



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni DATEC

Ufficio federale dei trasporti UFT
Divisione Infrastruttura

31 ottobre 2018

PROSSIF – fase di ampliamento 2030/35

Definizione ed elaborazione dei moduli

Rapporto

N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121

Nota editoriale

Editore

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

Traduzione

Servizi linguistici dell'UFT

Documentazione delle modifiche

Versione	Data	Autore	Modifiche
1.0	30.8.2017	UFT	
2.0	31.10.2018	UFT	Aggiornamento



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121338

Indice

1. Introduzione.....	4
2. Delimitazione del sistema	5
3. Metodo di definizione e di elaborazione dei moduli	7
3.1 Metodo di definizione dei moduli	7
3.2 Metodo di elaborazione dei moduli.....	7
4. Moduli definiti e valutati	9
4.1 Moduli delle FFS.....	9
4.2 Moduli delle ferrovie private	10
4.3 Nuove fermate delle FFS.....	11
5. Elenco dei moduli suddivisi per area	12
5.1 Région A Genève–Lausanne–Biel/Bienne	13
5.2 Région B Lausanne–Brigue	16
5.3 Région C Lausanne–Berne	18
5.4 Raum D Bern–Interlaken/Brig	20
5.5 Raum E Fribourg/Bern/Neuchâtel/Biel	22
5.6 Raum F Basel inkl. Basel–Jura	24
5.7 Raum G Mittelland.....	27
5.8 Raum H Zürich und Fernverkehr Richtung Ostschweiz	31
5.9 Raum I Ostschweiz.....	36
5.10 Raum K Zürich–Luzern/Chur und Zentralschweiz	38
5.11 Area L – Ticino e San Gottardo.....	41



1. Introduzione

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

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

Il processo di pianificazione è articolato essenzialmente in quattro fasi:

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

Nel primo trimestre 2015 l'UFT ha svolto l'esame preliminare degli obiettivi d'offerta presentati, sulla base dei criteri d'esame stabiliti³. In seguito gli obiettivi d'offerta presentati sono stati raggruppati in

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

² Secondo l'art. 9b cpv. 1 Lferr.

³ Ufficio federale dei trasporti: PROSSIF – fase di ampliamento 2030/35, Esame preliminare degli obiettivi d'offerta presentati dalle regioni di pianificazione, ottobre 2018.



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121338

moduli⁴, che sono stati sviluppati insieme alle regioni di pianificazione, ai rappresentanti del settore del trasporto di merci e alle imprese di trasporto ferroviario. I gestori dell'infrastruttura sono stati incaricati di elaborare l'offerta di trasporto e di definire il fabbisogno infrastrutturale per l'attuazione degli obiettivi d'offerta, secondo un metodo uniforme. Tanto le FFS quanto le ferrovie private hanno determinato i costi delle misure infrastrutturali con il metodo indicato dall'UFT⁵. Il presente rapporto documenta la fase di lavoro relativa alla definizione e all'elaborazione dei moduli (cfr. figura 1-1).

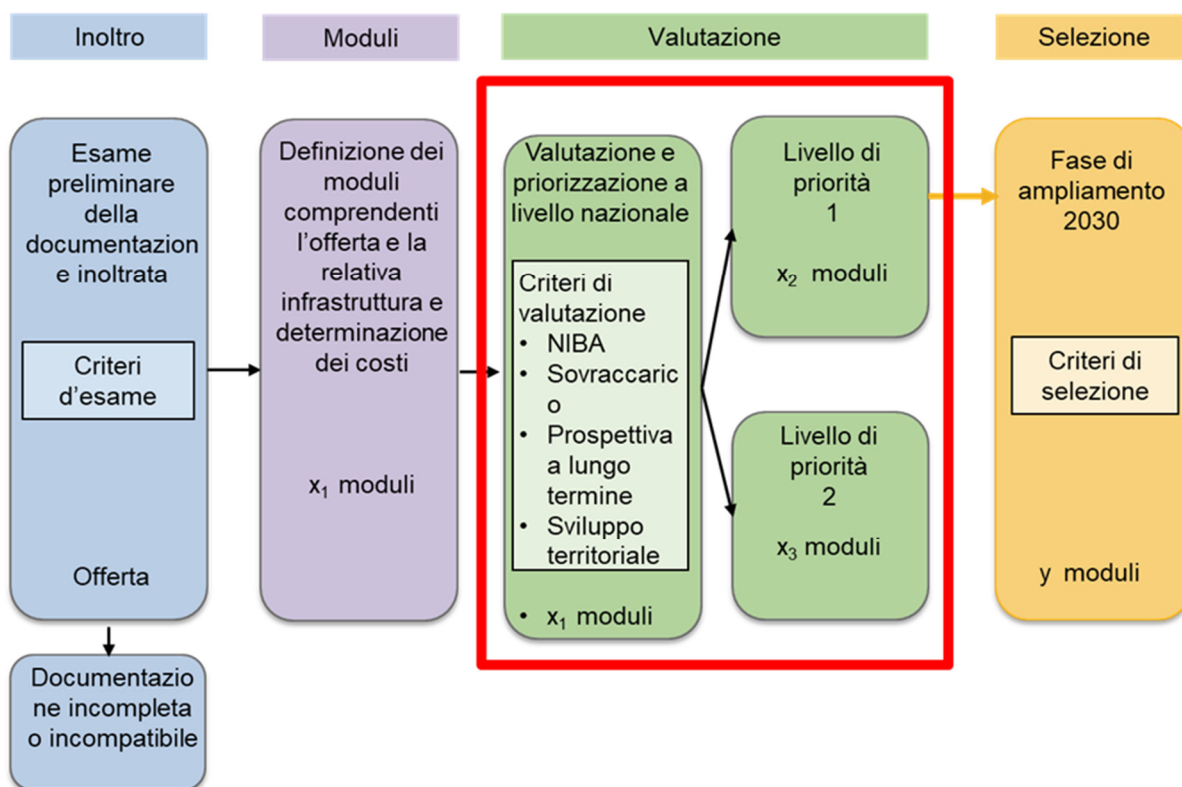


Figura 1-1: procedura di valutazione e di priorizzazione dei programmi d'offerta

2. Delimitazione del sistema

Per la classificazione dei moduli su base regionale la rete delle FFS e delle ferrovie private è stata suddivisa in 11 aree.

- A Ginevra–Losanna–Biel

⁴ Un modulo comprende uno o più miglioramenti d'offerta e la relativa infrastruttura (ossia l'infrastruttura necessaria oltre a quella disponibile nel caso di riferimento).

⁵ Ufficio federale dei trasporti: Costi dell'infrastruttura ferroviaria, Guida per la determinazione dei costi dei progetti di ampliamento, gennaio 2016.



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121338

- B Losanna–Briga
- C Losanna–Berna
- D Berna–Interlaken/Briga
- E Friburgo/Berna/Neuchâtel/Biel
- F Basilea, incl. Basilea–Giura
- G Altopiano
- H Zurigo, incl. traffico a lunga distanza verso la Svizzera orientale
- I Svizzera orientale
- K Zurigo–Lucerna/Coira e Svizzera centrale
- L Ticino e San Gottardo

Ogni area comprende molteplici tratte, con le relative stazioni e fermate (cfr. figura 2-1). La classificazione regionale dei moduli è dettata da esigenze puramente organizzative. Gli effetti dei moduli, ove rilevante, sono considerati in un'ottica trasversale alle diverse aree.

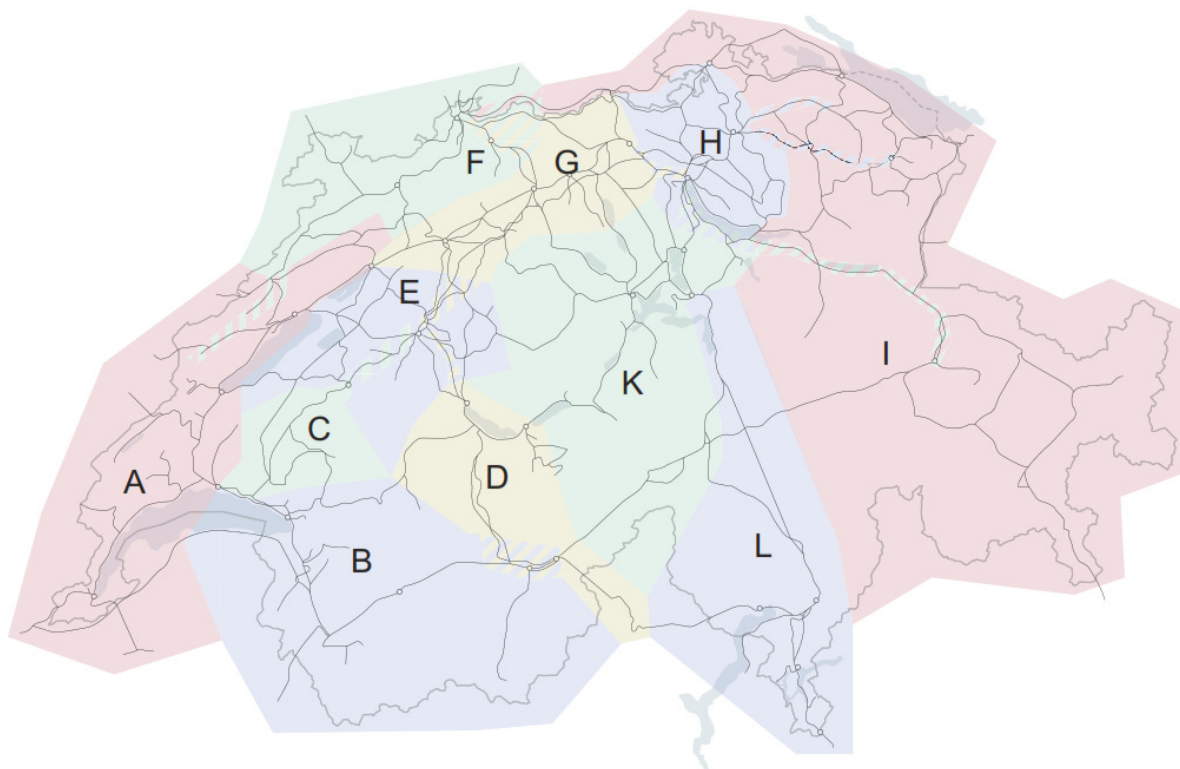


Figura 2-1: suddivisione in aree della rete delle FFS e delle ferrovie private

All'interno delle suddette aree sono stati elaborati i diversi moduli, partendo dal caso di riferimento. Un modulo comprende uno o più miglioramenti d'offerta e la relativa infrastruttura (ossia l'infrastruttura necessaria oltre a quella disponibile nel caso di riferimento).



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121338

A ogni area possono essere attribuiti più moduli. In linea di principio, per la definizione di programmi a livello nazionale i moduli possono essere selezionati singolarmente. Se un modulo ne esclude un altro, se ne tiene conto nella selezione.

I moduli sono distinti in due gruppi, sulla base dell'impresa di trasporto ferroviario competente, ossia moduli delle FFS e moduli delle ferrovie private. Mentre le nuove fermate sulla rete delle ferrovie private possono essere trattate anche come moduli (ossia associate all'offerta di nuovi collegamenti), le nuove fermate sulla rete delle FFS sono documentate separatamente.

3. Metodo di definizione e di elaborazione dei moduli

3.1 Metodo di definizione dei moduli

Per tutte le offerte che hanno superato l'esame preliminare è stato deciso quali obiettivi d'offerta⁶ costituiranno da soli un modulo e in quali casi invece un modulo sarà formato da una loro combinazione. Questa distinzione è avvenuta, nei limiti di quanto possibile al momento, sulla base delle relazioni attese tra offerta e infrastruttura.

Per la FA 2030/35 nel novembre 2014 sono stati presentati complessivamente oltre 300 obiettivi d'offerta; di questi, circa il 10% non ha superato l'esame preliminare. Le offerte possono influenzarsi o escludersi a vicenda oppure richiedere, a seconda della loro combinazione, nuove infrastrutture differenti.

3.2 Metodo di elaborazione dei moduli

In una prima fase dell'elaborazione dei moduli vengono stabilite le misure infrastrutturali necessarie al raggiungimento degli obiettivi d'offerta in essi contenuti: si individuano e definiscono dal punto di vista della tecnica degli orari le tracce o i requisiti di qualità supplementari, si rilevano le strozzature della rete e si formula una prima valutazione circa l'infrastruttura necessaria.

Vengono determinate le spese d'investimento per l'infrastruttura dei diversi moduli, compresi il fabbisogno supplementare e i costi per l'accesso alla ferrovia, gli impianti di ricovero, le misure di

⁶ Un obiettivo d'offerta è un miglioramento dell'offerta rispetto al caso di riferimento. Gli obiettivi d'offerta sono stati stabiliti sulla base dei programmi d'offerta presentati.



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121338

protezione fonica, ecc. Per il calcolo dei costi infrastrutturali di ogni modulo viene applicato lo stesso metodo⁷, così da permettere un confronto tra tutti i moduli.

L'elaborazione dei moduli si è svolta sotto la direzione dell'UFT, in collaborazione con le regioni di pianificazione e le imprese ferroviarie interessate. Il compito di definire l'infrastruttura necessaria spetta ai gestori dell'infrastruttura (GI), su mandato dell'UFT.

Per i moduli di loro competenza le FFS hanno creato appositi dossier, contenenti la seguente documentazione:

- scheda informativa con schizzo del modulo, descrizione del modulo, panoramica delle misure infrastrutturali e indicazioni sui costi complessivi e sulle scadenze;
- analisi delle capacità con rappresentazione grafica della rete, rappresentazione grafica delle tratte/diagramma di marcia dei treni, grafico di occupazione dei binari, indicazioni sul materiale rotabile;
- determinazione dell'infrastruttura con riepilogo delle misure infrastrutturali necessarie, considerazioni sugli ambiti trasversali così come sulle opportunità e sui rischi;
- valori di riferimento per la valutazione del traffico viaggiatori e merci secondo la procedura FFS⁸.

Per i moduli di loro competenza le ferrovie private hanno elaborato le basi necessarie seguendo una traccia predefinita. Andavano trattate e documentate, in particolare, le seguenti tematiche:

- analisi della situazione: descrizione dello stato attuale e dello stato di riferimento nel 2030 riguardo al contesto (in particolare sviluppo degli insediamenti), dell'offerta, del materiale rotabile e dell'infrastruttura;
- analisi e previsione della domanda: evoluzione della domanda prevista fino al 2030;
- analisi del fabbisogno in base alla domanda e possibili soluzioni: descrizione dei punti deboli e delle possibili varianti di soluzione, individuati tramite l'analisi del fabbisogno in base alla domanda;
- programma d'offerta e d'esercizio: descrizione dell'offerta, requisiti del materiale rotabile, allineamento fra domanda e capacità, requisiti dell'infrastruttura, aspetti relativi all'esercizio (tempi di fermata, stabilità dell'orario, deposito, manutenzione) nel caso pianificato;
- ampliamenti dell'infrastruttura: determinazione degli ampliamenti infrastrutturali necessari per il caso pianificato, comprese la tecnica ferroviaria e le installazioni per il pubblico, indicati in uno schizzo di piano in scala 1:10 000; valutazione dei costi secondo la metodologia UFT con una precisione del +/- 50 %;

⁷ Ufficio federale dei trasporti: Costi dell'infrastruttura ferroviaria, Guida per la determinazione dei costi dei progetti di ampliamento, gennaio 2016.

⁸ Per la valutazione secondo gli indicatori NIBA sono state inoltre messe a disposizione le schede dedicate all'infrastruttura, al traffico viaggiatori e al traffico merci indicate nel documento «UFT: Documentazione delle basi di pianificazione PROSSIF – fase di ampliamento 2030, allegato, aprile 2014».



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121338

- valutazione economico-aziendale e socio-economica: calcolo sommario dei costi per l'infrastruttura e il traffico viaggiatori, raffronto fra il caso di riferimento e il caso pianificato, indicazione delle tariffe applicate e stato dei prezzi, basi di valutazione secondo la Guida UFT.

4. Moduli definiti e valutati

4.1 Moduli delle FFS

Nel complesso sono stati definiti 124 moduli di competenza delle FFS. Le FFS non avevano capacità sufficienti per farsi carico dell'elaborazione di tutti i moduli. Con il coinvolgimento dei partecipanti alla pianificazione è stato quindi deciso di elaborare e valutare per intero entro maggio 2017 circa la metà (precisamente 62) dei moduli (cfr. tabella 4.1-1), ossia quelli più rilevanti dal punto di vista delle linee guida dell'UFT, delle priorità stabilite dai partecipanti alla pianificazione e della successiva selezione per la stesura dei programmi globali.

Area	Moduli totali	Moduli valutati*
A Ginevra–Losanna–Biel	17	11
B Losanna–Briga	5	1
C Losanna–Berna	7	4
D Berna–Interlaken/Briga	7	3
E Friburgo/Berna/Neuchâtel/Biel	5	3
F Basilea, incl. Basilea–Giura	7	5
G Altopiano	20	13
H Zurigo (S-Bahn), incl. traffico a lunga distanza verso la Svizzera orientale	23	5
I Svizzera orientale	17	7
K Zurigo–Lucerna/Coira e Svizzera centrale	11	9
L Ticino e San Gottardo	5	1
Totale	124	62

Nota: tra parentesi è indicato il numero di moduli ancora in fase di elaborazione.

Tabella 4.1-1: numero di moduli delle FFS per area



4.2 Moduli delle ferrovie private

Sulla base degli obiettivi d'offerta presentati sono stati definiti inizialmente 93 moduli. Nella fase di ottimizzazione sono stati creati sei nuovi moduli, arrivando quindi a un totale di 99 moduli. Per 20 moduli si è deciso di rinunciare alla documentazione nel rapporto sulla valutazione dei moduli (cfr. tabella 4.2-1):

- 16 moduli non presentano un collegamento con la FA 2030/35: otto moduli non necessitano di alcuna infrastruttura, quattro moduli rientrano nelle misure per il mantenimento della qualità e altri quattro moduli sono stati ritirati dalle regioni di pianificazione;
- quattro moduli sono stati scartati nella fase di ottimizzazione.

Di conseguenza, i moduli delle ferrovie private che sono stati ulteriormente elaborati, valutati e documentati nel rapporto sulla valutazione dei moduli sono 79.

Area	Moduli totali	Moduli valutati
A Ginevra–Losanna–Biel	11	8
B Losanna–Briga	10	9
C Losanna–Berna	2	1
D Berna–Interlaken/Briga	4	3
E Friburgo/Berna/Neuchâtel/Biel	15	9
F Basilea, incl. Basilea–Giura	15	14
G Altopiano	14	12
H Zurigo (S-Bahn), incl. traffico a lunga distanza verso la Svizzera orientale	2	2
I Svizzera orientale	18	15
K Zurigo–Lucerna/Coira e Svizzera centrale	7	5
L Ticino e San Gottardo	2	2
Totale	100	80

Tabella 4.2-1: numero di moduli delle ferrovie private, incl. traffico transfrontaliero, per area



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121338

4.3 Nuove fermate delle FFS

Sulla rete delle FFS sono state proposte complessivamente 32 nuove fermate, che non sono state attribuite direttamente ad alcun modulo (cfr. tabella 4.3-1). Non sono state oggetto di ulteriori approfondimenti sei fermate:

- tre nuove fermate non risultano adeguate alla domanda;
- una nuova fermata rappresenta un trasferimento, da finanziare mediante la convenzione sulle prestazioni (CP);
- una nuova fermata va finanziata con il Fondo infrastrutturale;
- una nuova fermata è ancora in fase di elaborazione.

Sono state quindi valutate 26 fermate.

Area	Totale nuove fermate FFS	Nuove fermate FFS valutate
A Ginevra–Losanna–Biel	7	6
B Losanna–Briga	4	1
C Losanna–Berna	0	0
D Berna–Interlaken/Briga	1	1
E Friburgo/Berna/Neuchâtel/Biel	1	1
F Basilea, incl. Basilea–Giura	3	3
G Altopiano	3	3
H Zurigo (S-Bahn), incl. traffico a lunga distanza verso la Svizzera orientale	3	3
I Svizzera orientale	5	4
K Zurigo–Lucerna/Coira e Svizzera centrale	3	3
L Ticino e San Gottardo	3	3
Totale	33	28

Tabella 4.3-1: numero di nuove fermate delle FFS per area



5. Elenco dei moduli suddivisi per area

Nei prossimi capitoli vengono elencati tutti i moduli, suddivisi per area. Per ogni modulo vengono forniti i seguenti dati:

- numero del modulo;
- categoria di elaborazione:
 - Val.: modulo elaborato e valutato in maniera completa, con attribuzione di un livello di priorità;
 - N: tutti i moduli che non appartengono alla categoria «Val.», suddivisi nelle seguenti sottocategorie:
 - N21: nessuna infrastruttura necessaria
 - N22: mantenimento della qualità
 - N23: ritirato dalla regione di pianificazione
 - N24: elaborato, ma suddiviso in 2 o 3 moduli nella fase di ottimizzazione
 - N25: incorporato in un altro modulo nella fase di ottimizzazione
 - N26: bloccato nella fase di elaborazione perché non adeguato alla domanda
 - N27: non elaborato per ragioni di priorità
 - N28: fabbisogno infrastrutturale molto elevato
 - N29: altro
- obiettivi d'offerta presentati dai partecipanti alla pianificazione per il modulo in questione;
- denominazione dell'obiettivo d'offerta del modulo.

Nel presente rapporto si tralasciano informazioni quali la documentazione dell'infrastruttura e la denominazione del modulo, che per i moduli valutati sono disponibili nel rapporto «Valutazione dei moduli».



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121338

5.1 Région A Genève–Lausanne–Biel/Bienne

5.1.1 Modules CFF

Dans la région A, 17 modules CFF ont été définis (voir tableau 5.1-1). Onze modules ont été traités, évalués et affectés à un degré d'urgence. Six modules n'ont pas été traités pour des raisons de priorité.

N° de module	Catégorie de traitement	Objectifs d'offre	Désignation de l'objectif d'offre
A1	Bew.	W-35	Densification de l'offre RER Genève–La Plaine–Bellegarde
A1bis	Bew.*	W-35 (Teil)	Cadence au quart d'heure Genève–Zimeysa
A2	Bew.	W-55 W-73	Neuchâtel–Le Locle: cadence au quart d'heure (La Chaux-de-Fonds–Le Locle aux hdp). Nouvel arrêt sur la ligne directe Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds, Cernier.
A2bis	Bew.	BAV-01	Cadence semi-horaire du RE et du RER entre Neuchâtel et Le Locle
A3	N27	W-55 W-59 W-73	Neuchâtel–Le Locle: cadence au quart d'heure (La Chaux-de-Fonds–Le Locle aux hdp). Raccordement avec la ligne historique Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds entre Corcelles et Bôle. Nouvel arrêt sur la ligne directe Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds, Cernier.
A5	Bew.	TM-01	Réduction de temps de parcours du sillon express Est-Ouest.
A7	N27	TGL-01	Cadence semi-horaire hdp Genève–contournement–Neuchâtel/Bienne
A8	N27	W-17 W-19A W-20	Cadence au quart d'heure des Regio-Express entre Genève et Lausanne. Liaison horaire rapide RE GEAP–LS avec RE LS–MRT (coupe/accroche à LS). Liaison horaire rapide RE GEAP–LS avec RE LS–PAL–BN (coupe/accroche à LS).
A9	Bew.	TM-09a	Sillon supplémentaire Lausanne Triage–Daillens et Yverdon–Bienne.
A10	Bew.	TM-05a	TM: disponibilité entière des sillons du transport de marchandises aux hdp du TV Est-Ouest Bienne jusqu'à Lausanne Triage.
A12	N27	W-39	Nouvelle liaison directe Genève Cornavin–Genève Aéroport–La Plaine
A13	Bew.	W-36	Trains plus longs entre Annemasse, Genève et Coppet.
A14	N27	W-60	La Chaux-de-Fonds–Bienne et Sonceboz–Moutier: deux relations directes par heure Vallée de Tavannes–Bienne
A15	N27	TGL-01 TGL-100 TGL-101 TGL-102	Cadence horaire intégrale aux heures creuses Genève–contournement–Neuchâtel/Bienne, Cadence semi-horaire aux hdp Systématisation Genève–Lausanne–(Berne–Zürich) Réduction de temps de parcours Genève–Lausanne–(Brigue) (Genève–Lausanne nonstop) Cadence au quart d'heure RE GE–LS (combinaison IR/RE, sans aménagement de la quantité référentielle)
A16	Bew.	TGL-01 TGL-101 TGL-102	Cadence horaire intégrale aux heures creuses Genève–contournement–Neuchâtel/Bienne, Cadence semi-horaire aux hdp Réduction de temps de parcours Genève–Lausanne–(Brigue) (Genève–Lausanne nonstop) Cadence au quart d'heure RE Genève–Lausanne (combinaison IR/RE, sans aménagement de la quantité référentielle) RE Yverdon–Lausanne aux heures de pointe, Cadence semi-horaire
A17	Bew.	BAV-02 W-17	Utilisation des Dosto TGL au lieu des ICN sur le pied du Jura (Systématisation Genève–Lausanne–Bienne–Zürich). RE Genève–Lausanne prolongé jusqu'à Yverdon (avec arrêt à Renens) aux heures de pointe, cadence horaire. Cadence au quart d'heure RE Genève–Lausanne.
A17opt	Bew.	BAV-03 W-17	Utilisation d'IC2000 au lieu des ICN sur le pied du Jura (Systématisation Genève–Lausanne–Bienne–Zürich). RE Genève–Lausanne prolongé jusqu'à Yverdon (avec arrêt à Renens) aux heures de pointe, cadence horaire Cadence au quart d'heure RE Genève–Lausanne.

N27: non traité pour des raisons de priorité

Tableau 5.1-1 : Modules CFF dans la région A Genève–Lausanne–Biel/Bienne



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121338

5.1.2 Modules des chemins de fer privés

Dans la région A, onze modules de chemins de fer privés ont été définis (voir tableau 5.1-2). Huit ont été traités, évalués et affectés à un degré d'urgence. Deux modules sont affectés au maintien de la qualité des infrastructures (vérification dans le cadre de la CP) et un module a été retiré par la région de planification au cours du traitement.

N° de module	Catégorie de traitement	Objectifs d'offre	Désignation de l'objectif d'offre
A4 (Travys)	Bew.	W-25	Offre renforcée aux heures de pointe entre Vallorbe et Le Brassus*
A6 (TransN)	N22	W-59A	Neuchâtel–Buttes : augmentation de la capacité des trains du Val-de-Travers.
A11 (Travys)	Bew.	W-24	Liaison directe Orbe–Chavomay–Lausanne aux heures de pointe.
A101 (LEB)	Bew.	W-23	Cadence renforcée Lausanne–Echallens
A111 (MBC)	Bew.	W-31AB	Garantir le transport marchandises Délices–Morges***
A112 (MBC)	N23	W-31C	Cadence au quart d'heure Morges–Bière + mise à voie normale réseau MBC
A121 (Travys)	Bew.	W-32	Cadence au quart d'heure Yverdon-les-Bains–Valeyres
A131 (Réseau SNCF)	Bew.	W-40	Développement de l'étoile d'Annemasse**
A132 (Réseau SNCF, CFF)	Bew.	W-56	Cadence semi-horaire Morteau–La Chaux-de-Fonds
A133 (Réseau SNCF, CFF)	N22	W-64	Neuchâtel–Pontarlier–Frasne, offre internationale et transfrontalière
A141 (TransN)	Bew.	W-63	Prolongation Littoral depuis Place Pury direction Maladière

N22 : maintien de la qualité de l'infrastructure

N23 : retiré par la région de planification

* L'étoffement La Sarraz–Vallorbe à la cadence semi-horaire fait déjà partie du projet d'offre 2025.

** Dans le cadre de l'optimisation, l'aménagement de l'offre et celui de l'infrastructure ont été réduits.

*** la cadence au quart d'heure du TV aux hdp est neutre du point de vue de l'infrastructure

Tableau 5.1-2 : Modules des chemins de fer privés dans la région A Genève–Lausanne–Biel/Bienne

5.1.3 Nouveaux arrêts CFF

Sept nouveaux arrêts CFF ont été définis dans la région A (voir tableau 5.1-3). Six arrêts ont été traités. Le déplacement de l'arrêt Villeret est attribuable au maintien de la qualité des infrastructures (contrôle dans le cadre de la CP).



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121338

N° de module	Catégorie de traitement	Objectifs d'offre	Désignation de l'objectif d'offre
-	Bew.	W-33	Création d'une nouvelle halte Y-PARC sur la ligne Lausanne–Yverdon-les-Bains.
-	Bew.	W-37	Nouvel arrêt Châtelaine sur la ligne Genève–La Plaine.
-	Bew.	W-69	Nouvel arrêt St-Imier La Clef sur la ligne La Chaux-de-Fonds–Bienne (565'490, 221'810).
-	N22	W-70	Déplacement de l'arrêt Villeret sur la ligne La Chaux-de-Fonds–Bienne (567'820, 223'020).
-	Bew.	W-71	Nouvel arrêt Bévillard sur la ligne La Chaux-de-Fonds–Bienne et Sonceboz–Moutier (588'670, 231'930).
-	Bew.	W-72	Nouvel arrêt Perreux sur la ligne Neuchâtel–Yverdon-les-Bains (553'003, 199'593).
-	Bew.	W-74	Nouvel arrêt Les Eplatures sur la ligne La Chaux-de-Fonds–Le Locle (551'558, 215'014).

N22 : maintien de la qualité de l'infrastructure

Tableau 5.1-3 : Nouvel arrêt CFF dans la région A Genève–Lausanne–Biel/Bienne



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121338

5.2 Région B Lausanne–Brigue

5.2.1 Modules CFF

Cinq modules CFF ont été définis dans la région B (voir tableau 5.2-1). Un module a été traité, évalué et affecté à un degré d'urgence. Quatre modules n'ont pas été traités pour des raisons de priorité, le module B3 étant examiné séparément avec les nouveaux arrêts des CFF en fonction de son objectif d'offre W-97.

N° de module	Catégorie de traitement	Objectifs d'offre	Désignation de l'objectif d'offre
B1	N27	W-102 W-18 W-41 TM-03	hdp Lausanne–Vevey(–Aigle) Cadence semi-horaire des RE entre Lausanne et St-Maurice. Prolongation du RegioExpress entre Lausanne et St-Maurice jusqu'à Martigny aux heures de pointe. Réduction de temps de parcours grâce à un sillon express (Lausanne Triage-Sion)
B2	Bew.	W-102 W-18 W-41 TM-03 W-43 TGL-103	hdp Lausanne–Vevey(–Aigle) Cadence semi-horaire des RE entre Lausanne et St-Maurice. Prolongation du RegioExpress entre Lausanne et St-Maurice jusqu'à Martigny aux heures de pointe. Réduction de temps de parcours grâce à un sillon express (Lausanne Triage-Sion) Cadence semi-horaire stricte et systématique sur le RER Valais/Wallis entre Monthey et Brigue. Options de dimensionnement indépendantes TVI Genève–Milano (sillon EC séparé)
B3	N27*	W-44 W-97	Prolongement de la cadence à 30 minutes entre Monthey et Muraz, aux hdp jusqu'à St-Gingolph. Nouveaux arrêts CFF Collombey-Muraz-La Barme sur la ligne Monthey-St-Gingolph.
B4	N27	W-42 W-51	Connexion directe CFF de Monthey à l'Arc lémanique Nouvel arrêt CFF Monthey-Giovanola sur la ligne Monthey–St-Gingolph
B5	N27	W-102 W-18 W-41 TM-03 W-43 TGL-103 TGL-100 TGL-105 TGL-104	hdp Lausanne–Vevey(–Aigle) Cadence semi-horaire des RE entre Lausanne et St-Maurice. Prolongement du RegioExpress entre Lausanne et St-Maurice jusqu'à Martigny aux heures de pointe. Réduction de temps de parcours grâce à un sillon express (Lausanne Triage-Sion) Cadence semi-horaire stricte et systématique sur le RER Valais/Wallis entre Monthey et Brigue. Options de dimensionnement indépendantes TVI Genève–Milano (sillon EC séparé) Correspondances TGL à Lausanne, correspondances à Berne depuis Genève à destination de Lucerne Systématisation de l'offre de prestations: toutes les demi-heures liaison directe Genève–Berne–Zurich Réduction du temps déterminant Lausanne–Berne à 60 minutes Réduction de temps de parcours (Genève–)Lausanne–Brigue (correspondances optimales à Lausanne et à Viège, optimisation des frais d'exploitation planifiée), avec arrêt à LS, MX, AIG, MA, SIO, SIE, VI, BR

N27: non traité pour des raisons de priorité

* Le nouvel arrêt a été traité séparément.

Tableau 5.2-1 : Modules CFF dans la région B Lausanne–Brigue



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121338

5.2.2 Modules des chemins de fer privés

Dans la région B, dix modules des chemins de fer privés ont été définis (voir tableau 5.2-2). Neuf modules ont été traités, évalués et affectés à un degré d'urgence. Le module B141 est attribué au maintien de la qualité des infrastructures (contrôle dans le cadre de la CP).

N° de module	Catégorie de traitement	Objectifs d'offre	Désignation de l'objectif d'offre
B101 (TPC)	Bew.	W-21	Amélioration de la liaison avec les remontées mécaniques de Leysin
B102 (TPC)	Bew.	W-26	Cadence semi-horaire forte affluence Bex–Villars-sur-Ollon
B103 (TPC)	Bew.	W-27	Cadence semi-horaire forte affluence Aigle–Les Diablerets
B104 (TPC)	Bew.	W-47	Renforcement aux heures de pointe Aigle–Monthey et Monthey–Champéry
B111 (MVR)	Bew.	W-28	Cadence semi-horaire aux heures de pointe Montreux–Haut-de-Caux
B121 (MOB)	Bew.	W-29 (W30)	Cadence semi-horaire Montreux–Les Avants; séparer les produits TransGoldenPass de l'offre régionale de base sans/avec cadence horaire Gruyère–Pays-d'Enhaut
B131 (Réseau SNCF)	Bew.	W-45	Connexion RER Sud Léman Evian-les-Bains–St-Gingolph
B141 (TMR)	N22	W-48	Cadence semi-horaire Salvan–Martigny aux heures de pointe
B142 (TMR)	Bew.	W-54	Nouvel arrêt Martigny-Expo
B151 (MGB)	Bew.	W-49	Augmentation des capacités d'accueil et de transport entre Viège et Zermatt

N22: maintien de la qualité de l'infrastructure

Tableau 5.2-2 : modules chemins de fer privés dans la région B Lausanne–Brigue

5.2.3 Nouveaux arrêts CFF

Dans la région B, quatre nouveaux arrêts CFF ont été définis (voir tableau 5.2-3). Un nouvel arrêt a été traité et trois arrêts ont été rejetés en raison de la faible demande.

Type d'offre	Catégorie de traitement	Objectifs d'offre	Désignation de l'objectif d'offre CFF
Hst.	N26	W-52	Nouvel arrêt Sion Ouest entre Châteauneuf-Conthey et Sion
Hst.	N26	W-53	Réouverture de l'arrêt CFF Granges sur la ligne Sion–Viège
Hst.	Bew.	W-97	Nouvel arrêt CFF Collombey-Muraz-La Barme sur la ligne Monthey–St-Gingolph
Hst.	N26*	W-98	Nouvel arrêt de Sierre Ouest

N26: Non conforme à la demande

* La réalisation de cette halte est souhaitée par la commune, après la remise en service de la halte de Granges

Tableau 5.2-3 : Nouveaux arrêts CFF dans la région B Lausanne–Brigue



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121338

5.3 Région C Lausanne–Berne

5.3.1 Modules CFF

Sept modules CFF ont été définis dans la région C (voir tableau 5.3-1). Quatre modules ont été traités, évalués et assignés à un degré d'urgence. Trois modules n'ont pas été traités pour des raisons de priorité.

N° de module	Catégorie de traitement	Objectifs d'offre	Désignation de l'objectif d'offre
C1	Bew.	W-19 W-22 TM-16	RegioExpress à cadence horaire entre Lausanne et Morat. Cadence semi-horaire sur le RER Lausanne–Payerne TM longueur du train Palézieux–Payerne
C2+	Bew.*	W-03 TM-03	RE Lausanne–Palézieux–Romont–Fribourg–Guin–Berne. Réduction de temps de parcours grâce à un sillon express Lausanne–Berne
C3	Bew.	W-01 W-03 W-09 W-10 W-13	Cadence semi-horaire Bulle–Romont–Fribourg. Accélération de la liaison rapide RE Lausanne–Palézieux–Romont–Fribourg–Guin–Berne. Aux hdp : prolongement du S1 Berne–Fribourg jusqu'à Rosé (ou Avry-sur-Matran). hdp : cadence semi-horaire de la ligne RER 40 prolongée jusqu'à Guin. Arrêt Avry-sur-Matran
C4	Bew.	TM-03	Réduction de temps de parcours grâce à un sillon express Lausanne–Berne
C5	N27	W-16	2 ^e liaison horaire entre Romont et Lausanne avec desserte de toutes les gares entre Romont et Palézieux.
C6	N27	TGL-100 TGL-105	Correspondances TGL à Lausanne, correspondances à Berne depuis Genève à destination de Lucerne Systématisation de l'offre de prestations : liaison directe Genève–Berne–Zurich toutes les demi-heures Réduction du temps déterminant Lausanne–Berne à 60 minutes
C7	N27	W-78	Échange de liaison transversale des lignes S1 et S2 entre Berne et Flamatt.

N27: non traité pour des raisons de priorité

Tableau 5.3-1 : Modules CFF dans la région C Lausanne–Berne

5.3.2 Modules des chemins de fer privés

Dans la région C, deux modules des chemins de fer privés ont été définis (voir tableau 5.3-2). Un module a été traité, évalué et affecté à un degré d'urgence. Un module est neutre en termes d'infrastructure.



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121338

N° de module	Catégorie de traitement	Objectifs d'offre	Désignation de l'objectif d'offre
C101 (TPF)	N21	W-04	Cadence semi-horaire Gruyères–Bulle–Châtel-St-Denis–Palézieux*
C102 (TPF)	Bew.	W-01	Cadence semi-horaire Broc-Fabrique–Bulle–Romont–Fribourg. Accélération de la liaison rapide

N21: pas d'infrastructure nécessaire

* Sur la base de l'offre de prestations et de l'infrastructure du module C3.

Tableau 5.3-2 : Modules des chemins de fer privés dans la région C Lausanne–Berne

5.3.3 Nouveaux arrêts CFF

Aucun nouvel arrêt CFF n'a été défini dans la région C.



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121338

5.4 Raum D Bern–Interlaken/Brig

5.4.1 Module SBB

Im Raum D wurden sieben Module SBB definiert (siehe Tabelle 5.4-1). Drei Modul wurden bearbeitet, bewertet und einer Dringlichkeitsstufe zugeordnet. Vier Module wurden aus Prioritätsgründen nicht bearbeitet.

Modul-Nr.	Bearbeitungs-kategorie	Angebots-ziele	Bezeichnung Angebotsziel
D1	Bew.	FV-06 FV-19 GV-12	30'-Takt Bern–Thun–Spiez–Visp–Brig 30'-Takt Bern–Thun–Spiez–Interlaken Ost Trassen Transitverkehr (=Gesamtzahl gemäss Angebotsziel) der Simplonachse durch den LBT
D2	Bew.	GV-13 GV-18A GV-18C	4. GV-Trasse auf der Lötschbergachse (Basel–Domodossola). Qualitätsanforderungen Transitrassen Alle SIM-Trassen
D3	N27	GV-18B	BWP-Anforderung Transitrassen LBT
D4	N27	W-46	Cadence horaire entre Brigue et Domodossola en trafic régional
D5	Bew.	W-75	Bern–Thun: Zusatzzüge bei der S1 in HVZ (Verlängerung S-Bahn von (Bern–) Münsingen–Thun).
D7	N27	FV-106	Stündliche Direktverbindung Brig+Interlaken Ost–Zürich–Zürich Flughafen
D9	N27	W-81	Bern–Konolfingen–Langnau: Genügende Kapazität zwischen Bern und Langnau in der HVZ

N27: Aus Prioritätsgründen nicht bearbeitet

Tabelle 5.4-1: Module SBB im Raum D Bern–Interlaken/Brig

5.4.2 Module Privatbahnen

Im Raum D wurden vier Module Privatbahnen definiert (siehe Tabelle 5.4-2). Drei Modul wurden bearbeitet, bewertet und einer Dringlichkeitsstufe zugeordnet. Beim Modul D8, das auch die Angebote und Infrastrukturen des Moduls D1 enthält, ist das zusätzliche Angebotsziel W-76 (Prio 2) infrastrukturneutral realisierbar.

Modul-Nr.	Bearbeitungs-kategorie	Angebots-ziele	Bezeichnung Angebotsziel
D6 (BLS)	Bew.	W-77	Spiez–Zweisimmen: Durchgehender Studenttakt beim RE
D8 (BLS)	N21	FV-06 FV-19 GV-12 W-76 (Prio 2)	30'-Takt Bern–Thun–Spiez–Visp–Brig 30'-Takt Bern–Thun–Spiez–Interlaken Ost Trassen Transitverkehr (=Gesamtzahl gemäss Angebotsziel) der Simplonachse durch den LBT Verdichtung RE am WE zusätzlich zu 1/2h-Takt FV, ohne Halt Frutigen
D101 (BLS)	Bew.	W-76 (Prio 3)	2. RE Bern–Spiez–Frutigen (RE-Konzept BLS-P)
D111 (BOB)	Bew.	W-95	Neue Haltestelle Wilderswil Flugplatz

N21: Keine Infrastruktur notwendig, wenn D1 realisiert wird

Tabelle 5.4-2: Module Privatbahnen im Raum D Bern–Interlaken/Brig



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121338

5.4.3 Neue Haltestellen SBB

Im Raum D wurde eine Haltestelle SBB definiert, die bearbeitet wurde (siehe Tabelle 5.4-3).

Modul-Nr.	Bearbeitungs-kategorie	Angebots-ziele	Bezeichnung Angebotsziel
-	Bew.	W-94	Neue Haltestelle Thun-Nord

Tabelle 5.4-3: Neue Haltestellen SBB im Raum D Bern–Interlaken/Brig



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121338

5.5 Raum E Fribourg/Bern/Neuchâtel/Biel

5.5.1 Module SBB

Im Raum E wurden fünf Module SBB definiert (siehe Tabelle 5.5-1). Drei Module wurden bearbeitet, bewertet und einer Dringlichkeitsstufe zugeordnet. Beim Modul E3 zeigte die Bearbeitung, dass die Erfüllung dieses Angebotsziel zu einem unverhältnismässig grossen Infrastrukturbedarf führt. Das Modul E11 mit Fokus auf den Fernverkehr wurde aus Prioritätsgründen nicht bearbeitet.

Modul-Nr.	Bearbeitungs-kategorie	Angebots-zeile	Bezeichnung Angebotsziel
E1	Bew.	GV-06	Volle Verfügbarkeit der Güterverkehrstrassen während der HVZ-P Bern
E3	N28	W-80	Bern–Burgdorf: 1/2h-Takt bei den RE-Zügen (bisherige S44)
E6	Bew.	GV-15	GV Zuglänge Durchfahrt Knoten Bern
E10	Bew.	W-07 W-08	15'-Takt Fribourg–Givisiez. 30'-Takt Fribourg–Payerne–Yverdon. (integral)
E11	N27	FV-107	Realisierung Knoten Biel 00/30 und Verbesserung der Anschlüsse an den FV in Bern Senkung der Produktionskosten (Einsparung 1 Umlauf)

N27: Aus Prioritätsgründen nicht bearbeitet und bewertet

N28: Sehr hoher Infrastrukturbedarf

Tabelle 5.5-1: Module SBB im Raum E Fribourg/Bern/Neuchâtel/Biel

5.5.2 Module Privatbahnen

Im Raum E wurden 15 Module Privatbahnen definiert (siehe Tabelle 5.5-2). Neun Module wurden bearbeitet, bewertet und einer Dringlichkeitsstufe zugeordnet. Drei Module sind infrastrukturneutral, das Modul E7 wurde von der Planungsregion zurückgezogen und die Module E111 sowie E112



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121338

wurden zu einem neuen Modul fusioniert.

Modul-Nr.	Bearbeitungs-kategorie	Angebots-zeile	Bezeichnung Angebotsziel
E2 (BLS)	Bew.	W-87	Bern–Schwarzenburg: 15-Minutentakt auf der Linie S6 zwischen Bern und Niederscherl
E4 (BLS)	Bew.	W-11A	Fribourg–Murten–Ins, 30'-Takt*
E7 (TPF)	N23	W-02	Stundentakt RE Fribourg–Neuchâtel
E8a (BLS)	Bew.	W-79b W-100	RE Bern–Neuchâtel systematisiert Anschlüsse des RE in Neuchâtel an den FV und Richtung La Chaux-de-Fonds. (von BLS/SBB; nicht von Planungsregion eingereicht)
E8b (BLS)	N21	W-79a	Brünnen–Ins: Verlängerung 30'-Takt in der HVZ
E9 (BLS)	Bew.	W-86	Bern–Belp–Thun: Verlängerung der S31 nach Toffen in der HVZ
E101 (asm)	Bew.	W-82	Biel–Ins: Regiotram Agglomeration Biel mit ergänztem Angebot (HVZ-Verstärkung)
E111 (RBS)	N25	W-83	Bern RBS–Unterzollikofen: Rollmaterialanpassung bei der S9 Bern–Unterzollikofen
E112 (RBS)	N25	W-84	Bern RBS–Solothurn: Rollmaterialanpassung bei der S8 Bern–Bätterkinden
E111_E112 (RBS)	Bew.	W-83* W-84*	Zusätzliche HVZ-Linie S8E Bern–Zollikofen in Einfachtraktion mit Halt in Tiefenau, Worblaufen und Oberzollikofen Neukonzeption der S7 mit Verlängerung S7E von/nach Deisswil
E113 (RBS)	Bew.	W-85	Bern–Muri–Gümligen–Worb: Verdichtetes Angebot auf der Tramlinie 6 Fischermätteli–Worb
E121 (BLS)	N21	W-89	Burgdorf–Solothurn: Anpassung Rollmaterial
E122 (BLS)	N21	W-90	Burgdorf–Sumiswald/Langnau: Anpassung Rollmaterial
E124 (BLS)	Bew.	W-92	Neue Haltestelle Kleinwabern
E125 (BLS)	Bew.	W-93	Neue Haltestelle Waldegg

N21: Keine Infrastruktur notwendig

N23: Von Planungsregion zurückgezogen

N25: Fusion zum Modul E111_E112 mit Modifikation Angebotsziel

* Modifizierte Angebotsziele

Tabelle 5.5-2: Module Privatbahnen im Raum E Fribourg/Bern/Neuchâtel/Biel

5.5.3 Neue Haltestellen SBB

Im Raum E wurde eine neue Haltestellen SBB definiert, die bearbeitet wurde (siehe Tabelle 5.5-3).

Modul-Nr.	Bearbeitungs-kategorie	Angebots-zeile	Bezeichnung Angebotsziel
-	Bew.	W-14	Nouvelle halte Agy

Tabelle 5.5-3: Neue Haltestellen SBB im Raum E Fribourg/Bern/Neuchâtel/Biel



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121338

5.6 Raum F Basel inkl. Basel–Jura

5.6.1 Module SBB

Im Raum F wurden sieben Module SBB definiert (siehe Tabelle 5.6-1). Fünf Module wurden bearbeitet, bewertet und einer Dringlichkeitsstufe zugeordnet. Zwei Module wurden aus Prioritätsgründen nicht bearbeitet.

Modul-Nr.	Bearbeitungs-kategorie	Angebots-ziele	Bezeichnung Angebotsziel
F1	Bew.	NW-01 NW-50	Bienne–Delémont–Bâle, 30'-Takt, stündlich mit Durchbindung in die Westschweiz 15'-Takt S-Bahn durch Überlagerung Laufen–Basel und Aesch–Basel
F2a	N27	NW-01 NW-02 (Teil) NW-77	Bienne–Delémont–Bâle, 30'-Takt, stündlich mit Durchbindung in die Westschweiz 4-Produkte Glovelier–Delémont Haltestelle Communance
F2b	Bew.	NW-01 NW-02 NW-65 NW-77	Bienne–Delémont–Bâle, 30'-Takt, stündlich mit Durchbindung in die Westschweiz 4-Produkte Glovelier–Delémont, davon 2 Schmalspur Glovelier, Durchbindung La-Chaux-de-Fonds–Delémont Haltestelle Communance
F4	Bew.	NW-51	15'-Takt Basel SBB–Rheinfelden durch Überlagerung Basel–Frick und Basel–Rheinfelden, 30'-Takt Stein–Säckingen–Laufenburg
F5	N27	NW-67	S-Bahn Basel: Verlängerung Basel–Liestal Richtung Gelterkinden und Läuelfingen (Durchbindung in Sissach)
F6	Bew.	NW-01 NW-50 NW-51 NW-52 NW-53 NW-54 NW-55 NW-68 (Teil) NW-99 NW-21 NW-33	Bienne–Delémont–Bâle, 30'-Takt, stündlich mit Durchbindung in die Westschweiz 15'-Takt S-Bahn durch Überlagerung Laufen–Basel und Aesch–Basel 15'-Takt Basel SBB–Rheinfelden durch Überlagerung Basel–Frick und Basel–Rheinfelden, 30'-Takt Stein–Säckingen–Laufenburg Basel SBB–Lörrach, 15'-Takt Basel SBB–EAP, 30'-Takt, Durchbindung RV Oberrhein 30'-Takt S-Bahn Basel SBB–Waldshut via Hochrheinstrecke 10'-Takt Basel–EAP mit S-Bahnen und TER. S-Bahn-Basel: Durchmesserlinien Verlängerung RE Basel Bad–Freiburg/Offenburg/Karlsruhe stündlich bis Basel SBB Neue Haltestelle Basel Grossbasel Neue Haltestelle Kleinbasel
F7	Bew.	NW-01 NW-05 (Teil) NW-50 NW-51 NW-52 NW-53 NW-54 NW-55 NW-68 NW-99 NW-21 NW-33	Bienne–Delémont–Bâle, 30'-Takt, stündlich mit Durchbindung in die Westschweiz 15'-Takt Liestal - Basel mit halbstündlicher Durchbindung an den EAP und nach Laufen 15'-Takt S-Bahn durch Überlagerung Laufen–Basel und Aesch–Basel 15'-Takt Basel SBB–Rheinfelden durch Überlagerung Basel–Frick und Basel–Rheinfelden, 30'-Takt Stein–Säckingen–Laufenburg Basel SBB–Lörrach, 15'-Takt Basel SBB–EAP, 30'-Takt, Durchbindung RV Oberrhein 30'-Takt S-Bahn Basel SBB–Waldshut via Hochrheinstrecke 10'-Takt Basel–EAP mit S-Bahnen und TER. S-Bahn-Basel: Durchmesserlinien Verlängerung RE Basel Bad–Freiburg/Offenburg/Karlsruhe stündlich bis Basel SBB Neue Haltestelle Basel Grossbasel Neue Haltestelle Kleinbasel

N27: Aus Prioritätsgründen nicht bearbeitet

Tabelle 5.6-1: Module SBB im Raum F Basel inkl. Basel–Jura



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121338

5.6.2 Module Privatbahnen

Im Raum F wurden 14 Module Privatbahnen definiert (siehe Tabelle 5.6-2). 13 Module wurden bearbeitet, bewertet und einer Dringlichkeitsstufe zugeordnet. Das Modul F9 wurde von der Planungsregion zurückgezogen.

Modul-Nr.	Bearbeitungs-kategorie	Angebots-ziele	Bezeichnung Angebotsziel
F3 (Réseau SNCF)	Bew.	NW-05 (Teil)	15'-Takt Liestal–Basel SBB mit halbstündlicher Durchbindung an den EAP und nach Laufen
	Bew.	NW-53	Basel SBB - EAP, 30'-Takt, Durchbindung RV Oberrhein
F8 (DB Netz)	Bew.	NW-52	Basel SBB–Lörrach, 15'-Takt
		NW-35	Neue Haltestelle Lörrach Zollweg
F8h (DB Netz)	Bew.	NW-52 (Teil)	Basel Bad. Bf.–Lörrach, Verdichtung auf 4 Zugpaare/h
F9 (DB Netz)	N23	NW-54	30'-Takt S-Bahn Basel SBB–Waldshut via Hochrheinstrecke
F101 (CJ)	Bew.	W-58	Deux trains par heure entre La Chaux-de-Fonds et Glovelier
F102 (CJ)	Bew.	W-65	Nouvelle halte Les Cornes-Morel sur la ligne La Chaux-de-Fonds–Le Noirmont
F103 (CJ)	Bew.	W-66	Nouvelle halte Noirmont-sous-La-Velle sur la ligne La Chaux-de-Fonds–Glovelier
F111 (TransN)	Bew.	W-67	Nouvelle halte Malakoff sur la ligne La Chaux-de-Fonds–Les Ponts-de-Martel
F112 (TransN)	Bew.	W-68	Nouvelle halte Les Sugis sur la ligne Fleurier–Buttes
F121 (WB)	Bew.	NW-07	Fahrzeitverkürzung Waldenburg–Basel, schlanke Anschlüsse an FV in Liestal
		NW-31	Neue Haltestelle Hölstein Station
		NW 32	Neue Haltestelle Hölstein Süd (Ersatz von drei Haltestellen in Hölstein durch zwei neue Haltestellen)
F131 (DB Netz)	Bew.	NW-23	Neue Haltestelle Basel Solitude
F142 (BLT)	Bew.	NW-37	Neue Haltestelle Münchenstein Ruchfeld
F144 (BLT)	Bew.	NW-57	Expresstram im Leimental
F145 (BLT)	Bew.	NW-58	Verlängerung der Linie 10 über Trampange Reinach–Dornach
		NW-19	Neue Haltestelle Aesch Sonnenweg
		NW-28	Neue Haltestelle Dornach Birsweg
		NW-41	Neue Haltestelle Reinach Sternenhofstrasse
		NW-42	Neue Haltestelle Reinach Christoph Merian-Ring

N23: Von Planungsregion zurückgezogen

Tabelle 5.6-2: Module Privatbahnen im Raum F Basel inkl. Basel–Jura

5.6.3 Neue Haltestellen SBB

Im Raum F wurden drei neue Haltestellen SBB definiert, die bearbeitet wurden (siehe Tabelle 5.6-3).



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121338

Modul-Nr.	Bearbeitungs-kategorie	Angebots- ziele	Bezeichnung Angebotsziel
-	Bew.	NW-22	Neue Haltestelle Basel Morgartenring
-	Bew.	NW-24	Neue Haltestelle Basel St. Jakob/Wolf
-	Bew.	NW-27	Neue Haltestelle Dornach Apfelsee

Tabelle 5.6-3: Neue Haltestellen SBB im Raum F Basel inkl. Basel–Jura



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121338

5.7 Raum G Mittelland

5.7.1 Module SBB

Im Raum G wurden 20 Module SBB definiert (siehe Tabelle 5.7-1). Zehn Module wurden bearbeitet, bewertet und einer Dringlichkeitsstufe zugeordnet. Drei Module finden sich noch in Bearbeitung. Sieben Module wurden aus Prioritätsgründen nicht bearbeitet.

Modul-Nr.	Bearbeitungs-kategorie	Angebots-ziele	Bezeichnung Angebotsziel
G1	Bew.	FV-11b	Teilsystematisierung Raum Mitte (30'-Takt IR Basel–Zürich; Ersatz für Basel–Zofingen und Aarau–Lenzburg–Zürich)
G2	Bew.	GV-07 NW-12	Wegfall der Einschränkung Zofingen–Suhr und Suhr–RBL Zofingen–Lenzburg, integraler 30'-Takt (auch am Abend) ohne Einschränkungen wegen GV
G4	Bew.	GV-05b	Volle Verfügbarkeit der Güterverkehrsstrassen während der HVZ-P Ost-West ab Biel
G5	N27	NW-10	Bern–Burgdorf–Langenthal–Olten, Halt Wynigen im 30'-Takt, Knoten 15/45 in Langental
G6	Bew.	FV-11b NW-98 NW-11	Teilsystematisierung Raum Mitte (30'-Takt IR Basel–Zürich; Ersatz für Basel–Zofingen und Aarau–Lenzburg–Zürich)** Neues Angebotsziel: Einbindung Regio-S-Bahn Basel in den FV-Knoten Olten Zofingen–Olten, 15'-Takt mit den vier RV-Produkten
G7	Bew.*	NW-14 a	Wohlen–Aarau, 15'-Takt
G8	Bew.*	FV-11b NW-14b/NW 74 NW-16 NW-72 NW-70	Teilsystematisierung Raum Mitte (30'-Takt IR Basel–Zürich; Ersatz für Basel–Zofingen und Aarau–Lenzburg–Zürich)** Aarau–Olten, 15'-Takt /Olten–Aarau, 15'-Takt RV Lenzburg–Brugg–Baden, Verlängerung Züricher S-Bahn (S12) nach Lenzburg (Stärken/Schwächen in Brugg) Aarau–Wildeggen–Brugg–Baden, 30'-Takt RV Zusätzlicher RE im 30'-Takt Olten–Aarau–Brugg–Wettingen
G9	Bew.	NW-17 NW-76	Koblenz–Baden, 15'-Takt RV Unteres Aaretal–Zürich, 30'-Takt nach Zürich direkt (ab BG im 15'-Takt zur S12)
G10	N27	NW-73	Rupperswil, Halt der S-Bahn von/nach Zürich
G11	N27	NW-61	Langenthal–Olten, 30'-Takt integral
G20	Bew.	NW-69	30'-Takt RE Biel–Olten. (2 FV-Züge via ABS)
G23	Bew.*	NW-66 NW-25 NW-26 NW-44 NW-45 NW-48	30'-Takt S-Bahn (Oberdorf–) Solothurn–Subingen Neue Haltestelle Derendingen Neue Haltestelle Derendingen Ost Neue Haltestelle Subingen Neue Haltestelle Subingen Wissensteinfeld Neue Haltestelle Zuchwil
G24	Bew.	GV-07 NW-12 GV-08	Wegfall der Einschränkung Zofingen–Suhr und Suhr–RBL Zofingen–Lenzburg, integraler 30'-Takt (auch am Abend) ohne Einschränkungen wegen GV** Zusätzliche Trasse Zofingen–Suhr
G26 (K4)	N27	FV-20	30'-Takt IC Basel–Olten–Luzern

N27: Aus Prioritätsgründen nicht bearbeitet

* in Bearbeitung

** Die Module G6 und G9 wurden auf Basis des Moduls G1 untersucht, das Modul G24 auf Basis von G2.

Tabelle 5.7-1: Module SBB im Raum G Mittelland (Fortsetzung folgende Seiten)



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121338

Modul-Nr.	Bearbeitungs-kategorie	Angebots-ziele	Bezeichnung Angebotsziel
G27 (NBS AA-ZUE; Vollausbau; auf Basis G31)	N27	FV-14 NW-69 NW-10 NW-75	5. und 6. Produkt FV Bern–Olten–Aarau–Zürich. 30'-Takt RE Biel–Olten. Bern–Burgdorf–Langenthal–Olten, systematisiert im 30'-Takt, Knoten 15/45 in Langental. 30'-Takt S-Bahn Muri–Zürich.
G29	Bew.	GV-03	Zusätzliche Expresstrasse GV Olten–Basel
G30	Bew.	GV-03	Fahrzeitverkürzung durch Expresstrasse Basel–Olten–Bern
G31 (Chesten- berg)	N27	ZH-101 FV-02 FV-04 FV-08 FV-11 FV-15 FV-16 FV-108 GV-02 GV-05b GV-07 GV-09b GV-11	15'-Takt IC Bern–Zürich. Systematisiert 1/2h-Takt IC BI–ZUE via NBS (Halt in BI, SO, OL, ZUE), stdl. IR mit Halt BI, GS, SO, OEN, OL, AA Mengengerüst IC Bern–Zürich: 4 statt 2 Züge pro Stunde integral, 1/4h-Takt IC Bern–Zürich: Halbstündlicher, integraler Halt in Aarau / Halbstündliche Direktverbindung Genève–Bern–Zürich. 15'-Takt Brugg–Baden–Zürich, Systematisierung Basel–Brugg und Olten–Brugg je 1/2-stdl. Systematisierung Basel–Zürich: IC Basel–Zürich; IR BS–AA–ZUE (Ersatz für BS–ZF und AA–LB–ZUE) und Systematisierung Basel–Brugg und Olten–Brugg je 1/2-stdl. taktüberlegerte (unabhängige) IPV-Trasse Basel–Zürich Fahrzeitverkürzung FV Aarau–Zürich BI–ZUE: Kantenzzeit 60 Min (Knoten BI 00/30) Fahrzeitverkürzung auf Standardtrassen GV Volle Verfügbarkeit der Güterverkehrstrassen während der HVZ-P Ost-West (Biel–RBL) Wegfall der Einschränkung Zofingen–Suhr und Suhr–RBL. Zusätzliche Trasse Biel–Gäu–RBL GV Zusätzliche Trasse RB Limmattal–Rotkreuz/Olten
G33 (Verdich- tung Mitte, Basis Var. SBB-FV2.3)	N27	FV-04 FV-11 FV-108 FV-02 FV-08	Mengengerüst IC Bern–Zürich: 4 statt 2 Züge pro Stunde integral, gebündelte Führung IC Bern–Zürich: Halbstündlicher, integraler Halt in Aarau / Halbstündliche Direktverbindung Genève–Bern–Zürich Systematisierung Basel–Zürich: IC Basel–Zürich; IR BS–AA–ZUE (Ersatz für BS–ZF und AA–LB–ZUE) und Systematisierung Basel–Brugg und Olten–Brugg je 1/2-stdl. BI–ZUE: Kantenzzeit 60 Min (Knoten BI 00/30), Systematisiert 1/2h-Takt IC BI–ZUE via NBS (Halt in BI, SO, OL, ZUE), stdl. IR mit Halt BI, GS, SO, OEN, OL, AA 15'-Takt Brugg–Baden–Zürich, Systematisierung Basel–Brugg und Olten–Brugg je 1/2-stdl.

N27: Aus Prioritätsgründen nicht bearbeitet

Tabelle 5.7-1: Module SBB im Raum G Mittelland (Fortsetzung)



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121338

Modul-Nr.	Bearbeitungs-kategorie	Angebots-ziele	Bezeichnung Angebotsziel
G40 (Direktver- bindung)	Bew.	<u>Prio 1:</u>	
		FV-02	Systematisiert 1/2h-Takt IC Biel–Zürich via NBS (Halt in BI, SO, OL, AA, ZUE), stdl. IR mit Halt BI, GS, SO, OEN, OL, AA
		FV-04	Mengengerüst IC Bern–Zürich nonstop: 4 statt 2 Züge pro Stunde integral, 1/4h-Takt
		FV-08	Halbstündliche Direktverbindung Genève–Bern–Zürich 15'-Takt Brugg–Baden–Zürich, Systematisierung Basel–Brugg und Olten–Brugg je 1/2-stdl.
		FV-11	Systematisierung Basel–Zürich: IC Basel–Zürich; IR Basel–Aarau–Zürich (Ersatz für Basel–Zofingen und Aarau–Lenzburg–Zürich)
		FV-14	Systematisierung Bern–Langenthal–Olten bzw. Olten–Brugg–Zürich
		FV-16	5. und 6. Produkt FV Bern–Olten–Aarau–Zürich
		FV-100	Fahrzeitverkürzung FV Aarau–Zürich
		FV-108	Systematisierung Genève–Lausanne (–Bern–Zürich), halbstündliche Direktverbindung Genève–Bern–Zürich–St.Gallen
			BI–ZUE: Kantenzzeit 60 Min (Knoten BI 00/30)
		NW-08	Biel–Olten, 30'-Takt ohne Bruch in SO
		NW-10 (tw.)	Bern–Burgdorf–Langenthal–Olten, systematisiert im 30'-Takt
		NW-14	Wohlen–Aarau, 15'-Takt
		NW-70	Zusätzlicher RE im 30'-Takt Olten–Aarau–Brugg–Wettingen
		NW-71	Brugg–Baden–Zürich, 15'-Takt RE (Fricktal und aus Richtung Aarau)
		NW-72	Aarau–Wildeggen–Brugg–Turgi, 30'-Takt RV
		NW-73	Rupperswil, Halt der S-Bahn von/nach Zürich
		NW-75	30'-Takt S-Bahn Muri–Zürich
		NW-76	Durchbindung S-Bahn von Koblenz nach Zürich
		GV-01	Fahrzeitverkürzung Expresstrasse Ost–West
		GV-02	Fahrzeitverkürzung auf Standardtrassen
		GV-03	GV Fahrzeitverkürzung zusätzliche Expresstrasse RB
			Limmattal–Härkingen
		GV-05b	GV Volle Verfügbarkeit der Güterverkehrstrassen während der HVZ-P Ost–West (Biel–RBL)
		GV-07	Wegfall der Einschränkung Zofingen–Suhr und Suhr–RBL
		GV-09b	zusätzliche Trasse Biel–Gäu–RBL
		GV-11	GV Zusätzliche Trasse RB Limmattal–Rotkreuz/Olten
		2. Prio:	(nach der Prio 1 zu prüfen, wenn keine Grossprojekte ausgelöst werden)
		FV-15	taktüberlegerte (unabhängige) IPV-Trasse Basel–Zürich
		NW-74	Olten–Aarau, 15'-Takt RV
		NW-16	Durchbindung Zürich–Brugg–Lenzburg (S12) (Stärken/Schwächen in Brugg)

Tabelle 5.7-1: Module SBB im Raum G Mittelland (Fortsetzung)

5.7.2 Module Privatbahnen

Im Raum G wurden 14 Module Privatbahnen definiert (siehe Tabelle 5.7-2). Zwölf Module wurden bearbeitet, bewertet und einer Dringlichkeitsstufe zugeordnet. Das Modul G121 wurde im Rahmen der Optimierungsphase in zwei und das Module G131 in drei Module aufgeteilt.



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121338

Modul-Nr.	Bearbeitungs-kategorie	Angebots-ziele	Bezeichnung Angebotsziel
G22 (BLS)	Bew.	NW-04	30'-Takt S-Bahn Oberdorf–Solothurn (–Subingen)
G111 (asm)	Bew.	NW-09A	Integraler 15-Min.-Takt Solothurn–Flumenthal inkl. Umstellung Bus auf Bahn.
G112 (asm)	Bew.	NW-09A NW-09B	Integraler 15-Min.-Takt Solothurn–Flumenthal inkl. Umstellung Bus auf Bahn. Flumenthal–Oensingen: Verlängerung des 15-Min.-Taktes zur HVZ nach Oensingen.
G113 (asm)	Bew.	NW-60	HVZ-Verdichter im Abschnitt Bannwil–Langenthal und 30-Min.-Takt (Langenthal–)St. Urban–St. Urban Ziegelei
G121 (WSB)	N24	NW-13A NW-13B	2 zusätzliche Zugpaare/Stunde in der HVZ Muen–Aarau 2 zusätzliche Zugpaare/Stunde in der HVZ Gränichen Oberdorf–Aarau
G121 S (WSB)	Bew.	NW-13A	2 zusätzliche Zugpaare/Stunde in der HVZ Schöffland–Aarau
G121 W (WSB)	Bew.	NW-13B	2 zusätzliche Zugpaare/Stunde in der HVZ Gränichen Oberdorf–Aarau
G131 (BDWM)	N24	NW-18	Dreifachtraktion Bremgarten–Wohlen Viertelstundentakt Bremgarten–Wohlen Shuttle-Züge Dietikon–Berikon–Widen ganztags
G131a (BDWM)	Bew.	NW-18 (Teil)	Dreifachtraktion Bremgarten–Wohlen
G131b (BDWM)	Bew.	NW-18 (Teil)	Symmetrisierung Shuttle-Züge Dietikon–Berikon–Widen
G131c (BDWM)	Bew.	NW-18 (Teil)	Viertelstundentakt Bremgarten–Wohlen
G132 (BDWM)	Bew.	NW-18 NW-47	Dreifachtraktion Bremgarten–Wohlen Viertelstundentakt Bremgarten–Wohlen Shuttle-Züge Dietikon–Berikon–Widen ganztags Neue Haltestelle Wohlen Bifang
G133 (BDWM)	Bew.	NW-18 NW-47 NW-64	Dreifachtraktion Bremgarten–Wohlen Viertelstundentakt Bremgarten–Wohlen Shuttle-Züge Dietikon–Berikon–Widen ganztags Neue Haltestelle Wohlen Bifang Verlängerung der Shuttlezüge Dietikon–Berikon–Widen nach Bremgarten in den Spitzenstunden.
G141 (OeBB)	Bew.	NW-38	Neue Haltestelle Oensingen Leuenfeld

N24: Nach erster Bearbeitung des Moduls Aufteilung in 2 bzw. 3 Module in Optimierungsphase

Tabelle 5.7-2: Module Privatbahnen im Raum G Mittelland

5.7.3 Neue Haltestellen SBB

Im Raum G wurden zwei neue Haltestellen SBB definiert (siehe Tabelle 5.7-3). Eine neue Haltestelle wurde bearbeitet und eine ist in noch Bearbeitung.

Modul-Nr.	Bearbeitungs-kategorie	Angebots-ziele	Bezeichnung Angebotsziel
-	N29	NW-30	Neue Haltestelle Hunzenschwil Schoren
-	Bew.	NW-39	Neue Haltestelle Oftringen Zentrum

N29: In Bearbeitung

Tabelle 5.7-3: Haltestellen SBB im Raum G Mittelland



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121338

5.8 Raum H Zürich und Fernverkehr Richtung Ostschweiz

5.8.1 Module SBB

Im Raum H wurden 23 Module SBB definiert (siehe Tabelle 5.8-1). Vier Module wurden bearbeitet, bewertet und einer Dringlichkeitsstufe zugeordnet. Das Modul H22opt befindet sich noch in Bearbeitung. 18 Module wurden aus Prioritätsgründen nicht bearbeitet.

Modul-Nr.	Bearbeitungs-kategorie	Angebots-ziele	Bezeichnung Angebotsziel
H1	Bew.	ZH-02	Systematisierung RE/ESB zum 15'-Takt mit Halten ZEN, TW, HG, WAE, RI
		ZH-02	Beschleunigung S8 ZUE-TW
		ZH-02	15'-Takt ZUE-TW
		ZH-02A	15'-Takt TW-HGO; Verbindung nach BAA mit Halt RE
		ZH-03	Systematisierung 15'-Takt
		ZH-03	beide Linien via ZHDB
		ZH-04	15'-Takt RE ZUE-BG mit Halten ZAS, WE, BD, BG
		ZH-04	15'-Takt ZUE-DT
		ZH-04	Beschleunigung S12 ZAS-DT
		ZH-04	Beschleunigung S11 ZAS-DT
		ZH-05	15'-Takt ZUE-REG ganzer Tag
		ZH-06	Systematisierung 30'-Takt RE mit Halt BUE, ohne Halt ZOER
		ZH-06	Beschleunigung S9 GLB-BUE
		ZH-06	30'-Takt S9 RZ-SH ganzer Tag
		ZH-08A	15'-Takt FV ZUE-ZFH-W mit Halt ZOER
		ZH-08	15'-Takt S7 ZUE-KL
		-	15'-Takt ZUE-ZWIP-ZOER
		ZH-09A	15'-Takt FV ZUE-W ohne Halt
		ZH-09	Beschleunigung S11/S12 via Brüttener
		ZH-09	15'-Takt ZUE-WS-EF
		ZH-09	15'-Takt S8 EF-W
		ZH-10	15'-Takt ZUE-ZSTH-DTL-EF
		ZH-10	15'-Takt EF-PFZ ganzer Tag
		ZH-11	15'-Takt ZUE-ZSTH-UST
		ZH-11	30'-Takt beschleunigt ZUE-ZOER-WZ
		ZH-12	15'-Takt beschleunigt ZUE-STAE ganzer Tag
		ZH-12	15'-Takt ZUE-HERL
		ZH-12	15'-Takt HERL-ML
		ZH-13	Systematisierung W-SH beschleunigt; ganzer Tag; Durchbindung in W
		ZH-14	30'-Takt W-SEU
		-	30'-Takt W-STR; Durchbindung in W
		ZH-15	Systematisierung 30'-Takt W-WF; Durchbindung in W
		ZH-16	Systematisierung 30'-Takt W-WIL; Durchbindung in W
		ZH-17	30'-Takt W-WSEE
		FV-08	15'-Takt RE ZUE-BG
		FV-12	30'-Takt ZUE-W (ohne Halt)-(FF)
		FV-13	Fahrzeitverkürzung ZUE-W
		GV-01	Fahrzeitverkürzung Expresstrassen RBL-W
		GV-02	Fahrzeitverkürzung Standardtrassen RBL-W
		GV-03	Fahrzeitverkürzung zusätzliche Expresstrasse RBL-GSS
		GV-04	Volle Verfügbarkeit der G-Trassen während HVZ P RBL-SH und RBL-W
		NW-71	15'-Takt RE ZUE-BG
		NW-76	30'-Takt DT-TG-KB

Tabelle 5.8-1: Module SBB im Raum H Zürich und Fernverkehr Richtung Ostschweiz (Fortsetzung folgende Seiten)



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121338

Modul-Nr.	Bearbeitungs-kategorie	Angebots- ziele	Bezeichnung Angebotsziel
H2	N27	ZH-02 ZH-02 ZH-02	Systematisierung RE/ESB zum 15'-Takt mit Halten ZEN, TW, HG, WAE, RI Beschleunigung S8 ZUE-TW 15'-Takt ZUE-TW
H3	N27	ZH-04 ZH-04 ZH-04 ZH-04 - FV-08	15'-Takt RE ZUE-BG mit Halten ZAS, WE, BD, BG 15'-Takt ZUE-DT Beschleunigung S12 ZAS-DT Beschleunigung S11 ZAS-DT 30'-Takt ZUE-MI HVZ 15'-Takt RE ZUE-BG
H4	N27	ZH-05	15'-Takt ZUE-REG ganzer Tag
H5	N27	ZH-06 ZH-06	Systematisierung 30'-Takt RE mit Halt BUE, ohne Halt ZOER Beschleunigung S9 GLB-BUE
H6	N27	ZH-06	30'-Takt S9 RZ-SH ganzer Tag
H7	N27	ZH-08	15'-Takt S7 ZUE-KL
H8	N27	-	15'-Takt ZUE-ZWIP-ZOER
H9	N27	ZH-08A ZH-09A ZH-09 ZH-09 ZH-09 ZH-10 FV-12 FV-13	15'-Takt FV ZUE-ZFH-W mit Halt ZOER 15'-Takt FV ZUE-W ohne Halt Beschleunigung S11/S12 via Brüttener 15'-Takt ZUE-WS-EF 15'-Takt S8 EF-W 15'-Takt ZUE-ZSTH-DTL-EF 30'-Takt ZUE-W (ohne Halt)-(FF) Fahrzeitverkürzung ZUE-W
H10	N27	ZH-10	15'-Takt EF-PFZ ganzer Tag
H11	N27	ZH-11	15'-Takt ZUE-ZSTH-US
H12	N27	ZH-11	30'-Takt beschleunigt ZUE-ZOER-WZ
H13	N27	ZH-12 ZH-12 ZH-12	15'-Takt beschleunigt ZUE-STAE ganzer Tag 15'-Takt ZUE-HERL 15'-Takt HERL-ML
H14	N27	ZH-13	Systematisierung W-SH beschleunigt; ganzer Tag; Durchbindung in W
H15	N27	ZH-14 -	30'-Takt W-SEU 30'-Takt W-STR; Durchbindung in W
H16	N27	ZH-15	Systematisierung 30'-Takt W-WF; Durchbindung in W
H17	N27	ZH-16	Systematisierung 30'-Takt W-WIL; Durchbindung in W
H18	N27	ZH-17	30'-Takt W-WSEE
H21 (Brüttener- Tunnel)	Bew.	ZH-08A - ZH-09A ZH-09 ZH-09 ZH-09 ZH-10 ZH-10 ZH-13 ZH-14 - ZH-15 ZH-16 ZH-17 FV-12 FV-13 GV-01 GV-02 GV-03	15'-Takt FV ZUE-ZFH-W mit Halt ZOER 15'-Takt ZUE-ZWIP-ZOER 15'-Takt FV ZUE-W ohne Halt Beschleunigung S11/S12 via Brüttener 15'-Takt ZUE-WS-EF 15'-Takt S8 EF-W 15'-Takt ZUE-ZSTH-DTL-EF 15'-Takt EF-PFZ ganzer Tag Systematisierung W-SH beschleunigt; ganzer Tag; Durchbindung in W 30'-Takt W-SEU 30'-Takt W-STR; Durchbindung in W Systematisierung 30'-Takt W-WF; Durchbindung in W Systematisierung 30'-Takt W-WIL; Durchbindung in W 30'-Takt W-WSEE 30'-Takt ZUE-W (ohne Halt)-(FF) Fahrzeitverkürzung ZUE-W Fahrzeitverkürzung Expresstrassen RBL-W Fahrzeitverkürzung Standardtrassen RBL-W Fahrzeitverkürzung zusätzliche Expresstrasse RBL-GSS

N27: Aus Prioritätsgründen nicht bearbeitet

Tabelle 5.8-1: Module SBB im Raum H Zürich und Fernverkehr Richtung Ostschweiz (Fortsetzung folgende Seiten)



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121338

Modul-Nr.	Bearbeitungs-kategorie	Angebots-ziele	Bezeichnung Angebotsziel
H22 (Brüttener-Tunnel + Ausbau Stadelhofen)	Bew.	ZH-08A - ZH-09A ZH-09 ZH-09 ZH-09 ZH-10 ZH-10 ZH-11 ZH-11 ZH-12 ZH-12 ZH-12 ZH-13 ZH-14 - ZH-15 ZH-16 ZH-17 FV-12 FV-13 GV-01 GV-02 GV-03	15'-Takt FV ZUE-ZFH-W mit Halt ZOER 15'-Takt ZUE-ZWIP-ZOER 15'-Takt FV ZUE-W ohne Halt Beschleunigung S11/S12 via Brüttener 15'-Takt ZUE-WS-EF 15'-Takt S8 EF-W 15'-Takt ZUE-ZSTH-DTL-EF 15'-Takt EF-PFZ ganzer Tag 15'-Takt ZUE-ZSTH-US 30'-Takt beschleunigt ZUE-ZOER-WZ 15'-Takt beschleunigt ZUE-STAE ganzer Tag 15'-Takt ZUE-HERL 15'-Takt HERL-ML Systematisierung W-SH beschleunigt; ganzer Tag; Durchbindung in W 30'-Takt W-SEU 30'-Takt W-STR; Durchbindung in W Systematisierung 30'-Takt W-WF; Durchbindung in W Systematisierung 30'-Takt W-WIL; Durchbindung in W 30'-Takt W-WSEE 30'-Takt ZUE-W (ohne Halt)-(FF) Fahrzeitverkürzung ZUE-W Fahrzeitverkürzung Expresstrassen RBL-W Fahrzeitverkürzung Standardtrassen RBL-W Fahrzeitverkürzung zusätzliche Expresstrasse RBL-GSS
H22 opt (Brüttener-Tunnel + Ausbau Stadelhofen)	Bew.*	ZH-05 ZH-06 ZH-06 ZH-06 ZH-08A ZH-08 - ZH-09A ZH-09 ZH-09 ZH-09 ZH-10 ZH-10 ZH-11 ZH-11 ZH-12 ZH-12 ZH-12 ZH-13 ZH-14 - ZH-15 ZH-16 ZH-17 FV-12 FV-13 GV-01 GV-02 GV-03 GV-04	15'-Takt ZUE-REG ganzer Tag Systematisierung 30'-Takt RE mit Halt BUE, ohne Halt ZOER Beschleunigung S9 GLB-BUE 30'-Takt S9 RZ-SH ganzer Tag 15'-Takt FV ZUE-ZFH-W mit Halt ZOER 15'-Takt S7 ZUE-KL 15'-Takt ZUE-ZWIP-ZOER 15'-Takt FV ZUE-W ohne Halt Beschleunigung S11/S12 via Brüttener 15'-Takt ZUE-WS-EF 15'-Takt S8 EF-W 15'-Takt ZUE-ZSTH-DTL-EF 15'-Takt EF-PFZ ganzer Tag 15'-Takt ZUE-ZSTH-US 30'-Takt beschleunigt ZUE-ZOER-WZ 15'-Takt beschleunigt ZUE-STAE ganzer Tag 15'-Takt ZUE-HERL 15'-Takt HERL-ML Systematisierung W-SH beschleunigt; ganzer Tag; Durchbindung in W 30'-Takt W-SEU 30'-Takt W-STR; Durchbindung in W Systematisierung 30'-Takt W-WF; Durchbindung in W Systematisierung 30'-Takt W-WIL; Durchbindung in W 30'-Takt W-WSEE 30'-Takt ZUE-W (ohne Halt)-(FF) Fahrzeitverkürzung ZUE-W Fahrzeitverkürzung Expresstrassen RBL-W Fahrzeitverkürzung Standardtrassen RBL-W Fahrzeitverkürzung zusätzliche Expresstrasse RBL-GSS Volle Verfügbarkeit der G-Trassen während HVZ P RBL-SH und RBL-W

* in Bearbeitung

Tabelle 5.8-1: Module SBB im Raum H Zürich und Fernverkehr Richtung Ostschweiz (Fortsetzung folgende Seite)



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121338

Modul-Nr.	Bearbeitungs-kategorie	Angebots-zeile	Bezeichnung Angebotsziel
H23 (Brüttener-tunnel + Güterumfah-rung)	Bew.	ZH-05 ZH-06 ZH-06 ZH-06 ZH-08A ZH-08 - ZH-09A ZH-09 ZH-09 ZH-09 ZH-10 ZH-10 ZH-13 ZH-14 - ZH-15 ZH-16 ZH-17 FV-12 FV-13 GV-01 GV-02 GV-03 GV-04	15'-Takt ZUE-REG ganzer Tag Systematisierung 30'-Takt RE mit Halt BUE, ohne Halt ZOER Beschleunigung S9 GLB-BUE 30'-Takt S9 RZ-SH ganzer Tag 15'-Takt FV ZUE-ZFH-W mit Halt ZOER 15'-Takt S7 ZUE-KL 15'-Takt ZUE-ZWIP-ZOER 15'-Takt FV ZUE-W ohne Halt Beschleunigung S11/S12 via Brüttener 15'-Takt ZUE-WS-EF 15'-Takt S8 EF-W 15'-Takt ZUE-ZSTH-DTL-EF 15'-Takt EF-PFZ ganzer Tag Systematisierung W-SH beschleunigt; ganzer Tag; Durchbindung in W 30'-Takt W-SEU 30'-Takt W-STR; Durchbindung in W Systematisierung 30'-Takt W-WF; Durchbindung in W Systematisierung 30'-Takt W-WIL; Durchbindung in W 30'-Takt W-WSEE 30'-Takt ZUE-W (ohne Halt)-(FF) Fahrzeitverkürzung ZUE-W Fahrzeitverkürzung Expresstrassen RBL-W Fahrzeitverkürzung Standardtrassen RBL-W Fahrzeitverkürzung zusätzliche Expresstrasse RBL-GSS Volle Verfügbarkeit der G-Trassen während HVZ P RBL-SH und RBL-W
H24 (Brüttener-Tunnel + Ausbau Stadelhofen + Güterumfahung)	N27	ZH-05 ZH-06 ZH-06 ZH-06 ZH-08A ZH-08 - ZH-09A ZH-09 ZH-09 ZH-09 ZH-10 ZH-10 ZH-11 ZH-11 ZH-12 ZH-12 ZH-12 ZH-13 ZH-14 - ZH-15 ZH-16 ZH-17 FV-12 FV-13 GV-01 GV-02 GV-03 GV-04	15'-Takt ZUE-REG ganzer Tag Systematisierung 30'-Takt RE mit Halt BUE, ohne Halt ZOER Beschleunigung S9 GLB-BUE 30'-Takt S9 RZ-SH ganzer Tag 15'-Takt FV ZUE-ZFH-W mit Halt ZOER 15'-Takt S7 ZUE-KL 15'-Takt ZUE-ZWIP-ZOER 15'-Takt FV ZUE-W ohne Halt Beschleunigung S11/S12 via Brüttener 15'-Takt ZUE-WS-EF 15'-Takt S8 EF-W 15'-Takt ZUE-ZSTH-DTL-EF 15'-Takt EF-PFZ ganzer Tag 15'-Takt ZUE-ZSTH-US 30'-Takt beschleunigt ZUE-ZOER-WZ 15'-Takt beschleunigt ZUE-STAE ganzer Tag 15'-Takt ZUE-HERL 15'-Takt HERL-ML Systematisierung W-SH beschleunigt; ganzer Tag; Durchbindung in W 30'-Takt W-SEU 30'-Takt W-STR; Durchbindung in W Systematisierung 30'-Takt W-WF; Durchbindung in W Systematisierung 30'-Takt W-WIL; Durchbindung in W 30'-Takt W-WSEE 30'-Takt ZUE-W (ohne Halt)-(FF) Fahrzeitverkürzung ZUE-W Fahrzeitverkürzung Expresstrassen RBL-W Fahrzeitverkürzung Standardtrassen RBL-W Fahrzeitverkürzung zusätzliche Expresstrasse RBL-GSS Volle Verfügbarkeit der G-Trassen während HVZ P RBL-SH und RBL-W

N27: Aus Prioritätsgründen nicht bearbeitet

* in Bearbeitung

Tabelle 5.8-1: Module SBB im Raum H Zürich und Fernverkehr Richtung Ostschweiz (Fortsetzung)



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121338

5.8.2 Module Privatbahnen

Im Raum H wurden zwei Module Privatbahnen definiert (siehe Tabelle 5.8-2). Beide Module wurden bearbeitet, bewertet und einer Dringlichkeitsstufe zugeordnet.

Modul-Nr.	Bearbeitungs-kategorie	Angebots-ziele	Bezeichnung Angebotsziel
H101 (SZU)	Bew.	ZH-01	S4: 7.5'-Takt HVZ bzw. 15'-Takt NVZ Zürich HB–Adliswil, 15'-Takt Aldiswil–Langnau-Gattikon, 1h-Takt bis Sihlwald S10 7.5'-Takt HVZ bzw. 15'-Takt NVZ Zürich HB–Binz, 15'-Takt Binz–Triemli, 1/2h-Takt Triemli–Uetliberg
H111 (FB)	Bew.	ZH-18	Verdichtung des Fahrtenangebotes zwischen Waltikon und Zürich-Stadelhofen während der Morgenspitze (nur Lastrichtung)

Tabelle 5.8-2: Module Privatbahnen im Raum H Zürich und Fernverkehr Richtung Ostschweiz

5.8.3 Neue Haltestellen SBB

Im Raum H wurden drei neue Haltestellen SBB definiert, die bewertet wurden (siehe Tabelle 5.8-3).

Modul-Nr.	Bearbeitungs-kategorie	Angebots-ziele	Bezeichnung Angebotsziel
-	Bew.	ZH-20	Neue Haltestelle Winterthur Grüze Nord
-	Bew.	ZH-21	Neue Haltestelle Dietikon Silber
-	Bew.	NW-46	Neue Haltestelle Wettingen Tägerhard

Tabelle 5.8-3: Neue Haltestellen SBB im Raum H Zürich und Fernverkehr Richtung Ostschweiz



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121338

5.9 Raum I Ostschweiz

5.9.1 Module SBB

Im Raum I wurden 17 Module SBB definiert (siehe Tabelle 5.9-1). Sieben Module wurden bearbeitet, bewertet und einer Dringlichkeitsstufe zugeordnet. Zehn Module wurden aus Prioritätsgründen nicht bearbeitet.

Modul-Nr.	Bearbeitungs-kategorie	Angebots-ziele	Bezeichnung Angebotsziel
I2	N27	O-04	1/4h-Takt Schaffhausen–Jestetten (HVZ)
I3	N27	O-07	1/4h-Takt zur HVZ Ermatingen–Münsterlingen Spital.
I4	N27	O-08	1h-Takt BODEX Konstanz–Romanshorn–St. Margarethen (–Bregenz/Lindau)
I6	Bew.	O-12	Schnelle S-Bahn Weinfelden–Konstanz im 1h-Takt
I7	N27	O-15	1/4h-Takt Gossau–St. Gallen–Rorschach (–St. Margrethen); ohne Verdichtung
I9	Bew.	O-17	Exakter 1/2h-Takt Altstätten–Sargans
I10	Bew.	O-18	1/2h-Takt Sargans–Ziegelbrücke
I11	N27	O-20	1/2h-Takt REX St.Gallen–Wil
I12	Bew.	O-34	Exakter integraler 1/2h-Takt Glarnerland
I14	Bew.	GV-03	Fahrzeitverkürzung durch Expresstrasse (Relation RBL–Gossau)
I15	N27	O-10	Stabilitätsmassnahmen und Produktionsoptimierung Weinfelden–Wil
I15+	Bew.	O-10 O-12	Stabilitätsmassnahmen und Produktionsoptimierung Weinfelden–Wil Schnelle S-Bahn Weinfelden–Konstanz im 1h-Takt
I17	Bew.	O-16 O-19A	1/2h-Takt Voralpenexpress St.Gallen–Rapperswil (–Arth-Goldau) Stadtbahn Obersee, 2. Etappe (Kaltbrunn–Rapperswil)
I18	N27	O-21	1/2h-Takt REX Chur–Sargans
I20	N27	FV-109 FV-110	IC-Halt WIL und GSS, 30'-Takt (IC via WS) IC Zürich–München: Halt St. Margrethen und unabhängige Dimensionierbarkeit IPV
I21	N27	FV-111	IR: Halbstundentakt Zürich–Ziegelbrücke IR Zürich–Chur: Erhöhung der Umlaufproduktivität Knoten 00/30 in Pfäffikon SZ (Anschluss Arth-Goldau–Chur) Knoten 15/45 in Ziegelbrücke
I22 (I20)	N27	FV-109 FV-110 FV-114	IC-Halt Wil und Gossau, 30'-Takt (IC via Wallisellen) IC Zürich–München: Halt St. Margrethen und unabhängige Dimensionierbarkeit IPV Reisezeitreduktion Zürich–Ostschweiz auf 60 Min und Knotendrehung Romanshorn, Kreuzlingen und Schaffhausen zur Min. 00/30.

N27: Aus Prioritätsgründen nicht bearbeitet

Tabelle 5.9-1: Module SBB im Raum I Ostschweiz

5.9.2 Module Privatbahnen

Im Raum I wurden 18 Module Privatbahnen definiert (siehe Tabelle 5.9-2). 15 Module wurden bearbeitet, bewertet und einer Dringlichkeitsstufe zugeordnet. Zwei Module sind infrastrukturneutral und das Modul A16 wurde nicht bearbeitet, da das Angebotsziel primär vom IC-Halt in Gossau abhängig ist.



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121338

Modul-Nr.	Bearbeitungs-kategorie	Angebots-ziele	Bezeichnung Angebotsziel
I1 (DB Netz)	Bew.	O-05	1/2h-Takt IRE Basel Bad–Schaffhausen–Singen
I5 (SOB, SBB)	Bew.	O-09	Neue Bahnverbindung Arbon–Wittenbach(–St. Gallen) im 1/2h-Takt
I8 (SOB, SBB)	Bew.	O-16	1/2h-Takt Voralpenexpress St.Gallen–Rapperswil (–Arth-Goldau)
I8a (SOB)	Bew.	ZS-07B	Neue Haltestelle Pfäffikon SZ Seedamm-Plaza
I16 (AB)	N29	O-13	Beschleunigung aus dem Grossraum Zürich ins Appenzellerland
I19 (RhB)	Bew.	O-22	Bahnhof Landquart: Verbesserung Umsteigeverbindung
I101 (RhB)	Bew. Bew.	O-01 O-27	Neue Haltestelle St. Moritz Bad Streckenverlängerung zur neuen Haltestelle St. Moritz Bad
I102 (RhB)	Bew.	O-23	Erhöhung Betriebsstabilität im Prättigau
I103 (RhB)	Bew.	O-24	Erhöhung Betriebsstabilität Vereina
I104 (RhB)	Bew.	O-25 O-43	Beschleunigung Prättigau–Davos (Wolfgangtunnel) Neue Haltestelle Davos Eisstadion
I105 (RhB)	Bew.	O-26	1/2h-Takt (alternierend als Direktverbindung bzw. mit Umsteigen) von Landquart ins Unterengadin.
I106 (RhB)	N21	O-28	Punktueller Verdichtung zum 1/2h-Takt während der touristischen HVZ Chur–Arosa
I107 (RhB)	Bew.	O-29	Erhöhung Betriebsstabilität Albulalinie
I108 (RhB)	Bew.	O-30	Systematischer 1h-Takt St.Moritz–Pontresina–Tirano
I109 (RhB)	N21	O-31	1/2h-Takt RV Chur–Ilanz
I1010 (RhB)	Bew.	O-32 O-41 O-42	Attraktivitätssteigerung der S-Bahn Chur Neue Haltestelle Chur City West (Ersatz für bestehende Haltestelle Chur West) Neue Haltestelle Chur Synergia
I111 (FW)	Bew.	O-06	1/4h-Takt HVZ Frauenfeld–Wil
I112 (FW)	Bew.	O-06 O-37	1/4h-Takt HVZ Frauenfeld–Wil Haltestelle Wil West

N21: Keine Infrastruktur notwendig

N29: Nicht bearbeitet, da primär vom IC-Halt Gossau abhängig

Tabelle 5.9-2: Module Privatbahnen im Raum I Ostschweiz

5.9.3 Haltestellen SBB

Im Raum I wurden fünf Haltestellen SBB definiert, vier davon wurden weiter bearbeitet (siehe Tabelle 5.9-3).

Modul-Nr.	Bearbeitungs-kategorie	Angebots-ziele	Bezeichnung Angebotsziel
-	N29	O-35	Neue Haltestelle Frauenfeld Langdorf
-	Bew.	O-36	Neue Haltestelle Romanshorn Hof
-	Bew.	O-38	Neue Haltestelle Uznach Spital
-	Bew.	O-39	Neue Haltestelle Uznach Linthpark
-	Bew.	O-40	Neue Haltestelle Gossau Sommerau

N29: Finanziert über Infrastrukturfonds

Tabelle 5.9-3: Haltestellen SBB im Raum I Ostschweiz



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121338

5.10 Raum K Zürich–Luzern/Chur und Zentralschweiz

5.10.1 Module SBB

Im Raum K wurden elf Module SBB definiert (siehe Tabelle 5.10-1). Neun Module wurden bearbeitet, bewertet und einer Dringlichkeitsstufe zugeordnet. Zwei Module wurden aus Prioritätsgründen nicht bearbeitet.

Modul-Nr.	Bearbeitungs-kategorie	Angebots-ziele	Bezeichnung Angebotsziel
K1	Bew.	FV-03 FV-17A FV-18 FV-20 FV-21 FV-22 ZS-06 ZS-10 ZS-11 ZS-12 ZS-13 ZS-15 ZS-21	30'-Takt Zürich–(Zug–)Luzern 30'-Takt Zürich–Thalwil–Baar–Zug–Rotkreuz–(Ebikon/Cham)–Luzern Fahrzeitverkürzungen FV Zürich–Luzern 30'-Takt IC Basel–Olten–Luzern 15'-Takt FV Zug–Zürich Bildung FV-Knoten Luzern Verlängerung S1 (halbstündlich) und S2 bis zur neuen Haltestelle Baar Sennweid 15'-Takt Wolhusen–Luzern mit Flügelkonzept Luzern West für Zugslängen bis zu 225m 30'-Takt RE Olten–Luzern 15'-Takt Hochdorf–Luzern 30'-Takte IR Luzern–Zug–Zürich, RE Luzern–Zug–Zürich 30'-Takt VAE/S3 Luzern–Küssnacht–Arth-Goldau Verknüpfung der S18 und der S1 im Knoten Luzern via TBL
K2	Bew.	FV-03 FV-17B FV-18 FV-21 ZS-06 ZS-11 ZS-13 ZS-15	30'-Takt Zürich–(Zug–)Luzern 30'-Takt Zürich–Thalwil–Baar–Zug–Rotkreuz–Ebikon, stündlich bis Luzern Fahrzeitverkürzungen FV zwischen Zürich–Zug–(Luzern) 15'-Takt FV Zug–Zürich Verlängerung S1 (halbstündlich) und S2 bis zur neuen Haltestelle Baar Sennweid 30'-Takt RE Olten–Luzern 30'-Takte IR Luzern–Zug–Zürich, RE Luzern–Zug–Zürich 30'-Takt VAE/S3 Luzern–Küssnacht–Arth-Goldau
K3	Bew.	FV-03 (Teil) FV-17A FV-18 FV-20 FV-22 ZS-10 ZS-11 ZS-12 ZS-15 ZS-21	60'-Takt Zürich–(Zug–)Luzern (entsprechend Albis-Konzept K4) 30'-Takt Zürich–Thalwil–Baar–Zug–Rotkreuz–(Ebikon/Cham)–Luzern Fahrzeitverkürzungen FV Zürich–Luzern 30'-Takt IC Basel–Olten–Luzern Bildung FV-Knoten Luzern 15'-Takt Wolhusen–Luzern mit Flügelkonzept Luzern West für Zugslängen bis zu 225m 30'-Takt RE Olten–Luzern 15'-Takt Hochdorf–Luzern 30'-Takt VAE/S3 Luzern–Küssnacht–Arth-Goldau Verknüpfung der S18 und der S1 im Knoten Luzern via TBL.
K4	Bew.	FV-03 (Teil) FV-17A ZS-11 ZS-15	60'-Takt Zürich–(Zug–)Luzern (entsprechend Albis-Konzept) 30'-Takt Zürich–Thalwil–Baar–Zug–Rotkreuz–Luzern 30'-Takt RE Olten–Luzern 30'-Takt VAE/S3 Luzern–Küssnacht–Arth-Goldau
K5	Bew.	ZS-14 ZS-14A	15'-Takt Arth-Goldau–Brunnen mit S3, S32, S2 und IR. S2 mit IR im 30'-Takt, ohne Bruch Arth-Goldau Rotkreuz–Brunnen, S32 integral, ab Immensee im 30'-Takt zur S3

Tabelle 5.10-1: Module SBB im Raum K Zürich–Luzern/Chur und Zentralschweiz (Fortsetzung folgende Seite)



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121338

Modul-Nr.	Bearbeitungs-kategorie	Angebots-ziele	Bezeichnung Angebotsziel
K9	N27	NW-63	Freiamt–Zug, Durchbindung in Rotkreuz
K11	Bew.	GV-03	Fahrzeitverkürzung durch Expresstrasse (RBL–Chur)
K12	N27	FV-112	Konzept Internationales Y in Arth-Goldau (Drehung Basel–Arth-Goldau um 30 Minuten): je 2-Std.-Takt Basel–Luzern–Milano / Zürich–Erstfeld und Basel–Luzern–Erstfeld / Zürich–Milano; Stundentakt Zürich–Lugano
K13	Bew.	FV-03 FV-17 FV-18 ZS-06 ZS-13 ZS-15	30'-Takt Zürich–(Zug–)Luzern 30'-Takt Zürich–Thalwil–Baar–Zug–Rotkreuz–(Ebikon/Cham)–Luzern Fahrzeitverkürzungen FV zwischen Zürich–Zug(–Luzern) Neue Haltestelle Baar Sennweid. 30'-Takte IR Luzern–Zug–Zürich, RE Luzern–Zug–Zürich 30'-Takt VAE/S3 Luzern–Küssnacht–Arth-Goldau

N27: Aus Prioritätsgründen nicht bearbeitet

Tabelle 5.10-1: Module SBB im Raum K Zürich-Luzern/Chur und Zentralschweiz (Fortsetzung)

5.10.2 Module Privatbahnen

Im Raum K wurden sieben Module Privatbahnen definiert (siehe Tabelle 5.10-2). Fünf Module wurden bearbeitet, bewertet und einer Dringlichkeitsstufe zugeordnet. Zwei Module wurden von der Planungsregion zurückgezogen.

Modul-Nr.	Bearbeitungs-kategorie	Angebots-ziele	Bezeichnung Angebotsziel
K6 (SOB)	Bew.	ZS-16 ZS-08	30'-Takt VAE Rapperswil–Arth-Goldau, ersetzt S31. Haltestelle Sattel Krone bzw. Verlegung Bahnhof Sattel-Aegeri
K101 (zb)	N23	ZS-01 (Teil)	halbstündliche S44 und S55 mit Halt an allen Stationen zwischen Luzern und Horw. S44 bis Stans und S55 bis Lungern / Ewil Maxon. keine S41
K102 (zb)	N23	ZS-01 (Teil)	stündliche S44 und S55 als schnelle Verbindung in die Täler. S44 bis Stans und S55 bis Lungern. halbstündlicher Shuttle S41 zwischen Luzern und Horw
K103 (zb)	Bew.	ZS-01	Korridor Engelberg: halbstündlicher IR-Betrieb mit je einem Halt in Hergiswil resp. Stansstad. Korridor Brünig: Betrieb von täglich drei Saisonzügen in Lastrichtung; IR Brünig mit Halt Hergiswil. Hergiswil: integraler Übereckanschluss Engelberg <-> Interlaken Ost. Stündliche S55 (neu bis Lungern) mit längeren Zügen.
K111 (MGB)	Bew.	W-50 ZS-19 ZS-24 ZS-23 (Teil)	Angebotsverdichtung in HVZ Fiesch–Andermatt–Disentis, fünf Glacier Express-Zugpaare pro Tag 1/2h-Takt Göschenen–Andermatt
K121 (SOB)	Bew.	ZS-24	1/2h-Takt S13 Wädenswil–Einsiedeln
K131 (Grimself.)	Bew.	W-100	1h-Takt Meiringen–Oberwald

N23: Von Planungsregion zurückgezogen

Tabelle 5.10-2: Module Privatbahnen im Raum K Zürich-Luzern/Chur und Zentralschweiz



N. registrazione/dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121338

5.10.3 Neue Haltestellen SBB

Im Raum K wurden drei neue Haltestellen SBB definiert und bearbeitet (siehe Tabelle 5.10-3).

Modul-Nr.	Bearbeitungs-kategorie	Angebots-ziele	Bezeichnung Angebotsziel
-	Bew.	ZS-05	Neue Haltestelle Luzern Kreuzstutz
-	Bew.	ZS-07A	Neue Haltestelle Pfäffikon SZ Seedamm Center
-	Bew.	ZS-20	Neue Haltestelle Luzern Paulusplatz

Tabelle 5.10-3: Neue Haltestellen SBB im Raum K Zürich-Luzern/Chur und Zentralschweiz



5.11 Area L – Ticino e San Gottardo

Nell'area L sono stati definiti cinque moduli delle FFS (cfr. tabella 5.11-1). Il modulo L1 è stato elaborato e valutato, con l'assegnazione di un livello di priorità. Durante l'elaborazione del modulo L2 è emersa l'impossibilità di svilupparlo in maniera adeguata alla domanda. Tre moduli non sono stati elaborati per ragioni di priorità.

N. modulo	Categoria di elaborazione	Obiettivi d'offerta	Denominazione obiettivo d'offerta
L1	Val.	GV-03	Riduzione tempi di percorrenza mediante traccia veloce RBL/Olten–Ticino
L2	N26	GV-10 ZS-22	Nessuna limitazione della capacità per il TM sull'asse del San Gottardo Fermata con cadenza oraria a Altdorf con IC GBG
L3	N27	GV-17 (parzia	Esigenza qualitativa tracce per il transito GBG
L4	N27	GV-17 (parzia	Esigenza punto di cambio dell'esercizio tracce per il transito GBG
L8	N27	FV-113	Inversione in tempi brevi dell'IC Zurigo–Lugano a Lugano

N26: infrastruttura definita; rinuncia alla valutazione per inadeguatezza rispetto alla domanda

N27: mancata elaborazione per ragioni di priorità

Tabella 5.11-1: moduli delle FFS nell'area L – Ticino e San Gottardo

5.11.1 Moduli delle ferrovie private

Nell'area L sono stati definiti due moduli delle ferrovie private (cfr. tabella 5.11-2). Entrambi i moduli sono stati elaborati e valutati, con l'assegnazione di un livello di priorità.

N. modulo	Categoria di elaborazione	Obiettivi d'offerta	Denominazione obiettivo d'offerta
L101 (FART)	Val.	TI-04	Intensificazione della cadenza Locarno–Intragna(–Camedo)
L111 (FLP)	Val.	TI-01	Cadenza ogni 15' Ponte Tresa–Lugano Centro e Manno–Lugano Centro. Negli orari di punta cadenza ogni 10' su entrambe le tratte. Riduzione dei tempi di percorrenza mediante tracciato diretto tra Lugano Stazione e Cavezzolo e prolungamento verso Lugano Centro.

Tabella 5.11-2: moduli delle ferrovie private nell'area L – Ticino e San Gottardo

5.11.2 Nuove fermate delle FFS

Nell'area F sono state definite ed elaborate tre nuove fermate delle FFS (cfr. tabella 5.11-3).

N. modulo	Categoria di elaborazione	Obiettivi d'offerta	Denominazione obiettivo d'offerta
-	Val.	TI-02	Nuova fermata Bellinzona Piazza Indipendenza
-	Val.	TI-03	Nuova fermata Bironico-Camignolo (Valle del Vedeggio)
-	Val.	TI-05	Nuova fermata Torricella-Taverne (Valle del Vedeggio)

Tabella 5.11-3: nuove fermate delle FFS nell'area L – Ticino e San Gottardo