



31. Oktober 2018

STEP Ausbauschnitt 2030/35

Eingangsprüfung der von den Planungs- regionen eingereichten Angebotsziele

Bericht

Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006





Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

Impressum

Herausgeber

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr (BAV)

Übersetzungen

Sprachdienste BAV

Änderungsnachweise

Version	Datum	Ersteller	Änderungshinweise
1.0	30.08.2017	BAV	
2.0	31.10.2018	BAV	Aktualisierung



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung.....	4
2. Vorgehen.....	6
3. Ergebnisse der Eingangsprüfung.....	10

Anhänge

- A Ergebnisse der Eingangsprüfung je Angebotsziel
- B Angebotsziele des Fern- und Güterverkehrs
- C Quellenverzeichnis



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

1. Einleitung

Gemäss Artikel 1 Absatz 3 des Bundesbeschlusses über den Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur ist der Bundesversammlung bis 2018 eine Botschaft für einen Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030/35 (AS 2030/35) im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramms Bahn (STEP) vorzulegen.

Das BAV leitet und koordiniert als Prozessführer die Planungen gemäss Artikel 48d EBG. Es hat dazu 2014 die „Dokumentation Planungsgrundlagen STEP Ausbauschritt 2030“¹ nach Artikel 15 KPFV erarbeitet. Die an der Planung Beteiligten wurden einbezogen und anschliessend vom BAV über die festgelegten Grundsätze, Vorgaben und Termine informiert. Für die Planung des Ausbauschrittes 2030/35 verfügten somit alle Beteiligten über einheitliche Grundlagen.

Der Planungsprozess verläuft grundsätzlich in vier Phasen:

- Phase 1: Das BAV legt die Planungsgrundsätze für den Ausbauschritt fest, insbesondere Bewertungskriterien, Nachfrageprognosen, Bedarfsanalyse und Leitsätze.
- Phase 2: Die Kantone, die Betreiber des Fernverkehrs sowie die Güterverkehrsbranche bringen ihre Angebotsziele für den Ausbauschritt beim BAV ein.
- Phase 3: Die Infrastrukturbetreiber erarbeiten im Auftrag des BAV die dazu notwendigen Angebots- und Infrastrukturkonzepte unter Berücksichtigung des Rollmaterials. Diese Daten bilden für das BAV die Grundlage, um die im Ausbauschritt zu realisierenden Infrastrukturmassnahmen zu bewerten und auszuwählen.
- Phase 4: Aufgrund dieser Bewertung erarbeiten die Infrastrukturbetreiber im Auftrag des BAV und unter Mitwirkung der Planungspartner ein integriertes Angebotskonzept in Varianten. Dieses bildet die Grundlage für die Vernehmlassungsvorlage. Das Angebotskonzept bildet dann die Basis des mit der Botschaft beizulegenden Netznutzungskonzepts 2030/35².

Im ersten Quartal 2015 führte das BAV die Eingangsprüfung der eingereichten Angebotsziele anhand von den definierten Prüfkriterien durch (siehe Abbildung 1-1). Mit diesem Bericht wird diese Eingangsprüfung dokumentiert.

¹ Bundesamt für Verkehr: Dokumentation Planungsgrundlagen STEP Ausbauschritt 2030, Bericht und Anlageband, April 2014.

² nach EBG Artikel 9b Absatz 1



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

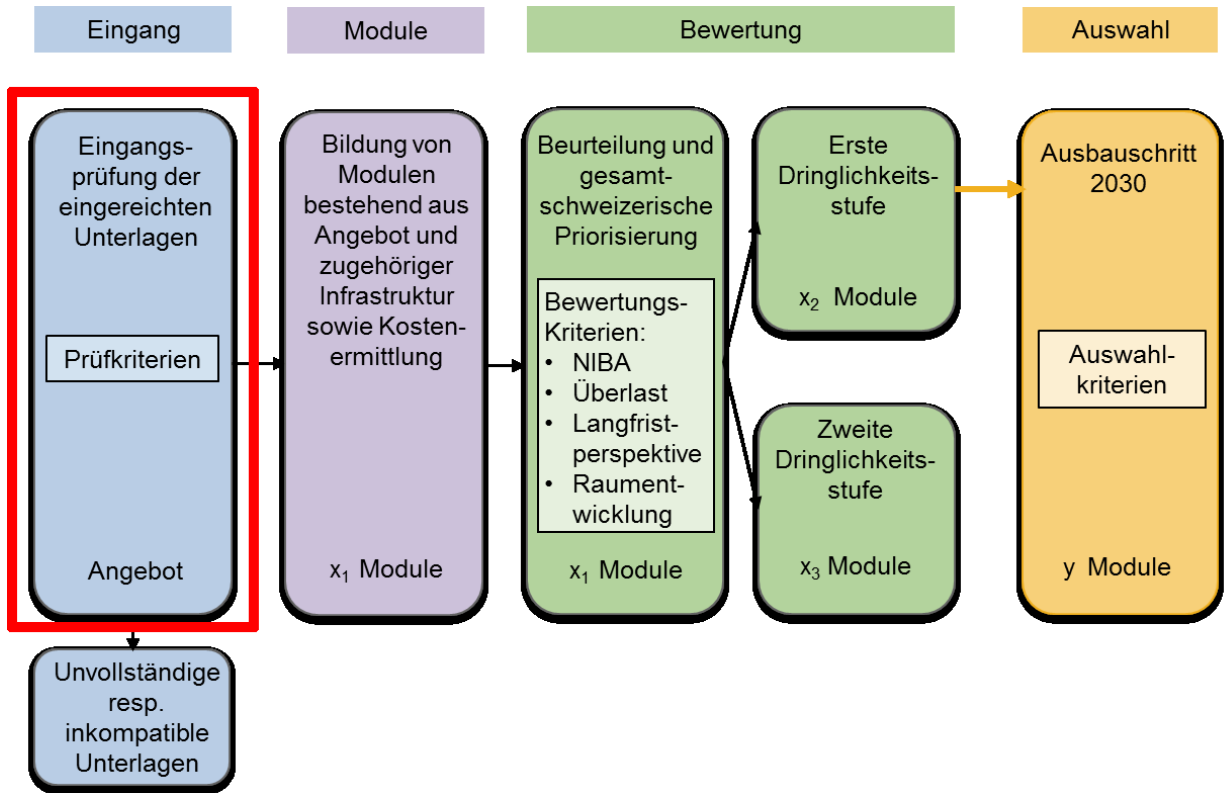


Abbildung 1-1: Vorgehen zur Bewertung und Priorisierung von Angebotskonzepten



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

2. Vorgehen

2.1 Einleitung

Das BAV prüfte im Rahmen der Eingangsprüfung, inwieweit die von den Planungsregionen im Jahre 2014 eingereichten Angebotsziele im weiteren Planungsprozess berücksichtigt werden können.

Hierzu werden nachfolgende vier Prüfkriterien angewandt:

- a) Vollständigkeit (Nachvollzug ist möglich) und Plausibilität
- b) Nachfrage: Anforderungen an die Mindestnachfrage
- c) Kompatibilität mit der Langfristperspektive Bahn
- d) Kompatibilität mit den räumlichen Entwicklungszielen

Bei den Angebotskonzepten zum Personenfernverkehr und Güterverkehr der SBB konnte auf eine Eingangsprüfung verzichtet werden, da die entsprechenden Arbeiten direkt vom BAV begleitet wurden. Die von den SBB in Zusammenarbeit mit dem BAV definierten 22 Angebotsziele des Fernverkehrs sowie 19 Angebotsziele für den Güterverkehr sind im Anhang B aufgeführt.

Bei der Eingangsprüfung sowie der weiteren Bearbeitung zeigte sich, dass einige eingereichte Angebotsziele der Feinerschliessung zuzuordnen sind und nicht im Rahmen des BIF realisiert werden können. Auch konnte festgestellt werden, dass einzelne eingereichte Angebotsziele bereits im Referenzfall, d.h. ohne AS 2030/35 umgesetzt werden. Diese Fälle werden im vorliegenden Bericht ebenfalls mitdokumentiert.



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

2.2 Erläuterung zu den Prüfkriterien

Die Prüfkriterien werden im Folgenden vertieft erläutert.

a) Vollständigkeit (Nachvollzug ist möglich) und Plausibilität

Ein eingereichtes Angebotsziel wird dahingehend geprüft, ob die Angaben hinreichend genau und vollständig beschrieben wurden. Dies umfasst gemäss Dokumentation Planungsgrundlagen die folgenden Angaben³:

- Beschreibung Ist-Zustand und Entwicklungstrends bezüglich Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung, Verkehrsnachfrage und Verkehrsangebot
- Beschreibung Referenzfall 2030: Identifikation von Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken und Handlungsbedarf
- Beschreibung der Angebotskonzepte: Mengengerüst, Takt, Knotenstruktur, Anschlüsse, Systemfahrzeiten (Liniengrafik)
- Abschätzung der Nachfrage mit Angebotskonzept: Durchschnitt der Anzahl Reisenden pro Tag von Montag – Freitag in beiden Richtungen am höchst belasteten Querschnitt ausserhalb des Ortsverkehrsperimeters.
- Begründung der Angebotskonzepte, zum Beispiel mit Bezug zum aufgezeigten Handlungsbedarf, zur Überlastsituation, zum Raumkonzept Schweiz, zur Langfristperspektive BAV, zum Zukunftsbild gemäss Agglomerationsprogramm, zur gewünschten Erschliessung und Erreichbarkeit.
- Darlegung der Behandlung der Angebotskonzepte in Raumplanungsinstrumenten. Die Behandlung der Angebotskonzepte im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene und dem kantonalen Richtplan ist mit Angabe des Koordinationsstandes auszuweisen. Ebenso ist die allfällige Behandlung in einem Agglomerationsprogramm mit Angabe der durch den Bund zugewiesenen Priorität des Projektes darzulegen.

Als Grundlage für das Prüfkriterium b) werden im Weiteren die von den Planungsregionen prognostizierten Nachfragewerte der Angebotskonzepte plausibilisiert.

³ BAV: Dokumentation Planungsgrundlagen STEP Ausbauschritt 2030, Bericht, April 2014, Kapitel 8.3



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

b) Nachfrage

Bei der Eingangsprüfung werden die Angebotskonzepte hinsichtlich Nachfragerichtwerte geprüft. Für den meistbelasteten Querschnitt einer Linie gelten dabei im Grundsatz die folgenden Anforderungen an die Mindestnachfrage, inkl. des Angebotseffekts:

- 1h-Takt = 500 – 1999 Personen je Tag
- 1/2h-Takt = 2000 - 7999 Personen je Tag
- 1/4h-Takt = über 8000 Personen je Tag

Massgebend für die Ermittlung der Nachfrage ist der Durchschnitt der Anzahl Reisenden pro Tag von Montag – Freitag in beiden Richtungen auf einem Querschnitt einer Linie.

c) Kompatibilität mit der Langfristperspektive Bahn

Ein Angebotskonzept wird auf offensichtliche Inkompatibilität mit der Langfristperspektive Bahn geprüft. Das Angebotskonzept wird nicht weiterverfolgt, falls einer der folgenden Punkte zutrifft:

- Das Angebotskonzept sieht ganztags dichtere Takte als in der Langfristperspektive vor, obwohl in der Spitzenzeit kein Bedarf nach zusätzlichen Angeboten ausgewiesen wird⁴:
 - Erschliessung innerhalb der Metropolitanräume der Schweiz mit Bezug zum Regionalverkehr (S-Bahn und RE):
 - Innerhalb Kernbereiche: Dichter als ¼-h-Takt
 - Ausserhalb Kernbereiche: ¼-h-Takt und dichter
 - Erschliessung der klein- und mittelstädtisch geprägten Handlungsräume mit Bezug zum Regionalverkehr (S-Bahn und RE):
 - Innerhalb Kernbereiche: Dichter als ¼-h-Takt
 - Ausserhalb Kernbereiche: ¼-h-Takt
 - Erschliessung Alpenraum/Tourismus: Hauptverbindungen dichter als ½-h-Takt

⁴ Vgl. entsprechende Karten aus der Langfristperspektive Bahn in BAV: Dokumentation Planungsgrundlagen STEP Ausbauschritt 2030, Anlagenband, April 2014, Anlage 9



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

- Forderung einer Reisezeitsenkung, obwohl:
 - die ÖV-Reisezeit im Vergleich zur MIV-Reisezeit von Zentrum zu Zentrum im Referenzfall weniger als 5 Minuten langsamer ist, oder
 - die Fahrzeitreduktion zu keiner systematischen Kantenfahrzeit zwischen benachbarten Knotenbahnhöfen führt.

Besteht ein Angebotskonzept aus mehreren Angebotsveränderungen in mehreren Teilräumen, werden – sofern möglich und sinnvoll – nur die inkompatiblen Angebotsveränderungen ausgeschlossen.

d) Kompatibilität mit den räumlichen Entwicklungszielen

Das Angebotskonzept wird nicht weiterverfolgt, falls die von allen drei Staatsebenen im Raumkonzept Schweiz gemeinsam formulierte Vorstellung einer nachhaltigen räumlichen Entwicklung des Landes in einem der folgenden Punkte verletzt wird:

- Die Qualität von Siedlungsräumen wird durch Zerschneidung, Lärmbelastung, Verlust an öffentlichem Raum etc. massiv beeinträchtigt oder das Gleichgewicht zwischen den Regionen wird gestört.
- Die natürlichen Ressourcen, die Landschaftsqualität oder das Kulturland werden erheblich geschmälert.
- Die Solidarität innerhalb der Gesellschaft und der regionale Zusammenhalt in Form der Anbindung und Vernetzung innerhalb der Regionen sowie der Ausgleich zwischen ländlichen und urbanen Räumen werden gefährdet.



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

3. Ergebnisse der Eingangsprüfung

Die von den Planungsregionen eingereichten Unterlagen wurden als 269 Angebotsziele erfasst. Unter Berücksichtigung der fallweise ergänzend eingereichten Unterlagen konnten 233 Angebotsziele der Planungsregionen als Grundlage für die weiteren Arbeiten zur Modulbildung weiterverwendet werden. Nicht in der eingereichten Form weiterverwendet werden konnten 36 Angebotsziele. Dabei kann wie folgt unterschieden werden:

- 10 Angebotsziele: Feinerschliessung und somit keine Realisierung durch BIF
- 8 Angebotsziele: Realisierung bereits im Referenzfall, d.h. ohne AS 2030/35 resp. durch FV-Angebotskonzept abgedeckt
- 18 Angebotsziele: Rückweisung aufgrund der Prüfkriterien

Einen Überblick zu den Ergebnissen der Eingangsprüfung je Planungsregion kann Abbildung 3-1 entnommen werden.

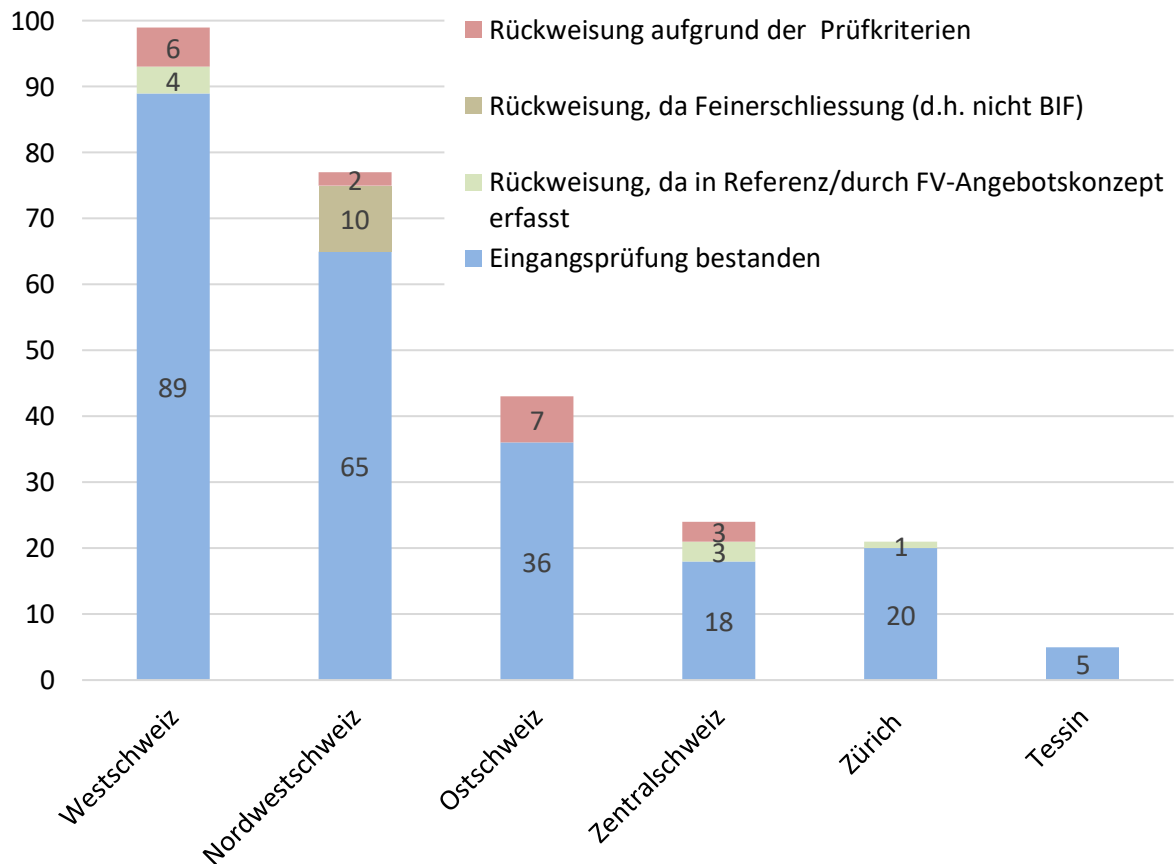


Abbildung 3-1: Übersicht Ergebnisse Eingangsprüfung



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

Die zurückgewiesenen Angebotsziele können den Tabellen 3-1 bis 3-3 entnommen werden.

Angebotsziele	
NW-06	Ganztägiger Betrieb der Linie 17 bis Eglisee statt nur bis Badischer Bahnhof
NW-20	Neue Haltestelle Augst; Realisierung mit NW-56
NW-29	Neue Haltestelle Grüssen; Realisierung mit NW-56
NW-34	Neue Haltestelle Längipark; Realisierung mit NW-56
NW-36	Neue Haltestelle Muttenz Rennbahn
NW-40	Neue Haltestelle Pratteln Bahnhof; Realisierung mit NW-56
NW-43	Neue Haltestelle Steinhölzli; Realisierung mit NW-56
NW-49	Neue Haltestelle Zurlinden; Realisierung mit NW-56
NW-56	Neue Tramstrecke und Verlängerung der Linie 14 nach Augst zur Erschliessung des Entwicklungsgebietes Salina Raurica
NW-59	Verlängerung Linie 11 nach St. Louis Gare

Tabelle 3-1: Angebotsziele der Feinerschliessung und somit nicht durch BIF finanziert

Angebotsziele	
W-05	Gare de Fribourg: flux des passagers
W-07	Viertelstundentakt Fribourg–Givisiez (RER 20 et 30)
W-12	Givisiez: Halt der Züge TPF und SBB
W-38	Halt in Versoix der RE von/nach Genève Aéroport
ZS-03	Reduktion 1/4h-Takt Luzern–Hochdorf auf ein drittes Produkt zur HVZ in Lastrichtung
ZS-04	Zwischen Zug und Zürich kann der neue halbstündliche RE nur zu Lasten bestehender RV-Angebote (S24) eingeführt werden.
ZS-09	Neue Haltestelle Sarnen Industrie
ZH-07	Korridor 5.2 Winterthur–Bülach–Waldshut

Tabelle 3-2: Angebotsziele mit Realisierung bereits im Referenzfall, d.h. ohne AS 2030/35, resp. durch FV-Angebotskonzept erfasst (ZS-04)



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

Angebotsziele		Begründung für Rückweisung
W-09	Halbstundentakt S1 Bern-Fribourg verlängert bis Rosé -> Viertelstundentakt Fribourg-Rosé	Mangelnde Nachfrage für integralen Viertelstundentakt
W-10	Halbstundentakt RER 40 verlängert bis Düdingen -> Viertelstundentakt Fribourg-Düdingen	
W-15	Stundentakt RER Bulle-Romont mit Halt an den Zwischenstationen	Mangelnde Nachfrage für integralen Stundentakt
W-34	Neue Haltestelle Espace Gros-de-Vaud	Nicht kompatibel mit den räumlichen Entwicklungszielen: Mangelnde Abstimmung mit Siedlungsentwicklung
W-50	Halbstundentakt Fiesch-Andermatt	Mangelnde Nachfrage für integralen Halbstundentakt
W-57	Halbstundentakt Noirmont-Tavannes	
NW-03	Halbstundentakt Porrentruy-Bonfol	Mangelnde Nachfrage für integralen Halbstundentakt
NW-04	Halbstundentakt Gänsbrunnen-Oberdorf-Solothurn: Abschnitt Gänsbrunnen-Oberdorf	
O-02	Viertelstundentakt Schaffhausen-Erzigen	Mangelnde Nachfrage für integralen Viertelstundentakt
O-03	Viertelstundentakt Schaffhausen-Thayingen	
O-04	Viertelstundentakt Schaffhausen-Jestetten	
O-06	Viertelstundentakt Frauenfeld-Wil	
O-07	Viertelstundentakt Agglomeration Kreuzlingen/Konstanz	
O-15	Viertelstundentakt Arnegg-Gossau SG-St. Gallen und weiter: Abschnitt Arnegg-Gossau SG	
O-33	Regionalmodul Misox	Mangelnde Vollständigkeit/ Nicht kompatibel mit den räumlichen Entwicklungszielen: Abstimmung mit Siedlungsentwicklung
ZS-02	Haltestelle Stans Bitzi	Nicht kompatibel mit den räumlichen Entwicklungszielen: Mangelnde Abstimmung mit Siedlungsentwicklung
ZS-19	Halbstundentakt Fiesch-Andermatt	Mangelnde Nachfrage für integralen Halbstundentakt
ZS-24	Halbstundentakt Disentis-Andermatt	

Bemerkung: Bei einer Rückweisung integraler Verdichtungen stand es der Planungsregion offen, eine Verdichtung in der HVZ prüfen zu lassen.

Tabelle 3-3: Aufgrund der Prüfkriterien zurückgewiesene Angebotsziele

Die detaillierten Ergebnisse können dem Anhang A entnommen werden.



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

Anhang A

Ergebnisse der Eingangsprüfung je Angebotsziel

Planungsregion	Seite
Westschweiz (W)	14
Nordwestschweiz (NW)	32
Ostschweiz (O)	46
Zentralschweiz (ZS)	52
Zürich (ZH)	57
Tessin (TI)	61

Erläuterungen zu den nachfolgenden Tabellen:

- Spalte «Kurzbezeichnung Angebot» und «Beschreibung Angebotskonzept»: Die hier dokumentierten Angaben wurden Ende 2014/anfangs 2015 durch das BAV auf Basis der eingereichten Unterlagen der Planungsregionen erfasst. Die Beschreibungen wurden bei der Modulbearbeitung fallweise konkretisiert.
- Spalte «Nummer BAV»: Die Nummer entspricht im Grundsatz der in den Modulen verwendeten Angebotsziel-Nummer.



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

Westschweiz

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



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

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



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

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



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

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



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

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



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

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



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

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



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

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



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

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



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnachfrage vorliegend?	Kompatibilität Langfristperspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
Neue Haltestelle Sion Ouest, zwischen Châteauneuf-Conthey und Sitten	W-52	Bau einer neuen Haltestelle in der Nähe des internationalen Flughafens von Sitten und des Quartiers Potences, einem dicht besiedelten Wohngebiet westlich von Sitten.	Ja	Ja	Ja	siehe Bemerkung	Ja	Im Rahmen der weiteren Bearbeitung ist Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung zu prüfen.
Wiederinbetriebnahme der Haltestelle Granges	W-53	Die Wiederinbetriebnahme der Haltestelle Granges im Zeithorizont 2025–2028 wird in erster Linie von der Gemeinde Siders gewünscht. Damit werden die an der westlichen Peripherie von Siders in der Ebene (Granges und Gröne) und an einer Hanglage (Lens) gelegenen Dörfer erschlossen. Die Wiederinbetriebnahme der Haltestelle ermöglicht eine bessere Erschliessung dieser Agglomerationsgebiete zwischen Siders und Sitten.	Ja	Ja	Ja	siehe Bemerkung	Ja	Im Rahmen der weiteren Bearbeitung ist die Wiedereröffnung der Haltestelle zusammen mit W-98 in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung zu prüfen.
Neue Haltestelle Martigny-Expo	W-54	Mit der Einrichtung dieser neuen Haltestelle in Martigny kann die Stadt besser durch den öffentlichen Verkehr erschlossen werden.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Viertelstundentakt zwischen Neuenburg und La Chaux-de-Fonds	W-55	Viertelstundentakt zwischen Neuenburg und La Chaux-de-Fonds. Erstellung einer direkten Verbindung zwischen La Chaux-de-Fonds und Neuenburg mit einer neuen Halte- und Kreuzungstelle in Comin (A 113, E).	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Halbstundentakt für die grenzüberschreitenden Züge zwischen Morteau und La Chaux-de-Fonds	W-56	Die Schweizer Züge fahren bis Morteau. Halbstundentakt für die Regionalzüge zwischen Morteau und La-Chaux-de-Fonds mit Diametralisierung in Richtung Neuenburg. Die Züge von/nach Morteau ermöglichen die Bildung eines Viertelstundentakts zwischen Le Locle und La Chaux-de-Fonds mit den Regionalzügen Le Locle – La Chaux-de-Fonds – Neuenburg.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

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



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

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



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnachfrage vorliegend?	Kompatibilität Langfristperspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
Neue Haltestelle auf dem Netz der Chemins de fer du Jura (CJ): Bau der neuen Haltestelle Noirmont-sous-la-Velle, Version 6-00, auf der Linie La Chaux-de-Fonds - Glovelier	W-66	Das Angebotskonzept sieht den Bau einer Haltestelle in Noirmont-sous-la-Velle vor. Die neue Haltestelle wird von den Regionalzügen der Linie La Chaux-de-Fonds – le Noirmont – Glovelier (– Delémont) bedient. Zweck der neuen Haltestelle ist die Erschliessung der neuen, sich entwickelnden Arbeitszone von kantonaler Bedeutung.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Neue Haltestelle auf dem Netz der TransN: Bau der neuen Haltestelle Malakoff (554740; 215'916), Version 6-00, auf der Linie La Chaux-de-Fonds – Les Ponts-de-Martel	W-67	Neue Haltestelle Malakoff zwischen Le Grenier und La Corbatière. Die neue Haltestelle wird von den Regionalzügen der Linie Ponts-de-Martel bedient. Zweck der neuen Haltestelle ist die Erschliessung der bestehenden, sich entwickelnden Arbeitszone und des Wohnquartiers Les Cerisiers.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Neue Haltestelle auf dem Netz der TransN: Bau der neuen Haltestelle Les Sugis (533'356, 193'779) auf der Linie Fleurier–Buttes	W-68	Das Angebotskonzept sieht die neue Haltestelle Les Sugis zwischen Fleurier und Buttes vor. Sie wird im Halbstundentakt von den Regionalzügen der Linie Neuenburg–Buttes bedient. Mit der Eröffnung der neuen Haltestelle in Les Sugis soll ein Wirtschaftsschwerpunkt erschlossen werden.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Neue Haltestelle auf dem Netz der SBB: Bau der neuen Haltestelle St-Imier la Clef (565'490, 221'810) auf der Linie La Chaux-de-Fonds – Biel / Bienne	W-69	Das Angebotskonzept sieht die Aufrechterhaltung der neuen, im Referenzfall vorgesehenen Haltestelle St-Imier la Clef vor.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

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



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

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



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

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



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

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



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

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



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

Nordwestschweiz

Kurzbezeichnung Angebotskonzept	Nummer BAV	Beschreibung Angebotskonzept	Vollständig?	Mindestnachfrage vorliegend?	Kompatibilität Langfristperspektive?	Kompatibilität räumliche Ziele?	Prüfung bestanden?	Bemerkungen
Corridor 1/5, CFF Bâle-Delémont-Bienne	NW-01	30-Min.-Takt Basel - Delémont - Biel, stündlich direkt in die Westschweiz; Direktverbindung auf der nachfragestärksten Relation; gute Knoteneinbindung gleichzeitig in Biel und Basel zentral. Genügend Kapazitäten zw. Biel und Delémont.	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Corridor 2, CFF Delémont-Porrentruy-Delle-Belfort	NW-02	4 Züge pro Stunde zw. Delemont und Glovelier um alle Anschlüsse in Delemont zu gewährleisten und Angebotsverdichtung in der Agglo Delemont.	Ja	siehe Bemerkung	siehe Bemerkung	Ja	Ja	Die angestrebte Taktfrequenz ist nicht kompatibel mit der Langfristperspektive. Allerdings weist die Planungsregion einen Bedarf aus. Das Modul ist gemeinsam mit W-58 zu prüfen. Das Gesamtsystem Normal-/Schmalspur ist zu optimieren.
Corridor 3, CJ Porrentruy-Bonfol	NW-03	Mise en place d'un train par heure toute la journée entre Porrentruy et Bonfol et d'un train en renfort en cadence horaire entre Porrentruy et Alle avec des correspondances performantes à Porrentruy de/vers Delémont. Réalisation de l'exploitation de cette desserte avec une composition.	Nein	Nein	Ja	Ja	Nein	Da die Mindestnachfrage von 2000 P/Tag nicht erreicht wird, wird der Referenzzustand beibehalten.



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

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



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

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



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

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



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

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



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

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



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

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



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

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



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

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



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

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



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

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



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

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



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

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



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

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



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

Ostschweiz

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



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

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



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

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



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

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



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

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



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

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



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

Zentralschweiz

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



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

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



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

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



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

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



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

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



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

Zürich

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



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

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



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

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



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

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



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

Tessin

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



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

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



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006

Anhang B

Angebotsziele des Fern- und Güterverkehrs

Angebotsziele	Bezeichnung Angebotsziel
FV-01	60'-Takt NVZ Genève–Bypass–Neuchâtel/Biel integral; in HVZ 30'-Takt
FV-02	Systematisiert 1/2-Takt IC BI-ZUE (Halt in BI, SO, OL, ZUE), stdl. IR mit Halt BI, GS, SO, OEN, OL, AA
FV-03	30'-Takt Zürich-(Zug-)Luzern
FV-04	Mengengerüst IC Bern–Zürich: 4 statt 2 Züge pro Stunde integral, gebündelte Führung Systematisierung des Angebots: Halbstündliche Direktverbindung Genève–Bern–Zürich IC Bern–Zürich: Halbstündlicher, integraler Halt in Aarau
FV-05	2 HVZ-Trassen pro h Olten-Aarau-Zürich
FV-06	30'-Takt Bern-Thun-Spiez-Visp-Brig
FV-08	15'-Takt Brugg-Baden-Zürich
FV-09	Änderung der Knotenstruktur (zusammenrücken gemäss BAHN 2000)
FV-10	HVZ Bern-Olten (möglichst Verlängerung nach Brugg–Zürich)
FV-11	Systematisierung Raum Mitte
FV-12	30'-Takt ZUE-W (ohne Halt)-(FF)
FV-13	Fahrzeitverkürzung ZUE-W
FV-14	5. und 6. Produkt FV Bern-Olten-Aarau-Zürich
FV-15	taktüberlagerte (unabhängige) IPV-Trasse Basel-Zürich
FV-16	Fahrzeitverkürzung FV Aarau-Zürich
FV-17	30'-Takt Zürich-Thalwil-Baar-Zug-Rotkreuz-(Ebikon/Cham)-Luzern
FV-18	Fahrzeitverkürzungen FV Zürich-Luzern
FV-19	30'-Takt Bern-Thun-Spiez-Interlaken Ost
FV-20	30-Takt IC Basel-Olten-Luzern
FV-21	15'-Takt FV Zug-Zürich
FV-22	Bildung FV-Knoten Luzern



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

Angebotsziele	Bezeichnung Angebotsziel
GV-01	Fahrzeitverkürzung Expresstrassen Ost-West
GV-02	Fahrzeitverkürzung Standardtrassen
GV-03	Fahrzeitverkürzung (zusätzliche) Expresstrassen
GV-04	Volle Verfügbarkeit der Güterverkehrstrassen während der HVZ-P Richtung Ost-CH.
GV-05	GV Volle Verfügbarkeit der Güterverkehrstrassen während der HVZ-P Ost-West
GV-06	Volle Verfügbarkeit der Güterverkehrstrassen während der HVZ-P Bern
GV-07	Wegfall der Einschränkung Zofingen-Suhr und Suhr-RBL.
GV-08	Zusätzliche Trasse Zofingen-Suhr
GV-09	Zusätzliche Trasse Lausanne Triage-Daillens und Yverdon-RBL
GV-10	Keine Kapazitätseinschränkungen GV auf der Gotthardachse
GV-11	GV Zusätzliche Trasse RB Limmattal-Rotkreuz/Olten
GV-12	Trassen Transitverkehr (=Gesamtzahl gemäss Angebotsziel) der Simplonachse durch den LBT
GV-13	4. GV-Trasse auf der Lötschbergachse (Basel-Domo)
GV-14	Zusätzliche Trasse Basel-Olten
GV-15	GV Zuglänge Durchfahrt Knoten Bern
GV-16	GV Zuglänge Palezieux-Payern
GV-17	Qualitäts- und BWP-Anforderung Transitrassen GBT
GV-18	Qualitäts- und BWP-Anforderung Transitrassen LBT, alle Trassen SIM.
GV-19	2. G-Trasse Schaffhausen-Singen



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00007/00006/00006149

Anhang C

Quellenverzeichnis

Bundesamt für Verkehr: Dokumentation Planungsgrundlagen STEP Ausbauschnitt 2030, Bericht und Anlageband, April 2014

Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO): Rapport de la région de planification Ouest / CTSO, PRODES 2030, November 2014,
inkl. Unterlagen der Kantone Bern, Freiburg, Genf, Waadt, Wallis und Neuenburg/Jura und
Nachlieferungen vom Januar 2015, Februar 2015 und März 2015

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

Regione di pianificazione Ticino: Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF) - Fase di ampliamento (FA), November 2014,
inkl. Beilagen
und Nachlieferungen vom Januar 2015

Planungsregion Nordwestschweiz: STEP Ausbauschnitt 2030 Angebotskonzept Planungsregion Nordwestschweiz, 28. November 2014,
inkl. Beilagen
und Nachlieferungen vom Januar 2015 und Januar 2018.

Planungsregion Ostschweiz: Bericht STEP Ausbauschnitt 2030, 28 November 2014,
inkl. Beilagen
und Nachlieferungen vom Januar 2015

Planungsregion Zentralschweiz: STEP Ausbauschnitt 2030, Angebotskonzept, Planungsbericht vom 27. November 2014, Schlussversion inkl. Ergänzungen vom 16. Jan. 2015
inkl. Beilagen
und Nachlieferungen vom Januar 2015 und Februar 2015

Planungsregion Zürich: STEP Ausbauschnitt 2030, Dossier von 26. November 2014
inkl. Nachlieferungen vom Januar 2015 und Januar 2018.