben sind einer zweiten Etappe des Kapazitätsausbaus Lenzburg – Zofingen vorbehalten. Die Eisenbahnlinie Lenzburg – Zofingen weist heute noch viele Bahnübergänge auf. Der 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)



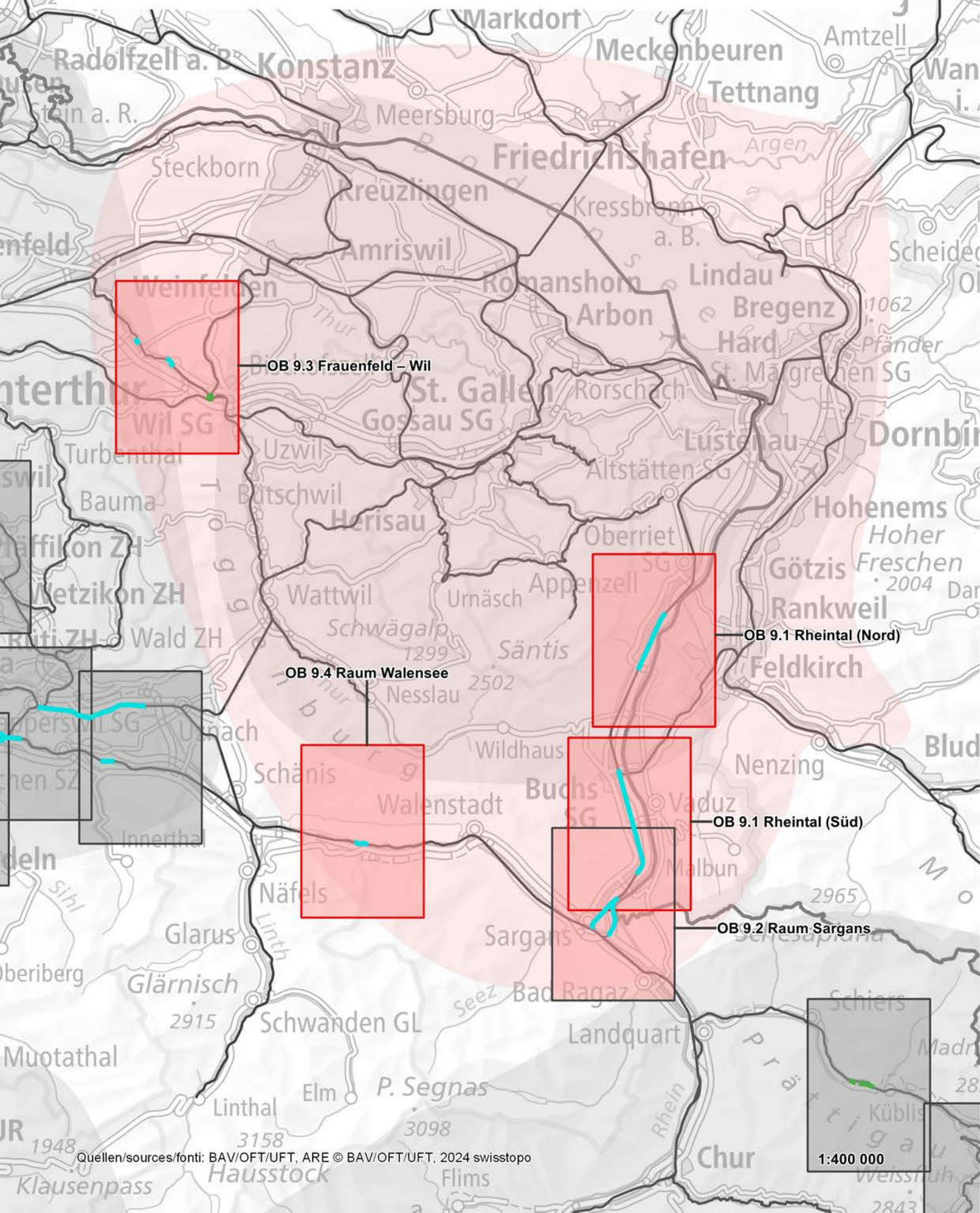
OB 8.3 Zofingen – Lenzburg (Ost)



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 Handlungsraum 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:

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

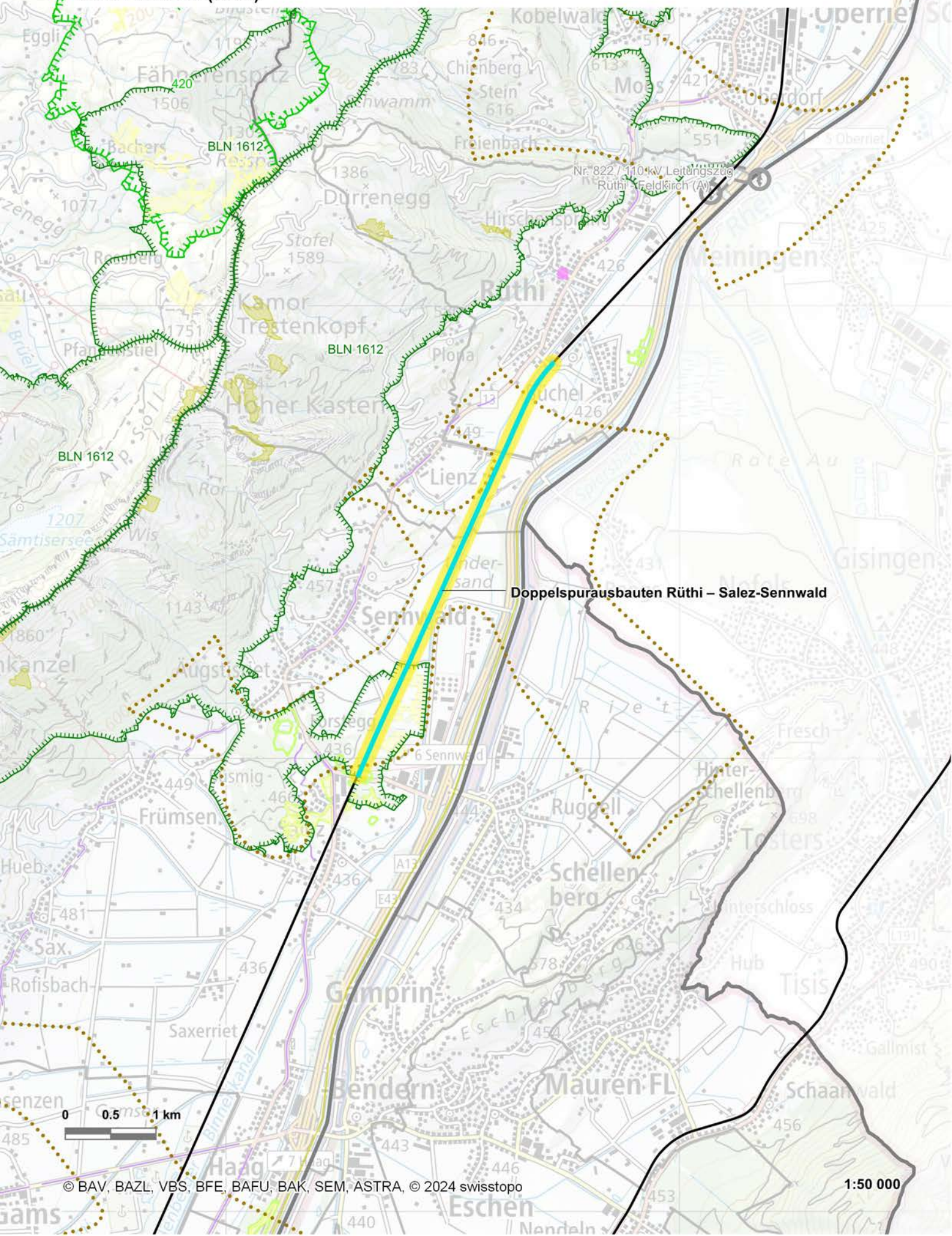
Doppelspurausbau Rüthi – Salez-Sennwald: Die Strecke Rüthi – Salez-Sennwald wird mit einem zweiten Gleis ergänzt.

Vorgehen und Hinweise

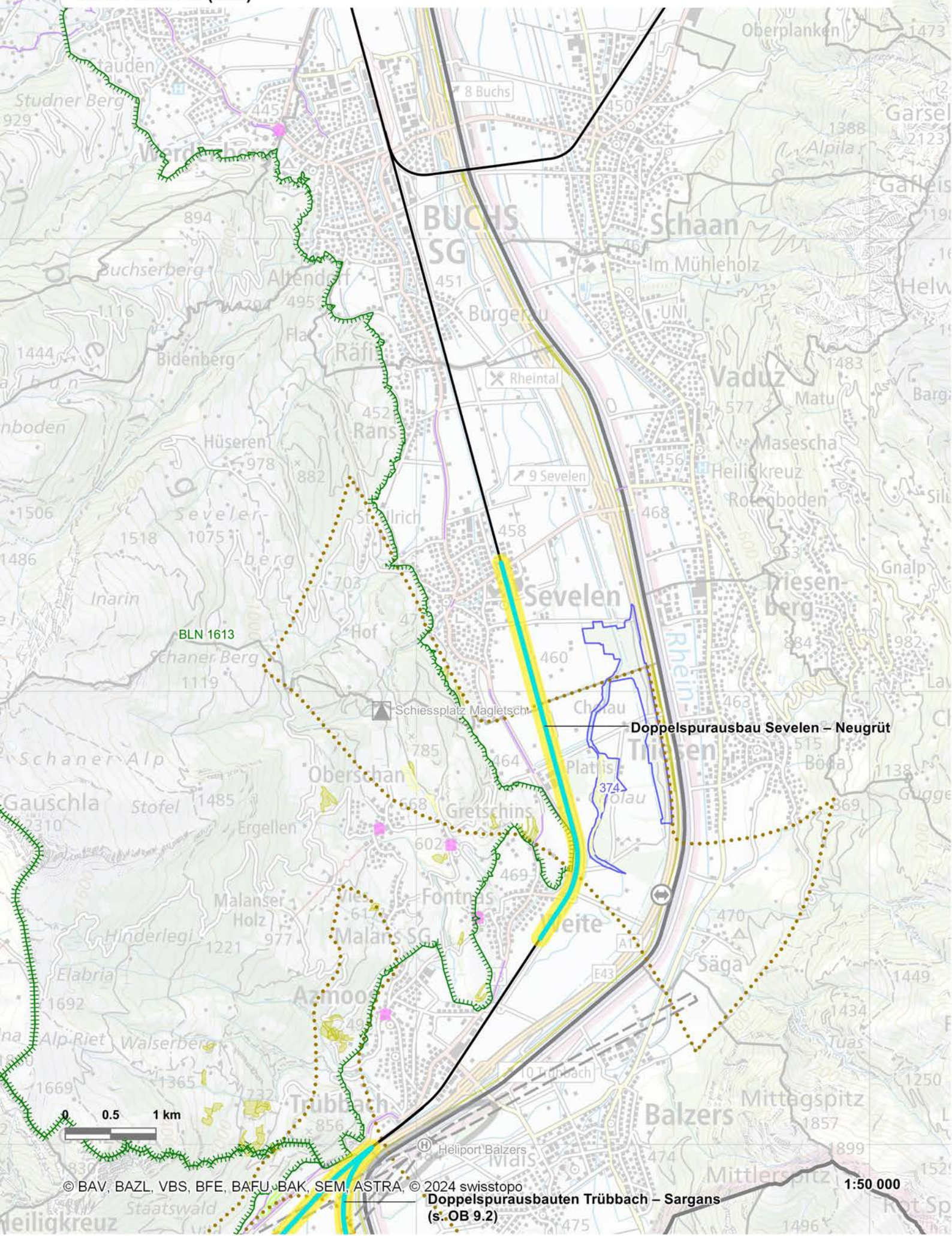
Die Doppelspurausbauten Sevelen – Neugrüt und Rüthi – Salez-Sennwald sind bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschlusses STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung in einem Bundesbeschluss. Dabei hat eine Abstimmung mit dem BLN-Objekt «Säntisgebiet», den Flachmooren «Galgenmad/Schribersmad»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

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

OB 9.1 Rheintal (Nord)



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 Ausbauschnittes 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.

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 die Vorstudien in Abstimmung mit den Kantonen Thurgau und St. Gallen zu erarbeiten.

Das eidgenössische Parlament stimmte 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:

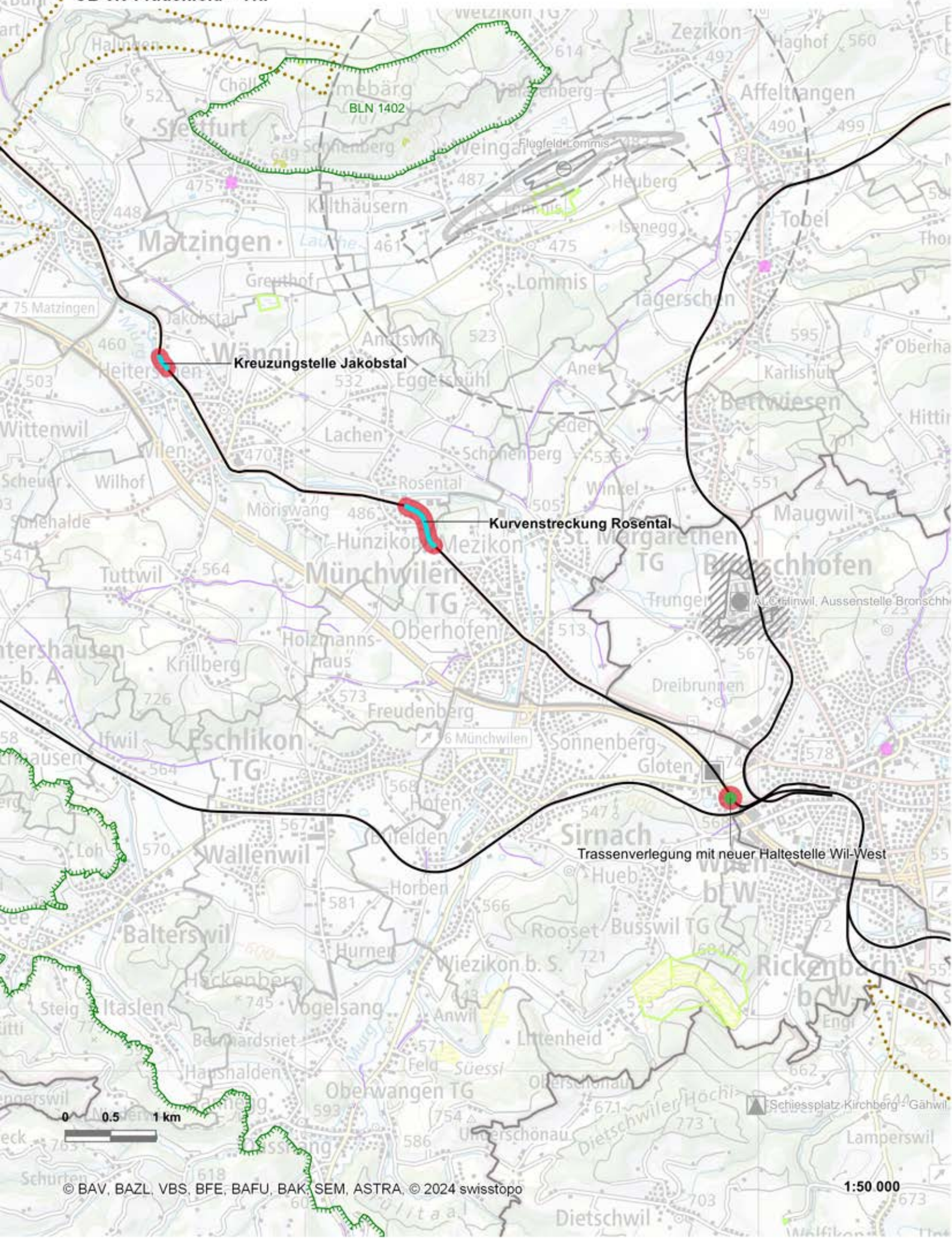
- Trassenverlegung mit neuer Haltestelle Wil-West.
- Kurvenstreckung Rosental (Geschwindigkeitsoptimierungen Frauenfeld – Wil)
- Kreuzungsstelle Jakobstal

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. Inzwischen wurde festgestellt, dass die Kosten des Vorhabens zu tief geschätzt wurden.

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 doppelspurig ausgebaut. Der Einspurbetrieb am Walensee führt bereits heute zu Kapazitätsbeschränkungen im Personen- und Güterverkehr sowie zu Stabilitätsproblemen im Verspätungsfall. Die aktuell laufenden Fahrplanarbeiten zum Bahnausbau 2035 zeigen weiter, dass bedingt durch das Nadelöhr im Raum Tiefenwinkel verschiedene Angebote im Fern- und Regionalverkehr nicht wie gewünscht geplant werden können.

Die bestehende Linienführung erlaubt nur tiefe Durchfahrtsgeschwindigkeiten mit unnötigen Brems- und Beschleunigungsvorgängen. Zudem verhindert dieser Einspurabschnitt jegliche Angebotsverbesserungen. Der Doppelspurausbau Mühlehorn – Tiefenwinkel ist deshalb in einem neuen Objektblatt Walensee aufzunehmen. Im kantonalen Richtplan Glarus wird der Doppelspurausbau Tiefenwinkel im SIS mittels Handlungsanweisung ebenfalls angestrebt.

Vorhaben

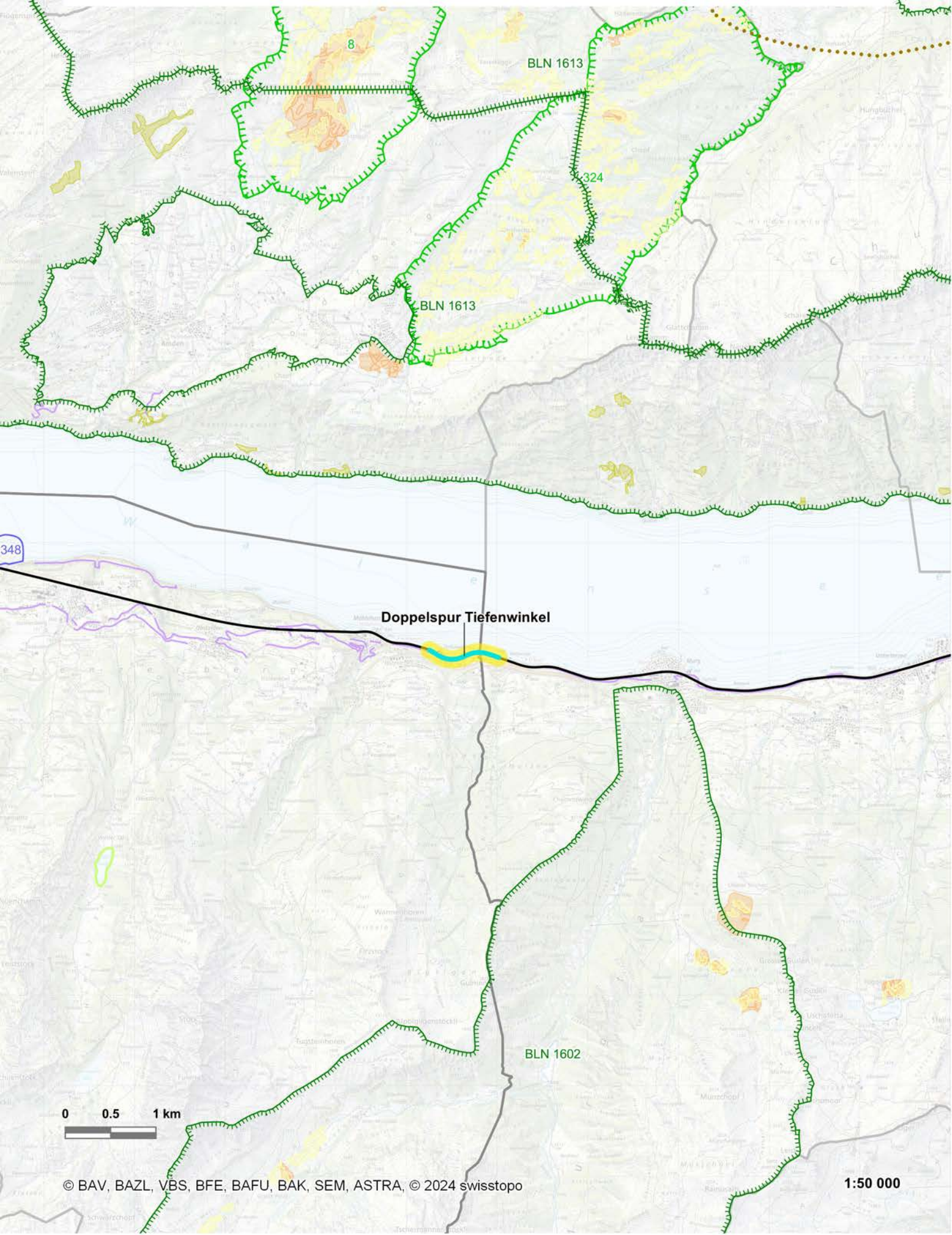
Doppelspurausbau Tiefenwinkel: Ausbau der bestehenden eingleisigen Strecke zur durchgehenden Doppelspur.

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

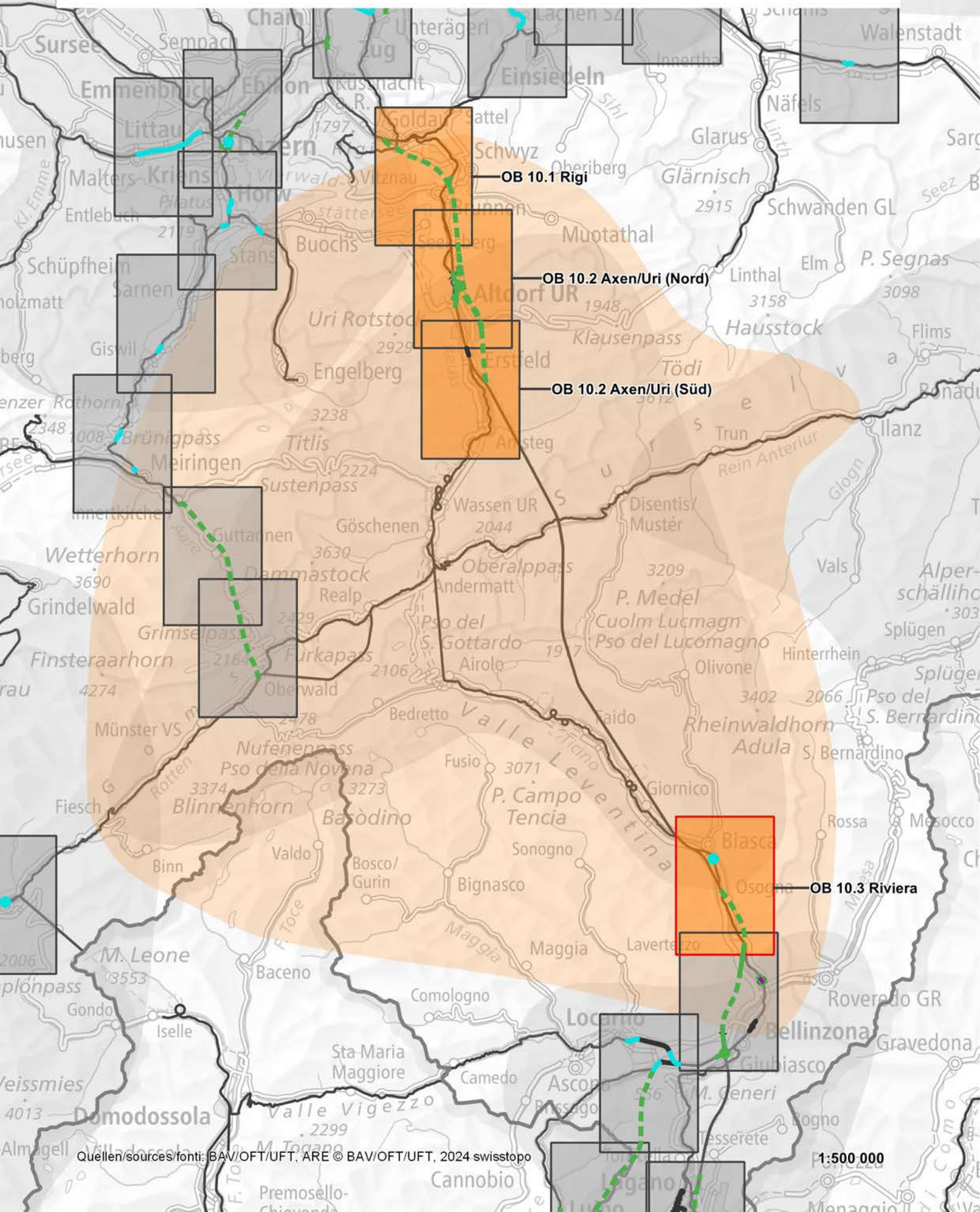
0.5 1 km



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:

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;	♦		
– Entwässerungstollen 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 unterteilt¹. 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 strebten 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.

¹ BBl 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 Zwischenan- griffen 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;	◆		
– Entwässerungstollen Sulzegg/Flüelen;	◆		
– Zugangstollen Sulzegg;	◆		
– Materialbewirtschaftung: Bahn/Schiff Flüelen, Sulzegg;		◆	
– Installationsplätze: Gruonbach, Hafnerried 2, Sulzegg.		◆	

Begründung

Das Vorhaben ist Bestandteil der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT). Mit der geplanten Lini-
nenführung Uri Berg lang-Axen (UBLA) wird die Bahnlinie im Urner Talboden entlastet. Die Lärmbelas-
tung 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 Neubau-
strecke erfolgt kreuzungsfrei mit einer ebenerdigen Anbindung der Stammlinie im Raum Reider.

Umfahrung Flüelen: Flüelen soll doppelspurig umfahren und die entsprechende Stammlinie soll auf-
gehoben 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 1998² 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.

² BBl 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'ampliamento della scarica 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} LTAlp 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.

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.

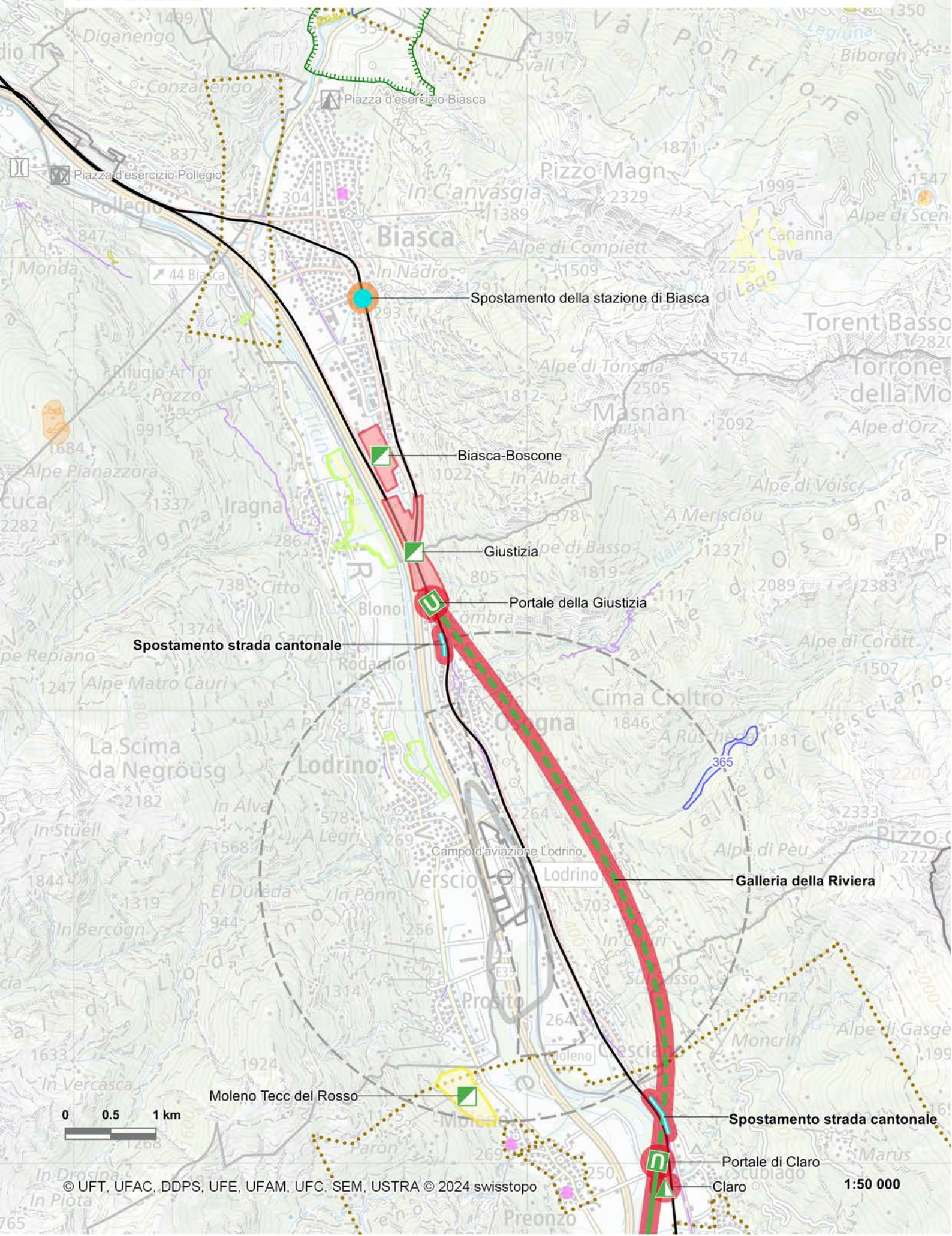
Dall'ultima rielaborazione del Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica, l'aerodromo di Lodrino non viene più utilizzato per scopi militari.

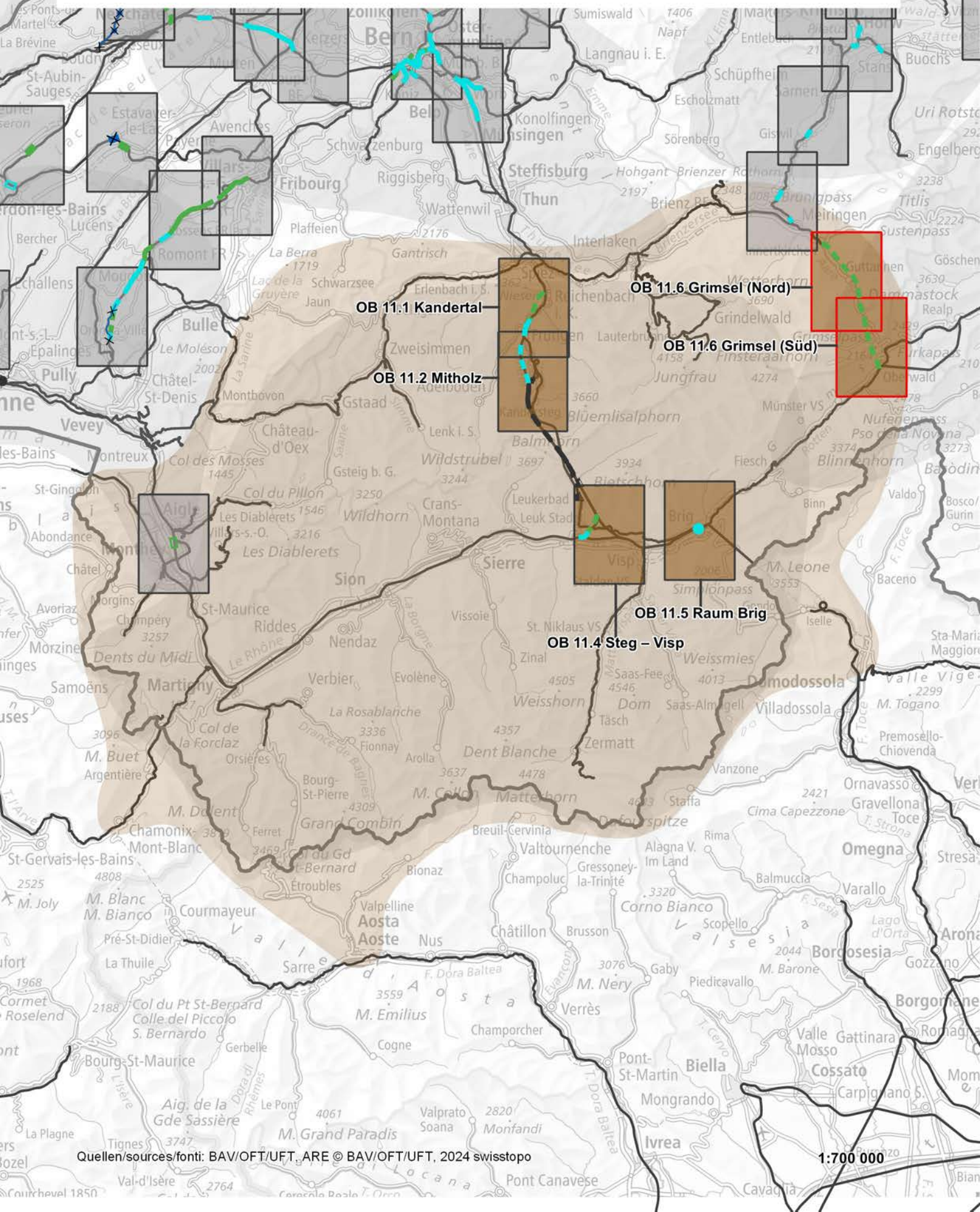
Il progetto figura come dato acquisito nel piano direttore cantonale non ancora approvato dal Consiglio federale.

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.

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'Enhaut). Son secteur élargi s'étend jusqu'aux Alpes fribourgeoises, au canton d'Uri, au Val Bedretto (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).

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

- Teilausbau Lötschberg-Basistunnel
- Zweigleisige Verknüpfung Wengi-Ey;

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:			
– Vollausbau Lötschberg-Basistunnel (Doppelspurbau Wengi Ey, Doppelspurausbau Adelrain – Mitholz (Weströhre), bahntechnische Ausrüstung der Weströhre Ferden–Mitholz) sowie Installationsplätze Helke und Frutigen;	♦		
– bahntechnische Ausrüstung der zweiten Röhre des Engstligetunnels;	♦		
– Autoverladeanlage Heustrich und Niesenflankentunnel vorbehältlich der Eliminierung der Option Rüdlen-Ey (Flugplatz Reichenbach) als Autoverladestandort sowie Installationsplätze Mülönen, Wengi-Ey und Wengmatti beim Bau der Autoverladeanlage Heustrich	♦		

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 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.

Vorhaben

Vollausbau Lötschberg-Basistunnel: Das Projekt Vollausbau Lötschberg-Basistunnel beinhaltet den Ausbau zu einem durchgängigen zweispurigen Tunnelsystem. Dazu wird neben der bahntechnischen Ausrüstung der bestehenden Weströhre zwischen dem Fusspunkt Ferden und dem Fusspunkt Mitholz die Weströhre zwischen Mitholz und Frutigen gebaut. Zusätzlich entsteht im Bereich Mitholz eine Not- haltestelle. Die Verknüpfung Wengi-Ey wird zweispurig an den bestehenden 2,6 km langen zweiröhri- gen Tunnel unter der Engstlige angeschlossen. Dessen Weströhre wird bahntechnisch ausgerüstet und mit Notausgängen ergänzt.

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 bestehen- den 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 Baupro- jekt für den Teil- und den Vollausbau liegt vor und das Projekt befindet sich in der Phase Plangeneh- mung. Für den Teilausbau liegt die Plangenehmigung des BAV per 8. Juni 2022 vor. Aufgrund einer Beschwerde gegen diese Plangenehmigung 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 wurden 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 durchzuführen. 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 Ausbauschrilles STEP zu prüfen. Eine Abstimmung mit den Nationalstrassen hat stattzufinden.

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:			
– Voll ausgebauter Lötschberg-Basistunnel (Doppelspurbau Wengi Ey – Mitholz und bahntechnische Ausrüstung Ferden–Mitholz);	◆		
– Materialbewirtschaftung in 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.

Vorhaben

Vollausbau Lötschberg-Basistunnel: Die 7,5 km lange Strecke zwischen 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).

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

Der Ausbruch der 7,5 km langen Strecke zwischen der Spaltungsweiche Adelrain bis zur Diensthaltestelle Mitholz ist für den Vollausbau vorgesehen. Sobald eine rechtskräftige Plangenehmigungsverfügung für den Teilausbau vorliegt, kann die Projektänderung Vollausbau öffentlich aufgelegt werden.

Der für den Bahnausbau in Mitholz bzw. die Materialbewirtschaftung und -ablagerung beanspruchte Perimeter ist mit den Bedürfnissen des VBS für die Realisierung der Räumung des ehemaligen Munitionslagers Mitholz inhaltlich, räumlich und zeitlich abzustimmen. hierfür wurden ein entsprechendes Objektblatt in den Sachplan Militär (SPM) aufgenommen.

Eine Abstimmung mit den Nationalstrassen hat stattzufinden.

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.

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 Industriegebäude und der Rhone in einer bestehenden Zone für öffentlichen Verkehr.

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

Vorgehen und Hinweise

Die Vorhaben wurden 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 Projekt erfordert 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.

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 Ausbauschnitt 2035 der Eisenbahninfrastruktur zu. Damit wurde der Entscheid zum Bau des Ausbaus Knoten Brig gefällt. Parallel wird der 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/b AG, MGB

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).

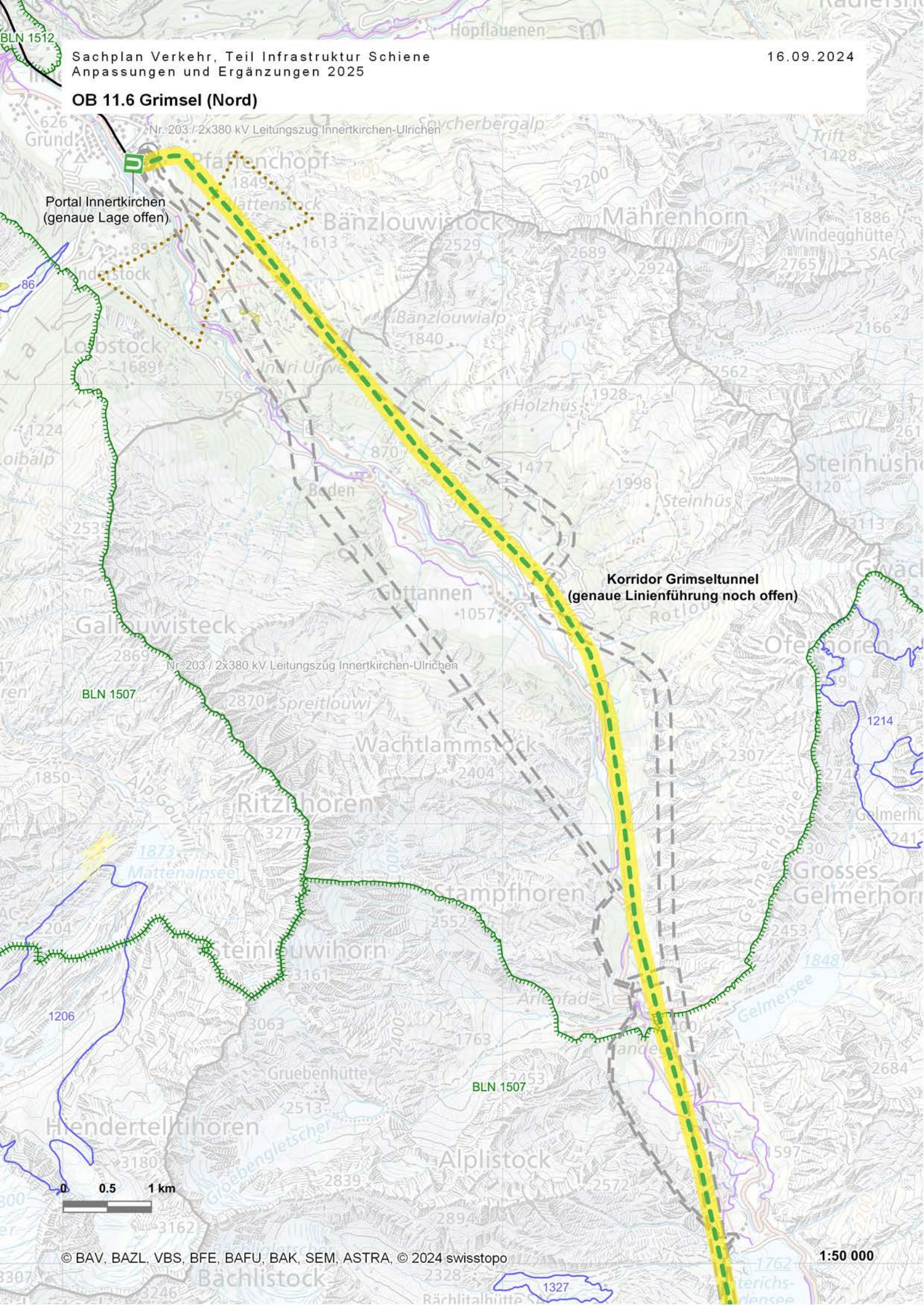
Vorhaben

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.

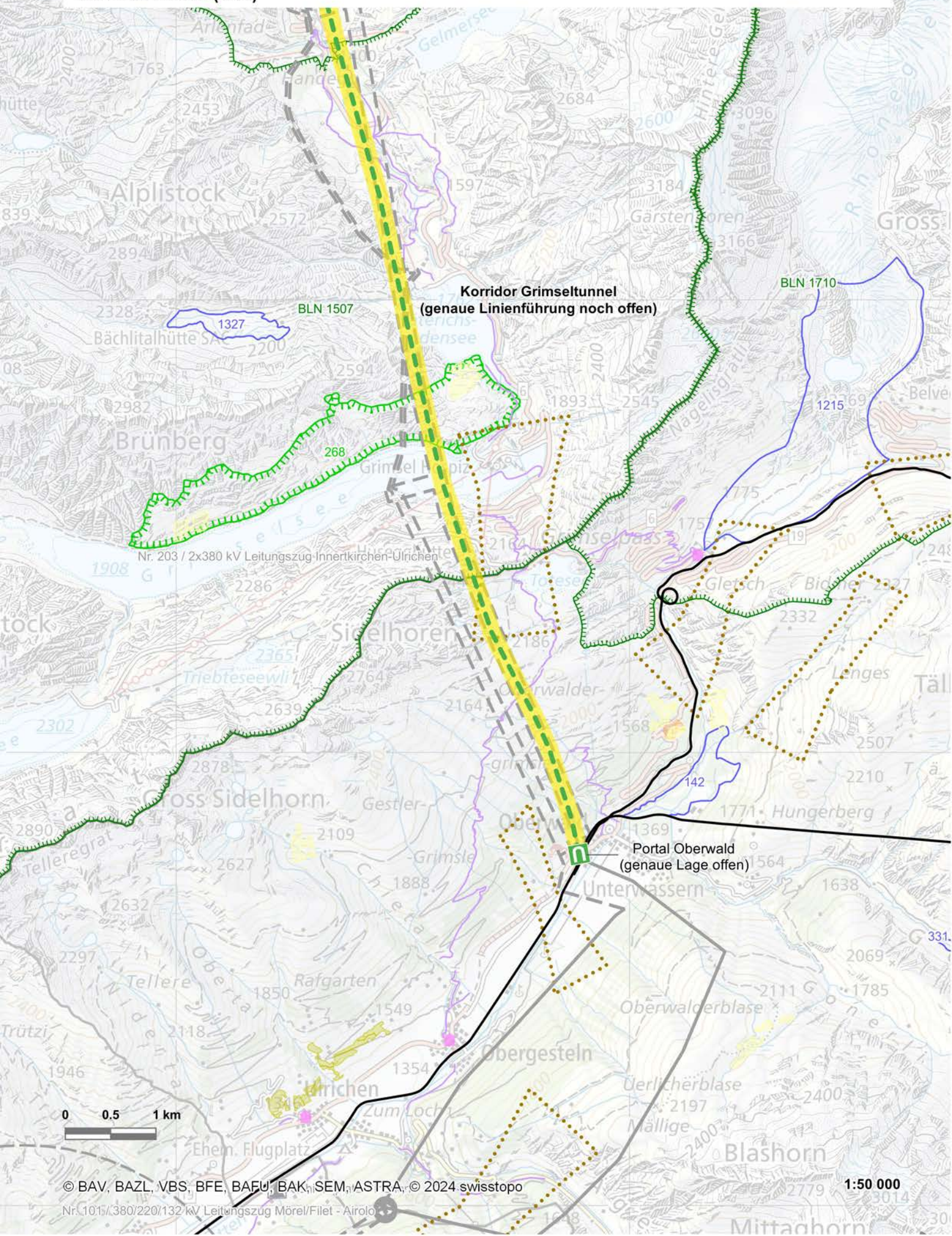


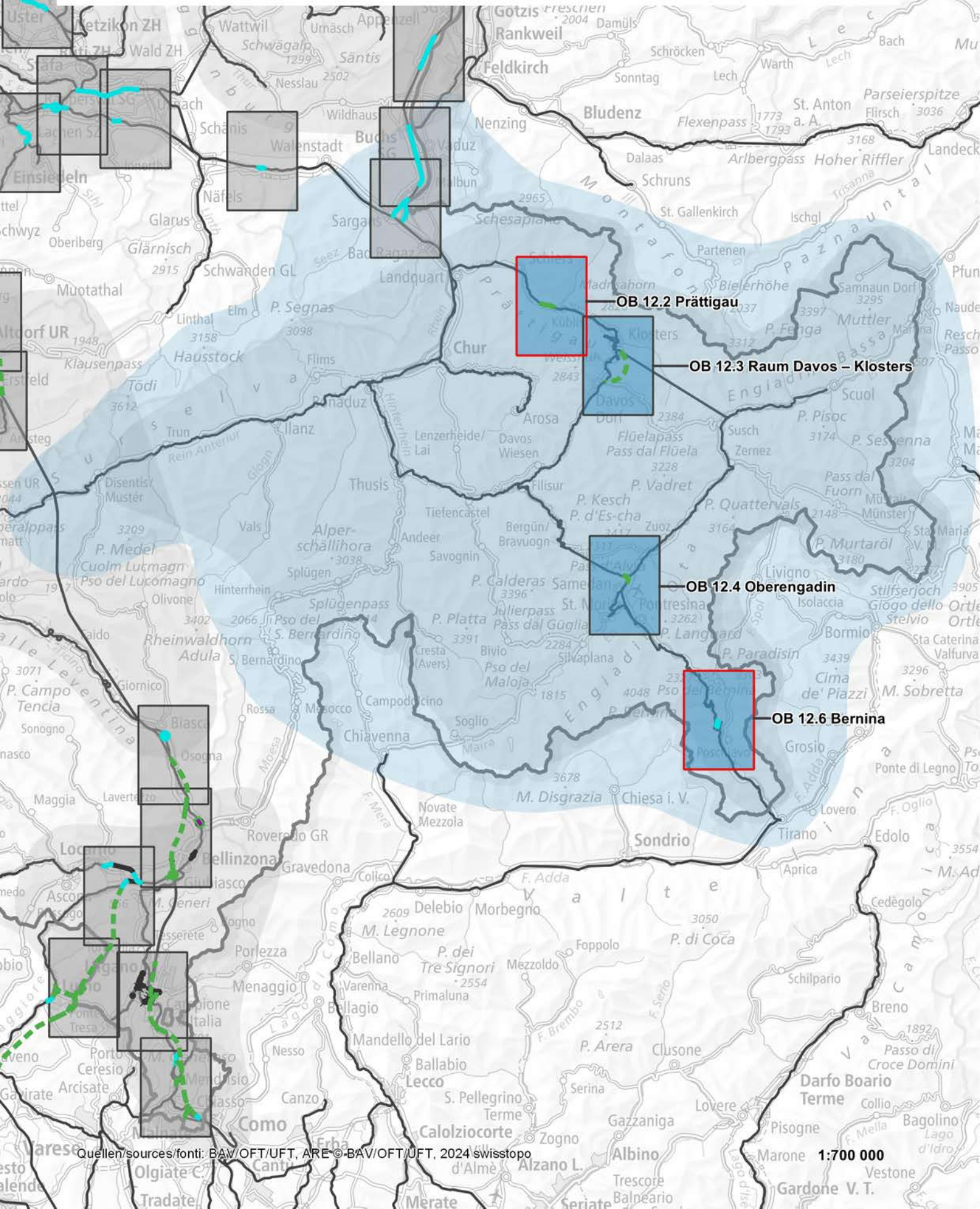
OB 11.6 Grimsel (Nord)

Portal Innerkirchen
(genaue Lage offen)

Korridor Grimseltunnel
(genaue Linienführung noch offen)

OB 11.6 Grimsel (Süd)



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:

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.

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.

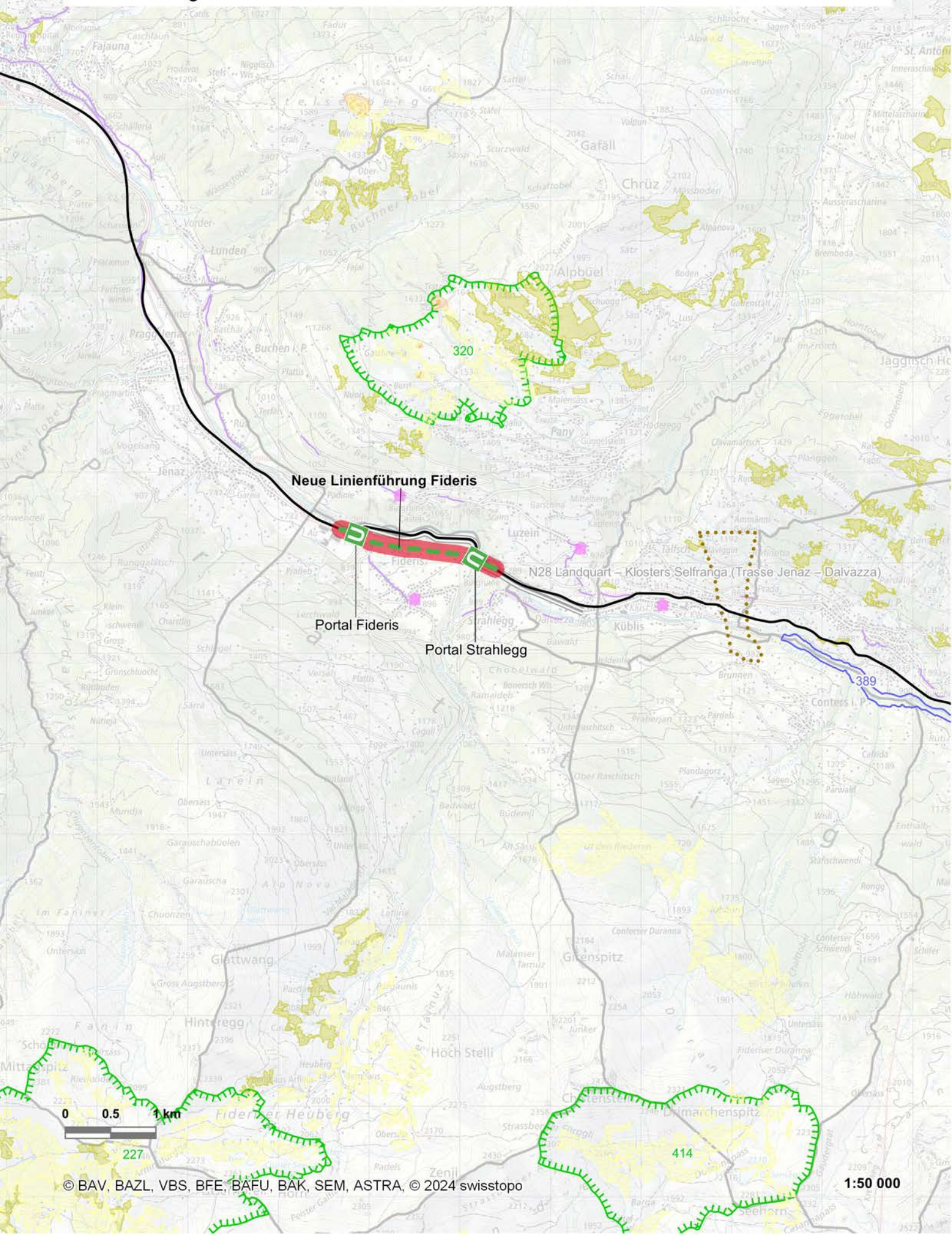
Die A 28 im Prättigau ist mit Ausnahme des Abschnittes zwischen Fideris und Dalvazza als Nationalstrasse 2. Klasse unter konsequenter Verkehrstrennung ausgebaut. Im noch nicht ausgebauten Abschnitt liegen die bestehende Strasse und die Linie der RhB nebeneinander in einem engen Talabschnitt. Beide Verkehrsträger 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. Unter Berücksichtigung aller Erkenntnisse und Entscheide wurde die Variante A61 als Bestvariante erarbeitet. 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 Generelle 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 Prattigau



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 Autoverlads 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 be- und entladen werden.

Zwischen Klosters und Davos könnte die Fahrzeit 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: 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 Foppi.		◆	

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 Foppi: è prevista la costruzione di un punto d'incrocio di 500 metri di lunghezza.

Procedimento et nota relativa alle indicazioni

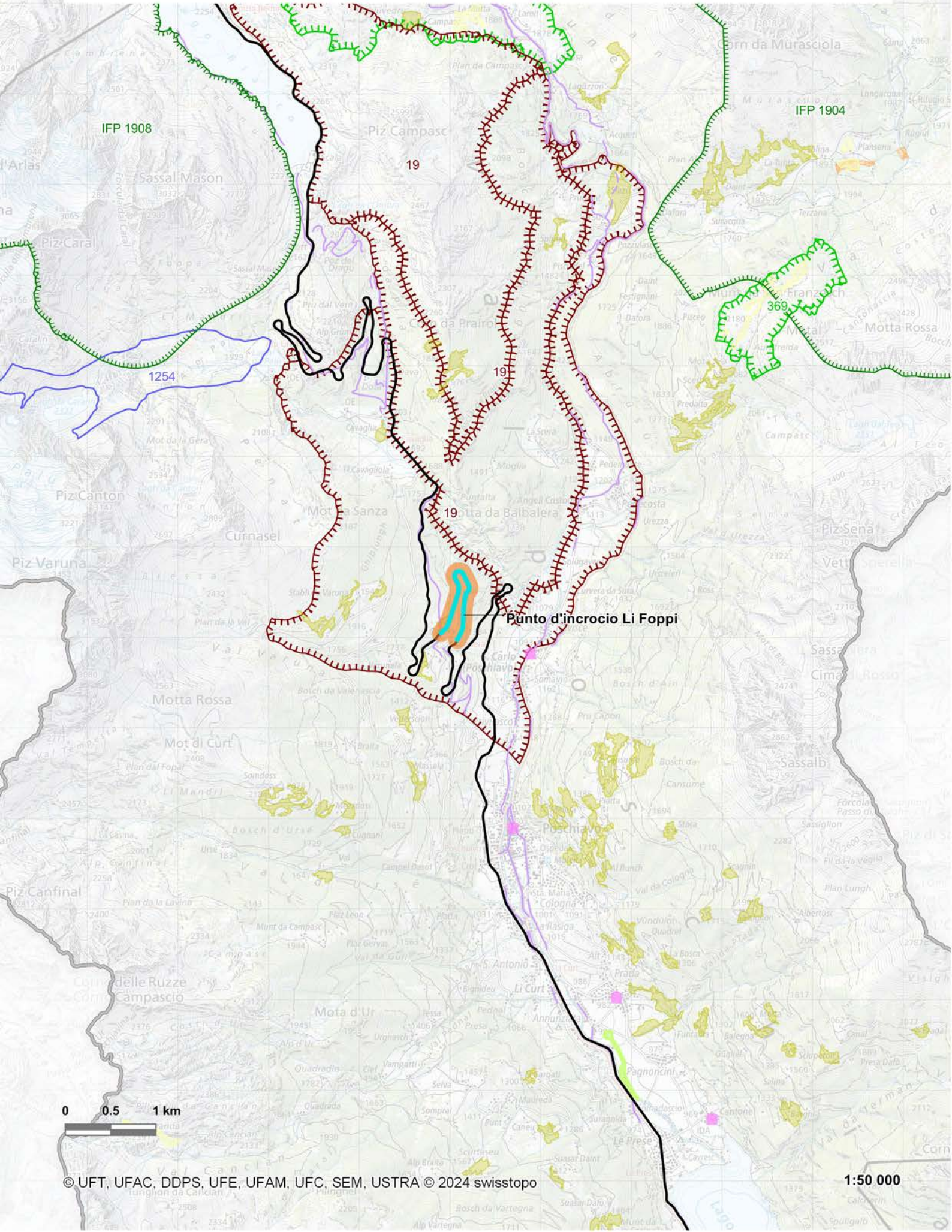
Per quanto concerne il punto d'incrocio Li Foppi, la Confederazione ha incaricato la Ferrovia retica di procedere ai lavori di progettazione e di elaborare d'intesa con il cantone il progetto di massima.

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 Cadra

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 Foppi.

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 Foppi 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 settoriale 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 Attaco 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 Elettrodotto ferroviario in superficie
				Übertragungsleitung Bahn unterirdisch Ligne de transport d'électricité ferroviaire souterraine Elettrodotto 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 sovraregionale
	Amphibienlaichgebiet: Ortsfeste und Wanderobjekte Site de reproduction de batraciens: objets fixes et itinérants Sito di riproduzione di anfibì: 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

	Schienennetz 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

Glossaire

Définitions

Accroissement / augmentation des capacités:	Mesures visant à supprimer un goulet d'étranglement et à augmenter le rendement sur une ligne ou dans un nœud. En règle générale, il s'agit d'un complément à l'infrastructure préexistante consistant en des voies supplémentaires.
Augmentation de la fréquence des trains	Réduction de l'intervalle entre deux trains qui circulent sur le même tronçon dans le même sens. Cette réduction suppose une adaptation du système de sécurité.
Bord du quai	Un quai peut avoir un ou deux bords où les trains s'arrêtent pour embarquer ou débarquer des passagers.
Conception sectorielle	Base de planification et de coordination de projets dans un domaine sectoriel donné.
Corridor de 4 m de hauteur aux angles	Aménagement du corridor rendant possible le transfert de camions sur le rail. Les camions posés sur des wagons plats surbaissés spéciaux atteignent une hauteur aux angles de 4 m.
Coûts externes des transports	Coûts de production des prestations de transport qui ne sont pas imputés aux utilisateurs/trices, respectivement à ceux qui les occasionnent, mais à la collectivité.
Désenchevêtrement (séparation de courants de trafic)	Mesures prises dans un nœud ferroviaire qui permettent la circulation des trains sans croisement et augmentent la capacité des nœuds ferroviaires ou des tronçons.
Élargissement du profil d'espace libre	Agrandissement de la section (tunnels), relèvement de passages supérieurs et/ou abaissement de la ligne de chemin de fer afin d'obtenir la hauteur autorisée par ex. pour les trains à deux niveaux ou les trains de marchandises.
Fréquence de résonance	Dans le réseau du courant de traction, fréquence dont l'amplitude d'un système susceptible d'osciller est plus grande que lors de l'excitation par des fréquences voisines, ce qui peut nuire considérablement à l'alimentation en courant de traction.
Fréquence du réseau	Désignation de la fréquence de l'alimentation électrique dans un réseau électrique à courant alternatif.
Gateway	«Gare de correspondance» pour conteneurs. Des grues chargent les conteneurs arrivés par le rail sur des trains en correspondance.
Gestionnaire d'infrastructure	Propriétaire et opérateur concessionnaire d'infrastructures destinées au trafic ferroviaire (réseau ferroviaire public).
Installations d'accueil	Installations nécessaires à l'accès des voyageurs au chemin de fer, selon l'art. 62, al. 3, LCdF. Elles comprennent notamment les quais et leurs marquises, le mobilier, l'accès, les passages inférieurs etc.
Interopérabilité	Les véhicules ferroviaires doivent pouvoir circuler sur plusieurs réseaux, si possible sans transition et avec un degré de sécurité prédéfini.
Mobilité douce	Trafic cycliste et piétonnier.
Mode de transport	Élément dans lequel se déplacent les moyens de transport (la route, le rail, l'eau, les airs)
Moyen de transport	Véhicule qui utilise un mode de transport (dans le micro-recensement des transports, également la marche à pied).
Parcours	Section de voie préparée pour une circulation de train passant sur des branchements fermés ou ouverts.
Plan d'utilisation du réseau	Le plan d'utilisation du réseau (PLUR) est destiné à garantir pour chaque année d'horaire les capacités attribuées à chaque type de transport, il concrétise ainsi annuellement la STUR et l'avancement de l'étape d'aménagement.
Point de croisement	Point où des trains venant en sens inverse se croisent sur un tronçon à simple voie.
Procédure d'approbation des plans	Procédure d'autorisation menée par l'OFT en rapport avec la construction et l'exploitation d'infrastructures des chemins de fer, des installations de transport à câbles, des trolleybus et de la navigation. Correspond à une procédure d'autorisation de construire et détermine l'utilisation du sol.
Programme en faveur du trafic d'agglomération	Grâce au Programme en faveur du trafic d'agglomération (PTA), la Confédération participe au financement de projets relatifs aux transports dans les villes et les agglomérations.
Sous-station	Fournit le courant de traction (66 kV et/ou 132 kV) à partir du réseau de lignes de transport d'électricité (à l'aide de transformateurs).
Station de croisement	Gare où des trains venant en sens inverse se croisent sur un tronçon à simple voie. Si l'horaire est modifié ou l'offre de prestations étoffée, des îlots de croisement supplémentaires sont nécessaires.
Stratégie d'utilisation du réseau	La stratégie d'utilisation du réseau est un instrument destiné à garantir à long terme les capacités d'infrastructure de chaque type de transport.
Surfaces d'assolement	les surfaces d'assolement désignent les sols agricoles les plus fertiles de la Suisse. Elles incluent les terres cultivables arables, au préalable les terres arables et les prairies artificielles en rotation ainsi que les prairies naturelles arables.

Tension nominale	Tension nominale d'un système électrique (par ex. générateur, installation de distribution, réseau, installation de la ligne de contact, consommateur tel que locomotive, etc.); valeur de la tension électrique à régime normal, spécifiée par le fabricant ou le fournisseur.
Trafic de transit	Transport de personnes et de marchandises par la Suisse, dont l'origine et la destination se situent en-dehors de Suisse.
Transport intérieur	Transport de personnes et de marchandises, dont l'origine et la destination se situent en Suisse.
Transport grandes lignes	Transport national et international entre les grands centres, autofinancé, c.-à-d. exploité sans subventions.
Transport (trafic) individuel motorisé (TIM)	Voitures de tourisme, motocyclettes, cyclomoteurs.
Transport combiné	Transport effectué à l'aide de plusieurs moyens de transport (par ex. conteneurs, camions etc. et par le train).
Transport public (TP)	Transport – régulier et lié à un horaire – de personnes ou de marchandises par train, autobus, tram, bateau, installation à câbles, avion de ligne ou charter.
Transport régional	Transport au sein d'une région, transrégional et transfrontalier commandé et indemnisé par les pouvoirs publics (sauf le transport purement local). Le transport régional est exploité toute l'année et les lignes ont une fonction de desserte. Il peut être effectué sur le rail, la route (bus), sur les voies d'eau (bateaux) ou par des installations à câbles.
Voie de dépassement	Voie sur laquelle les trains sont stationnés à court terme pour être dépassés par un train plus rapide.
Voie de raccordement	Liaison entre deux tronçons ferroviaires.
Voie de rebroussement	Un train change de sens en passant sur une voie de rebroussement indépendante. Ainsi, les deux voies de passage sont libres pour d'autres trains pendant que le train rebrousse chemin, ce qui augmente la capacité du tronçon.

Abréviations

ARE	Office fédéral du développement territorial
BLS	BLS Chemin de fer du Loetschberg SA
CC	Coordination en cours
CEVA	Nouveau tronçon Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse
CFF	Chemins de fer fédéraux SA
CP	Convention sur les prestations
CR	Coordination réglée
DB	Deutsche Bahn
DDPS	Département de la défense, de la protection de la population et des sports
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DFF	Département fédéral des finances
DML	Ligne diamétrale de Zurich
EA 2025	Étape d'aménagement 2025 du PRODES
EA 2035	Étape d'aménagement 2035 du PRODES
EIE	Etude d'impact sur l'environnement
ERA	Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer
ERTMS	European Rail Traffic Management System
ETCS	European Train Control System
ETF	Entreprise de transport ferroviaire
FAIF	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
FF	Feuille fédérale
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
FO	Fiche d'objet
FORTA	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération
FRMCS	Future Railway Mobile Communication System
FW	Frauenfeld-Wil Bahn
GI	Gestionnaire d'infrastructure
GSM	Global System for Mobile Communications
GSM-R	Global System for Mobile Communications Railway
IFP	Inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels d'importance nationale
IP	Information préalable
ISOS	Inventaire fédéral des sites construits à protéger en Suisse
LAT	Loi du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire
LApEI	Loi fédérale du 23 mars 2007 sur l'approvisionnement en électricité
LChP	Loi du 20 juin 1986 sur la chasse
LCdF	Loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer
LDIF	Loi fédérale du 20 mars 2009 sur le développement de l'infrastructure ferroviaire
LEB	Chemins de fer de Lausanne – Echallens - Bercher
LEaux	Loi fédérale du 24 janvier 1991 sur la protection des eaux
LEx	Loi fédérale du 20 juin 1930 sur l'expropriation
LFo	Loi du 4 octobre 1991 sur les forêts

LFInfr	Loi du 6 octobre 2006 sur le fonds d'infrastructure
LHand	Loi du 13 décembre 2002 sur l'égalité pour les handicapés
LPE	Loi du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement
LPN	Loi fédérale du 1 ^{er} juillet 1966 sur la protection de la nature et du paysage
LT	Ligne de transport
LTM	Loi du 25 septembre 2015 sur le transport de marchandises
LTrALP	Loi du 4 octobre 1991 sur le transit alpin
LTV	Loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs
LuMin	Loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière et au trafic aérien
MD	Mobilité douce
MGB	Matterhorn Gotthard Bahn
OApEI	Ordonnance du 14 mars 2008 sur l'approvisionnement en électricité
OAT	Ordonnance du 28 juin 2000 sur l'aménagement du territoire
OCF	Ordonnance du 23 novembre 1983 sur les chemins de fer
OCPF	Ordonnance du 14 octobre 2015 sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire
OEaux	Ordonnance du 28 octobre 1998 sur la protection des eaux
OFAG	Office fédéral de l'agriculture
OFCOM	Office fédéral de la communication
OFEV	Office fédéral de l'environnement
OFROU	Office fédéral des routes
OFT	Office fédéral des transports
OLED	Ordonnance du 4 décembre 2015 sur les déchets
OPAM	Ordonnance du 27 février 1991 sur les accidents majeurs
OPB	Ordonnance du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit
OPIE	Ordonnance du 2 février 2000 sur la procédure d'approbation des plans des installations électriques
OPTMa	Ordonnance du 4 novembre 2009 sur la promotion du transport ferroviaire des marchandises
Otransa	Ordonnance du 28 février 2001 sur le transit alpin
PAP	Procédure d'approbation des plans
PLUR	Plan d'utilisation du réseau
PRODES	Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire
PSIA	Plan sectoriel Infrastructure de la navigation aérienne
PSE	Plan sectoriel des lignes de transport d'électricité
SIS	Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail
RBS	Regionalverkehr Berne-Soleure
RER	Réseau Express Régional
RhB	Chemin de fer rhétique SA
SAT	Plan sectoriel AlpTransit
SDA	Surfaces d'assolement
SOB	Schweizerische Südostbahn SA
STI	Spécifications techniques pour l'interopérabilité du réseau transeuropéen à grande vitesse
STUR	Stratégie d'utilisation du réseau
SZU	Sihltal Zürich Uetliberg Bahn
TC	Transport combiné
TILO	Treni Regionali Ticino – Lombardia
TIM	Transport individuel motorisé
TP	Transports publics
TPF	Transports publics fribourgeois
TRV	Transport régional de voyageurs
UBLA	Nouveau tronçon Uri tracé souterrain
UE	Union Européenne
UIC	Union Internationale des Chemins de fer
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
VAO 96	Variante optimisée 1996 (italien: Variante Alternativa Ottimizzata)
zb	Zentralbahn SA
ZBT	Tunnel de base du Zimmerberg
ZEB	Futur développement de l'infrastructure ferroviaire
ZVV	Zürcher Verkehrsverbund