



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Sachplan Verkehr Teil Infrastruktur Schiene - Objektblätter Anpassungen und Ergänzungen 2012

Plan sectoriel des transports Partie Infrastructure rail - fiches d'objet Adaptations e compléments 2012

Piano settoriale dei trasporti Parte Infrastruttura ferroviaria - schede Adattamenti e complementi 2012

Anhörung und Mitwirkung Consultation Audizione e partecipazione

19. 11. 2012

Impressum

Herausgeber / Editeur / Editore

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

Bundesamt für Verkehr (BAV), Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)

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

Office fédéral des transports (OFT), Office fédéral du développement territorial (ARE)

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

Ufficio federale dei trasporti (UFT), ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE)

Karten / Cartes / Cartine

SIRKOM GmbH, Wünnewil

Karten reproduziert mit Bewilligung von:

Cartes reproduites avec l'autorisation de:

swisstopo © 2012

Cartine riprodotte con l'autorizzazione di:

Übersetzungen und Korrekturen / Traductions et correction / Traduzione e revisione redazionale

Sprachdienste BAV / Service linguistiques OFT / Servizi linguistici UFT

Zitierweise / Citation / Citazioni

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK: Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, Objektblätter: Anpassungen und Ergänzungen 2012 - Anhörung und Mitwirkung, 19. November 2012, Bern

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC: Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail, fiches d'objet: Adaptations et compléments 2012 - consultation, 19 novembre 2012, Berne

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni DATEC: Piano settoriale dei trasporti, parte Infrastruttura ferroviaria, schede: Adattamenti e complementi 2012 - Audizione e partecipazione, 19 novembre 2012, Berna

Bezugsquelle

Internet: www.bav.admin.ch

314.2/2011-11-29/221

Hinweis /

Änderungen gegenüber dem Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene mit Stand vom 16. Dezember 2011 sind im vorliegenden Dokument als ~~Streichung~~ oder Einfügung gekennzeichnet.

Les modifications par rapport au plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail du 16 décembre 2011 sont indiquées de la manière suivante : les ajouts sont soulignés et les suppressions sont ~~barrées~~.

Nel presente documento le modifiche rispetto al Piano settoriale dei trasporti, parte Infrastruttura ferroviaria del 16 dicembre 2011 sono evidenziate come ~~cancellazioni~~ o aggiunte.

Inhalt - Sommaire - Indice

Einleitung	1
Introduction	5
Introduzione	9
1 Teilraum Zürich	13
OB 1.1 Raum Winterthur	15
OB 1.1 2 Zürich-Winterthur	16
OB 1.2 3 Zimmerberg-Basistunnel	21
OB 1.3 4 Raum Zug	24
OB 1.4 5 Gateway Limmattal	27
OB 1.5 Gruemet/Mellingen-Limmattal	32
OB 1.6 Rapperswil-Gruemet/Mellingen	35
OB 1.7 Baden-Koblentz	39
OB 1.8 Uster-Aathal	41
OB 1.9 Raum Obersee	43
OB 1.10 Raum Einsiedeln	47
2 Teilraum Basel	49
OB 2.1 Raum Basel - Olten	51
OB 2.2 Basel-Olten	57
OB 2.3 Laufental	61
3 Teilraum Bern	65
OB 3.1 Raum Bern	67
OB 3.2 4 Bern-Solothurn	72
OB 3.3 Solothurn-Wanzwil	76
OB 3.4 Bern-Kerzers-Ins	78
OB 3.5 Bern-Thun	82
OB 3.6 2 Lötschberg-Basistunnel Nord Kandertal	86
OB 3.7 3 Lötschberg-Basistunnel Mitte (Mitholz)	89
4 Espace lémanique	93
OB 4.1 Région de Lausanne	95
OB 4.2 Renens-Allaman	98
OB 4.3 Allaman-Nyon	102
OB 4.4 Nyon-Coppet	105
OB 4.5 Région de Genève	107
OB 4.6 Lausanne-Fribourg	110
OB 4.7 Région d'Yverdon	114
5 Ticino Urbano	117
OB 5.1 Riviera	119
OB 5.2 Bellinzona	122
OB 5.3 Lugano-Chiasso	126
OB 5.4 Gambarogno e Locarno	130

6	Teilraum Aarau-Olten-Zofingen	135
	OB 6.1 Olten-Aarau	137
7	Teilraum Luzern/Zentralschweiz	141
	OB 7.1 Rigi	143
	OB 7.2 Axen/Uri	147
	OB 7.3 Raum Luzern	152
	OB 7.4 Raum Pilatus	155
	OB 7.5 Raum Brünig	159
8	Teilraum St.Gallen/Bodensee/Rheintal	161
	OB 8.1 Rheintal	163
9	Arc Jurassien	167
	OB 9.1 Région de Neuchâtel	169
	OB 9.2 Région du lac de Biènn	172
10	Alpenraum West	175
	OB 10.1 Lötschberg-Basistunnel Mitte (Ferden)	177
	OB 10.2 Lötschberg-Basistunnel Süd/Wallis Steg-Visp	179
	OB 10.3 Raum Brig	183
11	Alpenraum Ost	187
	OB 11.1 Walensee	189
	OB 11.2 Domleschg/Surselva	191
	OB 11.3 Prättigau	193
	OB 11.4 Raum Davos-Klosters	196
	OB 11.5 Oberengadin	199
	Legende	
	Légende	
	Legenda	203

Einleitung

Gegenstand

Der vorliegende Teil Infrastruktur Schiene befasst sich ausschliesslich mit den Infrastrukturen für den Schienenverkehr, die sich im Kompetenzbereich des Bundes befinden. Planung, Bau, Betrieb, Unterhalt und Nutzung der Schieneninfrastrukturen von gesamtschweizerischer Bedeutung bilden den zentralen Gegenstand. Es handelt sich dabei insbesondere um

- Schienenstrecken,
- Güterterminals sowie
- Personen- oder Rangierbahnhöfe im vom Bund mitfinanzierten Normal- und Schmalspurnetz.

Die Strasse, soweit sie für den öffentlichen Verkehr auf der Strasse von Belang ist, Infrastrukturen der Schifffahrt und der Seilbahnen sind hier nicht erfasst. Die Belange des motorisierten Individualverkehrs (MIV), des Langsamverkehrs (LV) und der Luftfahrt werden in den entsprechenden Umsetzungsteilen¹ des Sachplans Verkehr behandelt.

Die für die Stromversorgung des Schienennetzes unabdingbaren Übertragungsleitungen sind im Sachplan Übertragungsleitungen des Bundes geregelt. Die für die Inbetriebnahme wichtiger Infrastrukturausbauten notwendigen Unterwerke können gegebenenfalls in späteren Anpassungen des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene berücksichtigt werden.

Haben sich die Verhältnisse geändert oder besteht die Möglichkeit einer gesamthaft besseren Lösung, so können die Sachplaninhalte angepasst werden.

Form und Aufbau

Der Sachplan besteht aus dem Konzeptteil, den Objektblättern und den Erläuterungen:

- Der Konzeptteil ist wie folgt gegliedert:
 - Kapitel 1 stellt die Konzeption des Teils Infrastruktur Schiene, seine Einbettung im Sachplan Verkehr, das Verhältnis zu anderen Dossiers sowie die Grundsätze der Zusammenarbeit dar;
 - Kapitel 2 enthält Informationen zur Ausgangslage;
 - Kapitel 3 bestimmt die Grundsätze für die weitere Planung der Schieneninfrastruktur;
 - Kapitel 4 informiert über die Konzepte des Bundes zur Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur;
 - Kapitel 5 legt die Grundsätze für die Aufnahme konkreter Vorhaben in den Sachplan fest und gibt eine gesamte Übersicht der Vorhaben nach Teilräumen;
 - Kapitel 6 trifft Festlegungen zur Weiterentwicklung des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene.
- Die Objektblätter der sachplanrelevanten Schieneninfrastruktur-Projekte enthalten die Festlegungen sowie die für das Verständnis der Festlegungen notwendigen Hinweise.
- Die Karten sind den jeweiligen Kapiteln zugeordnet und informieren über den Stand der Planung und die Gestaltung des Schienennetzes.
- Die Erläuterungen geben Auskunft zum Verfahren und zur durchgeführten Anhörung der Kantone. Sie werden nach der Anhörung erstellt.

Die Anpassungen und Ergänzungen 2012 umfassen sowohl den Konzeptteil wie auch die Objektblätter des Sachplans.

¹ Mit Umsetzungsteilen ist die Umsetzung des vom Bundesrat am 26. April 2006 verabschiedeten Teils Programm des Sachplans Verkehr gemeint.

Erarbeitung

Die Erarbeitung des Teils Infrastruktur Schiene findet schrittweise statt. Im einem ersten Schritt wurde der bestehende Sachplan AlpTransit nachgeführt sowie Objektblätter zu den bereits vom Parlament beschlossenen sachplanrelevanten Vorhaben zum Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV-A) und der zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) erarbeitet. Dieser Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene wurde am 8. September 2010 vom UVEK in Kraft gesetzt.

Mit den Anpassungen und Ergänzungen 2011 wurde der Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene ein erstes Mal aktualisiert und erweitert. Die Anpassungen betrafen ein Kapitel zur Stromversorgung im konzeptionellen Teil sowie Anpassungen und Ergänzungen in den Objektblättern der Teilräume Bern, Tessin sowie Luzern/Zentralschweiz. Die Anpassungen und Ergänzungen 2011 wurden am 16. Dezember 2011 durch den Bundesrat verabschiedet.

Die Anpassungen und Ergänzungen 2012 haben das strategische Entwicklungsprogramm der Bahninfrastruktur (STEP) zum Inhalt. Eine erste Anhörung der Kantone nach Art. 19 RPV der Anpassungen und Ergänzungen des Konzeptteils erfolgte im Frühling 2011 zusammen mit der Vernehmlassung der Botschaft zum Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI). Gleichzeitig fand die Zusammenarbeit nach Art. 18 RPV für die Objektblätter statt. Aufgrund der Rückmeldungen der Kantone an den Gesprächen im Frühling und im Herbst 2011 wurde der vorliegende Entwurf für die Anhörung der Kantone und Gemeinden nach Art. 19 RPV erarbeitet.

Weitere Objektangaben werden bei Bedarf laufend erarbeitet. Vorhaben werden im Sachplan Verkehr koordiniert, wenn sie die Kriterien der Sachplanrelevanz erfüllen. Vorhaben, die nicht diesen Kriterien entsprechen, sind nicht sachplanrelevant und werden mit anderen Instrumenten als dem Sachplan Verkehr geplant und koordiniert. Was die Angaben über den Stand der Koordination und den Stand der Beschlussfassung von Vorhaben anbelangt, wird auf Kapitel 5.1 (Konzeptteil) verwiesen.

Verwendete Begriffe

Die im vorliegenden Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene verwendeten Begriffe und ihre Beschreibung wurden vom Bundesrat am 26. April 2006 mit dem Teil Programm des Sachplans Verkehr² festgelegt. Sie werden nachfolgend zur besseren Lesbarkeit rekapituliert. Die Definitionen betreffen die dem Stand der Koordination zugrunde liegenden Festlegungen, die Kriterien der Sachplanrelevanz und den Stand der Beschlussfassung.

Sachplanrelevanz von Vorhaben

Vorhaben im Bereich von Verkehrsinfrastrukturen, bei denen ein hoher Bedarf nach einer Koordination mit anderen raumwirksamen Planungen des Bundes, der Kantone oder des benachbarten Auslands besteht, werden im Sachplan Verkehr koordiniert. Nach den Vorgaben des vom Bundesrat verabschiedeten Sachplans Verkehr, Teil Programm³ sind Vorhaben sachplanrelevant, wenn sie zugleich

- konkrete aktuelle Planungen/Projekte betreffen;
- im Kompetenzbereich des Bundes liegen;
- für das Erreichen von Zielen der Verkehrsinfrastrukturpolitik notwendig sind;
- sich erheblich auf Verkehr, Raum oder Umwelt auswirken.

² Sachplan Verkehr, Teil Programm. Bern: Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK, 2006. Zu beziehen über das Internet bei: www.are.admin.ch

³ Ebd. Kapitel 1.3, Seite 4

Damit ein Vorhaben in den Sachplan aufgenommen werden kann, muss es alle vier Kriterien⁴ der Sachplanrelevanz erfüllen und sich noch im Stadium der Planung befinden. Vorhaben, die die Kriterien der Sachplanrelevanz erfüllen und bereits die Plangenehmigung erlangt haben, sich im Bau befinden oder bereits realisiert sind, werden der Ausgangslage zugeordnet. Übersichtskarte 8 (siehe Konzeptteil) zeigt eine Gesamtsicht der im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene enthaltenen Vorhaben.

Zu diesen Vorhaben gibt der Teil Infrastruktur Schiene den Stand der Beschlussfassung und den Stand der Koordination in Form von Objektblättern an. Objektblätter enthalten eine Beschreibung des Vorhabens und dessen Funktion im Gesamtnetz, den Stand der Arbeiten sowie Festlegungen zum Stand der Koordination und dem weiteren Vorgehen.

Stand der Beschlussfassung und Finanzierung

Der Sachplan ist ein räumliches Koordinationsinstrument. Ein Beschluss zur Realisierung und zur Finanzierung wird mit einer Festlegung im Sachplan nicht gefällt. Ein solcher obliegt der Zuständigkeit des Parlaments. Der Sachplan zeigt den Stand der Beschlussfassung wie folgt:

- Beschlossen:** Die Realisierung eines Vorhabens gilt als beschlossen, wenn seine Finanzierung sichergestellt ist. Für die Schiene ist dies beim Vorliegen eines Finanzierungsbeschlusses des Parlamentes der Fall.
- In Abklärung:** Die Realisierung des Vorhabens ist in Abklärung, wenn der Bundesrat dazu eine Vorlage vorbereitet oder es noch in der parlamentarischen Beratung steht.
- Offen:** Die Realisierung einer Massnahme ist offen, wenn keine Regelung in einem Bundesgesetz oder Bundesbeschluss vorliegt, sie nicht in der parlamentarischen Beratung steht und der Bundesrat keine Vorlage dazu vorbereitet.
- Verschieden:** Bei Gesamtkonzepten, die aus mehreren Einzelvorhaben bestehen, kann der Stand der Beschlussfassung zwischen den unterschiedlichen Vorhaben differieren. Es liegen somit höchstens Teilbeschlüsse vor.

Stand der Koordination

Angaben über den Stand der Koordination entsprechen den Anforderungen von Artikel 5 RPV und werden periodisch nachgeführt. Sie werden im Sachplan Verkehr wie folgt gehandhabt:

Festlegung	Anforderungen nach Art. 5 RPV	Handhabung im Sachplan Verkehr
Vororientierung	Die Tätigkeiten lassen sich noch nicht in dem für die Abstimmung erforderlichen Mass umschreiben; sie können aber erhebliche Auswirkungen auf die Nutzung des Bodens haben.	Eine Problemanalyse wurde durchgeführt. Bedürfnisse, Ziele und Rahmenbedingungen sind definiert und grundsätzliche Lösungsstrategien festgelegt. Finanzielle Auswirkungen der Lösungsstrategien sind aufgrund von Erfahrungswerten grob abgeschätzt. Die Wirkungen sind grob beurteilt.
Zwischenergebnis	Die Tätigkeiten sind noch nicht aufeinander abgestimmt; Vorkehrungen, um eine zeitgerechte Abstimmung zu erreichen, sind aber vereinbart worden.	In Vorstudien wurden Vorgehen und Organisation untersucht, die Projektierungsgrundlagen definiert und die Machbarkeit nachgewiesen. Voraussichtliche Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten sind ermittelt, Umweltabklärungen und Wirtschaftlichkeitsberechnungen liegen vor. Der Variantenentscheid ist

⁴ Eine Erläuterung der Kriterien findet sich im Konzeptteil (Anhang «Aussagen zu Vorhaben im Sachplan»)

Festlegung	Anforderungen nach Art. 5 RPV	Handhabung im Sachplan Verkehr
		gefällt. Das Verfahren zur Sicherstellung der Koordination mit anderen Infrastrukturen und mit der angestrebten Raumentwicklung ist festgelegt.
Festsetzung	Die Tätigkeiten sind aufeinander abgestimmt.	Ein Vorprojekt liegt vor (inkl. Umweltverträglichkeitsbericht bei mehrstufigen Verfahren, bzw. Voruntersuchung bei einstufigen Verfahren). Es ist mit anderen Infrastrukturen und mit der angestrebten Raumentwicklung koordiniert und mit der massgeblichen Gesetzgebung voraussichtlich vereinbar. Anweisungen zum weiteren Vorgehen in Bezug auf Raum, Zeit und Organisation sind festgelegt.
Ausgangslage	Die Tätigkeiten und der Sachplanprozess sind abgeschlossen.	Es liegt ein Auflageprojekt vor, das Plangenehmigungsverfahren ist eingeleitet bzw. die Plangenehmigungsverfügung liegt vor und das Vorhaben wird realisiert.

Abb. 1: Koordinationsstand von Vorhaben

Introduction

Objet

La présente partie Infrastructure rail porte exclusivement sur les infrastructures relatives au trafic ferroviaire dont la compétence relève de la Confédération. Elle a pour principal objet la planification, l'exploitation, l'entretien et l'utilisation des infrastructures ferroviaires d'importance nationale. Sont concernés en particulier :

- les lignes ferroviaires,
- les terminaux du trafic marchandises et
- les gares de voyageurs ou de triage sur les réseaux à voie normale et métrique cofinancés par la Confédération.

Les transports publics routiers, les infrastructures de navigation et les installations de transport à câbles ne sont pas traités ici. Les aspects du Trafic individuel motorisé (TIM), de la mobilité douce et de l'aviation sont traités dans des parties Mise en œuvre séparées⁵.

Les lignes de transport indispensables à l'alimentation électrique en courant de traction du réseau ferroviaire sont réglées dans le Plan sectoriel Lignes de transport d'électricité de la Confédération. Les sous-stations nécessaires à la mise en exploitation d'aménagements importants de l'infrastructure pourront être prises en compte le cas échéant lors d'adaptations ultérieures du Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail.

Si les conditions ont changé ou s'il existe une meilleure solution d'ensemble, les contenus des plans sectoriels pourront être adaptés.

Forme et structure

Le Plan sectoriel se compose de la partie conceptionnelle, de fiches d'objet et d'un rapport explicatif:

- La partie conceptionnelle est articulée comme suit:
 - Le chapitre 1 présente la conception de la partie Infrastructure rail, son intégration dans le Plan sectoriel des transports, son rapport avec les autres dossiers ainsi que les principes de la collaboration
 - Le chapitre 2 informe sur la situation initiale;
 - Le chapitre 3 détermine les principes de la planification de l'infrastructure ferroviaire;
 - Le chapitre 4 informe des concepts de la Confédération sur le développement ultérieur de l'infrastructure ferroviaire;
 - Le chapitre 5 définit les principes de l'intégration de projets dans le Plan sectoriel et il offre une vision synoptique des projets répartis en sous-espaces;
 - Le chapitre 6 donne des indications sur les adaptations et mises à jour du Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail.
- Les fiches d'objet des projets d'infrastructure ferroviaire relevant du Plan sectoriel comprennent les indications sur les objets (état de la décision, mesures et état de la coordination) ainsi que les explications nécessaires à la compréhension celles-ci.
- Les cartes sont classées dans les chapitres correspondants et informent sur l'état de la planification et l'organisation du réseau ferroviaire.
- Le rapport explicatif renseigne sur la procédure et la conduite de la consultation des cantons. Il sera élaboré après la consultation des cantons.

⁵ On entend par là la mise en œuvre de la partie Programme du Plan sectoriel des transports, adoptée le 26 avril 2006 par le Conseil fédéral.

Les adaptations et compléments 2012 concernent la partie conceptionnelle et les fiches d'objet du Plan sectoriel.

Elaboration

L'élaboration de la partie Infrastructure rail se fait progressivement. Dans une première phase, le Plan sectoriel Alptransit a été mis à jour et des fiches d'objet ont été élaborées concernant les projets relevant du Plan sectoriel déjà décidés par le Parlement dans le cadre du raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau ferroviaire européen à haute performance (R-LGV) et du développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB). Le Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail, a été adopté par le DETEC et est entré en vigueur le 8 septembre 2010.

Le plan sectoriel a déjà été adapté et complété avec les adaptations et compléments 2011. Ces adaptations comprennent des compléments aux fiches d'objet consacrées aux régions de Berne, du Tessin et de Lucerne/Suisse centrale ainsi que l'ajout d'un chapitre portant sur l'alimentation électrique en courant de traction dans la partie conceptionnelle. Ces adaptations et compléments 2011 ont été adoptées par le Conseil fédéral le 16 décembre 2011.

Les adaptations et compléments 2012 portent sur la prise en compte du programme de développement stratégique pour l'infrastructure ferroviaire (PRODES). La partie conceptionnelle a déjà fait l'objet d'une première consultation des cantons selon l'art. 19 OAT au printemps 2011, en même temps que la mise en consultation du message relatif à l'arrêté fédéral portant sur le règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Parallèlement, la collaboration au sens de l'art. 18 OAT a donné lieu au printemps et à l'automne 2011 à des discussions sur les fiches d'objet avec les cantons. Suite à ces discussions, les présentes fiches d'objet ont été modifiées et complétées en vue de leur mise en consultation auprès des cantons et des communes selon l'art. 19 OAT.

D'autres indications y sont intégrées au besoin au cours d'un processus permanent. Les projets sont coordonnés dans le Plan sectoriel des transports lorsqu'ils satisfont aux critères de pertinence par rapport au Plan sectoriel. Les projets qui ne répondent pas à ces critères ne sont pas pertinents par rapport au Plan sectoriel et sont planifiés et coordonnés à l'aide d'autres instruments. En ce qui concerne l'état d'avancement de la coordination et de la prise de décision quant aux projets, nous renvoyons au chapitre 5.1 (partie conceptionnelle).

Notions utilisées

Le Conseil fédéral a fixé le 26 avril 2006 les notions utilisées dans le présent Plan sectoriel, partie Infrastructure rail, et leur description dans la partie Programme du Plan sectoriel. Elles font l'objet d'une récapitulation ci-après afin de faciliter la lecture. Les définitions concernent les déterminations servant de base à l'état de la coordination, les critères de pertinence par rapport au Plan sectoriel et l'état d'avancement de la prise de décision.

Pertinence de projets par rapport au Plan sectoriel

Les projets dans le domaine des infrastructures des transports dont le besoin de coordination avec d'autres planifications à incidences géographiques de la Confédération, des cantons ou des pays limitrophes est élevé, sont coordonnés au niveau du Plan sectoriel des transports. D'après les prescriptions du Plan sectoriel des transports, partie Programme⁶, adopté par le Conseil fédéral, un projet relève du Plan sectoriel lorsqu'il remplit simultanément les critères de pertinence suivants :

⁶ ibid. Chapitre 1.3, page 4

- il concerne des planifications/projets concrets et actuels ;
- il touche les domaines de compétences de la Confédération ;
- il est nécessaire à la réalisation des objectifs de la politique des infrastructures de transport ;
- il a des effets considérables sur les transports, le territoire ou l'environnement.

Pour qu'un projet puisse être intégré dans le Plan sectoriel, il doit remplir les quatre critères⁷ de pertinence pour le Plan sectoriel et se trouver encore au stade de la planification. Les projets qui satisfont aux critères de pertinence pour le Plan sectoriel et qui ont déjà obtenu une approbation des plans, qui sont en construction ou déjà réalisés, sont représentés à l'état de coordination «données de base». La carte synoptique 8 (cf. partie conceptionnelle) présente une vue globale des projets contenus dans le Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail.

La partie Infrastructure rail indique l'état de la décision et l'état de la coordination sous forme de fiches d'objet pour ces projets. Les fiches d'objet contiennent une description du projet et de sa fonction dans l'ensemble du réseau, l'état d'avancement des travaux ainsi que les définitions sur l'état de la coordination et la marche à suivre.

Etat de la décision et financement

Le Plan sectoriel est un instrument de coordination territorial. Une définition dans le Plan sectoriel n'est pas une décision de réalisation et de financement, laquelle est de la compétence du Parlement. Le Plan sectoriel montre l'état de la décision comme suit :

- arrêtée : La réalisation d'un projet est dite arrêtée lorsque son financement est assuré. Pour le rail, ceci prend la forme d'un arrêté du Parlement sur le financement.
- à l'examen : La réalisation du projet est à l'examen lorsque le Conseil fédéral prépare un message sur la question ou que les délibérations parlementaires sont en cours.
- ouverte : La réalisation d'une mesure est ouverte lorsqu'il n'existe aucune réglementation dans une loi fédérale ou dans un arrêté fédéral, qu'elle ne fait pas l'objet de délibérations parlementaires en cours et que le Conseil fédéral ne prépare pas de message sur la question.
- à divers stades : Pour les concepts globaux composés de plusieurs projets isolés, l'état de la décision peut varier entre les différents projets. Il ne peut donc y avoir que des décisions partielles.

Etat de la coordination

Dans les plans sectoriels fédéraux et dans les plans directeurs cantonaux, l'application de l'art. 5 OAT se fait sur la base des exigences spécifiques. Pour le Plan sectoriel des transports, le Conseil fédéral a défini le traitement de l'art. 5 OAT dans la partie Programme. Les indications sur l'état de la coordination correspondent aux exigences de l'art. 5 OAT et sont mises à jour périodiquement. Pour cette raison les projets peuvent présenter des états de coordination différents selon qu'on se réfère au plan sectoriel ou au plan directeur. Les différences de cet ordre ne sont pas en contradiction avec l'art. 20 OAT. L'état de la coordination est traité comme suit dans le Plan sectoriel des transports :

⁷ L'annexe fournit une explication des critères

Indication	Exigences de l'art. 5 OAT	Traitement dans le Plan sectoriel des transports
Information préalable	Il n'est pas encore possible de décrire les activités dans la mesure requise pour la coordination mais elles peuvent avoir des effets considérables sur l'utilisation du sol.	Une analyse des problèmes a eu lieu. Les besoins, les objectifs et les conditions-cadre sont définis et les principes aboutissant aux solutions sont fixés. Les conséquences financières des solutions et les effets sont évalués approximativement.
Coordination en cours	Les activités ne sont pas encore coordonnées entre elles, mais des mesures préventives ont été prédéfinies afin de parvenir à une coordination dans les délais.	Dans le cadre d'études préalables, on a analysé les procédés et l'organisation, défini les bases de planification et établi la faisabilité. Les frais d'entretien, d'investissement et d'exploitation prévisionnels sont calculés, les clarifications en matière d'environnement et les calculs de rentabilité sont disponibles. La décision sur les variantes est prise. La procédure de garantie de la coordination avec d'autres infrastructures et avec le développement territorial souhaité est fixée.
Coordination réglée	Les activités sont coordonnées.	Il existe un avant-projet (y c. rapport d'impact environnemental en cas de procédure par étapes, ou une étude préliminaire pour les procédures à une étape). Il est coordonné avec les autres infrastructures et avec le développement territorial souhaité et est préalablement compatible avec la législation déterminante. Les instructions sur la marche à suivre au niveau du territoire, du temps et de l'organisation sont fixées.
Données de base	Les activités sont achevées. La procédure de Plan sectoriel est terminée.	Un projet de mise à l'enquête est disponible, la procédure d'approbation des plans est engagée ou la décision a été prise et le projet est réalisé.

Fig. 2 : Etat de la coordination des projets

Introduzione

Oggetto

La presente parte attuativa del Piano settoriale dei trasporti prende in esame esclusivamente le infrastrutture adibite al traffico ferroviario che rientrano nell'ambito di competenza della Confederazione. Ha per oggetto la pianificazione, la costruzione, la gestione e l'utilizzazione delle infrastrutture ferroviarie d'importanza nazionale, in particolare:

- le tratte ferroviarie,
- i terminali merci e
- le stazioni di smistamento o le stazioni viaggiatori della rete a scartamento normale e ridotto cofinanziata dalla Confederazione.

Non sono prese in considerazione le strade di rilevanza per il trasporto pubblico su strada, le infrastrutture della navigazione e degli impianti di trasporto a fune. Gli aspetti relativi al traffico motorizzato privato, al traffico lento e all'aviazione sono affrontati in parti attuative separate⁸.

Le linee di trasmissione indispensabili per l'approvvigionamento elettrico della rete ferroviaria sono disciplinate nel Piano settoriale elettrodotti della Confederazione. Le sottocentrali necessarie per l'esercizio di importanti potenziamenti dell'infrastruttura saranno considerate se del caso nei futuri adattamenti del Piano settoriale dei trasporti, parte Infrastruttura ferroviaria.

I contenuti del Piano settoriale possono essere adeguati se le circostanze cambiano o se è possibile trovare una soluzione globale migliore di quella proposta.

Forma e struttura

Il Piano settoriale si compone della parte concettuale, delle schede di coordinamento e dei chiarimenti.

- La parte concettuale si articola in sette capitoli:
 - il capitolo 1 illustra la concezione della parte Infrastruttura ferroviaria, i nessi tematici con il Piano settoriale dei trasporti, i rapporti con gli altri dossier e i principi della collaborazione;
 - il capitolo 2 informa sulla situazione iniziale;
 - il capitolo 3 fissa i principi per l'ulteriore pianificazione dell'infrastruttura ferroviaria;
 - il capitolo 4 orienta sui programmi della Confederazione per l'ulteriore sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria;
 - il capitolo 5 definisce i principi per l'inserimento di progetti concreti nel Piano settoriale e presenta una panoramica dei progetti in funzione delle zone di pianificazione;
 - il capitolo 6 riporta le indicazioni vincolanti per l'ulteriore sviluppo del Piano settoriale dei trasporti, parte Infrastruttura ferroviaria.
- Le schede di coordinamento dei progetti d'infrastruttura ferroviaria rilevanti per il Piano settoriale contengono le indicazioni vincolanti e le informazioni necessarie alla comprensione delle indicazioni vincolanti.
- Le cartine, integrate nei capitoli cui si riferiscono, indicano lo stato pianificatorio e quello di definizione della rete ferroviaria.
- I chiarimenti, che informano sulla procedura adottata e sui risultati dell'audizione dei Cantoni, sono stilati dopo l'audizione.

Gli adattamenti e complementi 2012, concernono sia la parte concettuale sia le schede di coordinamento del Piano settoriale.

⁸ Con l'espressione "parte attuativa" s'intende l'attuazione della parte programmatica del Piano settoriale dei trasporti adottata dal Consiglio federale il 26 aprile 2006.

Elaborazione

La parte attuativa dedicata all'infrastruttura ferroviaria è elaborata progressivamente. Nella prima fase è stato aggiornato il Piano settoriale AlpTransit e si sono elaborate le schede di coordinamento dei progetti rilevanti per il Piano settoriale già decisi dal Parlamento in relazione al raccordo della Svizzera orientale e occidentale alla rete ferroviaria europea ad alta velocità (raccordo RAV) e allo sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria (SIF). L'aggiornamento e le schede di coordinamento sono stati messi in vigore dal DATEC l'8 settembre 2010 con il titolo di Piano settoriale dei trasporti, parte Infrastruttura ferroviaria.

Con gli adattamenti e complementi 2011 il Piano settoriale dei trasporti, parte Infrastruttura ferroviaria, è stato aggiornato e ampliato per la prima volta. Gli adattamenti concernevano un capitolo della parte concettuale dedicato all'alimentazione con corrente di trazione e gli adattamenti e complementi delle schede di coordinamento delle zone di pianificazione di Berna, del Ticino urbano e di Lucerna/Svizzera centrale. Il 16 dicembre 2011 il Consiglio federale ha adottato gli adattamenti e complementi 2011.

Gli adattamenti e complementi 2012 riguardano il programma strategico di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF). In primavera del 2011, parallelamente alla consultazione relativa al messaggio sul decreto federale concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF), hanno avuto luogo la prima audizione e procedura di partecipazione sugli adattamenti e complementi della parte concettuale. Nel contempo per le schede di coordinamento ha avuto luogo la collaborazione di cui all'articolo 18 OPT. A seguito dei contributi forniti dai Cantoni in occasione dei colloqui svolti in primavera e in autunno del 2011 e degli adeguamenti del messaggio FAIF derivanti dalla consultazione, è stato elaborato il presente avamprogetto per l'audizione presso i Cantoni e i Comuni, conformemente all'articolo 19 OPT.

Le indicazioni saranno aggiornate man mano in caso di necessità. Il coordinamento tra progetti e Piano settoriale dei trasporti avviene se i progetti adempiono i criteri necessari per essere considerati rilevanti per il Piano settoriale. I progetti che non soddisfano questi criteri non sono rilevanti per il Piano settoriale e vengono pianificati e coordinati in altra sede. Per le indicazioni sulla fase di coordinamento e sullo stato dell'iter decisionale dei progetti si rinvia al capitolo 5.1 (parte concettuale).

Concetti

I concetti utilizzati nella presente parte attuativa del Piano settoriale dei trasporti sono definiti nella parte programmatica posta in vigore dal Consiglio federale il 26 aprile 2006. Tali concetti, ricapitolati qui di seguito per facilitare la lettura del testo, concernono la fase di coordinamento, i criteri in base ai quali un progetto è considerato rilevante per il Piano settoriale, e lo stato dell'iter decisionale.

Progetti rilevanti per il Piano settoriale

Il Piano settoriale dei trasporti garantisce il coordinamento dei progetti di costruzione o di potenziamento di infrastrutture di trasporto che necessitano di un coordinamento particolare con altre pianificazioni territoriali della Confederazione, dei Cantoni o dei Paesi limitrofi. Secondo le disposizioni della parte programmatica adottata dal Consiglio federale⁹, sono considerati rilevanti per il Piano settoriale i progetti che

- concernono piani/progetti concreti e attuali;
- rientrano negli ambiti di competenza della Confederazione;
- sono necessari per il raggiungimento degli obiettivi di politica infrastrutturale dei trasporti;
- hanno un forte impatto sui trasporti, sul territorio o sull'ambiente.

⁹ Capitolo 1.3, pagina 4

Nel Piano settoriale sono inseriti i progetti in fase di pianificazione che soddisfano tutti e quattro i criteri sopra elencati¹⁰. I progetti già approvati, in fase di costruzione o realizzati che adempiono tali criteri sono inclusi nello statu quo. La carta d'insieme 8 (vedi parte concettuale) mostra i progetti contenuti nel Piano settoriale dei trasporti, parte Infrastruttura ferroviaria.

Per questi progetti la parte Infrastruttura ferroviaria indica lo stato dell'iter decisionale e la fase di coordinamento all'interno di apposite schede. Le schede riportano una descrizione del progetto e della sua funzione nella rete complessiva, lo stato di avanzamento dei lavori e indicazioni vincolanti sulla fase di coordinamento e sull'ulteriore procedura.

Stato dell'iter decisionale e del finanziamento

Il Piano settoriale è uno strumento per coordinare lo sviluppo territoriale. L'inserimento di un progetto nel Piano settoriale non significa che si è deciso di realizzarlo e finanziarlo. Le decisioni in materia spettano al Parlamento. Il Piano settoriale indica lo stato dell'iter decisionale come segue:

- | | |
|------------------------|---|
| Deciso: | la realizzazione di un progetto è considerata decisa se il suo finanziamento è garantito; nel caso della ferrovia, se esiste per esempio una decisione di finanziamento del Parlamento. |
| Accertamenti in corso: | la realizzazione di un progetto è considerata in fase di accertamento se il progetto è in corso di preparazione da parte del Consiglio federale o se è oggetto di discussione in Parlamento. |
| Aperto: | la realizzazione di un progetto è considerata aperta se quest'ultimo non è oggetto di leggi o decreti federali, non è in corso di discussione in Parlamento e non è in corso di preparazione da parte del Consiglio federale. |
| Fasi differenziate: | nel caso di programmi che comprendono diversi progetti, lo stato dell'iter decisionale può differire tra i vari progetti. L'espressione «fasi differenziate» significa che le parti coinvolte non hanno raggiunto la stessa fase dell'iter decisionale. |

Fase di coordinamento

Le modalità di applicazione dell'articolo 5 OPT per il piano settoriale sono state definite dal Consiglio federale nella parte programmatica; le indicazioni sulla fase di coordinamento adempiono le esigenze di cui all'articolo 5 OPT e sono aggiornate periodicamente. Nei piani settoriali della Confederazione e nei piani direttori cantonali, l'articolo 5 OPT è applicato in funzione delle rispettive esigenze. Ciò può causare differenze tra i piani direttori e quello settoriale per quanto concerne le indicazioni sulla fase di coordinamento. Queste differenze non rappresentano tuttavia contraddizioni ai sensi dell'articolo 20 OPT. Nel Piano settoriale dei trasporti le indicazioni sulla fase di coordinamento sono precisate come segue:

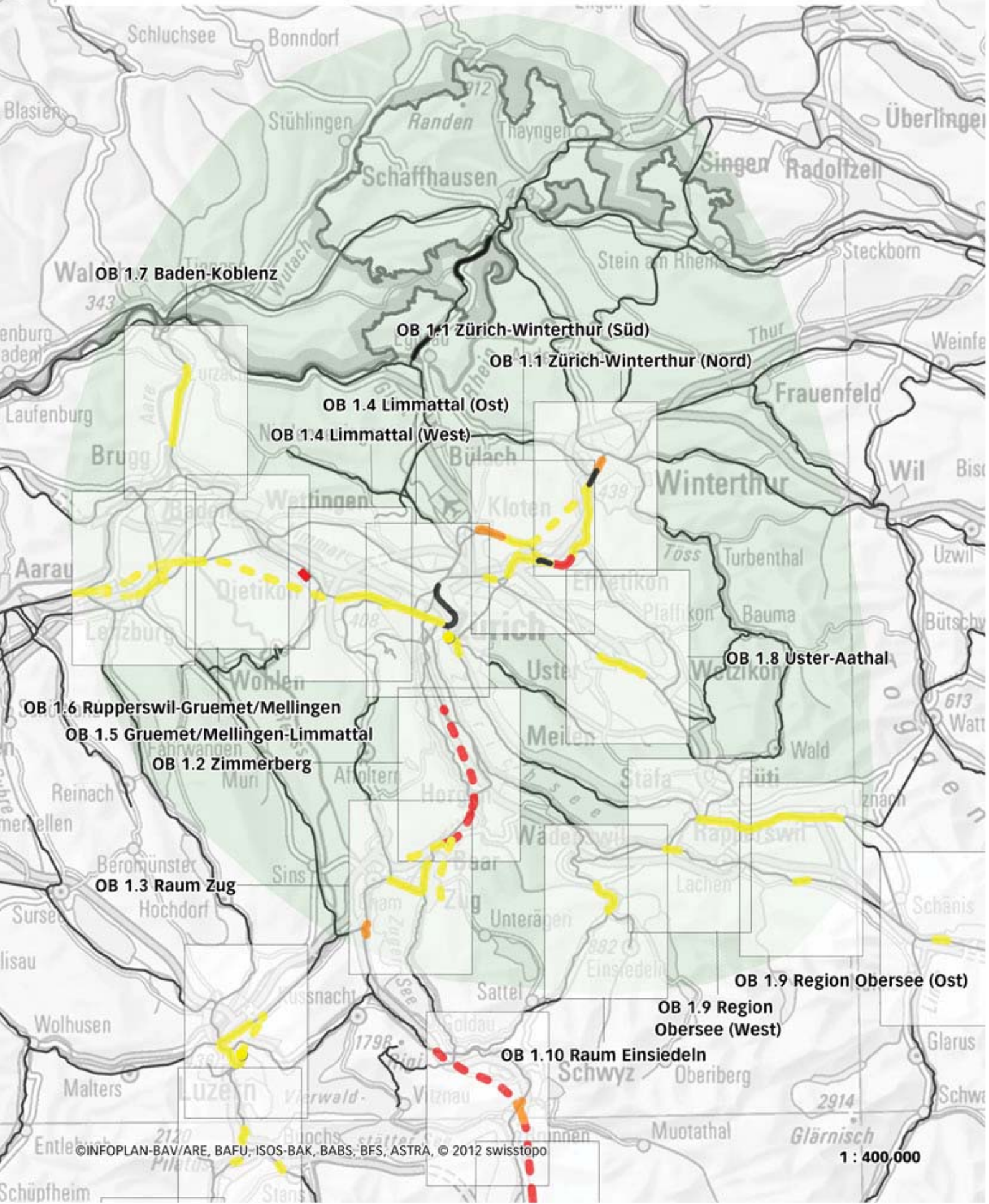
¹⁰ La parte concettuale contiene informazioni dettagliate sui criteri (Appendice «Informazioni concernenti i progetti contenuti nel Piano settoriale»).

Indicazione	Esigenze secondo l'art. 5 OPT	Applicazione nel Piano settoriale dei trasporti
Informazione preliminare	Le attività (d'incidenza territoriale) non sono ancora circoscritte nella misura necessaria per essere coordinate, ma possono avere ripercussioni rilevanti sull'utilizzazione del suolo.	Si è proceduto all'analisi del problema, sono stati definiti gli obiettivi, le condizioni quadro e i bisogni e si sono definite strategie globali di soluzione. Si è proceduto ad una valutazione approssimativa degli effetti e delle ripercussioni finanziarie delle strategie sulla base delle esperienze maturate.
Risultato intermedio	Le attività (d'incidenza territoriale) non sono ancora state coordinate; le misure necessarie per coordinare tempestivamente tali attività sono già state concordate.	La procedura e l'organizzazione sono state analizzate nel quadro di studi preliminari, le basi per la progettazione sono state definite e la fattibilità è stata documentata. Si è proceduto alla stima dei costi di investimento, di esercizio e di manutenzione, alle perizie ambientali e al calcolo dell'efficienza economica. La variante è stata decisa. La procedura per garantire il coordinamento con altre infrastrutture e con lo sviluppo territoriale auspicato è stata definita.
Dato acquisito	Le attività (d'incidenza territoriale) sono coordinate.	È stato elaborato un progetto preliminare (incluso un rapporto per un esame dell'impatto ambientale a tappe o un'indagine per una procedura unica). Il coordinamento con altri progetti infrastrutturali e con lo sviluppo territoriale auspicato è garantito. Il progetto è compatibile con la normativa pertinente. Sono state definite le istruzioni relative alle condizioni territoriali, temporali e organizzative per le fasi ulteriori dei lavori.
Statu quo	Le attività sono concluse; il processo di adozione del Piano settoriale è terminato.	È stato elaborato un progetto destinato alla pubblicazione e la procedura di approvazione dei piani è avviata oppure è stata emanata la decisione di approvazione dei piani e il progetto viene realizzato.

Fig. 3: Fase di coordinamento dei progetti

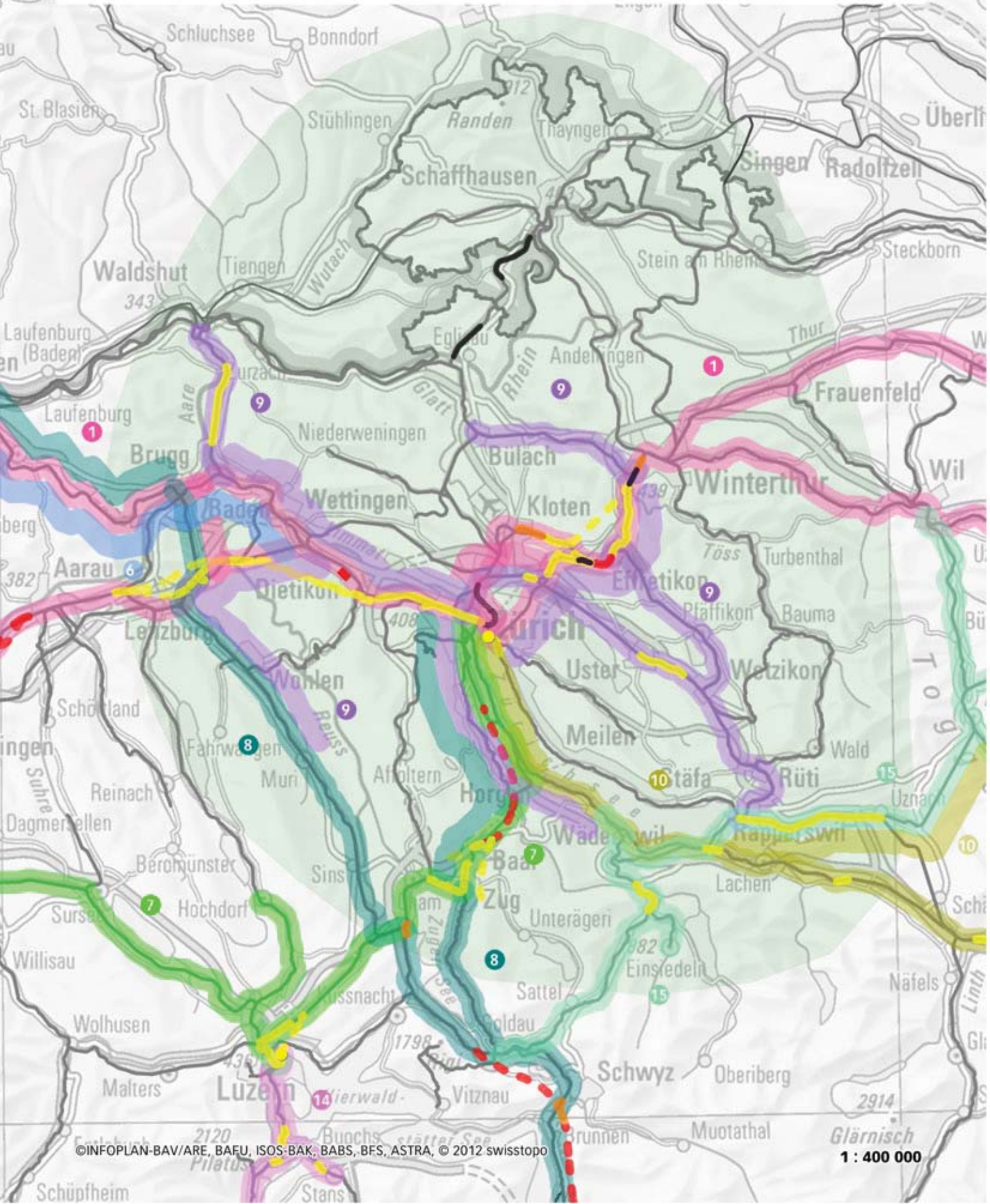
1

Teilraum Zürich: Übersicht Objektblätter



1

Teilraum Zürich: Übersicht Korridore



OB 1.1 Raum Winterthur

<p>Allgemeine Informationen und technische Daten</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Standortkanton: Zürich ▪ Betroffene Gemeinden: Winterthur ▪ Zuständige Amtsstelle: BAV ▪ Betroffene Amtsstellen: ARE, BAFU, kantonale Fachstellen Zürich ▪ Andere Partner: SBB, ZVV 	<p>Verweise:</p> <p>Kap. 4.3</p> <p>Kap. 5.2.1</p> <p>OB 1.2 Zürich – Winterthur</p> <p>Grundlagen:</p> <p>Botschaft zur Gesamtschau FinöV vom 17. Oktober 2007 (BBI 2007 7683)</p> <p>ZEBG (SR 742.140.2)</p> <p>HGVAnG (SR 742.140.3)</p>						
<p>Funktion und Begründung</p> <p>Der Raum Winterthur wird bereits heute durch Fernverkehr und S-Bahn sowie Güterverkehr stark ausgelastet. Die Massnahme dient dazu, die bestehende Strecke leistungsfähiger zu machen und die Stabilität des Fahrplanes zu verbessern.</p>							
<p>Vorhaben</p> <p>4. Gleis Tössmühle – Winterthur: Die heute dreispurige Strecke wird im Rahmen von HGV-A und ZEB schrittweise um ein viertes Gleis ergänzt. Zudem werden die notwendigen Anpassungen an den Spurwechseln und der Signalisation vorgenommen. Damit wird das Überholen von Güterzügen durch den Fern- und S-Bahnverkehr ermöglicht.</p>							
<p>Vorgehen</p> <p>Die SBB wurden vom Bund beauftragt, die Projektierungsarbeiten in Abstimmung mit dem Kanton aufzunehmen und das Vorprojekt zu erarbeiten. Eingriffe in das Landschaftsförderungsgebiet gemäss kantonalem Richtplan sind zu minimieren.</p>							
<p>Stand der Beschlussfassung</p>	<p>Beschlossen ver-schieden</p>						
<p>Massnahmen und Stand der Koordination</p> <p>Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> — viertes Gleis Tössmühle – Winterthur; — Leistungssteigerung Südkopf Winterthur. 	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 33%;">F</td> <td style="width: 33%;">Z</td> <td style="width: 33%;">V</td> </tr> <tr> <td>↔</td> <td>↔</td> <td></td> </tr> </table>	F	Z	V	↔	↔	
F	Z	V					
↔	↔						
<p>Hinweise zu den Festlegungen</p> <p>Mit dem Beschluss der Bundesversammlung zum Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) vom 20. März 2009 wurde der Entscheid zum Ausbau im Raum Winterthur gefällt. Das Vorhaben ergänzt die bereits in der Umsetzung befindlichen Massnahmen gemäss HGV-Anschluss-Gesetz (HGVAnG).</p> <p>Im Rahmen der weiteren Projektierungsarbeiten wird zu klären sein, wie die Kompatibilität des Vorhabens mit etwaigen weiteren Massnahmen gewährleistet werden kann. Die Linienführung des Ausbaus ist durch den Ausbau entlang der bestehenden Infrastruktur gegeben. Der Richtplan des Kantons Zürich enthält die Vorhaben als Festlegung; der Bundesrat genehmigte ihn am 14. Mai 2008 mit Vorbehalten.</p>	<p>Hinweise:</p> <p>Richtplan Kanton Zürich; Teilbereich Verkehr mit Vorbehalten, 2008</p>						

OB 1.12 Zürich-Winterthur

Allgemeine Informationen und technische Daten

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

Funktion und Begründung

Der Korridor Zürich-Winterthur und der Knoten Winterthur sind bereits heute durch den Fernverkehr, die S-Bahn sowie den Güterverkehr stark ausgelastet. Die Massnahmen dienen dazu, die bestehende Strecke leistungsfähiger zu machen und Abkreuzungskonflikte bei den Verzweigungen zwischen der Flughafenlinie und der Strecke über Kloten, bzw. über Wallisellen – Brüttisellen zu vermeiden. Auch wird die Leistungsfähigkeit ~~des~~ der Knotens Effretikon und Winterthur erhöht.

Vorhaben

Leistungssteigerung Südkopf Winterthur: Nachdem die heute dreispurige Strecke im Rahmen von HGV-A und ZEB schrittweise um ein viertes Gleis ergänzt wird, werden die notwendigen Anpassungen an den Spurensystemen und der Signalisation vorgenommen. Damit wird das Überholen von Güterzügen durch den Fern- und S-Bahnverkehr ermöglicht.

Entflechtung Dorfnest, inkl. Doppelspurausbau: Im Raum Dorfnest wird die Verzweigung zwischen der Flughafenlinie und der Strecke über Kloten mit einer Überwerfung niveaufrei ausgestaltet. Zudem wird die heute einspurige Strecke von der Verzweigung bis zum Bahnhof Kloten mit einem zweiten Gleis ergänzt.

Ausbau Knoten Effretikon: Die heute dreispurige Strecke zwischen Hürlistein und dem Bahnhof Effretikon wird mit einem vierten Gleis ergänzt. Zudem wird im Bahnhof Effretikon eine Wendeanlage für die S-Bahn in Mittellage erstellt.

Durchgehender Vierspurausbau Bassersdorf/Dietlikon – Winterthur: Langfristig ist ein durchgehender Ausbau des Korridors auf vier Gleise vorgesehen. Zurzeit gibt es dafür zwei Varianten:

- a) Vierspurausbau Stammlinie: Die Strecken Kloten Dorfnest/Wallisellen/Stettbach – Effretikon – Winterthur werden zu einem Vierspursystem aufgebaut. Zusätzlich zum Vierspurausbau Dietlikon

Verweise:

Kap.4.3

Kap 5.2.1

~~OB 1.1 Raum Winterthur~~

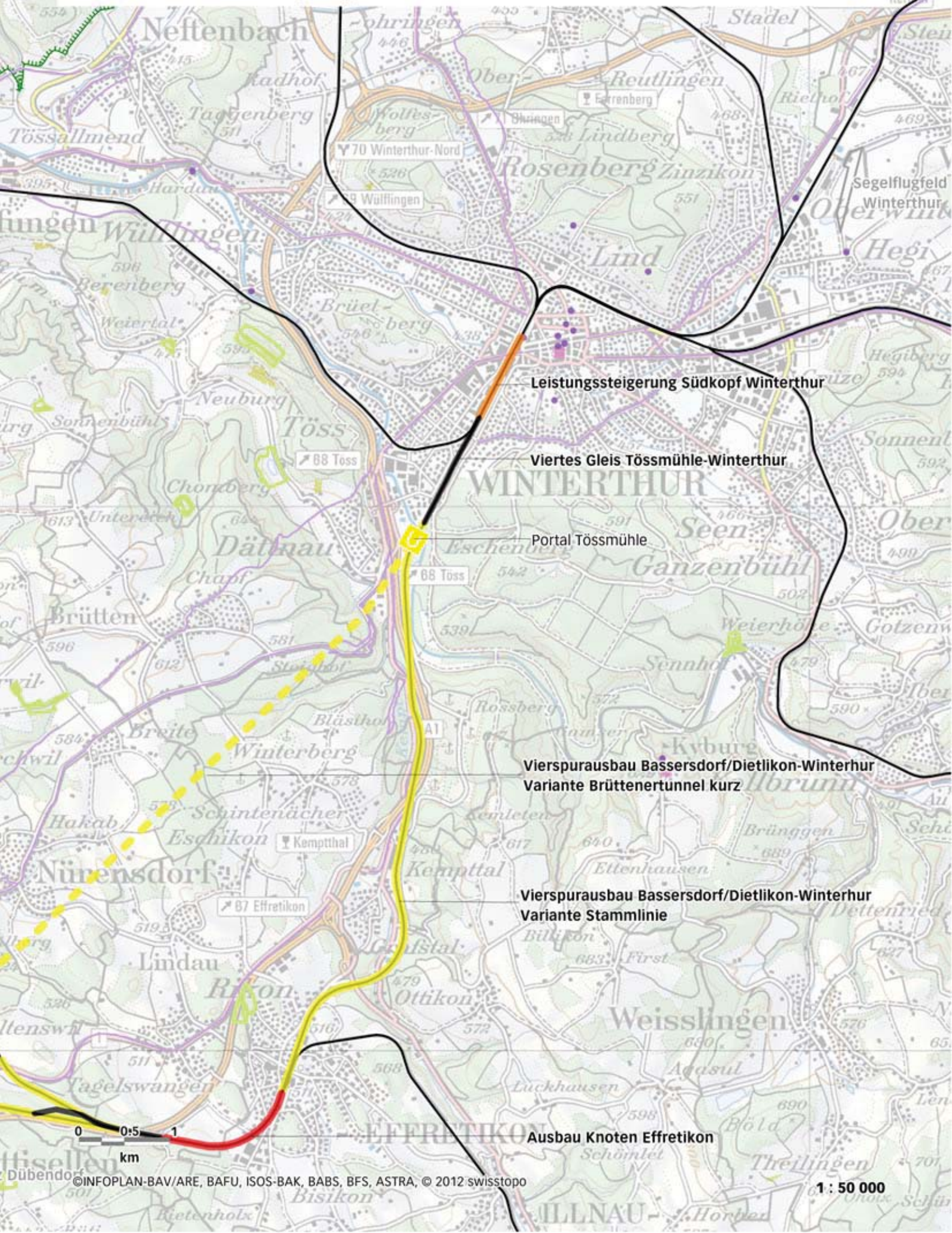
Grundlagen:

Botschaft zur Gesamtschau FinöV vom 17. Oktober 2007 (BBl 2007 7683)

Botschaft zum Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur vom 18. Januar 2012 (BBl 2012 1577

ZEBG (SR 742.140.2)

OB 1.1 Zürich-Winterthur (Nord)



Leistungssteigerung Südkopf Winterthur

Viertes Gleis Tössmühle-Winterthur

Portal Tössmühle

Vierspurausbau Bassersdorf/Dietlikon-Winterthur
Variante Brüttenertunnel kurz

Vierspurausbau Bassersdorf/Dietlikon-Winterthur
Variante Stammlinie

Ausbau Knoten Effretikon

Entflechtung Hürlistein sowie Effretikon – Winterthur sind Anpassungen in den Bahnhöfen Bassersdorf, Dietlikon und Wallisellen zur Leistungssteigerung notwendig.

- b) Brüttenertunnel kurz: Die Strecke ab Dorfnest wird auf vier Gleise ausgebaut. Mit einer niveaufreien Abzweigung (Mühlberg) führt die neue Linie südöstlich von Bassersdorf von der Stammlinie weg in einen Doppelspurtunnel mit Sicherheitsstollen. Der neue Tunnel ist in Tössmühle kreuzungsfrei mit der bestehenden Linie nach Winterthur verknüpft. Die Strecken ab Wallisellen und Stettbach verzweigen ab Dietlikon kreuzungsfrei von der Stammlinie und werden mit einem Tunnel an den Brüttenertunnel angeschlossen.

Vorgehen

Die SBB wurde vom Bund beauftragt, die Projektierungsarbeiten für die Entflechtung Dorfnest aufzunehmen und das Vorprojekte in Abstimmung mit dem Kanton zu erarbeiten. Dabei ist eine Abstimmung mit den Sachplänen Fruchtfolgeflächen und Militär, der Planung zum Ausbau der Nationalstrasse sowie den im kantonalen Richtplan ausgeschiedenen Landschaftsverbindungen durchzuführen.

Ein weitergehender Ausbau der Achse wird nach Artikel 10 ZEBG geprüft. Eine Realisierung des durchgehenden Vierspurausbaus Bassersdorf/Dietlikon – Winterthur ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss. Bei der Konkretisierung ist eine Abstimmung mit dem kantonalen Richtplan im Raum Dietlikon – Entflechtung Hürlistein durchzuführen.

Stand der Beschlussfassung

Beschlossen verschieden

Massnahmen und Stand der Koordination

Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:

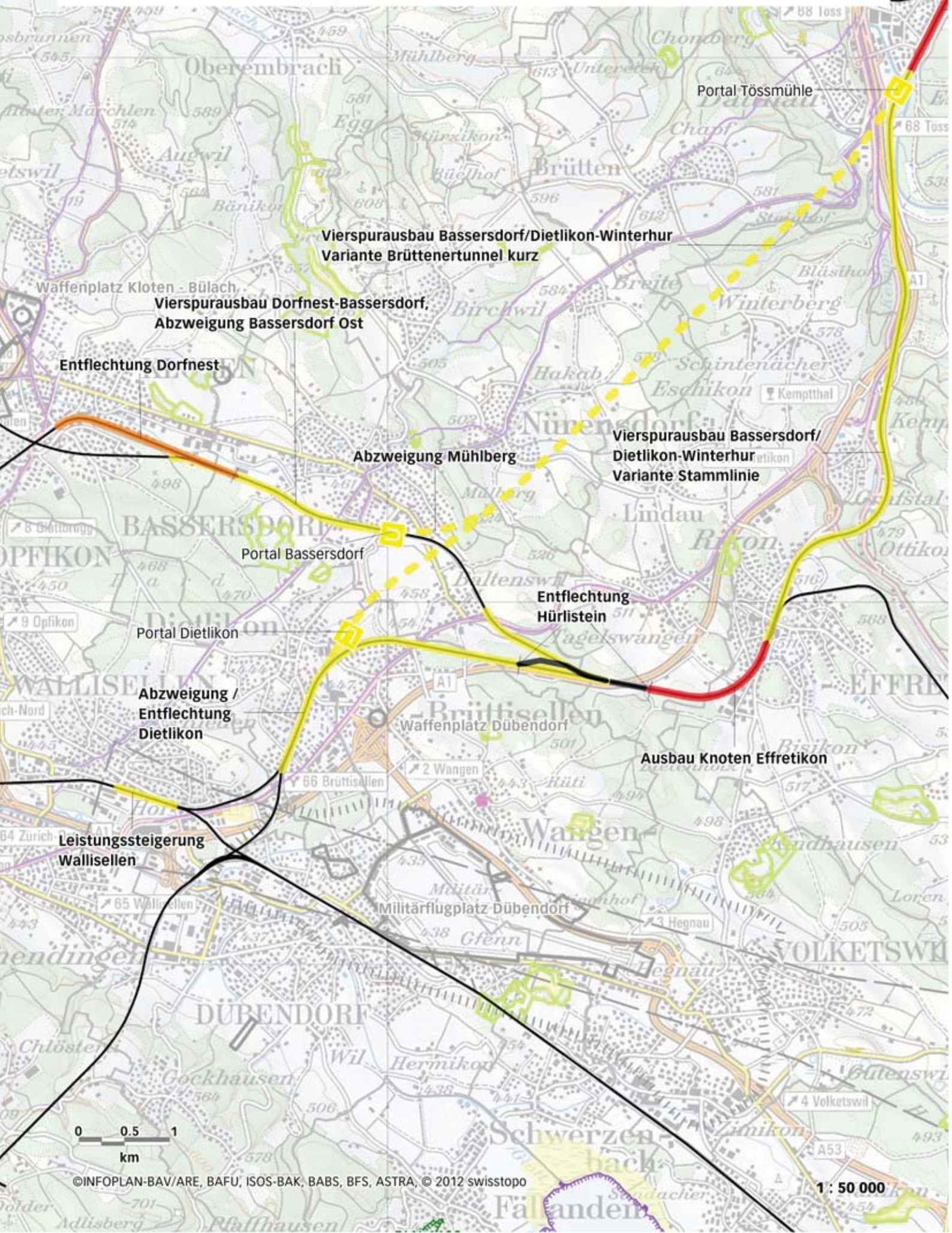
- Leistungssteigerung Südkopf Winterthur
- Entflechtung Dorfnest mit Doppelspurausbau Dorfnest – Kloten
- Ausbau Knoten Effretikon Viertes Gleis Hürlistein – Effretikon mit Wendeanlage im Bahnhof Effretikon
- Vierspurausbau Bassersdorf/Dietlikon – Winterthur

F	Z	V
	◆	
	◆	◆
◆		
		◆

Hinweise zu den Festlegungen

Das eidgenössische Parlament stimmte am 20. März 2009 dem Bundesgesetz über die Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) zu. Damit wurde der Entscheid zum weiteren mittelfristigen Ausbau des Korridors Zürich – Winterthur gefällt. Die Vorhaben ergänzen die bereits in der Umsetzung befindlichen Massnahmen (viertes Gleis Tössmühle – Winterthur und Ausbau Knoten Effretikon) gemäss HGV-Anschluss-Gesetz (HGVA nG). Im Rahmen der weiteren Projektierungsarbeiten wird zu klären sein, wie die Kompatibilität des Vorhabens mit etwaigen weiteren Massnahmen dem langfristig angestrebten durchgehenden Vierspurausbau Bassersdorf/Dietlikon – Winterthur gewährleistet werden kann.

OB 1.1 Zürich-Winterthur (Süd)



Vierspurausbau Bassersdorf/Dietlikon-Winterthur
Variante Brüttenertunnel kurz

Vierspurausbau Dorfnest-Bassersdorf,
Abzweigung Bassersdorf Ost

Entflechtung Dorfnest

Abzweigung Mülberg

Vierspurausbau Bassersdorf/
Dietlikon-Winterthur
Variante Stammlinie

Portal Bassersdorf

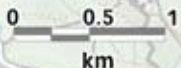
Entflechtung
Hürlistein

Portal Dietlikon

Abzweigung /
Entflechtung
Dietlikon

Ausbau Knoten Effretikon

Leistungssteigerung
Wallisellen



~~Die Linienführung der Ausbauvorhaben ist durch den Ausbau entlang der bestehenden Infrastruktur gegeben.~~ Der Richtplan des Kantons Zürich enthält die Vorhaben im Knoten Winterthur, die Entflechtung Dorfnest inkl. Vierspurausbau sowie den Ausbau im Knoten Effretikon als Festlegung; der Bundesrat genehmigte ihn am 14. Mai 2008 mit Vorbehalten.

Die geplanten Anpassungen im Bahnhof Wallisellen, welche bei einem Vierspurausbau der Stammlinie notwendig werden, sind aufgrund der engen Raumverhältnisse frühzeitig zu koordinieren.

Im Rahmen der Planungsarbeiten zum Strategischen Entwicklungsprogramm der Bahninfrastruktur (STEP) wurde ebenfalls die Variante Brüttenertunnel lang geprüft. Diese Variante entspricht der Linienführung des 1989 plangenehmigten Projekts, welches infolge der Kostenüberschreitungen von Bahn 2000 zurückgestellt werden musste. Da der verkehrliche Nutzen der Variante Brüttenertunnel lang geringer ist als bei den übrigen Varianten, wurde auf eine Aufnahme in das STEP verzichtet. Die betroffenen Kantone und Verkehrsunternehmen haben den Verzicht auf die Variante Brüttenertunnel lang ausdrücklich begrüsst.

Im Raum Effretikon-Bassersdorf sind die Vorhaben Entflechtung Hürlistein und Vierspurausbau Variante Brüttenertunnel kurz mit dem Nationalstrassenprojekt Glattalautobahn abzustimmen.

Durch das Vorhaben Entflechtung Dorfnest sind Objekte des Dispositionsbestands (überzählige Immobilien) des Sachplans Militär betroffen. Ein allfälliger Rückbau dieser Objekte ist frühzeitig zu regeln.

Hinweise:

Richtplan Kanton Zürich; Teilbereich Verkehr mit Vorbehalten, 2008

OB 1.23 Zimmerberg-Basistunnel

Allgemeine Informationen und technische Daten

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

Verweise:

Kap 4.1
Kap 5.2.1
OB 1.34 Raum Zug
OB 1.9 Raum Obersee
OB 7.3 Raum Luzern
OB 11.1 Walensee

Funktion und Begründung

Der Zimmerberg-Basistunnel (Nidelbad – Littl) ist die Fortsetzung des Tunnels Zürich-Thalwil der BAHN 2000. Der Bau des Zimmerberg-Basistunnels ist mit seinen Vorteilen für den Personenverkehr zu begründen. Mit dem Tunnel würde die Reisezeit auf der Nord-Süd-Achse um 6 Minuten kürzer und aufgrund der Reisezeitverkürzung wären eine bessere Einbindung der internationalen Fernverkehrszüge in den Knoten Mailand und Verbesserungen beim Regionalverkehr im Tessin möglich.

Diese Erweiterung würde ebenfalls eine markante Fahrzeitverkürzung auf der ~~Verbindung~~ Strecke Zürich – Zug – Luzern ermöglichen. Gleichzeitig würde der Knoten Thalwil entlastet, womit eine Verdichtung der Fernverkehrsverbindungen Luzern – Zürich und der Verbindung Zug – Zürich im regionalen Agglomerationsverkehr (S-Bahn) erfolgen könnte.

Grundlagen:

Sachplan AlpTransit
1999; UVEK, Bern

Art. 18 EBG
(SR 742.101)

Art. 5^{bis}, Art. 8^{bis} AtraG
(SR 742.104)

AtraV (SR 742.104.1)

Vorhaben

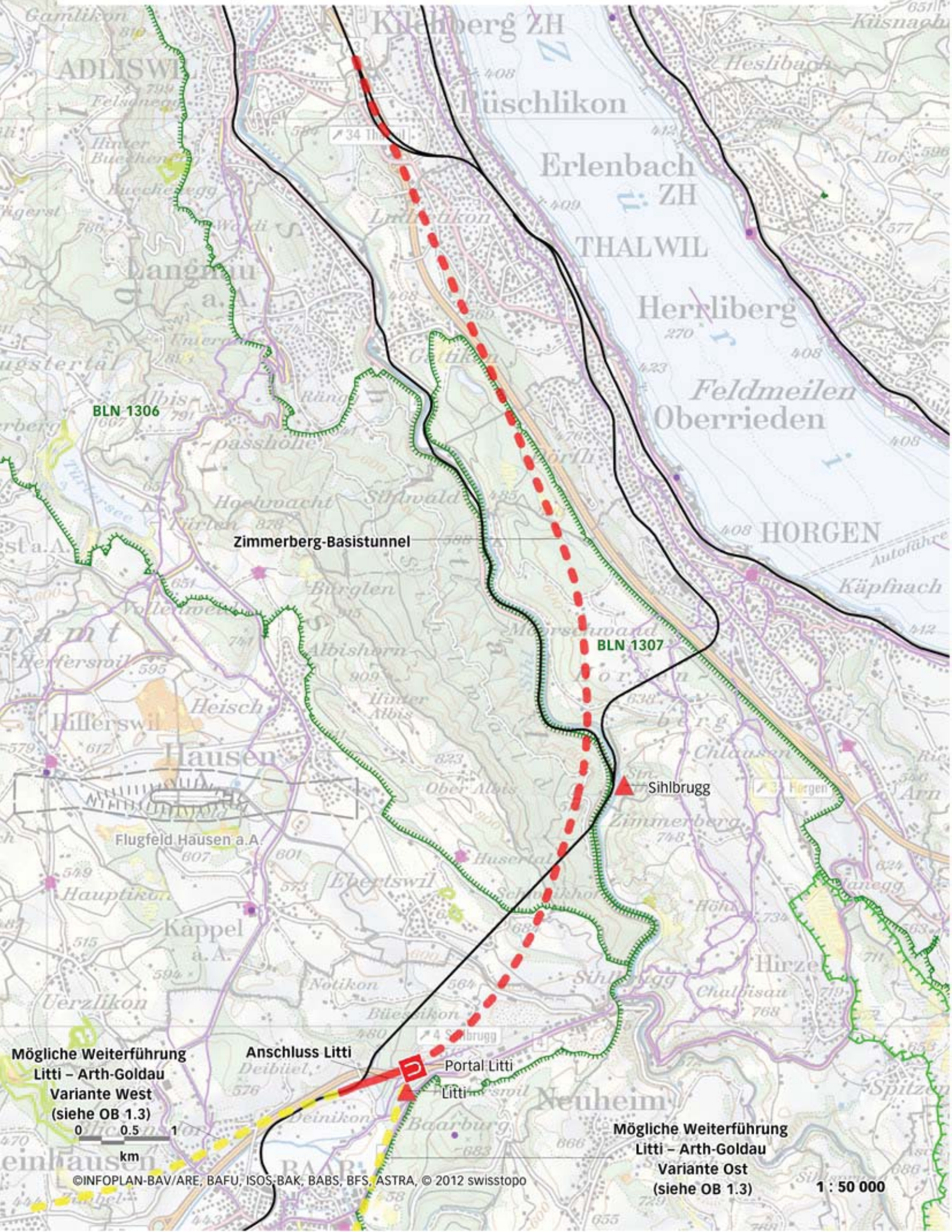
Zimmerberg-Basistunnel: Der Zimmerberg-Basistunnel hat eine Gesamtlänge von 11,3 km. Der Tunnelvortrieb erfolgt grösstenteils fallend ab dem Hauptinstallationsplatz Littl bis Nidelbad. Die Neubaustrecke verläuft ab dem Tunnelportal bis zur Einmündung in die Stammlinie auf einer Länge von ca. 1,14 km oberirdisch und grösstenteils in einem Einschnitt, was einige Kunstbauten (Brücken, Unterquerungen, Durchlässe) bedingt.

Der Anschluss Littl lässt die Endausbauvariante «Weiterführung über Zugersee West» offen. Der Kanton Zug setzt sich dafür ein, die Linienführung im Raum Zugersee/Schwyz zu klären (vgl. hierzu auch OB 1.3).

Vorgehen

Nach Artikel 10 ZEBG ~~wird~~ wurde der Bedarf das Vorhaben überprüft. Eine Realisierung ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung in einem Bundesgesetz mit einem Bundesbeschluss. Mögliche Auswirkungen auf die unterquerten Naturschutzgebiete, Weiher und Flachmoore sind frühzeitig abzuklären. Bei der Überprüfung des Materialbewirtschaftungskonzepts ist die betroffene Standortgemeinde einzubeziehen.

OB 1.2 Zimmerberg



Zimmerberg-Basistunnel

BLN 1307

Sihlbrugg

Anschluss Littl

Portal Littl

Littl

Mögliche Weiterführung
Littl - Arth-Goldau
Variante West
(siehe OB 1.3)

Mögliche Weiterführung
Littl - Arth-Goldau
Variante Ost
(siehe OB 1.3)

Stand der Beschlussfassung	<u>in Abklärung offen</u>		
<p>Massnahmen und Stand der Koordination Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zimmerberg-Basistunnel; - Südportal und Anschluss an die Stammlinie in Littli; - Installationsplatz Installationsplätze Littli und Sihlbrugg mit Werkgleis. 	F	Z	V
<p>Hinweise zu den Festlegungen</p> <p>Die SBB reichte am 8. Oktober 1996 das Vorprojekt für den Zimmerberg-Basistunnel zur Genehmigung ein. Der Bundesrat hat die Linienführung eines doppelspurigen Tunnels genehmigt. In der Folge wurde das Plangenehmigungsverfahren eingeleitet und dann aufgrund der nötigen Redimensionierung des Gesamtkonzepts NEAT sistiert. Die Bauzeit wird auf 8 bis 10 Jahre geschätzt.</p> <p>Die Richtpläne der Kantone Zürich und Zug enthalten das Vorhaben als Festlegung bzw. Festsetzung.</p> <p>Gegenüber der ursprünglichen Planung soll der Vortrieb neu von Littli her erfolgen. Das Materialbewirtschaftungskonzept wird daher überprüft werden müssen.</p>	<p>Hinweise: Richtplan Kanton Zug Anpassungen '06/'07 Richtplan Kanton Zürich; Teilbereich Verkehr mit Vorbehalten, 2008</p>		

OB 1.34 Raum Zug

Allgemeine Informationen und technische Daten

- Standortkanton: Zug, Zürich
- Betroffene Gemeinden: Baar, ~~Cham~~, Hausen am Albis, Horgen, Risch, Steinhausen, Zug
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, BAFU, BAK, BLW, VBS, kantonale Fachstellen Zug und Zürich
- Andere Partner: AlpTransit Gotthard AG, SBB

Verweise:

Kap 4.1
Kap 5.2.1
~~OB 1.23~~ Zimmerberg-Basistunnel
OB 7.1 Rigi
OB 7.3 Raum Luzern

Funktion und Begründung

Der Bau der NEAT-Weiterführung südlich des geplanten Zimmerberg-Basistunnels und der Spange Rotkreuz erlaubt den Zusammenschluss der noch nicht beschlossenen Ausbauten (Zimmerberg-Basistunnel und Urmibergtunnel), mit welchen die Reisezeiten im Korridor Zürich-Zug-Gotthard verkürzt und die Kapazitäten erhöht werden. Weitere Ausbauten dienen der Kapazitätserhöhung auf der Strecke Zürich-Zug-Luzern.

Grundlagen:

Sachplan AlpTransit 1999; UVEK, Bern

Botschaft zum Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur vom 18. Januar 2012 (BBI 2012 1577)

Vorhaben

~~Korridor für m~~ Mögliche NEAT-Weiterführung von Littli bis nach Arth-Goldau: Als Korridor für die mögliche Weiterführung der Linie bis nach Arth-Goldau stehen zurzeit Varianten via Steinhausen oder Baar im Vordergrund wird zurzeit sowohl eine westliche als auch eine östliche Umfahrung des Zugersees geprüft.

Art. 18 EBG (SR 742.101)

Art. 5^{bis}, Art. 8^{bis} AtrAG (SR 742.104)

Spange Rotkreuz: Mit der Spange Rotkreuz kann der Verkehr direkt aus dem Raum Zürich-Zug nach Arth-Goldau und an den Gotthard-Basistunnel weitergeleitet werden.

AtraV (SR 742.104.1)

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

ZEBG (SR 742.140.2)

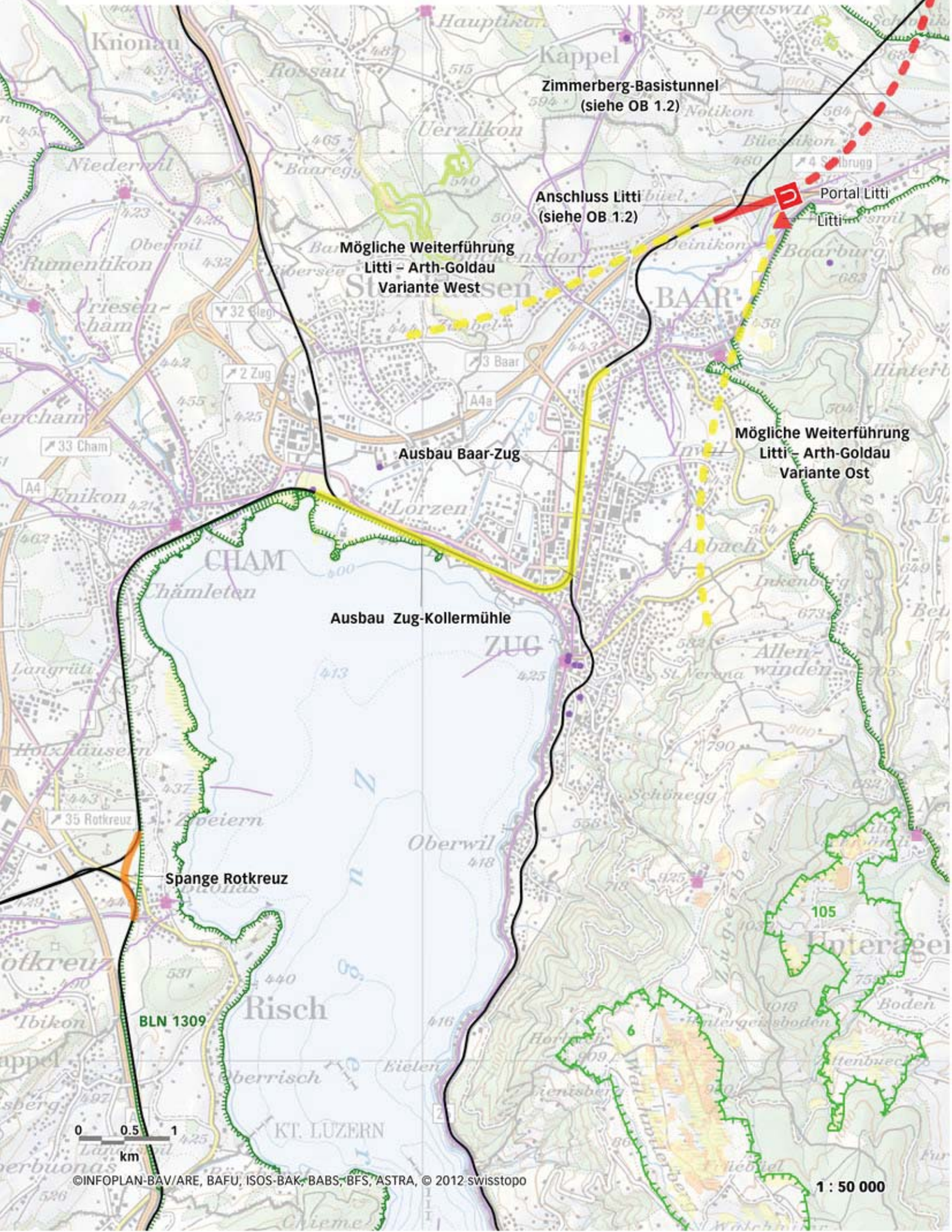
Ausbau Zug – Kollermühle: Der bestehende Doppelspurabschnitt Zug – Kollermühle wird auf durchgehend drei Gleisachsen ausgebaut.

Vorgehen

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

~~Der Bedarf wird nach Artikel 10 ZEBG überprüft.~~ Eine Realisierung ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung in einem Bundesgesetz mit einem Bundesbeschluss. Eine Abstimmung ist mit dem Sachplan Militär und den Schutzinteressen des Flachmoors Choller/Sumpf sowie dem BLN-Gebiet Zugersee durchzuführen. Die Realisierung der Spange Rotkreuz bedingt eine Abstimmung mit dem Sachplan Fruchtfolgeflächen.

OB 1.3 Raum Zug



Zimmerberg-Basistunnel
(siehe OB 1.2)

Anschluss Litti
(siehe OB 1.2)

Mögliche Weiterführung
Litti – Arth-Goldau
Variante West

Portal Litti
Litti

Ausbau Baar-Zug

Mögliche Weiterführung
Litti – Arth-Goldau
Variante Ost

Ausbau Zug-Kollermühle

Spange Rotkreuz

BLN 1309

0 0.5 1
km

Stand der Beschlussfassung	offen		
<p>Massnahmen und Stand der Koordination Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Spange Rotkreuz (doppelspurige Verbindung Cham – Risch); - <u>Ausbau Baar – Zug</u> - <u>Ausbau Zug – Kollermühle</u> - Korridor für mögliche <u>Mögliche</u> Weiterführung der Linie von Littli <u>bis nach Arth-Goldau</u> 	<p>F</p> <p style="text-align: center;">↔</p>	<p>Z</p> <p style="text-align: center;">↕</p>	<p>V</p> <p style="text-align: center;">↕</p> <p style="text-align: center;">↕</p> <p style="text-align: center;">↕</p>
<p>Hinweise zu den Festlegungen</p> <p>Die obigen Festlegungen <u>zur NEAT-Weiterführung</u> entsprechen dem Planungsstand der letzten Überarbeitung des Sachplans AlpTransit im Jahr 1999. Der Kanton Zug hat im kantonalen Richtplan festgesetzt, sich bei der Planung der Weiterführung der NEAT von Littli bis nach Arth-Goldau für eine unterirdische Linienführung im Kanton Zug einzusetzen. <u>Der Bund hat die Arbeiten zur Bereinigung mit den Kantonen Schwyz, Luzern und Zug sowie den SBB aufgenommen.</u></p> <p><u>Mit der Inbetriebnahme des Zimmerberg-Basistunnels bis Littli und der daraus resultierenden Fahrzeitverkürzung sind zusätzliche Ausbauten südlich von Zug wahrscheinlich. Abhängig von der Wahl des Fahrplankonzepts, ist die Lage der Ausbauten unterschiedlich.</u></p> <p><u>Gegenstand der Diskussion sind verschiedene Varianten, insbesondere die Doppelspurinsel Zug Oberwil, welche im Richtplan Zug als Zwischenergebnis enthalten ist und die Spange Rotkreuz.</u> Für die Spange Rotkreuz ist im Richtplan des Kantons Zug die Trasse für eine doppelspurige Verbindung festgesetzt. Die Anpassungen des Richtplanes, Teil öffentlicher Verkehr wurden vom Bundesrat am <u>24. Juni 2008-31. August 2010</u> genehmigt. Die Festsetzungen des Sachplans AlpTransit werden daher angepasst.</p> <p>Mit dem ZEBG wurde ein Teilausbau der Strecke Zug – Arth-Goldau (<u>Doppelspurausbau bei Walchwil</u>) beschlossen. <u>Dieser Teilausbau ist nicht sachplanrelevant und wird ausserhalb des Sachplans Verkehr koordiniert.</u> Eine Bereinigung der langfristigen Ausbaumassnahmen im Raum Littli – Arth-Goldau <u>wird bei der Aufnahme der findet mit den laufenden Studien zur Festlegung der NEAT-Linienführung im Kanton Zug stattfinden.</u></p> <p><u>Im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramms der Bahninfrastruktur (STEP) soll die Strecke Baar – Zug in einem ersten Schritt auf drei, langfristig auf vier durchgehende Gleisachsen und die Strecke Zug – Kollermühle auf drei Gleisachsen ausgebaut werden. Ein allfälliger späterer Ausbau von drei auf vier Gleise wird geprüft. Der Vierspurausbau Baar – Zug ist im Richtplan Zug als Festsetzung aufgeführt. Der Ausbau zwischen Zug und Kollermühle ist als Zwischenergebnis im kantonalen Richtplan enthalten.</u></p>	<p>Hinweise: Richtplan Kanton Zug Anpassungen `10</p>		

OB 1.45 Gateway Limmattal

Allgemeine Informationen und technische Daten

- Standortkantone: Aargau, Zürich
- Betroffene Gemeinden: Dietikon, Schlieren, Spreitenbach, Zürich
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, ASTRA, BAFU, kantonale Fachstellen Aargau und Zürich
- Anderer Partner: SBB

Funktion und Begründung

Container aus Übersee kommen zum grössten Teil per Schiff nach Europa. Für den Transport in bzw. durch die Schweiz werden sie in den Nordseehäfen auf Güterzüge umgeladen. Weil die Container innerhalb der Schweiz für unterschiedliche Destinationen bestimmt sind, müssen sie nach ihrem Bestimmungsort sortiert werden. Diese Aufgabe übernimmt der Gateway Limmattal in Kombination mit dem Rangierbahnhof Limmattal. Der Gateway Limmattal macht es so möglich, Container von ihrer Ankunft in Europa bis zum Bestimmungsort in der Schweiz auf der Schiene zu befördern. Da über den Rangierbahnhof Limmattal auch Container in den Schweizer Wagenladungsverkehr eingespeist werden können, lohnt sich der Weitertransport auf der Schiene auch bei kleineren Transportmengen.

Der Korridor Limmattal ist bereits heute durch den Fernverkehr, die S-Bahn sowie den Güterverkehr stark ausgelastet. Mit der bereits im Bau befindlichen Durchmesserlinie und dem Bahnhof Zürich Löwenstrasse sowie dem Gateway Limmattal erfolgen gezielte Ausbauten der Infrastruktur für den Personen- und Güterverkehr. Der mit diesem Ausbau steigenden Verkehrsbelastung ist langfristig mit einem Ausbau auf sechs Spuren Rechnung zu tragen.

Vorhaben

Gateway Limmattal: Der Gateway ist ein «Umsteigebahnhof» für Container. Anders als in einem gewöhnlichen Terminal sollen Waren ~~auf dem~~ im Gateway Limmattal nicht nur von einem Verkehrsträger auf einen anderen umgeschlagen werden (zum Beispiel von der Strasse auf die Schiene), sondern ~~auch~~ primär von einem Zug zum andern.

Sechsspurausbau Limmattal: Die bestehende Vierspur im Limmattal wird von Schlieren bis Zürich Altstetten zum durchgehenden Sechsspursystem ausgebaut. Zusätzliche Ausbauten in Zürich Altstetten und im Vorbahnhof des Hauptbahnhofs Zürich stellen sicher, dass das System von den Bahnhöfen Zürich Museumsstrasse, Zürich HB, Zürich Wiedikon sowie Zürich Löwenstrasse optimal bedient werden kann.

Vorgehen

Nachdem ~~das Vorhaben~~ der Gateway Limmattal im Richtplan des Kantons Zürich festgesetzt wurde, wird in einem nächsten Schritt das Plangenehmigungsverfahren eingeleitet. Bei diesem werden die Planungsunterlagen und der Umweltverträglichkeitsbericht publiziert und öffentlich aufgelegt. Erst dann können auch die Auswirkungen der Anlage konkret bewertet werden.

Verweise:

Kap 4.6

Kap 5.2.1

OB 1.5 Grue-
met/Mellingen-
Limmattal

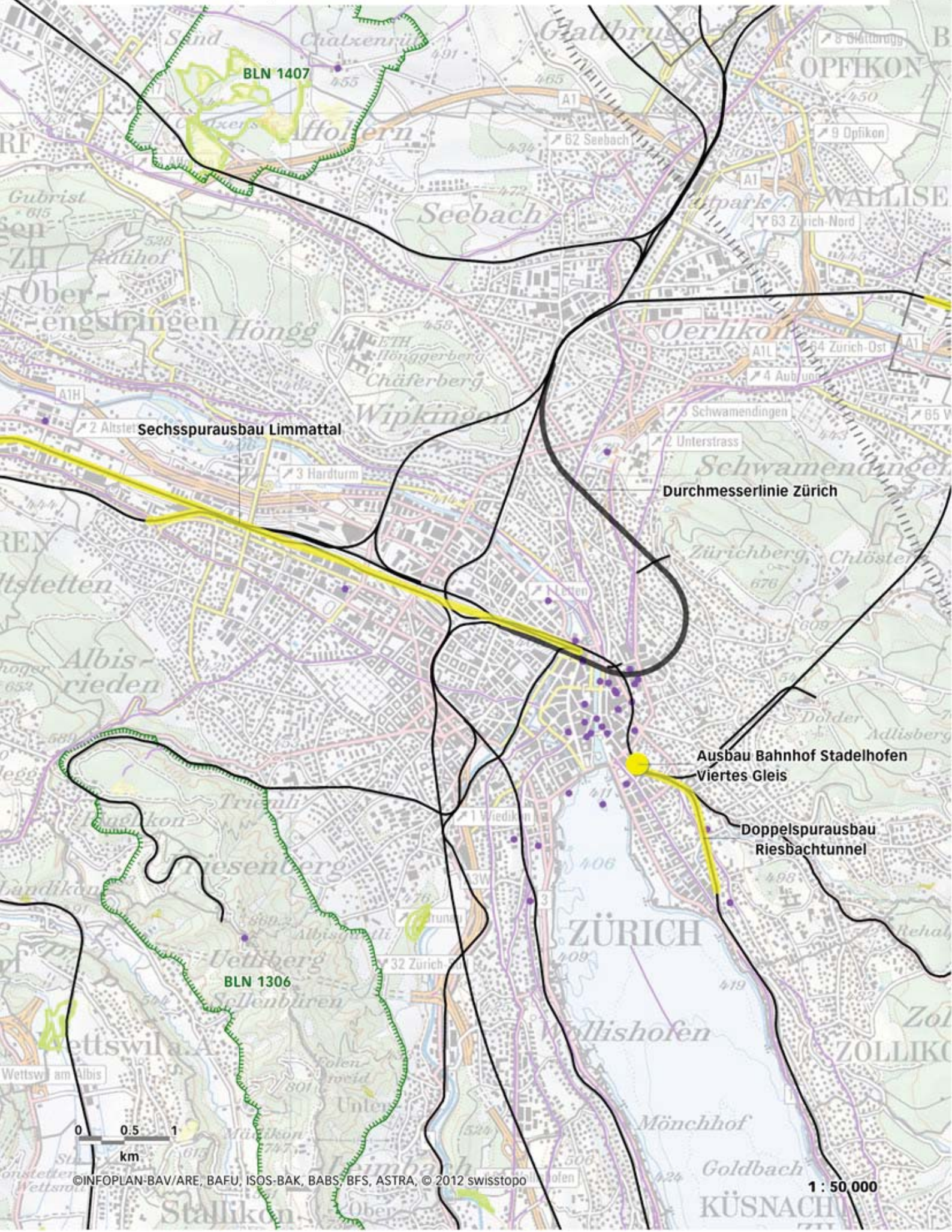
Grundlagen:

Botschaft zum Bundes-
beschluss über die
Finanzierung und den
Ausbau der Eisenbahn-
infrastruktur vom 18.
Januar 2012 (BBI 2012
1577

Art. 84 BV (SR 101);

GVVG (BBI 2007 4377)

OB 1.4 Limmattal (Ost)



~~Das Vorhaben~~ Der Gateway Limmattal ist mit dem Freihaltegebiet nach kantonalem Richtplan abzustimmen. Eine Flächenbeanspruchung ausserhalb der bestehenden Güterverkehrsareale des Rangierbahnhofs Limmattal beziehungsweise der Ortsgüteranlage Dietikon ist flächengleich zugunsten regionaler Bedürfnisse zu kompensieren. Es ist auf eine enge verkehrstechnische Abstimmung mit dem Autobahnanschluss und den leistungskritischen Autobahnanschlussknoten zu achten.

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

Stand der Beschlussfassung	offen		
Massnahmen und Stand der Koordination	F	Z	V
Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:			
– Gateway Limmattal	♦		
– <u>Sechsspurausbau Limmattal</u>			♦

Hinweise zu den Festlegungen

Der Kanton Zürich und die SBB gehen aufgrund aktueller Studien davon aus, dass sich die Containertransporte in der Schweiz im Zeitraum von 2003 bis 2015 verdoppeln werden. Wenn der kombinierte Verkehr nicht auf der Strasse stattfinden soll, muss die nötige Infrastruktur geschaffen werden, um die Container möglichst lange auf der Schiene befördern und sie rationell ins Schweizer Eisenbahnnetz einspeisen zu können.

Um Synergien nutzen zu können, soll der Gateway Limmattal unmittelbar beim Rangierbahnhof Limmattal entstehen. Er liegt im Zentrum der stärksten Wirtschaftsregion der Schweiz, die mehr als ein Drittel des Gesamtumschlags des Gateways generiert. Von diesem «Herzstück des Binnengüterverkehrs» aus fahren Güterzüge in die gesamte Schweiz. Die SBB hat mögliche Standortalternativen zum Gateway Limmattal überprüft. Dabei zeigte sich, dass sie als Gateway für den Binnenverkehr Schweiz nicht geeignet sind.

Der Gateway Limmattal beansprucht ein Gebiet von rund 1.5 Kilometern in der Länge und 30 Metern in der Breite. Ein Grossteil der benötigten Fläche liegt auf dem Areal des Rangierbahnhofs Limmattal. Auf dem Gateway Limmattal sollen künftig 600 Container pro Tag umgeschlagen werden können. 80 Prozent davon werden auf der Schiene weiterbefördert, höchstens 20 Prozent erreichen oder verlassen den Gateway Limmattal per Lastwagen. Die Inbetriebnahme ist ~~für das Jahr Ende 2014~~ 2019 geplant.

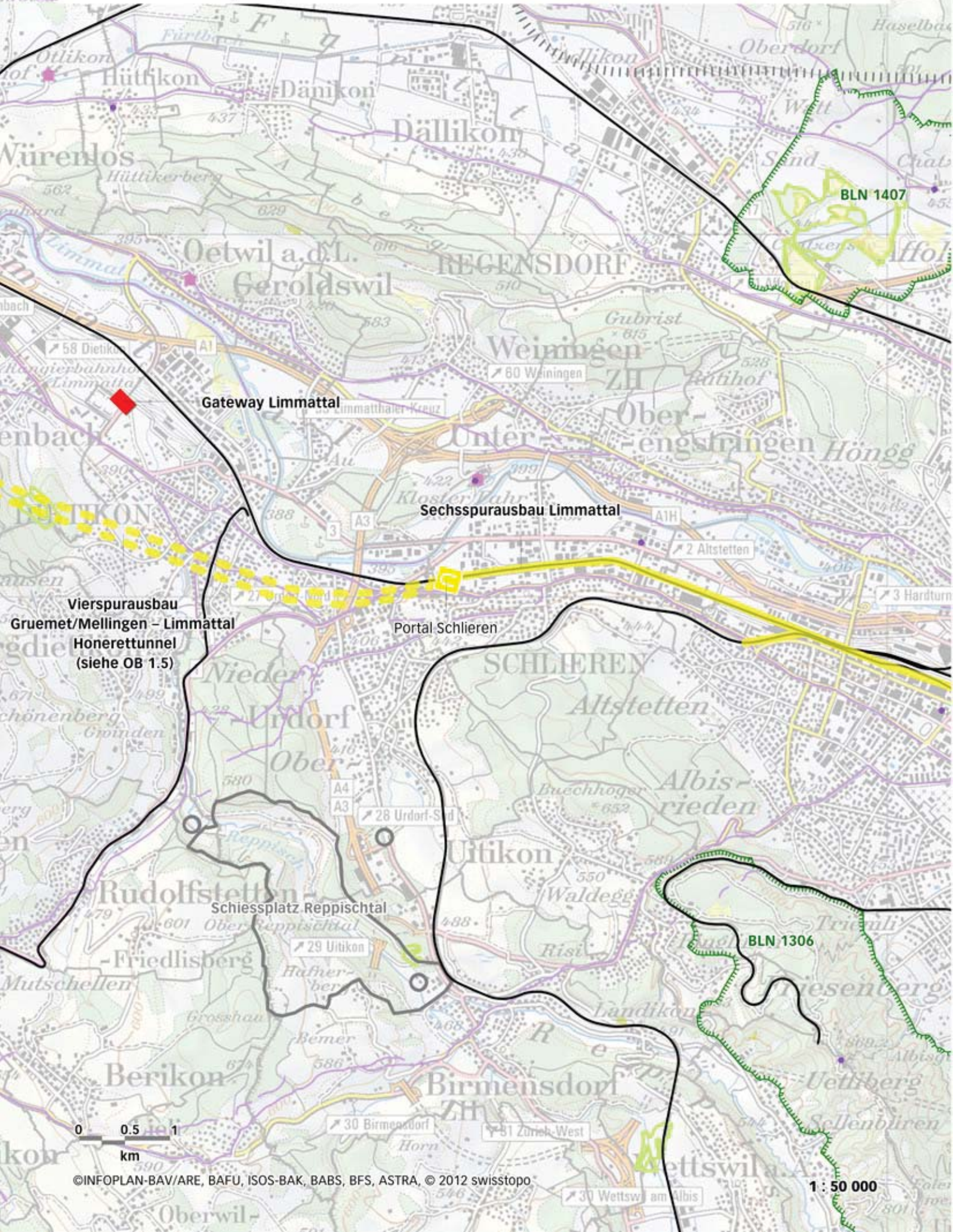
Im Kanton Zürich wurden zwischen 1997 und 1998 weitere Standortevaluierungen für Umschlagterminals des kombinierten Verkehrs gemacht. 2002 beauftragten die Kantone Zürich und Aargau ein Expertenbüro, diesen Standortvergleich zu aktualisieren. Beide Kantone liessen auch das Mengengerüst überprüfen und die Verkehrsbelastungen sowie die ökologischen Auswirkungen untersuchen. Die resultierende Studie bestätigte die Ergebnisse von 1998: Das Limmattal ist als Standort für einen Gateway optimal geeignet.

~~Das Vorhaben~~ Der Gateway Limmattal wurde vom Kantonsrat im Rahmen der Teilrevision Verkehr im Richtplan des Kantons Zürich festgelegt. Dazu

Hinweise:

Richtplan Kanton Zürich; Teilrevision Verkehr, 2008

OB 1.4 Limmattal (West)



fand eine öffentliche Auflage statt. Nach der Genehmigung des Richtplans gab es weitere Vorstösse im Kantonsrat zum Gateway Limmattal. Die Mehrheit hielt aber stets an der Realisierung gemäss Richtplaneintrag fest.

Kritiker dieser Standortfestlegung gelangten daraufhin an das Bundesgericht. Im Urteil vom 26. Februar 2008 stellte das Bundesgericht die Rechtmässigkeit des Richtplaneintrags fest. In einem weiteren Schritt beantragten mehrere Gemeinden, dass vorgängig des Plangenehmigungsverfahrens betreffend den Gateway Limmattal ein rechtsgenügender Sachplan nach Artikel 13 RPG zu erarbeiten sei. Mit seinem Urteil vom 23. März 2010 bestätigte das Bundesverwaltungsgericht die erstinstanzliche Verfügung, dass auf dieses Gesuch mangels schutzwürdigen Interesses der Gesuchstellerinnen nicht einzutreten sei.

Die Realisierung des Gateways Limmattal kann das bereits heute stark belastete Strassenverkehrsnetz zusätzlich belasten. Das Vorhaben Gateway Limmattal ist deshalb mit dem lokalen und übergeordneten Strassennetz zu koordinieren.

Der Umfang und die Ausgestaltung des Sechsspurausbaus im Limmattal ist abhängig von der gewählten Variante des Vierspurausbaus Gruemet / Mellingen – Limmattal. Neben dem Honerettunnel werden zur Zeit auch direkte Linienführungen von Rupperswil in das Limmattal geprüft. Die Lage der Tunnelportale sind Teil der laufenden Arbeiten. Eine Studie zur Klärung dieser Fragen ist bei den SBB in Erarbeitung.

Aufgrund der Stellungnahmen der Kantone Zürich und Aargau sowie der SBB für die Variante Honerettunnel wird auf die Freihaltung eines möglichen Sechsspurausbaus zwischen Dietikon und Schlieren sowie eine Variante Heitersbergtunnel II verzichtet.

Bei der Autobahnausfahrt Dietikon plant der Kanton Zürich ein Arbeitsplatzgebiet für rund 10'000 Arbeitsplätze zu schaffen. Zur Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr prüft der Kanton die Realisierung einer neuen S-Bahnhaltestelle Silber. Eine Machbarkeitsstudie zur neuen S-Bahnhaltestelle Silber ist zurzeit beim Kanton Zürich in Erarbeitung.

OB 1.5 Gruemet/Mellingen – Limmattal

Allgemeine Informationen und technische Daten

- Standortkantone: Aargau, Zürich
- Betroffene Gemeinden: Dietikon, Fislisbach, Killwangen, Mellingen, Niederrohrdorf, Neuenhof, Oberrohrdorf, Remetschwil, Spreitenbach, Wohlenschwil, Würenlos
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, BAFU, BLW, kantonale Fachstellen Aargau und Zürich
- Anderer Partner: SBB

Funktion und Begründung

Im Korridor Olten-Aarau-Zürich wird ein Vierspursystem geschaffen. Dieser Ausbau erlaubt es, das Angebot im Fernverkehr, im Regionalverkehr wie auch im Güterverkehr entsprechend der Nachfrage zu erhöhen. Zudem ermöglicht der Ausbau einen Fahrzeitgewinn gegenüber der Stammlinie Aarau – Lenzburg – Zürich.

Vorhaben

Vierspurausbau Gruemet/Mellingen – Limmattal: Vorgesehen ist zurzeit der Bau eines neuen, je nach Variante zwischen 10 und 15 Kilometer langen Honerettunnels in zwei Einspurröhren von der Verbindung zur Neubaustrecke Chestenberg bis zum kreuzungsfreien Anschluss an die Stammstrecke im Raum Schlieren/Zürich (der genaue Standort ist noch offen). Die Neubaustrecke wird für eine Maximalgeschwindigkeit von 250 km/h ausgebaut. Abhängig vom Portalstandort des Honerettunnels im Limmattal sind Umfang und Ausgestaltung des Sechsspurausbaus im Limmattal unterschiedlich.

4. Gleis Bahnhof Stadelhofen inkl. Doppelspurausbau Riesbachtunnel: Das Vorhaben umfasst die Erweiterung des Bahnhofs Stadelhofen mit einem 4. Gleis sowie Perron und Zugängen wie auch die Ergänzung des bestehenden Riesbachtunnels mit einer zweiten Tunnelröhre.

Vorgehen

Eine Realisierung der Vorhaben ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss. Im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten zum Vierspurausbau Gruemet/Mellingen – Limmattal hat eine Abstimmung mit den Schutzinteressen des BLN-Gebiets 1305 und dem Sachplan Fruchtfolgeflächen stattzufinden (Portal Neuenhof).

Stand der Beschlussfassung

Massnahmen und Stand der Koordination

Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:

- Vierspurausbau Gruemet/Mellingen – Limmattal.
- 4. Gleis Bahnhof Stadelhofen inkl. Doppelspurausbau Riesbachtunnel

Verweise:

Kap 4.3

Kap 5.2.1

OB 1.4 Limmattal

OB 1.6 Rapperswil –

Gruemet/Mellingen

Grundlagen:

Botschaft zum Bundes-

beschluss über die

Finanzierung und den

Ausbau der Eisenbahn-

infrastruktur vom 18.

Januar 2012 (BBI 2012

1577

offen

F

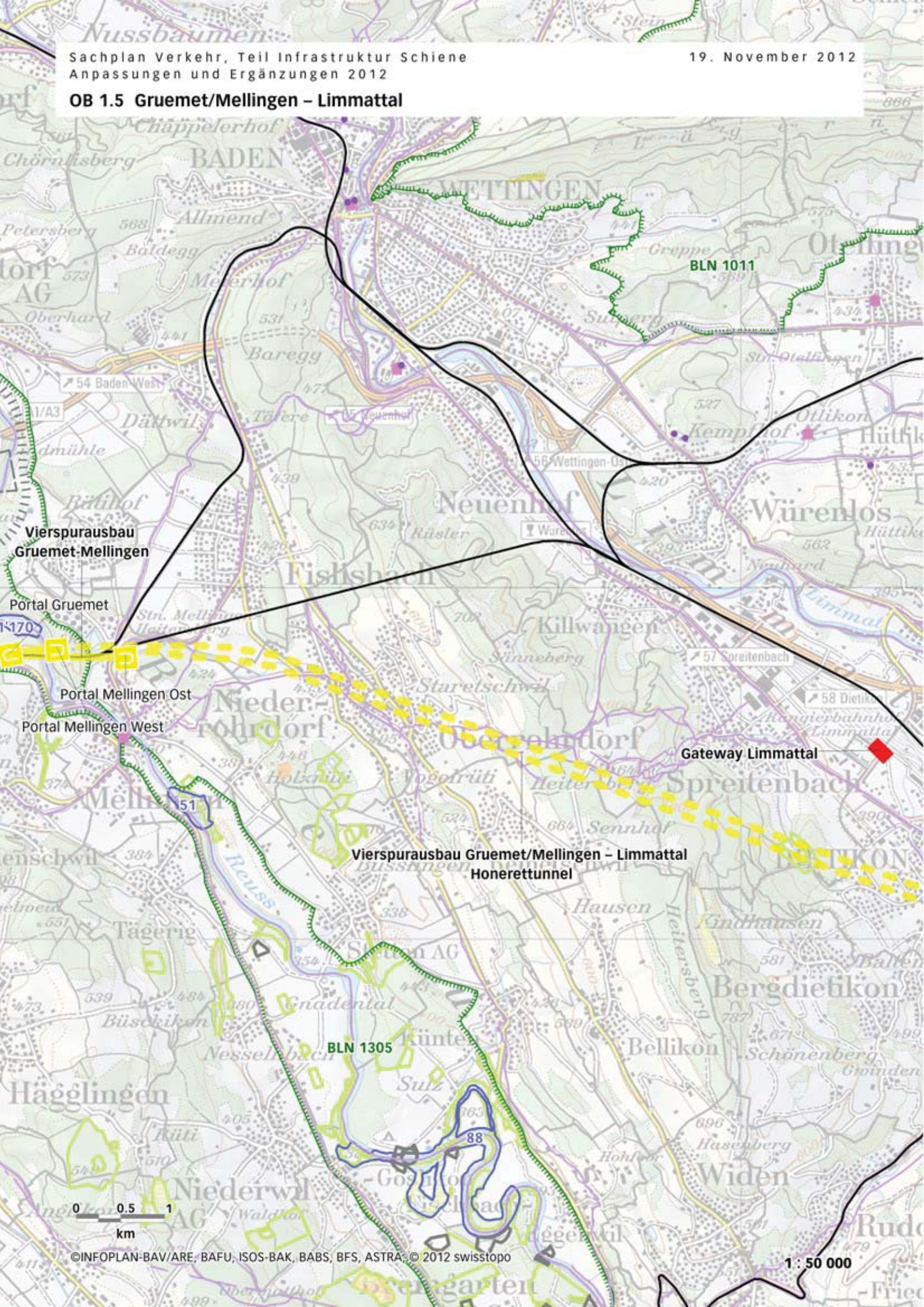
Z

V

⬇

⬇

OB 1.5 Gruemet/Mellingen – Limmattal



Hinweise zu den Festlegungen

Gestützt auf die Planungen zu Bahn 2030 sieht der Richtplan des Kantons Aargau aktuell die Variante Heitersberg 2 vor. Der Honeretunnel ist jedoch gegenüber dem Heitersberg 2 vorzuziehen, weil er zusammen mit weiteren Massnahmen langfristig eine deutliche Fahrzeitverkürzung zwischen Zürich und Bern ermöglichen würde. Zudem würde der Heitersberg 2 auch zwischen Diektion und Schlieren einen Sechsspurausbau im Limmattal bedingen und wäre damit im Konflikt mit der gegenüber dem geltenden Richtplan des Kantons Zürich geänderten Linienführung der Limmattalbahn. Aus diesen Gründen wird die Variante Heitersberg 2 nicht mehr weiter verfolgt.

Der Umfang und die Ausgestaltung des Sechsspurausbaus im Limmattal ist abhängig von der gewählten Variante des Vierspurausbaus Gruemet / Mellingen – Limmattal. Die Auswirkungen des Honeretunnels auf das heutige Betriebssystem und auf die Infrastruktur im Limmattal sowie die Lage der östlichen Tunnelportale werden geprüft. Für das Verknüpfungsbauwerk Ostportal Chestenberg – Westportal Honeret werden zurzeit verschiedene Varianten untersucht. Je nach Variante ist dabei auch die Ausgestaltung des Portals Gruemet betroffen.

Der Bund prüft zurzeit neben den bereits genannten offenen Fragen auch weitere, südlich gelegene direkte Linienführungen von Rapperswil ins Limmattal. Alle Varianten sind im Wesentlichen aufwärtskompatibel zu weiteren Ausbauten auf der Strecke Bern – Zürich, die eine signifikante Fahrzeitreduktion hin zu 45 Minuten Kantenzzeit zwischen Zürich, Bern und Basel zulassen. Diese zusätzlichen Ausbauten sind jedoch nicht Bestandteil des vom Bund bis in den Zeitraum 2040 hinein angestrebten langfristigen Entwicklungsprogrammes STEP.

Hinweise:

Richtplan Kanton Aargau, Anpassungen 2009

Richtplan Kanton Zürich; Teilrevision Verkehr, 2008

OB 1.6 Rupperswil – Gruemet/Mellingen

Allgemeine Informationen und technische Daten

- Standortkanton: Aargau
- Betroffene Gemeinden: Birr, Birrhard, Brunegg, Lenzburg, Mägenwil, Möriken-Wildegg, Niederlenz, Othmarsingen, Rupperswil, Wohlenschwil
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, ASTRA, BAFU, BLW, VBS, kantonale Fachstellen Aargau
- Anderer Partner: SBB

Funktion und Begründung

Im Korridor Olten-Aarau-Zürich wird ein Vierspursystem geschaffen. Dieser Ausbau erlaubt es, das Angebot im Fernverkehr, im Regionalverkehr wie auch im Güterverkehr entsprechend der Nachfrage zu erhöhen. Zudem ermöglicht der Ausbau einen Fahrzeitgewinn gegenüber der Stammlinie Aarau – Lenzburg – Zürich von rund 2 Minuten.

Mit der Verbindungsschleife Mägenwil / Brunegg wird es möglich, die Führung des Güterverkehrs vom und zum Rangierbahnhof Limmattal auf den beiden Achsen Heitersberg und Baden zu verteilen und die Gesamtkapazität des Systems zu optimieren.

Vorhaben

Korridor für Neubaustrecke Chestenberg: Zwischen Rupperswil und Gruemet/Mellingen wird in einer weitgehend unterirdischen Linienführung das Gebiet des Chestenbergs mit einer zweispurigen Neubaustrecke unterquert. Die Gesamtlänge des Vorhabens beträgt rund 10 Kilometer.

Verbindungsschleife Mägenwil / Brunegg: Bau einer eingleisigen Verbindung von der Strecke Birr – Othmarsingen auf die Strecke Othmarsingen – Mägenwil mit niveaugleichen Einbindungen.

Vorgehen

Die SBB wurde vom Bund beauftragt, die Projektierungsarbeiten in Abstimmung mit dem Kanton aufzunehmen. Eine Realisierung der Vorhaben ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss. Dabei ist eine Abstimmung mit dem Sachplan Militär sowie der Nationalstrasse durchzuführen.

Im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten zur Verbindungsschleife Mägenwil / Brunegg hat eine Abstimmung mit dem Sachplan Fruchtfolgeflächen stattzufinden.

Eine Weiterführung der Neubaustrecke in das Limmattal wird nach Artikel 10 ZEBG geprüft.

Verweise:

Kap 4.3

Kap 5.2.1

OB 1.4 Limmattal

OB 1.5 Gruemet/Mellingen – Limmattal

OB 6.1 Olten – Aarau

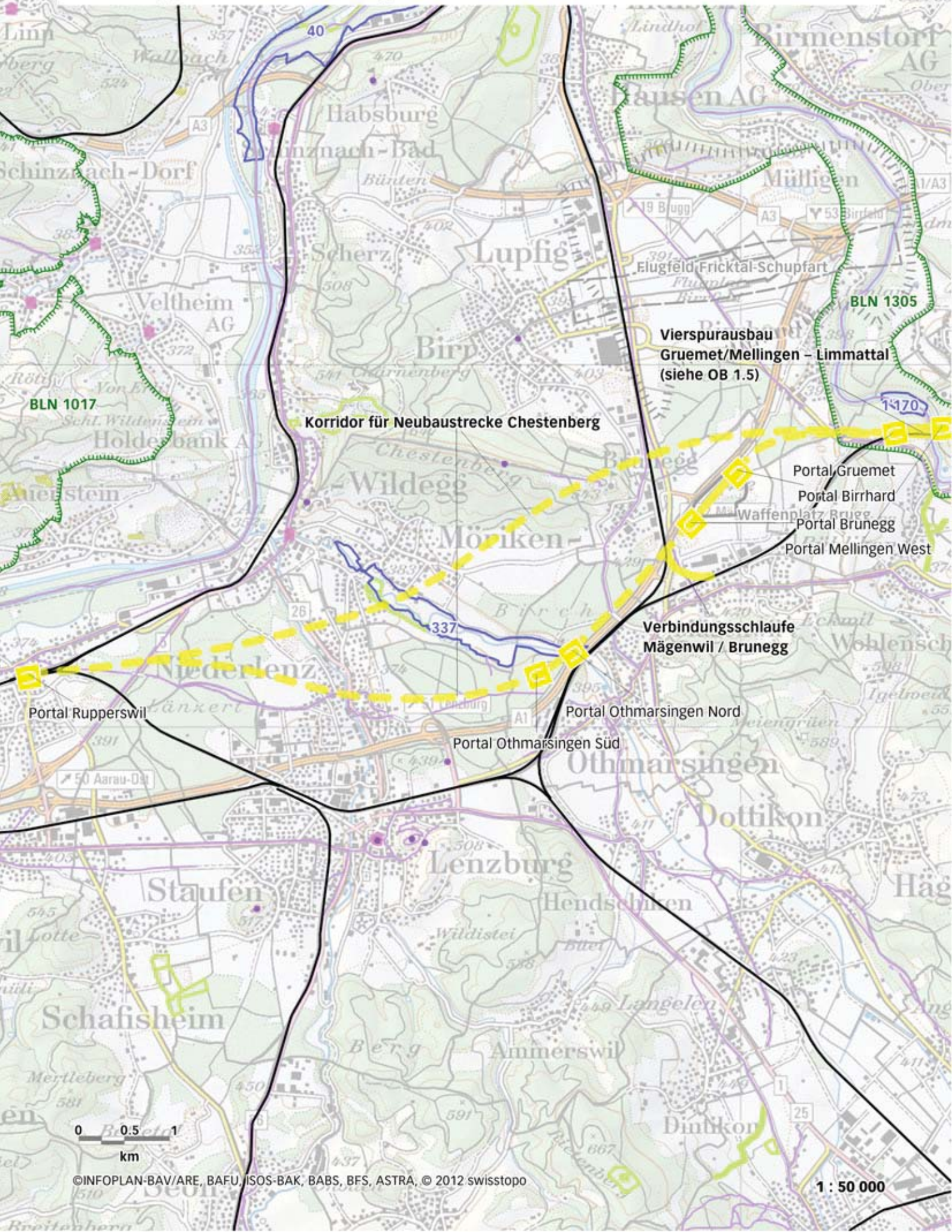
Grundlagen:

Botschaft zur Gesamtschau FinöV vom 17. Oktober 2007 (BBI 2007 7683)

Botschaft zum Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur vom 18. Januar 2012 (BBI 2012 1577)

ZEBG (SR 742.140.2)

OB 1.6 Rapperswil-Gruemet/Mellingen



Verspurausbau
Gruemet/Mellingen – Limmattal
(siehe OB 1.5)

Korridor für Neubaustrecke Chestenberg

Verbindungsschleife
Mägenwil / Brunegg

- Portal Gruemet
- Portal Birrhard
- Portal Brunegg
- Portal Mellingen West

Portal Rapperswil

Portal Othmarsingen Nord

Portal Othmarsingen Süd



Stand der Beschlussfassung	<u>Beschlossen-offen</u>		
Massnahmen und Stand der Koordination	F	Z	V
Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind: <ul style="list-style-type: none"> - <u>Verbindungsschleife Mägenwil/Brunegg</u> - <u>Korridor für Neubaustrecke Chestenberg mit zweigleisigem Anschluss in Rapperswil und im Raum Gruemet/Möllingen.</u> 			◆ ◆

Hinweise zu den Festlegungen

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

Da es sich um eine Neubaustrecke handelt, sieht die UVPV¹¹ ein zweistufiges Umweltverträglichkeitsverfahren vor. Die 1. Stufe wurde im Rahmen des Bundesratsantrages an das Parlament durchgeführt. Für die zurzeit denkbaren Linienführungen sind zwar wesentliche Umweltbeeinträchtigungen zu erwarten. Die Umweltfachstellen des Bundes und des Kantons Aargau kommen aber zum Schluss, dass keine der Linienführungen zu unlösbaren Konflikten mit der Umweltschutzgesetzgebung führen wird.

Für das weitere Vorgehen wird das Projekt innerhalb der diskutierten Linienführungen und unter Berücksichtigung der Umweltbelange im bereits stark vorbelasteten Raum optimiert. Nach dem Variantenvergleich ist die optimale Linienführung unter Beizug der kantonalen Fachstellen zu bestimmen und das Auflageprojekt zu erarbeiten. Es wird zudem zu klären sein, wie die Kompatibilität des Vorhabens mit etwaigen weiteren Massnahmen (vgl. OB 1.4 und 1.5) gewährleistet werden kann. Für die Erstellung eines Deponiestandortes Chestenberg bestehen verschiedene Optionen.

Der Übungsplatz Stäglerhau darf nicht beeinträchtigt werden, da er auch in Zukunft durch die Armee genutzt wird. Mögliche Konflikte sind rechtzeitig im Rahmen der Detail- bzw. Ausführungsplanung zu entschärfen. Im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten zur südlichen Variante der Neubaustrecke Chestenberg hat auch eine Abstimmung mit dem geplanten Sechsspurausbau der Autobahn A1 stattzufinden.

Zwei mögliche Linienführungen der Neubaustrecke Chestenberg sind in der vom Bundesrat noch nicht genehmigten Gesamtrevision des kantonalen Richtplans mit der Anpassung 2009 in den Richtplan des Kantons Aargau als Zwischenergebnis enthalten aufgenommen worden. Aufgrund der im Teil Programm festgelegten Kriterien muss ein Variantenentscheid gefällt sein, damit ein Vorhaben im Sachplan Verkehr als Zwischenergebnis bezeichnet werden kann.

Eine Untertunnelung und Einbindung der Neubaustrecke Chestenberg westlich von Rapperswil wurde im Richtplan des Kantons Aargau als zu prüfende Option aufgenommen. Wie im Entscheid des aargauischen Verwaltungsge-

Hinweise:

*Richtplan Kanton Aargau, Anpassung 2009
Gesamtrevision 2011*

¹¹ SR 814.011

richts vom 30. April 2012 im Beschwerdeverfahren betreffend die Gesamtrevision des kantonalen Richtplanes dargelegt, ist die vom Sachplan des Bundes abweichende Meinung des Kantons im Rahmen der weiteren Projektierung zu bereinigen.

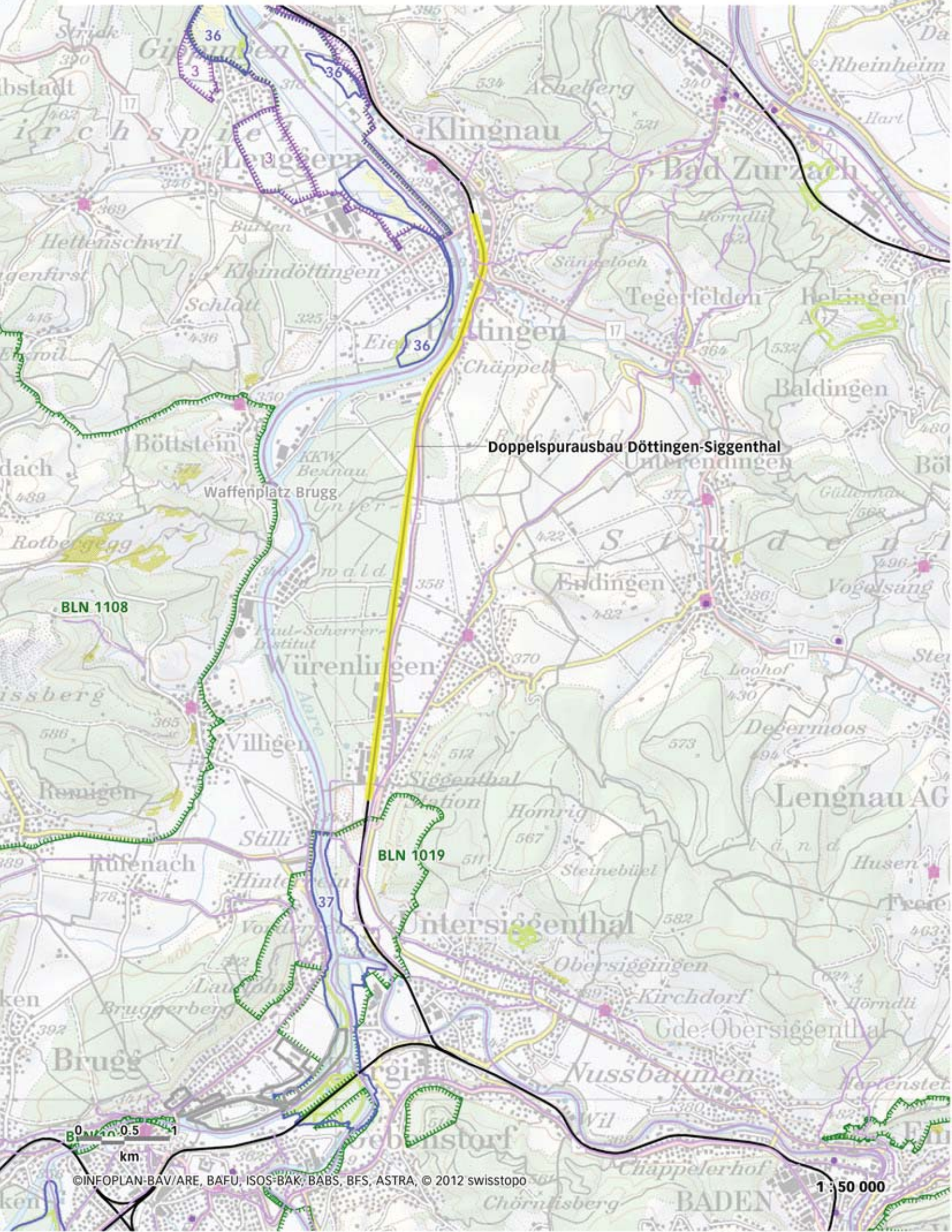
Für das Verknüpfungsbauwerk Ostportal Chestenberg – Westportal Honeret werden zurzeit verschiedene Varianten von den SBB untersucht. Je nach Variante ist dabei auch die Ausgestaltung des Portals Gruemet betroffen.

Mit der Schleife Mägenwil / Brunegg kann vor dem Ausbau der Heitersbergachse zur Entlastung des Raumes Baden in Nachstunden eine Verlagerung von maximal vier Güterverkehrstrassen pro Stunde erreicht werden. Tagsüber erhöht die Schleife die Kapazität des Personenverkehrs. Anpassungen am Bahnhof Mägenwil werden geprüft.

OB 1.7 Baden-Koblentz

<p><u>Allgemeine Informationen und technische Daten</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Standortkanton: Aargau</u> ▪ <u>Betroffene Gemeinden: Döttingen, Würenlingen</u> ▪ <u>Zuständige Amtsstelle: BAV</u> ▪ <u>Betroffene Amtsstellen: ARE, BAFU, BLW, kantonale Fachstellen Aargau</u> ▪ <u>Anderer Partner: SBB</u> 	<p><u>Verweise:</u></p> <p><u>Kap 4.3</u></p> <p><u>Kap 5.2.1</u></p> <p><u>Grundlagen:</u></p> <p><u>Botschaft zum Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur vom 18. Januar 2012 (BBl 2012 1577)</u></p>						
<p><u>Funktion und Begründung</u></p> <p><u>Die bestehende Einspurstrecke erlaubt keine weitere Verdichtung des Angebots im Regionalverkehr. Um dies zu ermöglichen, werden zusätzliche Kreuzungsmöglichkeiten benötigt.</u></p>							
<p><u>Vorhaben</u></p> <p><u>Doppelspurausbau Döttingen – Siggenthal: Doppelspurausbau der heute einspurigen Strecke.</u></p>							
<p><u>Vorgehen</u></p> <p><u>Eine Realisierung ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss. Im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten zum Doppelspurausbau Döttingen – Siggenthal hat eine Abstimmung mit dem Sachplan Fruchfolgefächern stattzufinden.</u></p>							
<p><u>Stand der Beschlussfassung</u></p>	<p style="text-align: center;"><u>offen</u></p>						
<p><u>Massnahmen und Stand der Koordination</u></p> <p><u>Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – <u>Doppelspurausbau Döttingen – Siggenthal</u> 	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 33%;"><u>E</u></td> <td style="width: 33%;"><u>Z</u></td> <td style="width: 33%;"><u>V</u></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: right;">♦</td> </tr> </table>	<u>E</u>	<u>Z</u>	<u>V</u>			♦
<u>E</u>	<u>Z</u>	<u>V</u>					
		♦					
<p><u>Hinweise zu den Festlegungen</u></p> <p><u>Die genaue Ausgestaltung ist noch nicht bekannt. Je nach Entwicklung des Angebots kann möglicherweise auch nur eine partielle Doppelspur erstellt werden oder es sind weitere Infrastrukturausbauten (Federweg Turgi, Verlängerung Doppelspur Koblenz) notwendig, welche aber noch nicht bekannt sind und nicht auf ihre Sachplanrelevanz geprüft worden sind.</u></p> <p><u>Die vom Bundesrat noch nicht genehmigte Gesamtrevision des kantonalen Richtplans enthält den Doppelspurausbau Turgi – Koblenz als Festsetzung. Aufgrund der im Teil Programm festgelegten Kriterien muss ein Vorprojekt vorliegen, damit ein Vorhaben im Sachplan Verkehr als Festsetzung bezeichnet werden kann.</u></p>	<p><u>Hinweise:</u></p> <p><u>Richtplan Kanton Aargau: Gesamtrevision 2011</u></p>						

OB 1.7 Baden-Koblenz



Doppelspurausbau Döttingen-Siggenthal

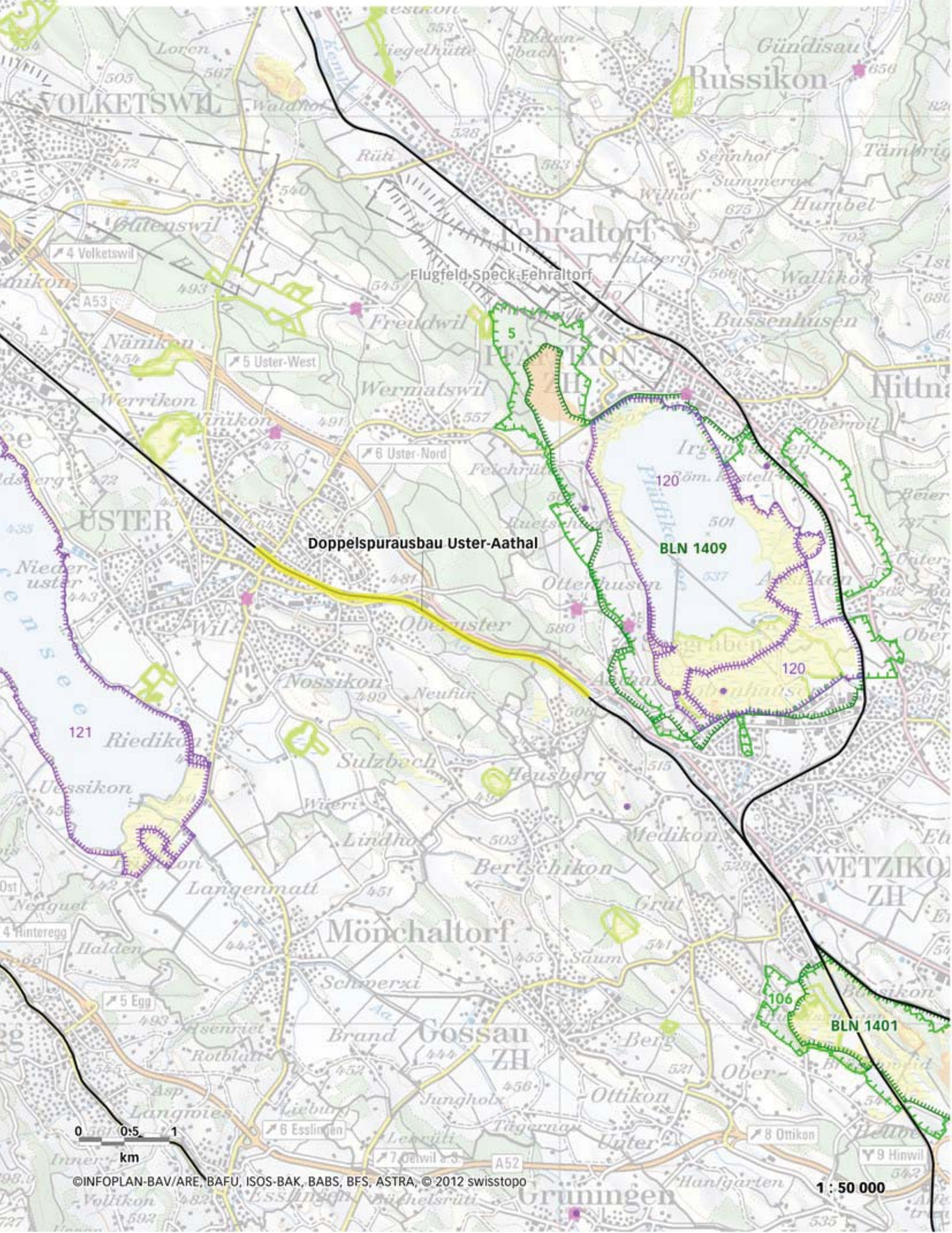
BLN 1108

BLN 1019

OB 1.8 Uster-Aathal

<p><u>Allgemeine Informationen und technische Daten</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Standortkanton: Zürich</u> ▪ <u>Betroffene Gemeinden: Seegräben, Uster</u> ▪ <u>Zuständige Amtsstelle: BAV</u> ▪ <u>Betroffene Amtsstellen: ARE, ASTRA, BAK, BAFU, kantonale Fachstellen Zürich</u> ▪ <u>Anderer Partner: SBB</u> 	<p><u>Verweise:</u></p> <p><u>Kap 4.3</u></p> <p><u>Kap 5.2.1</u></p> <p><u>Grundlagen:</u></p> <p><u>Botschaft zum Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur vom 18. Januar 2012 (BBl 2012 1577)</u></p>						
<p><u>Funktion und Begründung</u></p> <p><u>Die bestehende Einspurstrecke erlaubt keine weitere Verdichtung des Angebots im Regionalverkehr. Um dies zu ermöglichen, werden zusätzliche Kreuzungsmöglichkeiten benötigt.</u></p>							
<p><u>Vorhaben</u></p> <p><u>Doppelspurausbau Uster – Aathal: Schliessung der ca. 4.5 km langen Doppelspurlücke. Die Einbindung in die bestehenden Doppelspurstrecken erfolgt in den Bahnhöfen Aathal und Uster.</u></p>							
<p><u>Vorgehen</u></p> <p><u>Eine Realisierung ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschlittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss. Eine Abstimmung mit dem ISOS-Objekt Uster sowie der Nationalstrasse hat stattzufinden.</u></p>							
<p><u>Stand der Beschlussfassung</u></p>	<p><u>offen</u></p>						
<p><u>Massnahmen und Stand der Koordination</u></p> <p><u>Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – <u>Doppelspurausbau Uster – Aathal.</u> 	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 33%;"><u>F</u></td> <td style="width: 33%;"><u>Z</u></td> <td style="width: 33%;"><u>V</u></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: right;">♦</td> </tr> </table>	<u>F</u>	<u>Z</u>	<u>V</u>			♦
<u>F</u>	<u>Z</u>	<u>V</u>					
		♦					
<p><u>Hinweise zu den Festlegungen</u></p> <p><u>Die baulichen Verhältnisse sind schwierig und bedingen eine sorgfältige Planung. Die vom Kantonsrat noch nicht verabschiedete Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans enthält das Vorhaben zwecks langfristiger Trassenfreihaltung.</u></p> <p><u>Im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten zum Doppelspurausbau Uster – Aathal hat eine Abstimmung mit dem geplanten Ausbau der Oberlandautobahn sowie mit dem behördenverbindlichen Renaturierungskonzept Aabach stattzufinden.</u></p> <p><u>Die Realisierung eines zweiten Gleises zwischen Uster und Aathal tangiert das Siedlungsgebiet von Oberuster. Der Ausbau bedingt eine frühzeitige Koordination mit der betroffenen Gemeinde.</u></p>	<p><u>Hinweise:</u></p> <p><u>Richtplan Kanton Zürich; Gesamtüberprüfung 2012</u></p>						

OB 1.8 Uster-Aathal



Doppelspurausbau Uster-Aathal

BLN 1409

BLN 1401



OB 1.9 Raum Obersee

Allgemeine Informationen und technische Daten

- Standortkanton: Schwyz, St. Gallen
- Betroffene Gemeinden: Freienbach, Rapperswil – Jona, Schmerikon, Schübelbach, Uznach
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, ASTRA, BAFU, BAK, BLW, kantonale Fachstellen Schwyz und St. Gallen
- Anderer Partner: SBB, SOB

Funktion und Begründung

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

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

Vorhaben

Überholgleise Pfäffikon (SZ) und Schübelbach: Bau von Überholgleisanlagen für den Güterverkehr in Pfäffikon (SZ) auf der Höhe der Abstellanlage Hurdnerwald und für den Regionalverkehr im Bahnhof Schübelbach.

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

Vorgehen

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

Eine Abstimmung mit den Schutzinteressen der ISOS-Objekte Rapperswil und Schmerikon sowie dem Amphibienlaichgebiet und dem Flachmoor von nationaler Bedeutung im Raum der Joner Allmend und dem IVS-Objekt SG 11 in Schmerikon ist durchzuführen.

Im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten zum Doppelspurausbau Rapperswil – Uznach und der Überholgleisanlage Schübelbach hat zudem eine Abstimmung mit dem Sachplan Fruchtfolgeflächen stattzufinden.

Verweise:

Kap 4.3

Kap 5.2.1

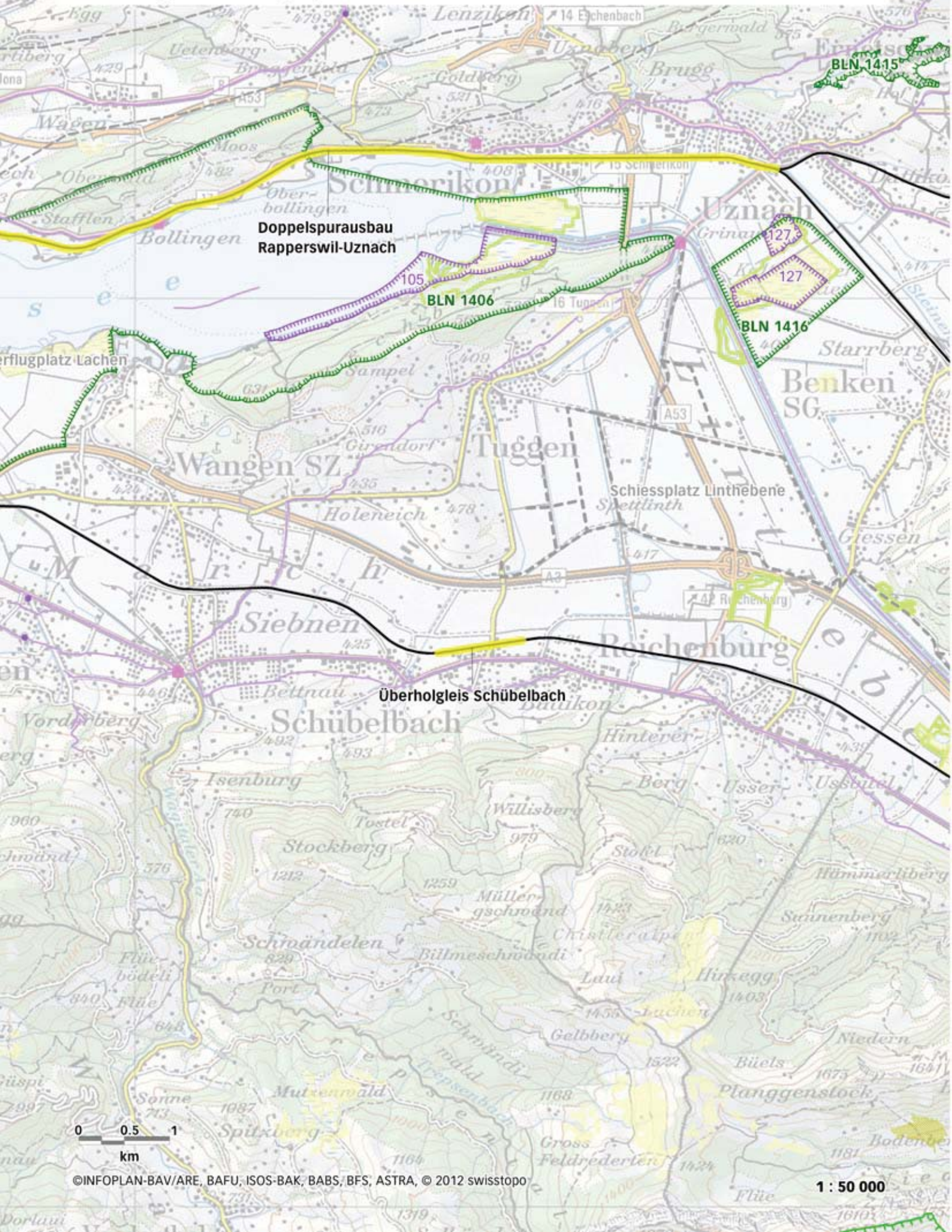
OB 1.2 Zimmerberg

OB 8.2 Toggenburg

Grundlagen:

Botschaft zum Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur vom 18. Januar 2012 (BBI 2012 1577)

OB 1.9 Region Obersee (Ost)



**Doppelspurausbau
Rapperswil-Uznach**

BLN 1406

BLN 1415

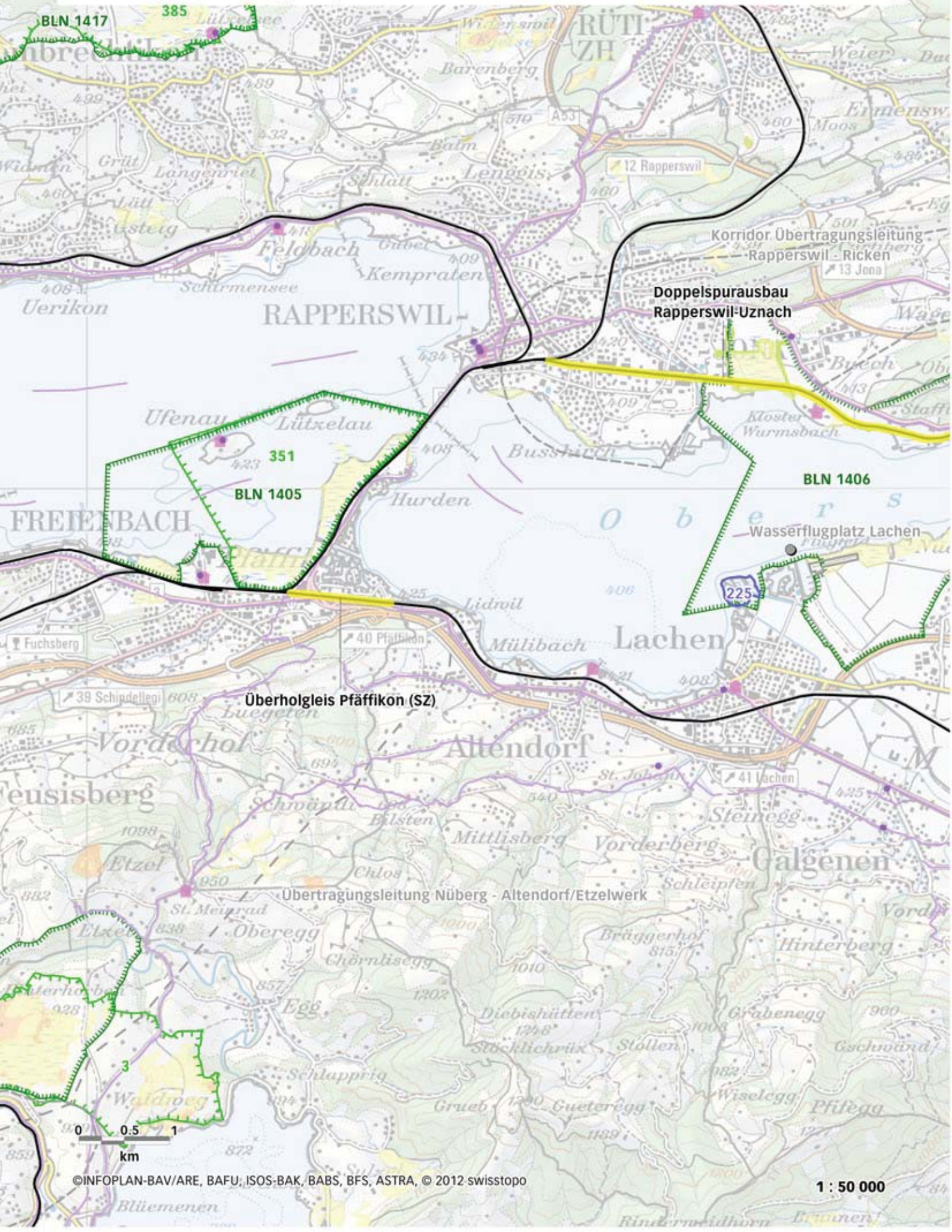
BLN 1416

Überholgleis Schübelbach



Stand der Beschlussfassung	<u>offen</u>		
<p>Massnahmen und Stand der Koordination Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Überholgleise Pfäffikon (SZ) und Schübelbach</u> - <u>Doppelspurausbau Rapperswil – Uznach</u> 	<u>F</u>	<u>Z</u>	<u>V</u> ◆ ◆
<p><u>Hinweise zu den Festlegungen</u></p> <p><u>Mit dem Bau der Überholgleisanlagen in Pfäffikon (SZ), Schübelbach und Weesen kann der Fernverkehr Zürich – Chur zum Halbstundentakt verdichtet werden.</u></p> <p><u>Für den Doppelspurausbau Rapperswil – Uznach ist das Mengengerüst im Angebot noch nicht bestimmt. Entsprechend ist es möglich, dass der Doppelspurausbau in einem ersten Schritt nur einen Teilabschnitt umfasst. Aufgrund des heutigen Planungsstandes ist der Streckenabschnitt Schmerikon – Uznach prioritär.</u></p> <p><u>Ebenfalls offen ist zurzeit auch, ob im Zusammenhang mit einer allfälligen Realisierung des Zimmerberg-Basistunnels bis Littli ein Teilausbau Schmerikon – Uznach für die Beschleunigung des Voralpenexpress realisiert werden muss, damit der Anschluss der Ostschweiz an die NEAT im Knoten Arth-Goldau aufrechterhalten werden kann.</u></p> <p><u>Sollte bei der Realisierung des Zimmerberg-Basistunnels bis Littli eine Beschleunigung des Voralpenexpress nötig werden, um den Anschluss der Ostschweiz an die NEAT im Knoten Arth-Goldau weiterhin sicherstellen zu können, ist zu prüfen ob dies im Bahnhof Pfäffikon (SZ) eine zusätzliche Peronkante sowie ein Entflechtungsbauwerk auf der Westseite des Bahnhofs bedingt.</u></p> <p><u>Der Richtplan des Kantons Schwyz sieht eine Verdichtung des Angebots in der Region Höfe und March und eine Weiterentwicklung nach Bedarf und in Abstimmung mit dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) und den SBB vor.</u></p> <p><u>Gemäss dem Richtplan des Kantons St. Gallen werden im Rahmen einer ersten Teilergänzung der S-Bahn St.Gallen weitere Infrastrukturmassnahmen im Raum Rapperswil vertieft geprüft (Zeithorizont ab 2015/16). Insbesondere sollen für die Stadtbahn Obersee (1. Etappe Rapperswil – Kaltbrunn) neue Haltestellen und Doppelspurinseln geprüft werden.</u></p>	<p><u>Hinweise:</u></p> <p><u>Richtplan Kanton Schwyz: Anpassung 2008</u></p> <p><u>Richtplan Kanton St. Gallen: Anpassung 2009</u></p>		

OB 1.9 Region Obersee (West)



OB 1.10 Raum Einsiedeln

Allgemeine Informationen und technische Daten

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

Funktion und Begründung

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

Vorhaben

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

Vorgehen

Eine Realisierung ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss. Eine Abstimmung mit dem BLN-Gebiet 1307 ist durchzuführen.

Stand der Beschlussfassung

offen

Massnahmen und Stand der Koordination

Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:

- Doppelspurausbau Schindellegi-Feusisberg – Biberbrugg

F

Z

V

↓

Hinweise zu den Festlegungen

Ein Doppelspurausbau zwischen Schindellegi-Feusisberg und Biberbrugg bringt neben der Sicherstellung der Fahrplanstabilität weitere Vorteile mit sich. Hierzu gehören eine höhere Flexibilität bei der Angebotsgestaltung, wodurch auch Fahrzeiten verkürzt werden können, die Ermöglichung von zusätzlichen Anschlüssen an den übergeordneten Fernverkehr sowie eine Steigerung der Trassenkapazität.

Sollte im Rahmen der Realisierung des Zimmerberg-Basistunnels eine Beschleunigung des Voralpenexpress nötig werden, um den Anschluss der Ostschweiz an die NEAT im Knoten Arth-Goldau weiterhin sicherstellen zu können, ist zu prüfen, ob dies eine weitere Doppelspurinsel im Raum Rothenthurm – Sattel bedingt.

Hinweise:

Verweise:

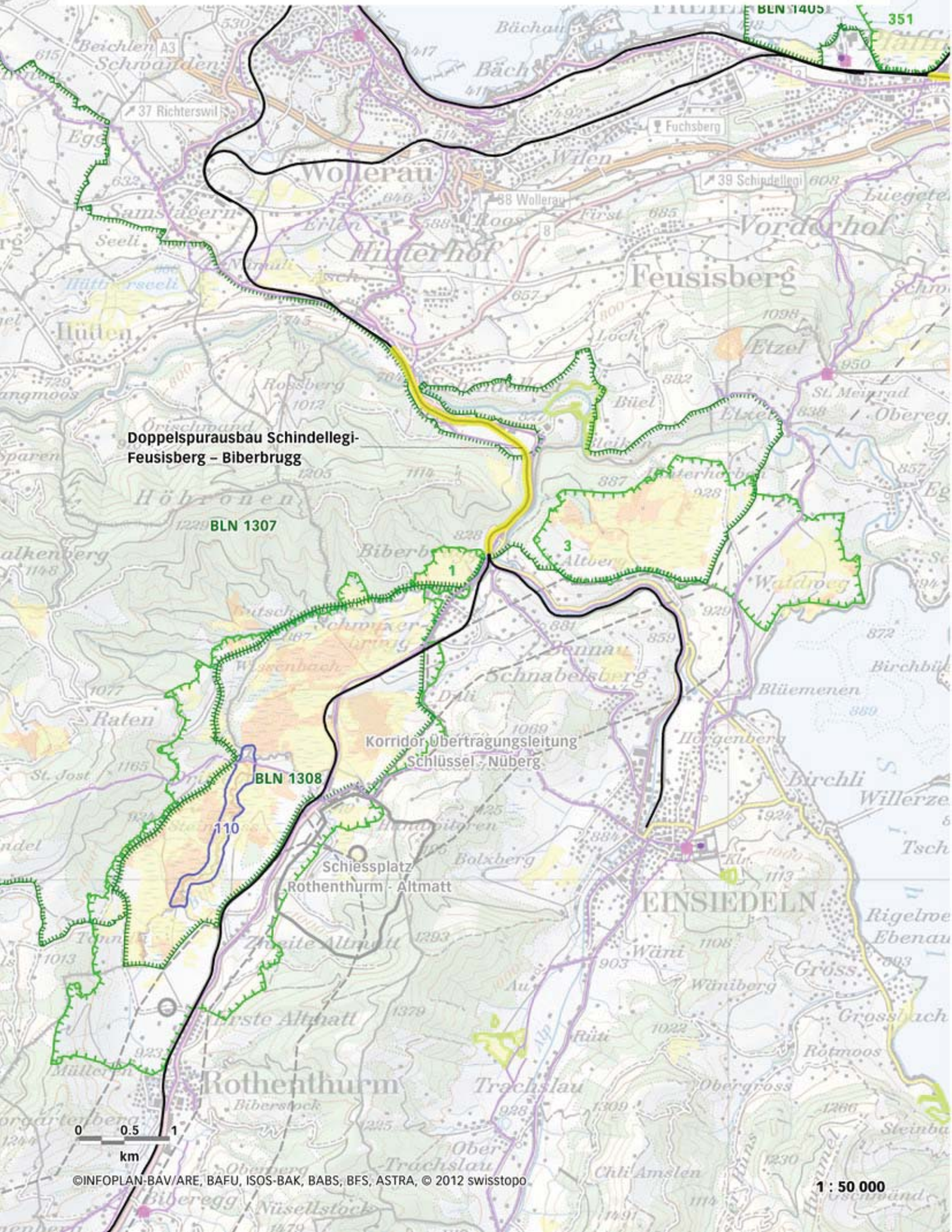
Kap 4.3

Kap 5.2.1

Grundlagen:

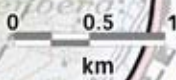
Botschaft zum Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur vom 18. Januar 2012 (BBl 2012 1577)

OB 1.10 Raum Einsiedeln



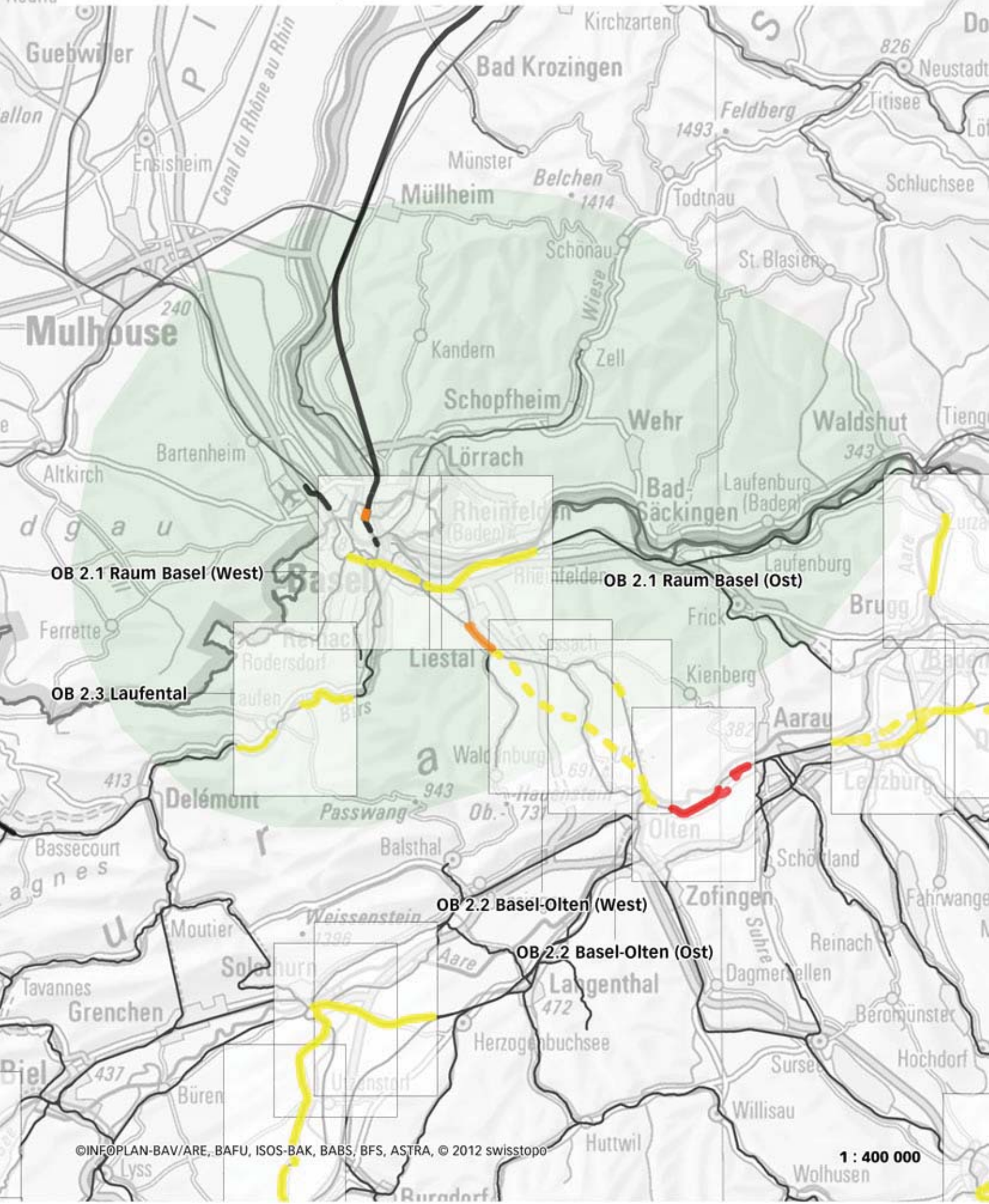
Doppelspurausbau Schindellegi-
Feusisberg – Biberbrugg

Korridor Übertragungsleitung
Schlüssel - Nüberg



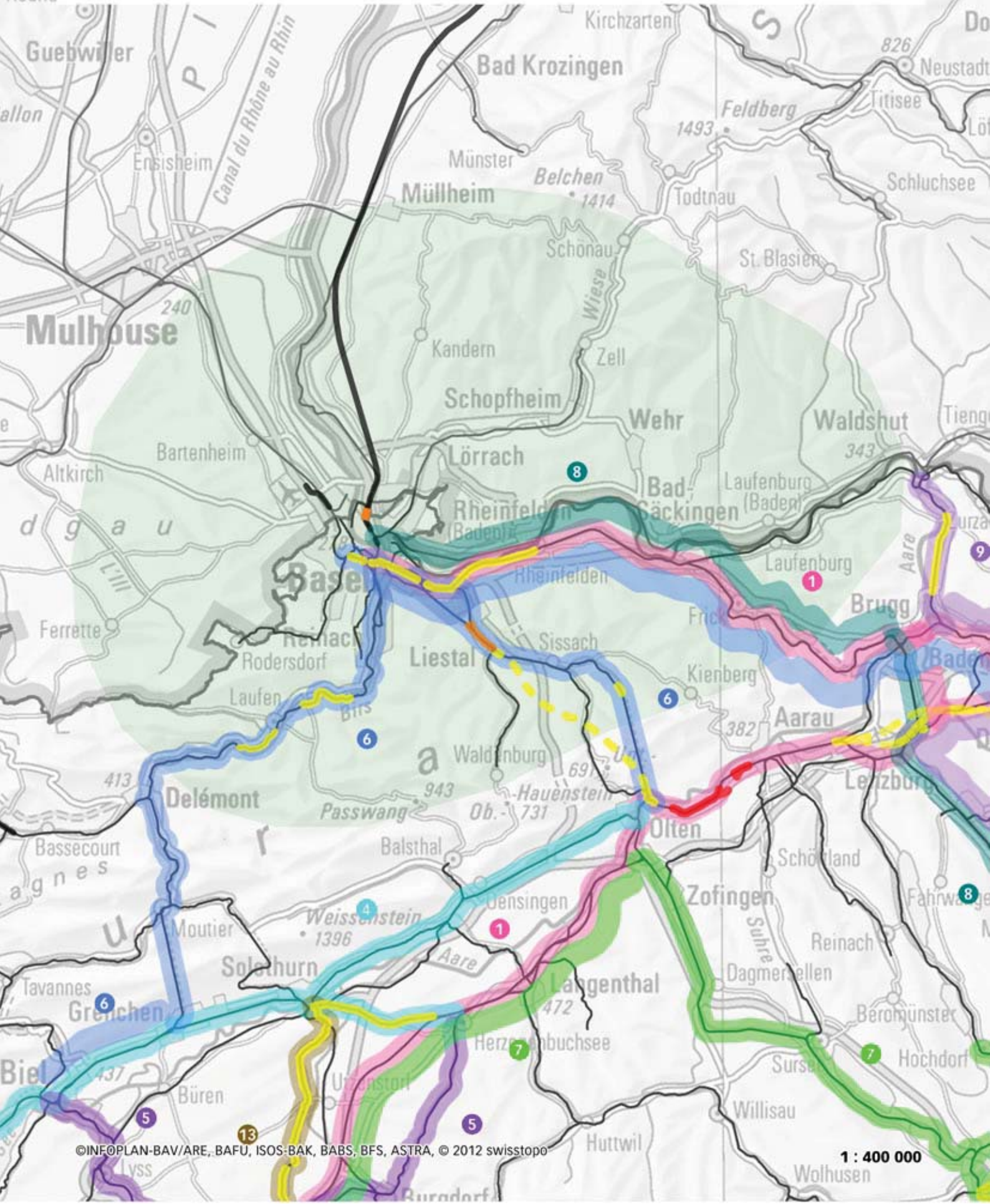
2

Teilraum Basel: Übersicht Objektblätter



2

Teilraum Basel: Übersicht Korridore



OB 2.1 Raum Basel – Olten

Allgemeine Informationen und technische Daten

- Standortkanton: Basel-Stadt, Basel-Landschaft
- Betroffene Gemeinde: Augst, Basel, Kaiseraugst, Liestal, Muttenz, Pratteln, Rheinfelden
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, ASTRA, BAK, BAFU, BLW, VBS, kantonale Fachstellen Basel-Landschaft und Basel-Stadt
- Anderer Partner: SBB

Funktion und Begründung

Der Korridor Basel-Olten ist bereits heute durch den Fernverkehr und die S-Bahn sowie den Güterverkehr hoch belastet. Als erster Ausbauschritt im Korridor wurde der Adlertunnel realisiert. Ein weiterer Ausbauschritt dient dazu, die bestehende Zufahrt in den Bahnhof Liestal leistungsfähiger zu machen und Abkreuzungskonflikte bei der Verzweigung zwischen dem Adlertunnel und der Strecke über Frenkendorf zu vermeiden.

Mit dem Ausbau der Rheintalstrecke Karlsruhe – Basel als Zulaufstrecke zu den beiden Neat-Basistunnels sowie mit dem Ausbau der Regio-S-Bahn stösst die Schienenkapazität im Grossraum Basel zunehmend an die Grenzen. Die Erweiterung der Gleisanlage zwischen Pratteln und Rheinfelden sowie die Entflechtung der Verkehrsströme in Muttenz und Pratteln bilden Ausbauschritte zur Entschärfung dieser Situation und ermöglichen eine Taktverdichtung der S-Bahn.

Vorhaben

Ausbau Knoten Basel: Als Voraussetzung für die Kapazitätssteigerung sind zwei neue Ein-/ Ausfahr Gleise und die Erstellung von vier neuen Perronkannten im südlichen Teil des Bahnhofs Basel SBB vorgesehen. Damit verbunden ist der Ersatz und die Verlängerung der Peter Merian-Brücke, da diese die heutigen Anforderungen ans Lichtraumprofil nicht mehr erfüllt.

Entflechtung Liestal: Im Raum Liestal Nord wird die Verzweigung zwischen dem Adlertunnel und der Strecke über Frenkendorf so ausgestaltet, dass Parallelfahrten möglich sind und dadurch Abkreuzungskonflikte minimiert werden.

Entflechtung Muttenz: Der Bahnhof Muttenz wird umgebaut, so dass je zwei Gleise für Fern- und Regionalverkehr verfügbar sind. Der Regionalverkehr in Richtung Muttenz benützt die bestehenden Gleise auf dem Gelände des Güterbahnhofs. Die Einbindung dieser Strecke in den Bahnhof Muttenz erfolgt niveaufrei.

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

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

Verweise:

Kap. 4.3

Kap 5.2.2

OB 2.2 Basel – Olten

OB 2.3 Laufental

OB 6.1 Raum Olten

Grundlagen:

Botschaft zur Gesamtschau FinöV vom 17.

Oktober 2007

(BBI 2007 7683)

Botschaft zum Bundes-

beschluss über die

Finanzierung und den

Ausbau der Eisenbahn-

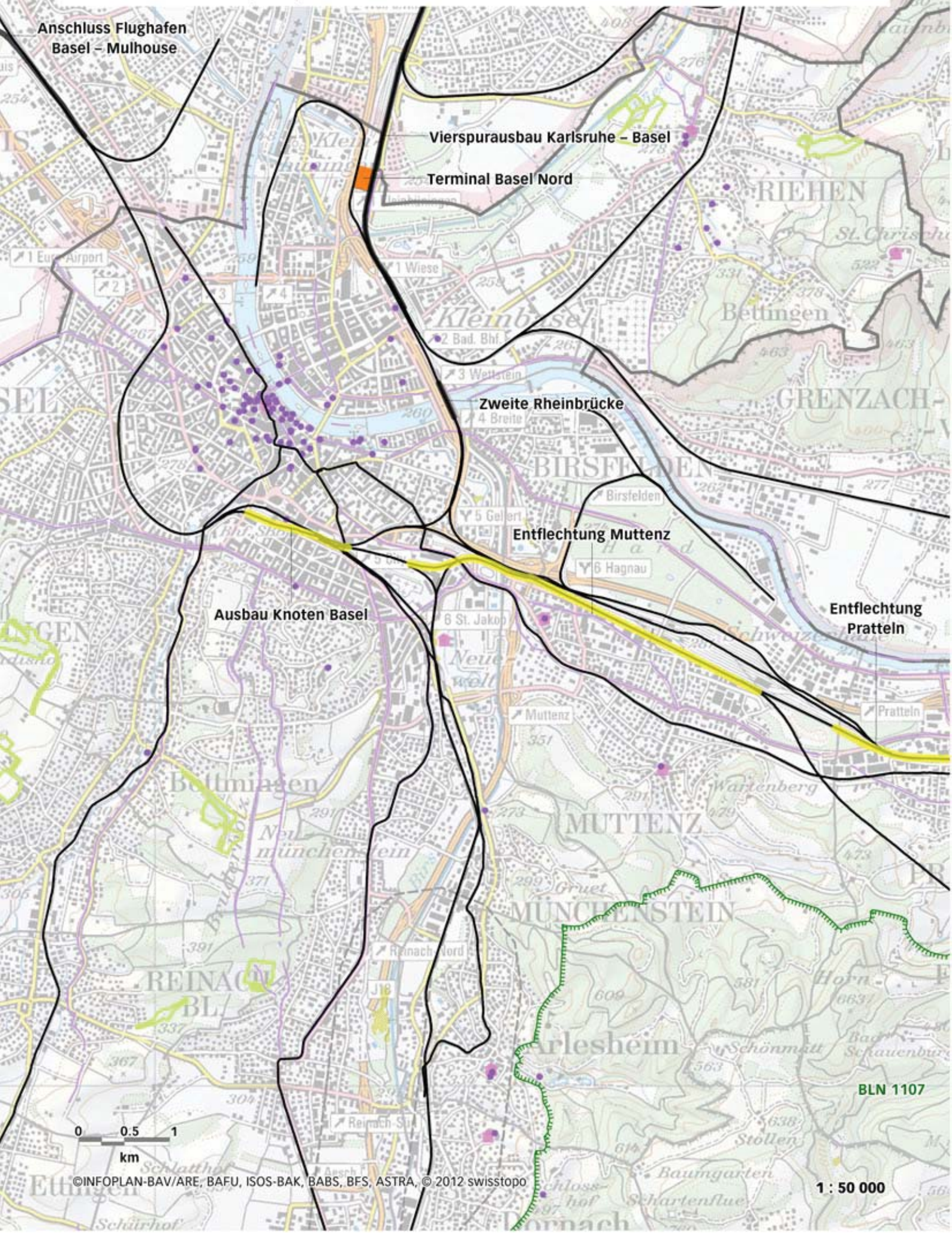
infrastruktur vom 18.

Januar 2012 (BBI 2012

1577

ZEBG (SR 742.140.2)

OB 2.1 Raum Basel (West)



Terminal Basel Nord: Der Terminal Basel Nord soll vor allem die Nachfrage aus der Nordwestschweiz bewältigen. Ein Grossteil der Feinverteilung wird darum direkt via Strasse erfolgen. Darüber hinaus soll der Basler Terminal im Zustand seines Endausbaus die Binnenschifffahrt mit den beiden anderen Landverkehrsträgern verknüpfen.

Vorgehen

Die SBB wurde vom Bund beauftragt, die Projektierungsarbeiten der Entflechtung Liestal in Abstimmung mit dem Kanton aufzunehmen und das Vorprojekt zu erarbeiten. Dabei ist eine Abstimmung mit dem Sachplan Militär durchzuführen.

~~Ein zusätzlicher Ausbau der Achse über einen weiteren Juradurchstich sowie Ausbauten im Raum Basel Ost werden nach Artikel 10 ZEBG geprüft.~~

Eine Realisierung des Ausbaus im Knoten Basel, des Vierspurausbaus Pratteln – Rheinfelden sowie der Entflechtungen Muttenz und Pratteln sind bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschlittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss.

Eine Abstimmung mit dem Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz BL 3, mit den ISOS-Objekte 3.0.19 (Rheinfelden), 1.0.1, 1.0.4, 1.0.5, 1.0.8, (Augst), ev. 0.0.22 (Kaiseraugst), 0.728 (Liestal) sowie den Fruchtfolgeflächen ist durchzuführen.

Stand der Beschlussfassung

verschieden

Massnahmen und Stand der Koordination

Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:

- Ausbau Knoten Basel
- Entflechtung Liestal
- Entflechtung Muttenz
- Entflechtung Pratteln
- Vierspurausbau Pratteln – Rheinfelden
- Terminal Basel Nord

F

Z

V

♦

♦

♦

♦

♦

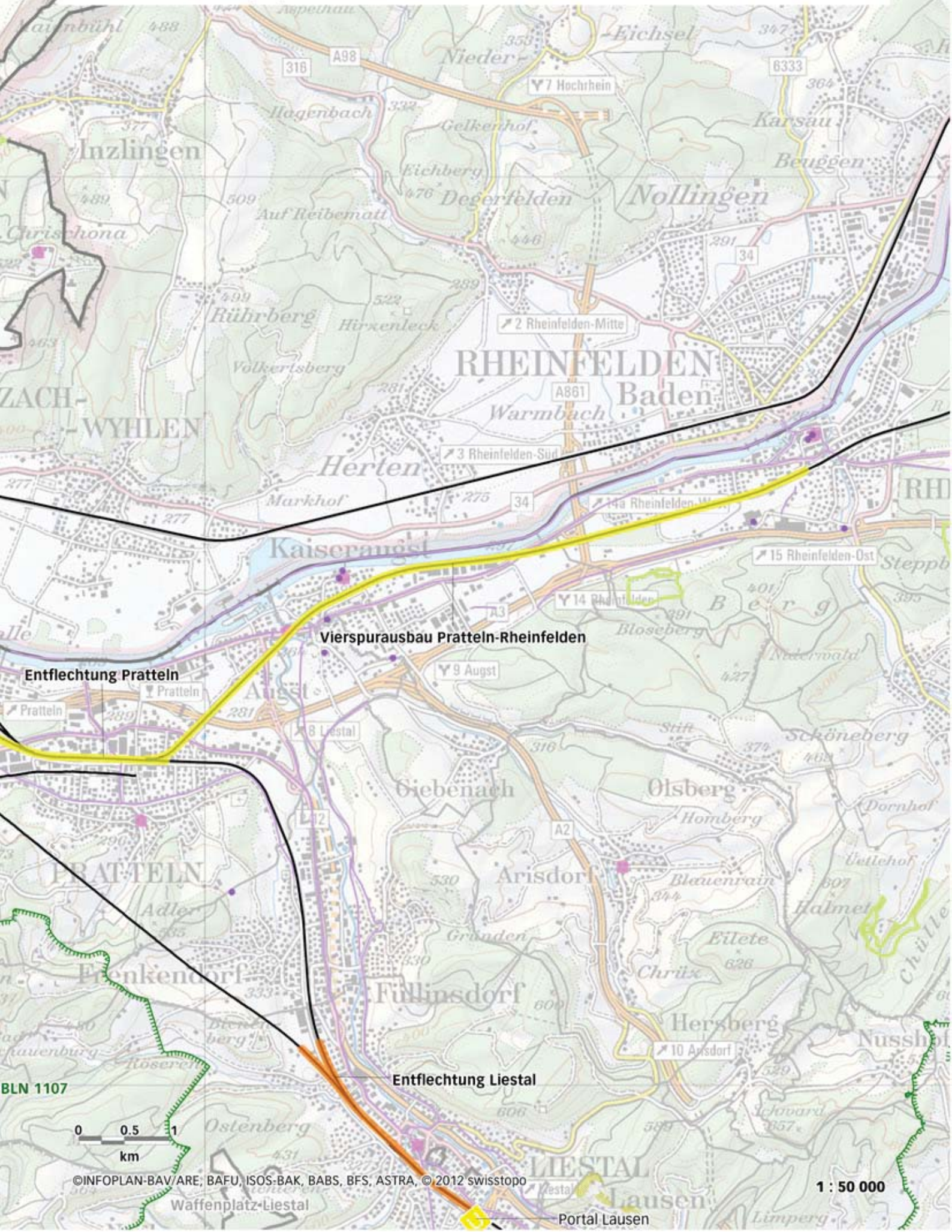
♦

Hinweise zu den Festlegungen

~~Mit dem Beschluss der Bundesversammlung zum~~ Das eidgenössische Parlament stimmte am 20. März 2009 dem Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) vom 20. März 2009 zu. Damit wurde der Entscheid zum Ausbau des Korridors Bau der Entflechtung Liestal im Korridor Basel-Olten gefällt.

Im Rahmen der Variantendiskussion wurde mit dem Kanton Basel-Landschaft und der Stadt Liestal eine Variante entwickelt, welche mit einer Kreuzung des Verkehrs à niveau die notwendigen betrieblichen Andorderungen sichergestellt werden können. Für diese Variante wird ein Vorprojekt erarbeitet. Die Kompatibilität der Massnahme mit späteren Ausbauten ist sichergestellt.

OB 2.1 Raum Basel (Ost)



Im Rahmen der weiteren Projektierungsarbeiten wird zu klären sein, wie die Kompatibilität des Vorhabens mit etwaigen weiteren Massnahmen gewährleistet werden kann. Die Linienführung des Ausbaus ist durch den Ausbau entlang der bestehenden Infrastruktur gegeben.

Um bis Liestal den Viertelstundenakt im Regionalverkehr zu ermöglichen, wird im Bahnhof Liestal ein Wendegleis gebaut. Dieser Ausbau ist nicht sachplanrelevant und wird ausserhalb des Sachplans Verkehr koordiniert.

Mit der Entflechtung Muttenz wird der Personenbahnhof Basel für den Regionalverkehr mittels eines teilweise neuen Trassees über den Güterbahnhof Basel im Bereich St. Jakob erschlossen. Der Bahnhof Muttenz wird in Etappen ausgebaut. Die erste Etappe sieht 2 Aussenperrons an einer vierspurigen Anlage vor. Im Endausbau ist eine 5. Gleisachse durch den Bahnhof vorgesehen.

Im Rahmenplan Basel wurde die Entflechtung Pratteln untersucht. In der Bewertung der Lösungsansätze zusammen mit dem Kanton Basel-Landschaft wurde der Vollausbau Pratteln mit einer 8-gleisigen Anlage zur Bestvariante bestimmt. Das Projekt ist abgestimmt auf die Tramlinienführung via Gallenweg nach Salina Raurica. Aufgrund der Vorbehalte der Gemeinde Pratteln und zu Gunsten eines schrittweisen Angebotsausbaus werden Redimensionierungs-/ Etappierungsmöglichkeiten studiert.

Der vom Landrat am 26. März 2009 8. September 2010 beschlossene Richtplan des Kantons Basel-Landschaft enthält ~~das Vorhaben~~ die Entflechtungen Liestal sowie Pratteln als Zwischenergebnis und die Entflechtung Muttenz als Vororientierung (Entflechtung Ostkopf Basel). Aufgrund der im Teil Programm festgelegten Kriterien muss ein Variantenentscheid gefällt sein, damit ein Vorhaben im Sachplan Verkehr als Zwischenergebnis bezeichnet werden kann. Darum wird die Entflechtung Pratteln als Vororientierung im Sachplan bezeichnet.

Der Terminal Basel Nord ist in seinem Endausbau als trimodale Anlage geplant. Damit sind neben Bahn-Strasse- und Bahn-Bahn-Umschlägen, auch Umschläge zwischen Binnenschiff und Bahn sowie zwischen Binnenschiff und Strasse möglich. Die internationalen Züge erreichen die Anlage von Norden her. Im Falle von Mischzügen wäre damit die Möglichkeit gegeben, Wechselbehälter und Trailer bereits zuvor in Weil und dann die verbleibenden Container im Terminal Basel Nord umzuschlagen. Die heutige PEZA-Anlage (provisorisch erweiterte Zollanlage: Stauraum für zur Grenzabfertigung wartende Güterfahrzeuge) müsste bei Vollausbau entsprechend redimensioniert oder ganz aufgelöst werden. Bei einem längerfristigen Bedarf einer erweiterten Zollanlage für Güterfahrzeuge müsste in letzterem Fall ein Alternativstandort gefunden werden.

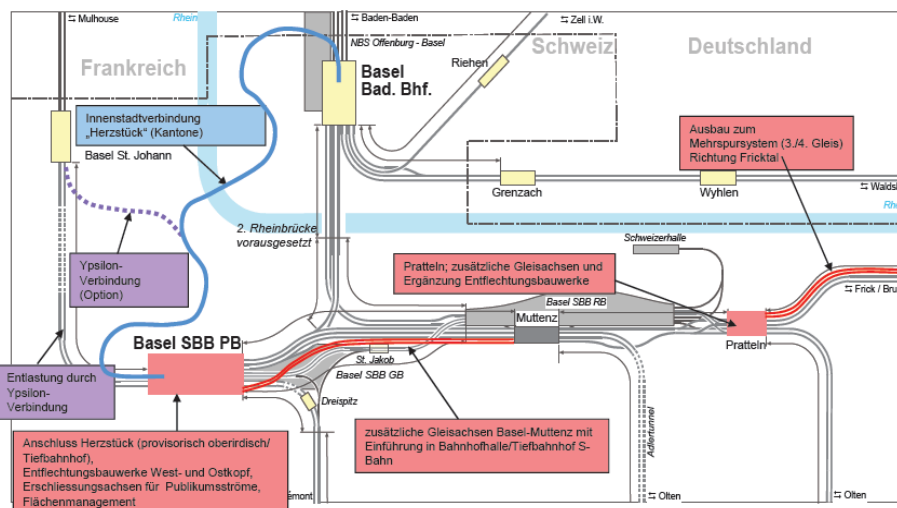
Der Terminal Basel Nord soll nach den Plänen der Projektträger (SBB Cargo, SRH) eine regional eindeutig zuordenbare Funktion besitzen. Für Ziele ausserhalb der Nordwestschweiz ist der Gateway Limmattal zuständig. Entsprechende Binnenschiffssendungen sollen via Shuttle-Verbindungen ins Limmattal transportiert werden. Die Feinverteilung in die Nordwestschweiz basiert auf Strassentransporten oder – falls möglich und betrieblich sinnvoll – im Rahmen des EWLV (SwissSplit; allenfalls dort für entspr. Relationen noch zu etablieren) via Bahn, wobei hier dem RB Muttenz eine Verteilfunktion zukommt.

Hinweise:

*Richtplan Kanton Basel-Landschaft 2009
2010*

Die Fläche des Terminals Basel Nord ist als Bahnareal vorhanden und verfügt über einen direkten Bahnanschluss an den europäischen Güterverkehrskorridor 1/A (Zeebrugge – Antwerpen/Rotterdam – Duisburg – Basel – Mailand – Genua). Die Strassenanbindung zum Terminal ist mitsamt dem Anschluss ans Nationalstrassennetz erstellt. In der Nachbarschaft gibt es keine immissionssensiblen Nutzungen. Der Terminal Basel Nord ist im Masterplan der Deutschen Bahn und im Schweizer KLV-Konzept eingetragen. Die Koordination auf der deutschen Seite mit dem Ausbau Basel – Karlsruhe ist zu sichern.

Die Kantonsparlamente Basel-Landschaft und Basel-Stadt haben im Herbst 2009 verlangt, dass die Varianten für das «Herzstück Regio-S-Bahn Basel» überprüft werden. Eine Studie sowie ein unabhängiges Gutachten bestätigen, dass die Variante Mitte die zweckmässigste ist. Deshalb haben die beiden parlamentarischen Kommissionen Mitte Oktober 2010 grünes Licht für die weitere Bearbeitung der Variante Mitte mit Option Y gegeben. Im Weiteren werden auch im Elsass Möglichkeiten zum Ausbau des Angebots im Regionalverkehr geprüft. Zurzeit lässt sich aber noch nicht abschätzen, welche Auswirkungen diese Planungen auf die Ausgestaltung der Westzufahrt zum Bahnhof Basel SBB haben werden. Falls diese beiden Planungen in das strategische Entwicklungsprogramm STEP des Bundes aufgenommen würden, wäre ihre Sachplanrelevanz zu prüfen.



Quelle: SBB

Abb 4: Gesamtkonzept der Massnahmen im Raum Basel

OB 2.2 Basel-Olten

Allgemeine Informationen und technische Daten

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

Funktion und Begründung

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

Vorhaben

Wisenbergtunnel: Tunnel mit zwei Einspurröhren à je 18,2 km und deren Anbindungen an die Stammlinie von Liestal nach Olten. Die Anbindung in Liestal kann mittels Vierspursystem durch den Bahnhof Liestal sichergestellt werden. In Trimbach/Olten beim Portal Trimbach erfolgt die Anbindung über die Aare durch eine zusätzliche Brückenkonstruktion. Für den Betrieb des Wisenberg隧nells im Raum Olten sind niveaufreie Entflechtungen zwischen Olten Ost, Olten Nord sowie Olten ehemaliger Rangierbahnhof und Däniken-Dulliken notwendig.

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

Vorgehen

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

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

Verweise:

Kap. 4.3

Kap 5.2.2

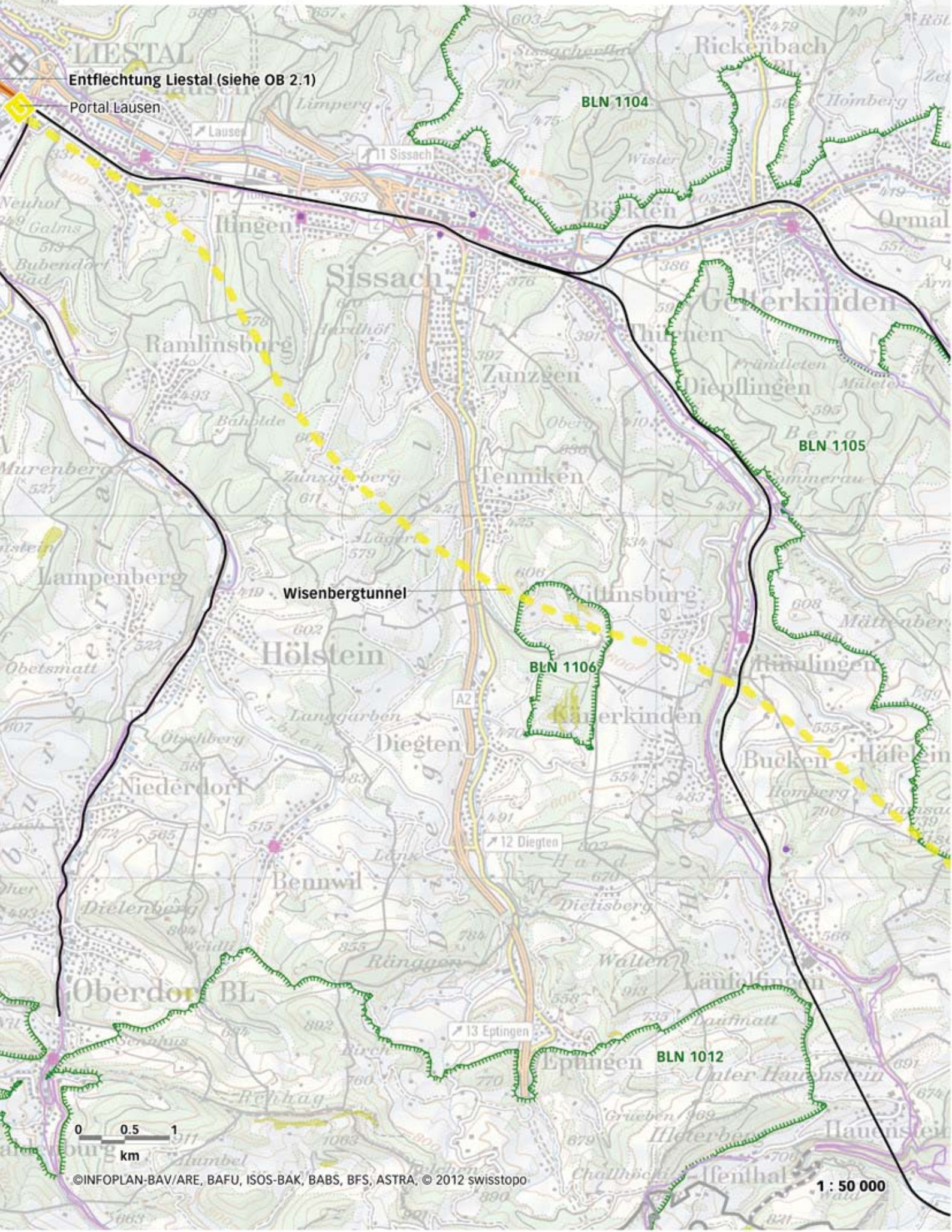
OB 2.1 Raum Basel

OB .6.1 Raum Olten

Grundlagen:

Botschaft zum Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur vom 18. Januar 2012 (BBI 2012 1577)

OB 2.2 Basel-Olten (West)



Entflechtung Liestal (siehe OB 2.1)

Portal Lausen

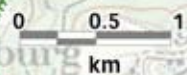
BLN 1104

BLN 1105

BLN 1106

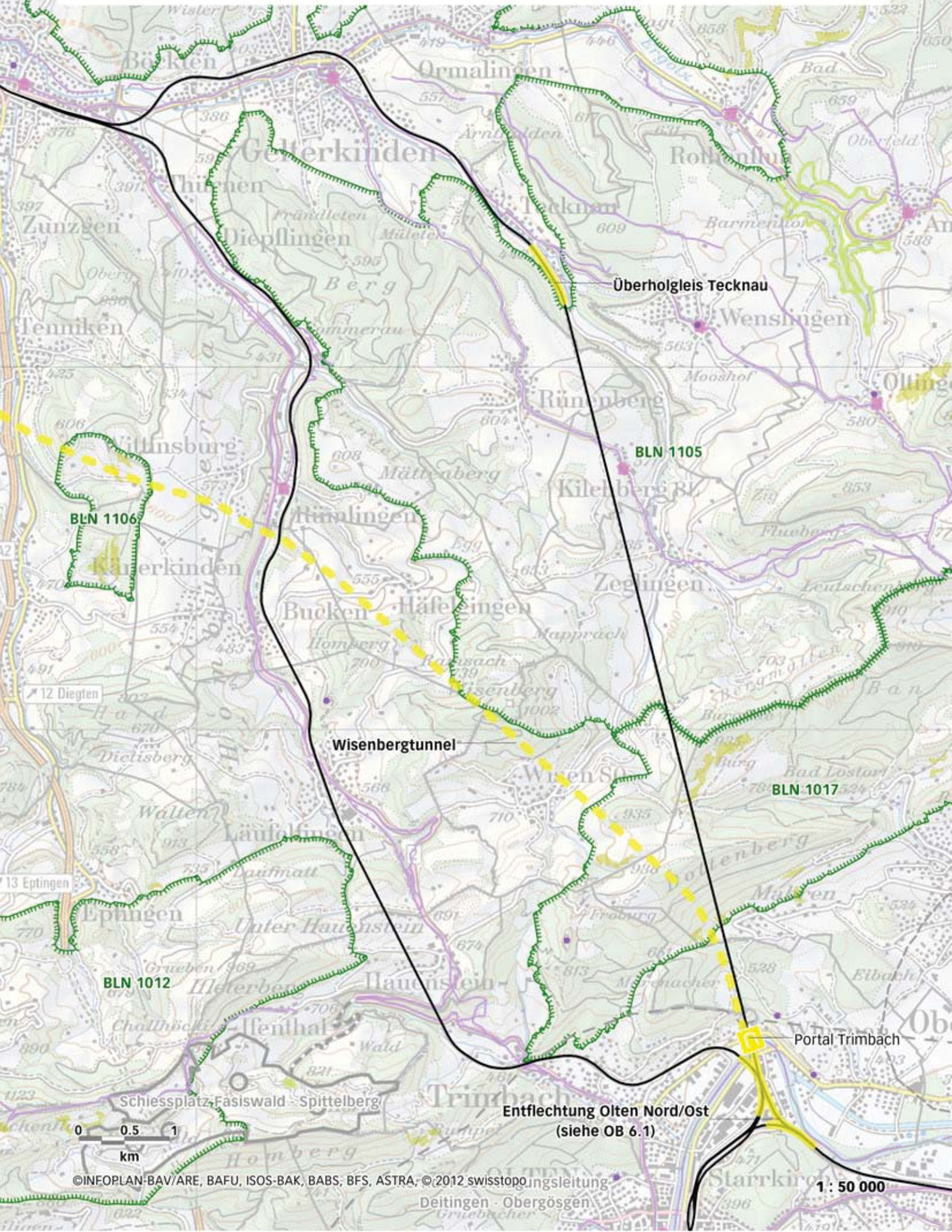
BLN 1012

Wisenbergtunnel



Stand der Beschlussfassung	<i>offen</i>		
<p>Massnahmen und Stand der Koordination Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Wisenbergtunnel</u> - <u>Überholgleis Tecknau</u> 	<i>F</i>	<i>Z</i>	<i>V</i> ♦ ♦
<p>Hinweise zu den Festlegungen</p> <p><u>Durch die Tunnellösung könnten die Siedlungen im Ergolzthal mit insgesamt über 50'000 Einwohnern teilweise vom Lärm entlastet werden.</u></p> <p><u>Der vom Bundesrat am 8. September 2010 genehmigte Richtplan des Kantons Basel-Landschaft enthält das Vorhaben als Vororientierung ebenso wie der vom Bunderat am 20. Dezember 2000 genehmigte Richtplan des Kantons Solothurn.</u></p>	<p>Hinweise:</p> <p><u>Richtplan Kanton Basel-Landschaft 2010</u></p> <p><u>Richtplan Kanton Solothurn 2000</u></p>		

OB 2.2 Basel-Olten (Ost)



Überholgleis Tecknau

BLN 1105

BLN 1106

Wisenbergtunnel

BLN 1017

BLN 1012

Portal Trimbach

Entflechtung Olten Nord/Ost
(siehe OB 6.1)



OB 2.3 Laufental

Allgemeine Informationen und technische Daten

- Standortkanton: Basel-Landschaft, Solothurn
- Betroffene Gemeinde: Brislach, Grellingen, Himmelried, Nenzlingen, Zwingen
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, BAFU, BAK, BFE, kantonale Fachstellen Basel-Landschaft und Solothurn
- Anderer Partner: SBB

Verweise:

Kap. 4.3
Kap 5.2.2
OB 2.1 Raum Basel
Grundlagen:
Botschaft zum Bundes-
beschluss über die
Finanzierung und den
Ausbau der Eisenbahn-
infrastruktur vom 18.
Januar 2012 (BBI 2012
1577

Funktion und Begründung

Die bisherigen Einspurstrecken der Linie Basel – Biel gestatten nur eine beschränkte Fahrplangestaltung. Insbesondere sind dadurch keine Kapazitätssteigerungen möglich. Zugkreuzungen sind nur in den Bahnhöfen bzw. Stationen möglich. Um zukünftig flexiblere Fahrpläne und Kapazitätssteigerungen zu ermöglichen, sind zusätzliche Kreuzungsmöglichkeiten und Doppelspurausbauten nötig.

Vorhaben

Doppelspurausbau Zwingen – Grellingen: Die Strecke zwischen Zwingen und Grellingen wird zur Doppelspur von 4,7 km ausgebaut.

Doppelspurausbau Bärschwil – Laufen: Die Strecke zwischen Bärschwil und Laufen wird zur Doppelspur von 3,9 km ausgebaut.

Vorgehen

Eine Realisierung des Vorhabens ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss. Eine Abstimmung mit dem Korridor Übertragungsleitung Arlesheim-Laufen ist durchzuführen.

Stand der Beschlussfassung

offen

Massnahmen und Stand der Koordination

Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:

- Doppelspurausbau Zwingen – Grellingen
- Doppelspurausbau Bärschwil – Laufen

F

Z

V

♦

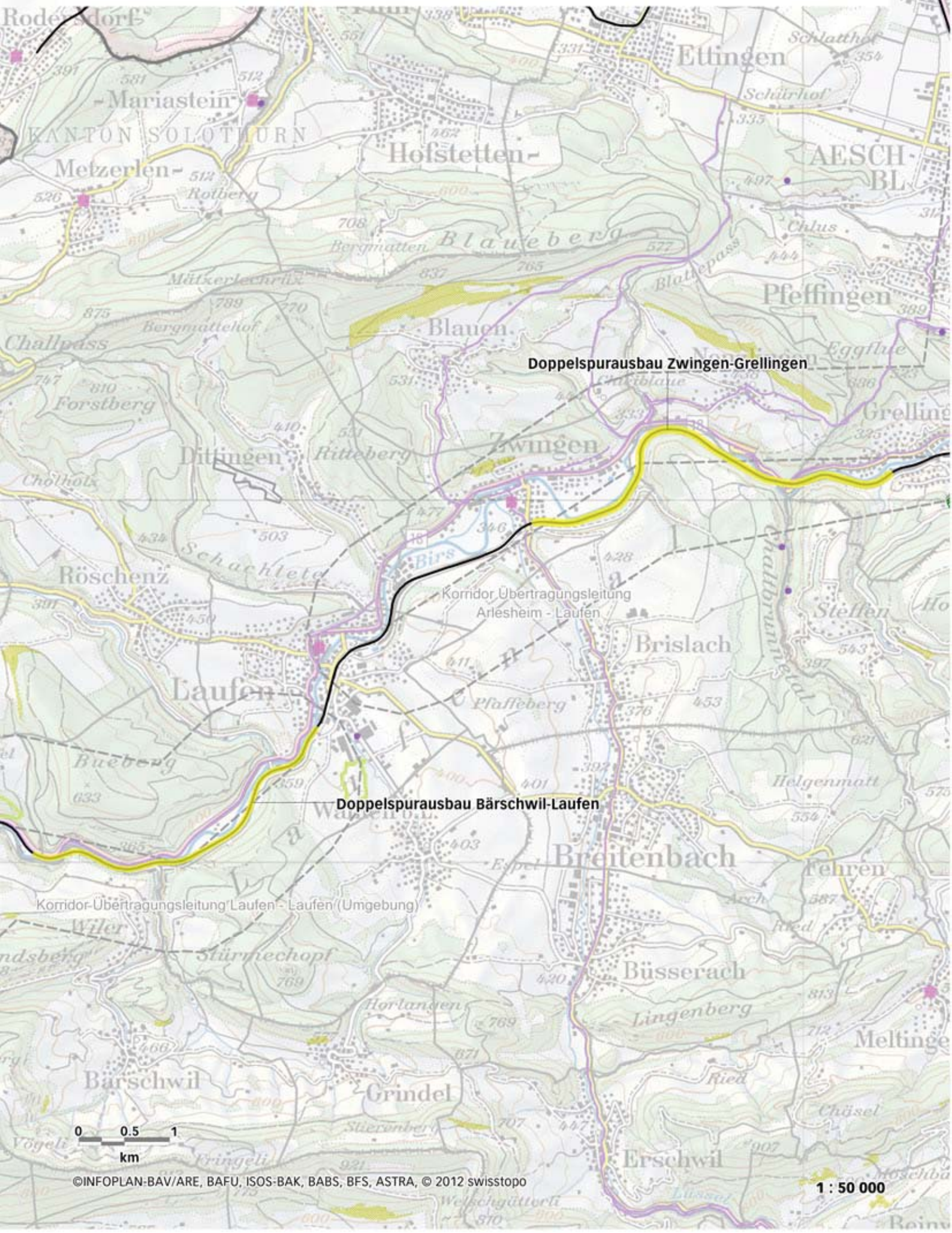
♦

Hinweise zu den Festlegungen

Auf der Strecke Basel – Delemont – Biel sind weitere Vorhaben in Aesch sowie zwischen Choindez und Moutier geplant, die aber die Kriterien der Sachplanrelevanz nicht erfüllen. Sie werden ausserhalb des Sachplans Verkehr koordiniert.

Zurzeit findet eine Abstimmung der Angebotsplanungen der S-Bahn Nordwestschweiz und des Concept Romandie statt. Je nach Resultat dieser Abstimmung sind im Abschnitt Laufen – Aesch möglicherweise andere Doppelspurinseln nötig.

OB 2.3 Laufental

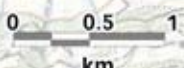


Doppelspurausbau Zwingen-Grellingen

Doppelspurausbau Bärschwil-Laufen

Korridor Übertragungsleitung
Aareschneise - Laufental

Korridor Übertragungsleitung
Aaralpe - Laufental (Umgebung)



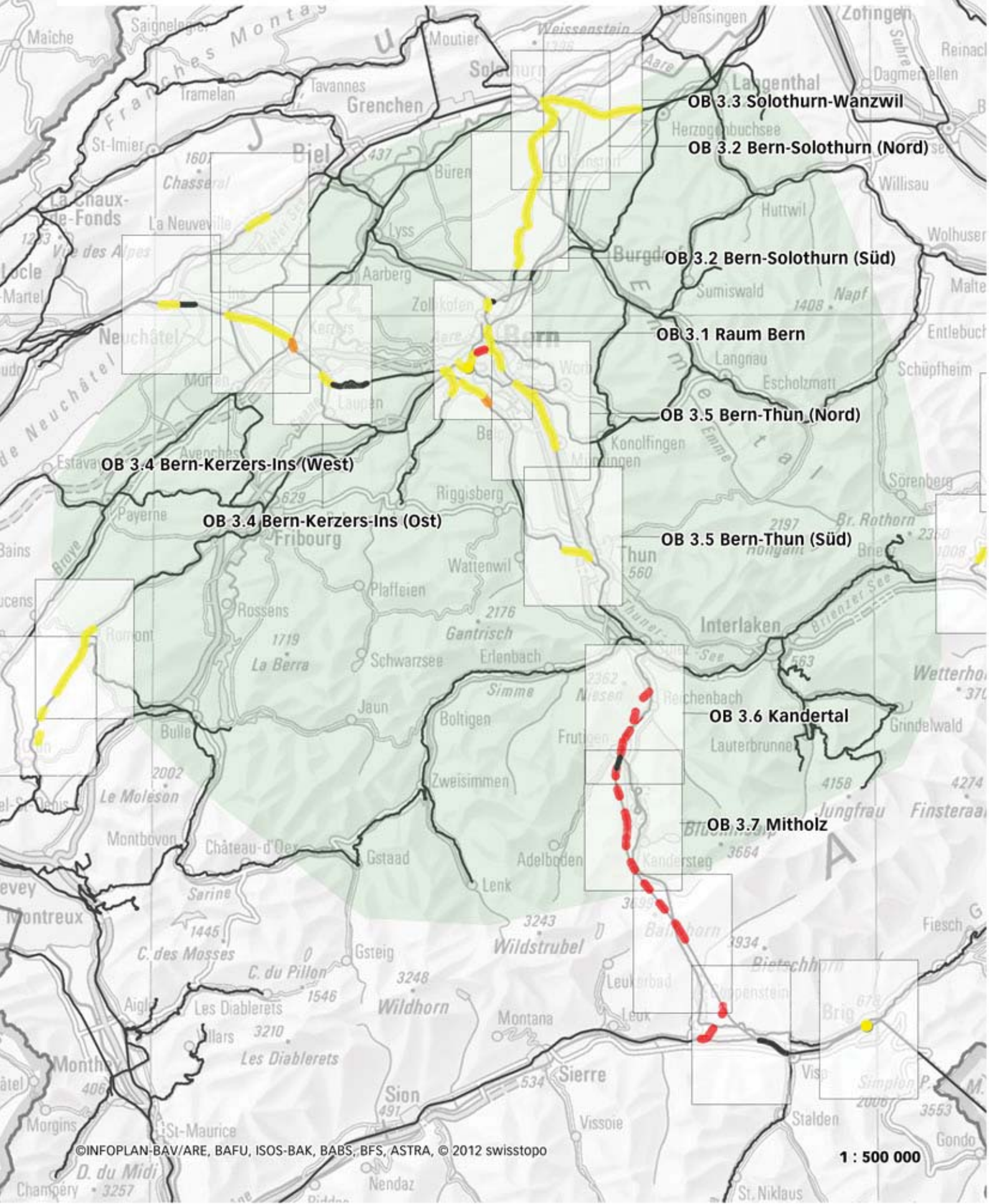
Der vom Bundesrat am 8. September 2010 beschlossene Richtplan des Kantons Basel-Landschaft enthält das Vorhaben als Zwischenergebnis. Eine südliche Strassen-Umfahrung von Laufen und Zwingen mit einer Querung der Bahnlinie ist vorgesehen, welche mehrheitlich in Tunnels verläuft. Die Frage eines Anschlusses Zwingen Süd ist noch offen. Die Trasseesicherung wird im Richtplan Basel-Landschaft festgehalten.

Hinweise:

Richtplan Kanton Basel-Landschaft 2010

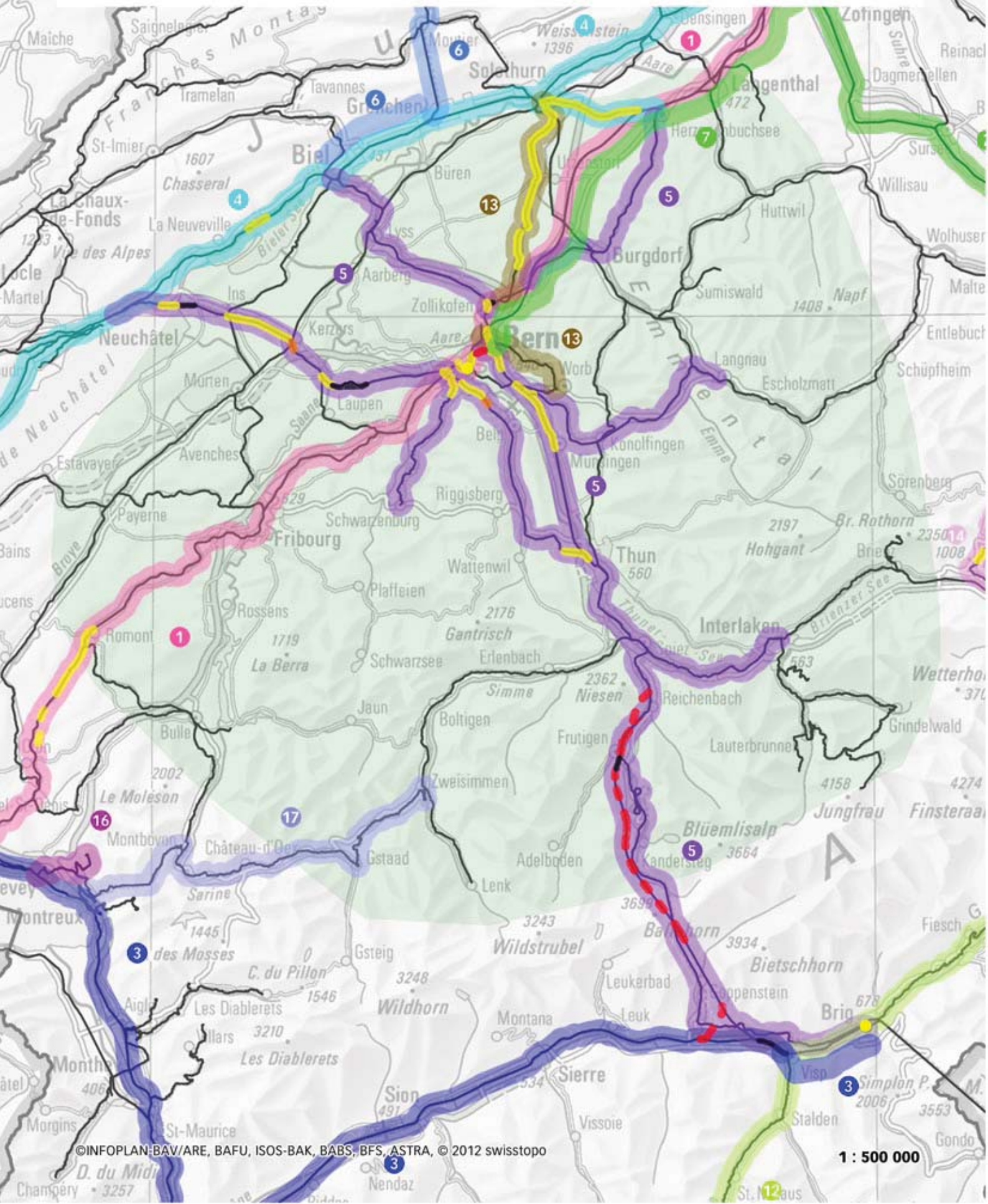
3

Teilraum Bern: Übersicht Objektblätter



3

Teilraum Bern: Übersicht Korridore



OB 3.1 Raum Bern

Allgemeine Informationen und technische Daten

- Standortkanton: Bern
- Betroffene Gemeinden: Allmendingen, Bern, Ittigen, Kehrsatz, Köniz, Moosseedorf, Münchenbuchsee, Muri bei Bern, Ostermundigen, Zollikofen
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, BAFU, BAK, VBS, kantonale Fachstellen Bern
- Anderer Partner: BLS, RBS, SBB

Funktion und Begründung

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

Als erster Ausbauschnitt im Raum bezweckt das Vorhaben, die östlichen Zufahrten zum Knoten Bern leistungsfähiger zu machen und Abkreuzungskonflikte bei den Verzweigungen zwischen den Achsen Mittelland und Oberland und dem dritten Gleis Wankdorf Süd zu vermeiden. Der weitere Ausbau erfolgt schrittweise entsprechend den Bedürfnissen des Verkehrswachstums.

Vorhaben

Entflechtung Wylerfeld: Im Raum Wylerfeld / Wankdorf wird eine einspurige Unterwerfung zur niveaufreien Entflechtung der Achsen in Richtung Mittelland und Oberland erstellt. Der Bahnhof Wankdorf Süd wird mit einem zusätzlichen Perron südlich der bestehenden Gleisanlagen ergänzt.

Entflechtung Holligen: Niveaufreie Entflechtung der drei Strecken nach Freiburg, Neuenburg und Belp/Schwarzenburg.

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

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

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

4-Viertes Gleis Wankdorf Süd – Ostermundigen: Schaffung einer durchgehenden Vierspur Wankdorf – Ostermundigen – Gümligen zur Behebung von Trassenkonflikten Personen-/Güterverkehr im östlichen Zulauf zum Knoten Bern.

Doppelspurausbau Bern – Kehrsatz: Etappenweise Realisierung einer durchgehenden Doppelspur zur Erhöhung der Kapazität und Optimierung der

Verweise:

Kap. 4.3

Kap. 5.2.3

OB 3.4 Bern-Solothurn

Grundlagen:

Botschaft zur Gesamtschau FinöV vom 17.

Oktober 2007

(BBI 2007 7683)

Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel

ab 2011 für das Pro-

gramm Agglomerati-

onsverkehr vom 21.

September 2010

(BBI 2010 6901)

Botschaft zum Bundes-

beschluss über die

Finanzierung und den

Ausbau der Eisenbahn-

infrastruktur vom 18.

Januar 2012 (BBI 2012

1577

ZEBG (SR 742.140.2)

IFG (SR 725.13)

Fahrplanstabilität.

Doppelspurausbau Bern – Köniz: Realisierung einer durchgehenden Doppelspur zur Erhöhung der Kapazität und Optimierung der Fahrplanstabilität.

~~Ausbau Bahnhof Bern: Langfristig sind im normalspurigen Bahnhof Anzahl und Kapazität der Perronkanten zu erhöhen.~~

~~Ausbau Bahnhof Bern / Zufahrt Bahnhof Bern: In einem späteren langfristigen Ausbauschnitt soll die östliche Zufahrt zum normalspurigen Bahnhof von heute 4 auf 6 Gleise ausgebaut werden. Mittelfristig ist ein Ausbau des schmalspurigen Bahnhofs Bern vorgesehen. Langfristig sind auch im normalspurigen Bahnhof Kapazitätserweiterungen nötig. In einem ersten Schritt sollen hier Anzahl und Kapazität der Perronkanten sowie in einem zweiten Schritt die östliche Zufahrt ausgebaut werden. Zur Zeit Zurzeit stehen abhängige vom vorgängig festgelegten Bahnhofausbau für den Ausbau des normalspurigen Bahnhofs drei Varianten zur Diskussion:~~

- a) Variante Lorraine hoch: Seitliche Erweiterung des normalspurigen Bahnhofs um ~~4~~ vier zusätzliche Perronkanten mit späterem Ausbau der östlichen Zufahrt über die Lorrainebrücke auf ~~6~~ sechs Spuren.
- b) Variante Schlaufe Nord: Seitliche Erweiterung des normalspurigen Bahnhofs um ~~4~~ vier zusätzliche Perronkanten mit späterem Ausbau der östlichen Zufahrt über eine weitgehend unterirdische nördliche Zufahrtsschlaufe.
- c) Variante Lorraine tief: Unterirdische Erweiterung des normalspurigen Bahnhofs um ~~4~~ vier zusätzliche Perronkanten mit östlicher Zufahrt gebündelt mit der bestehenden Lorrainebrücke.

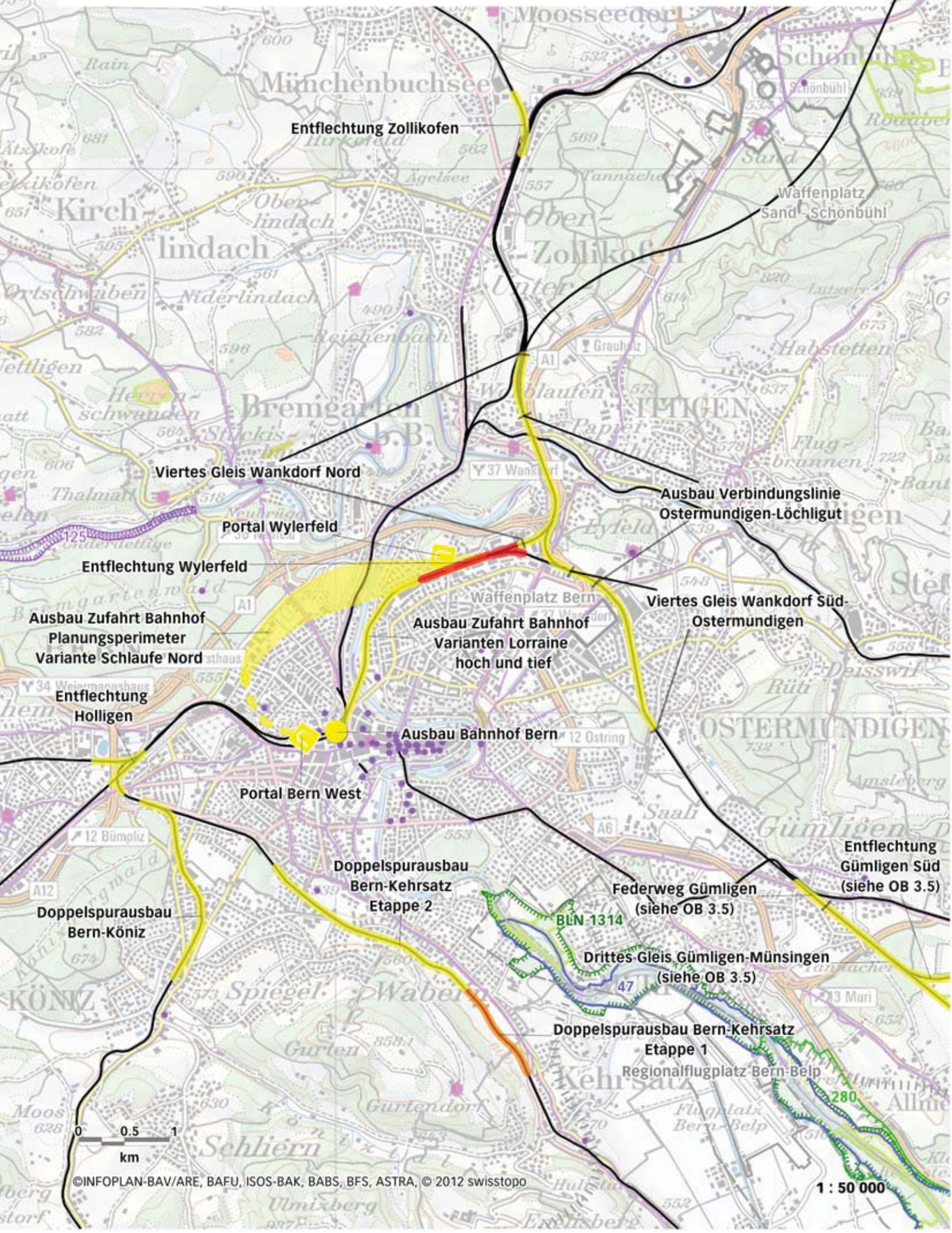
Vorgehen

Die SBB wurde vom Bund beauftragt, in Abstimmung mit dem Kanton die Projektierungsarbeiten für die Entflechtung Wylerfeld aufzunehmen und Vorprojekte zu erarbeiten, sowie den Rahmenplan zum Bahnhof Bern betreffend den langfristigen Ausbau zu aktualisieren.

Der Ausbau des schmalspurigen Bahnhofteils muss den Ausbau des normalspurigen Bahnhofs Bern inkl. Zufahrten in den drei noch zur Diskussion stehenden Varianten ermöglichen. Bei der Planung des Ausbaus der Zufahrten zum Knoten Bern ~~ist besteht ein hoher Koordinationsbedarf mit dem ISOS-Objekt der Altstadt und dem Aareraum Rechnung zu tragen.~~ Die lokalen Interessen des Landschaftsschutzes und des Städtebaus sind im Rahmen der Detailplanung einzubeziehen. Der Ausbau im Gürbetal ist mit dem Kulturgüterschutzobjekt im Raum Kleinwabern abzustimmen.

Der weitergehende Ausbau ist ~~bei steigender Nachfrage bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen.~~ Bau und Finanzierung erfordern die Regelung ~~in einem Bundesgesetz mit einem Bundesbeschluss.~~ Bei der Detailplanung der Entflechtung Zollikofen sowie des Ausbaus der Verbindungslinie Ostermundigen – Löchligen ist eine Abstimmung mit dem Sachplan Militär durchzuführen.

OB 3.1 Raum Bern



Entflechtung Zollikofen

Viertes Gleis Wankdorf Nord

Portal Wylerfeld

Entflechtung Wylerfeld

Ausbau Zufahrt Bahnhof
Planungsperimeter
Variante Schlaufe Nord

Entflechtung
Holligen

Portal Bern West

Doppelspurausbau
Bern-Köniz

Doppelspurausbau
Bern-Kehrsatz
Etappe 2

Ausbau Zufahrt Bahnhof
Varianten Lorraine
hoch und tief

Ausbau Bahnhof Bern

Ausbau Verbindungslinie
Ostermundigen-Löchligen

Viertes Gleis Wankdorf Süd-
Ostermundigen

Federweg Gümligen
(siehe OB 3.5)

Drittes Gleis Gümligen-Münsingen
(siehe OB 3.5)

Doppelspurausbau Bern-Kehrsatz
Etappe 1

Regionalflugplatz Bern-Belp

Entflechtung
Gümligen Süd
(siehe OB 3.5)

Stand der Beschlussfassung	verschieden		
Massnahmen und Stand der Koordination	F	Z	V
<p>Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Entflechtung Wylerfeld - Entflechtung Holligen - Ausbau Verbindungslinie Ostermundigen – Löchligut - <u>Entflechtung Zollikofen</u> - 4-Viertes Gleis Wankdorf Nord - 4-Viertes Gleis Wankdorf Süd – Ostermundigen - <u>Doppelspurausbau Bern – Kehrsatz Etappen 1 und 2</u> - <u>Doppelspurausbau Bern – Köniz</u> - Ausbau Bahnhof Bern (SBB) - Ausbau Zufahrt Bahnhof Bern (SBB) 	<p>◆</p>	<p>◆</p> <p>◆</p> <p>◆</p> <p>◆</p> <p>◆</p> <p>◆</p> <p>◆</p> <p>◆</p> <p>◆</p>	<p>◆</p> <p>◆</p> <p>◆</p> <p>◆</p> <p>◆</p> <p>◆</p> <p>◆</p> <p>◆</p> <p>◆</p>
<p>Mit dem Beschluss der Bundesversammlung zum Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) vom 20. März 2009 wurde der Entscheid zum Ausbau im Raum Bern gefällt. <u>Als erster Ausbauschritt wird die Entflechtung Wylerfeld realisiert.</u> Ein Teil der Finanzierung des Vorhabens <u>wird</u> so über den Infrastrukturfonds sichergestellt werden. Das Vorhaben ist Teil der Botschaft zum Bundesbeschluss über die Finanzierungsetappe 2011-2014 für das Programm Agglomerationsverkehr <u>über die das Parlament voraussichtlich Ende 2010 entscheiden wird.</u> Das Parlament hat die Freigabe der Mittel am 21. September 2010 gutgeheissen.</p> <p>Die notwendigen <u>weiteren</u> Schritte zum Ausbau des Bahnhofs Bern haben die vom Ausbau des Bahnhofs Bern betroffenen Planungspartner unter Federführung des Kantons Bern im Rahmen eines Gesamtkonzepts festgelegt.</p> <p>Nach Prüfung einer Vielzahl von Ausbauvarianten und unter Berücksichtigung von Synergieeffekten zwischen Meter- und Normalspur beschliesst das Leitorgan im Juni 2011 das Variantenspektrum für den Ausbau des meterspurigen Bahnhofs auf den Ausbau des bestehenden Bahnhofs und eine Variante mit einem neuen unterirdischen Tiefbahnhof in Ost-West-Lage unter dem normalspurigen Bahnhof einzuschränken. Der Ausbau des Meterspur-systems weist unabhängig der Variante keine wesentlichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt aus, welche eine Koordination im Sachplan erforderten. Im Rahmen der Erarbeitung des Vorprojekts wird der abschliessende Variantenentscheid gefällt.</p> <p>Die Publikumsanlagen des Bahnhofs Bern werden mittelfristig ausgebaut. Dazu wird eine neue westliche Personenunterführung mit Zugang Richtung Hirschengraben zur Entlastung der bestehenden "Welle" <u>und Hauptunterführung</u> erstellt. Das Vorprojekt ist in Erarbeitung und die Abstimmung mit lokalen Bauvorhaben ist gewährleistet.</p> <p>Im normalspurigen Teil des Bahnhofs Bern sind langfristig zwölf Perronkan-ten für den Fernverkehr vorzusehen. Der Ausbau des normal- und meterspu-rigen Regionalverkehrs muss mit diesem Ausbau koordiniert sein.</p>			

Für den normalspurigen Regionalverkehr sind langfristig vier Perronkanten zu reser vieren. Im Vordergrund steht hierfür eine seitliche Erweiterung des bestehenden normalspurigen Bahnhofs in Richtung Norden. Als Rückfallebene besteht die Option eines bergmännisch erstellten Tiefbahnhofs in Ost-West-Lage.

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

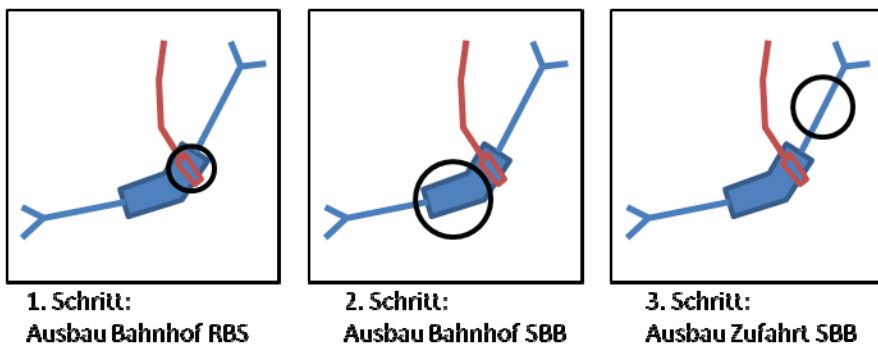


Abb. 5: Schrittweiser Ausbau des Bahnhofs Bern

Der vom Bundesrat am 1. Mai 2009 genehmigte Richtplan des Kantons Bern enthält die Massnahmen.

Quelle: Studie „Zukunft Bahnhof Bern“ (ZBB)

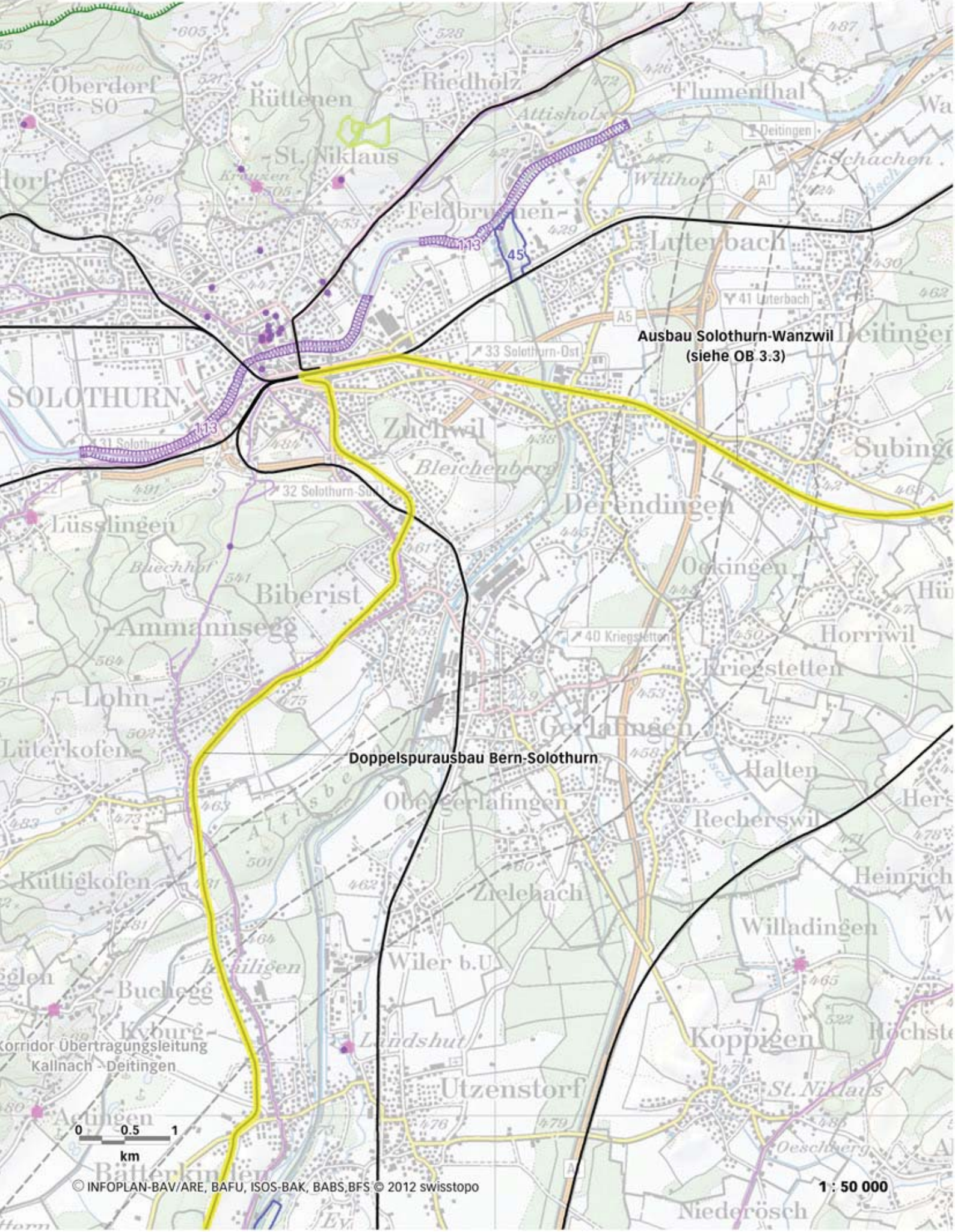
Hinweise:

Richtplan Kanton Bern, Anpassungen 2006

OB 3.42 Bern-Solothurn

<p>Allgemeine Informationen und technische Daten</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Standortkantone: Bern, Solothurn ▪ Betroffene Gemeinden: Bätterkinden, Biberist, Büren zum Hof, Fraubrunnen, Grafenried, Jegenstorf, Kyburg-Buchegg, Lohn-Ammannsegg, Moosseedorf, Münchenbuchsee, Schalunen, Solothurn, Zollikofen, Zuchwil ▪ Zuständige Amtsstelle: BAV ▪ Betroffene Amtsstellen: ARE, BAFU, <u>BAK</u>, BLW, kantonale Fachstellen Bern, Solothurn ▪ Andere Partner: BLS, RBS, SBB 	<p>Verweise:</p> <p>Kap. 4.3</p> <p>Kap. 5.2.3</p> <p>OB 3.1 Raum Bern</p> <p><u>OB 3.3 Solothurn-Wanzwil</u></p> <p>Grundlagen:</p> <p>Botschaft zur Gesamtschau FinöV vom 17. Oktober 2007 (BBl 2007 7683)</p> <p>ZEBG (SR 742.140.2)</p> <p>IFG (SR 725.13)</p>
<p>Funktion und Begründung</p> <p>Die S-Bahn in der Region Bern wird auf zwei Bahnnetzen, einem normalspurigen und einem meterspurigen Netz, abgewickelt. Koordiniert mit dem Ausbau des Knotens Bern und der normalspurigen Zufahrten wird auch die meterspurige Achse Bern – Solothurn schrittweise entsprechende den Bedürfnissen des Verkehrswachstums ausgebaut.</p>	
<p>Vorhaben</p> <p>Entflechtung Zollikofen: Niveaufreien Entflechtung zwischen Personen- und Güterverkehr zur Vermeidung von Abkreuzungskonflikten zwischen den Linien Bern – Biel und Bern – Burgorf.</p> <p>Doppelspurausbau Bern – Solothurn: Schrittweise Realisierung einer durchgehenden Doppelspur zur Verkürzung der Reisezeit sowie zur Erhöhung der Kapazität und Optimierung der Fahrplanstabilität. Damit verbunden ist ein Ausbau der Bahnhöfe Bätterkinden, Biberist, Büren zum Hof, Fraubrunnen, Grafenried, Jegenstorf, Lohn-Lüterkofen, Schalunen und Solothurn.</p>	
<p>Vorgehen</p> <p>Der Ausbau ist bei steigender Nachfrage <u>Eine Realisierung des Ausbaus ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen.</u> Bau und Finanzierung erfordern die Regelung <u>in einem Bundesgesetz mit einem Bundesbeschluss.</u> Bei der Detailplanung der Entflechtung Zollikofen sowie des Ausbaus der Verbindungslinie Ostermundigen – Löchligen ist eine Abstimmung mit dem Sachplan Militär durchzuführen. Bei der weiteren Projektierung sind Massnahmen zur Wiederherstellung der Durchlässigkeit der überregionalen Wildtierkorridore zu prüfen. Im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten zum Doppelspurausbau Bern – Solothurn hat eine Abstimmung mit dem Sachplan Fruchtfolgeflächen stattzufinden.</p>	

OB 3.2 Bern-Solothurn (Nord)

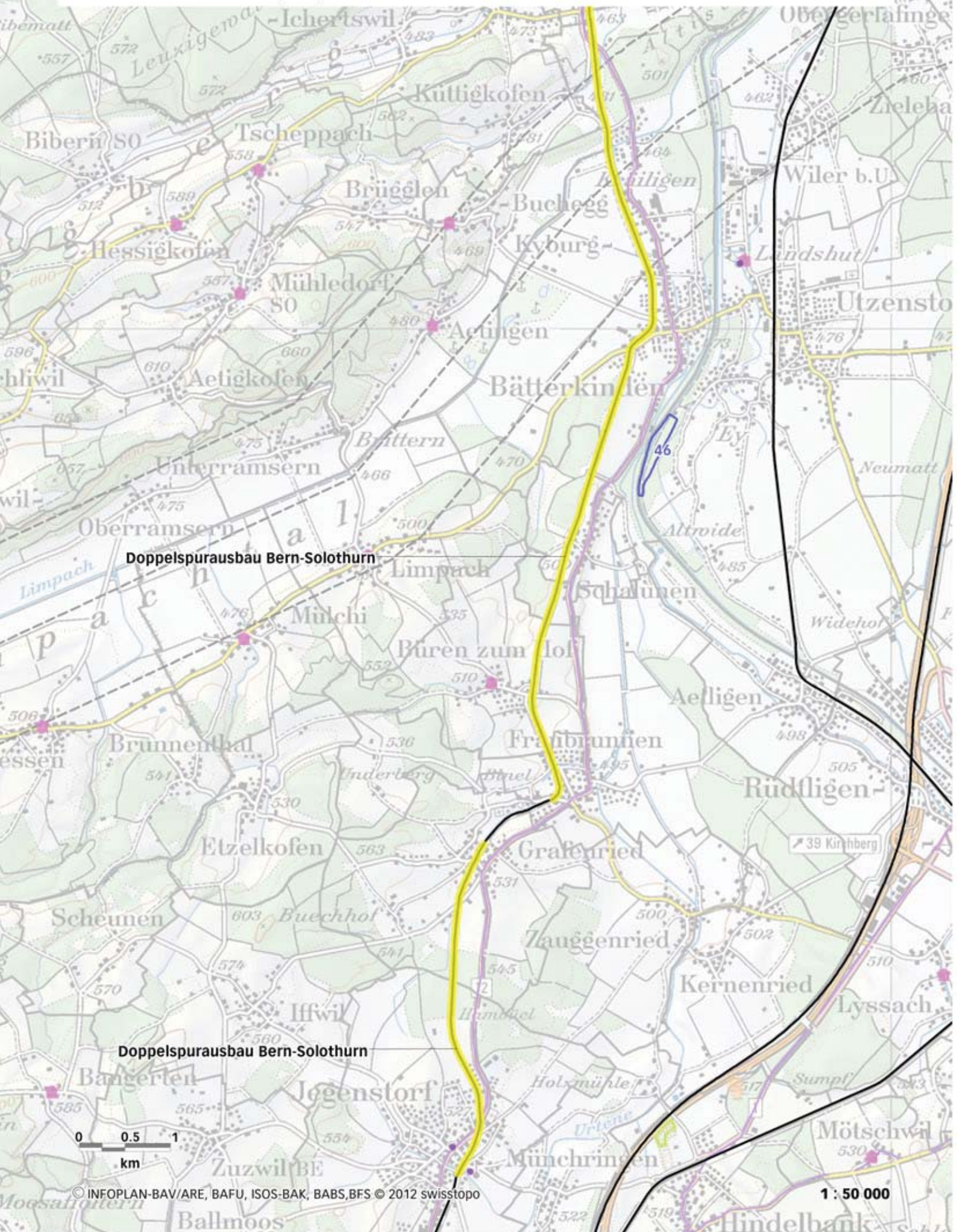


Ausbau Solothurn-Wanzwil
(siehe OB 3.3)

Doppelspurausbau Bern-Solothurn

Stand der Beschlussfassung	offen		
<p>Massnahmen und Stand der Koordination Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Entflechtung Zollikofen – Doppelspurausbau Bern – Solothurn inkl. Ausbau von Bahnhöfen 	F	Z	V
<p>Hinweise zu den Festlegungen</p> <p>Die schmalspurige Strecke Bern – Solothurn wird schrittweise zur Doppelspur ausgebaut. Zur Zeit <u>Zurzeit</u> erfolgt ein Ausbauschritt im Abschnitt Moosseedorf – Zollikofen. Die weiteren Massnahmen sind zu konkretisieren. Sie werden im vorliegenden Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene als langfristige Trassensicherung aufgenommen. Der Richtplan des Kantons Bern enthält die Massnahmen und wurde vom Bund am 1. Mai 2009 genehmigt.</p>			<p style="text-align: center;">Hinweise:</p> <p><i>Richtplan Kanton Bern Anpassungen 2011-06</i></p>

OB 3.2 Bern-Solothurn (Süd)



OB 3.3 Solothurn-Wanzwil

Allgemeine Informationen und technische Daten

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

Funktion und Begründung

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

Vorhaben

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

Vorgehen

Eine Realisierung ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschlusses STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss. Eine Abstimmung mit dem Sachplan Fruchtfolgeflächen hat stattzufinden.

Stand der Beschlussfassung

offen

Massnahmen und Stand der Koordination

Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:

- Ausbau Solothurn – Wanzwil

F

Z

V

Hinweise zu den Festlegungen

Die SBB hatte für die Ausbaustrecke Solothurn – Wanzwil ein Projekt zum Plangenehmigungsverfahren eingereicht, welches eine Belastung der Strecke mit max. 36 Zügen/Tag angenommen hat. Im Plangenehmigungsverfahren vom 31. Januar 2001 wurde die Linienführung mit Niveauübergängen bewilligt. Die Einsprachen, es sei eine Unterführung zu erstellen, wurden abgewiesen. Sollte die Auslastung der Strecke erhöht werden, müsste die Frage der Niveauübergänge erneut geprüft werden. Erste Ausbauschritte sind bereits mit ZEB geplant. Darüber hinaus ist entsprechend dem Verkehrswachstum langfristig ein weiterer Ausbau bis hin zur durchgehenden Doppelspur denkbar. Der Sorge des Kantons über zusätzliche Lärmemissionen und Erschütterungen ist Rechnung zu tragen.

Hinweise

Richtplan Kanton Solothurn 2000

Verweise:

Kap. 4.1

Kap. 5.2.6

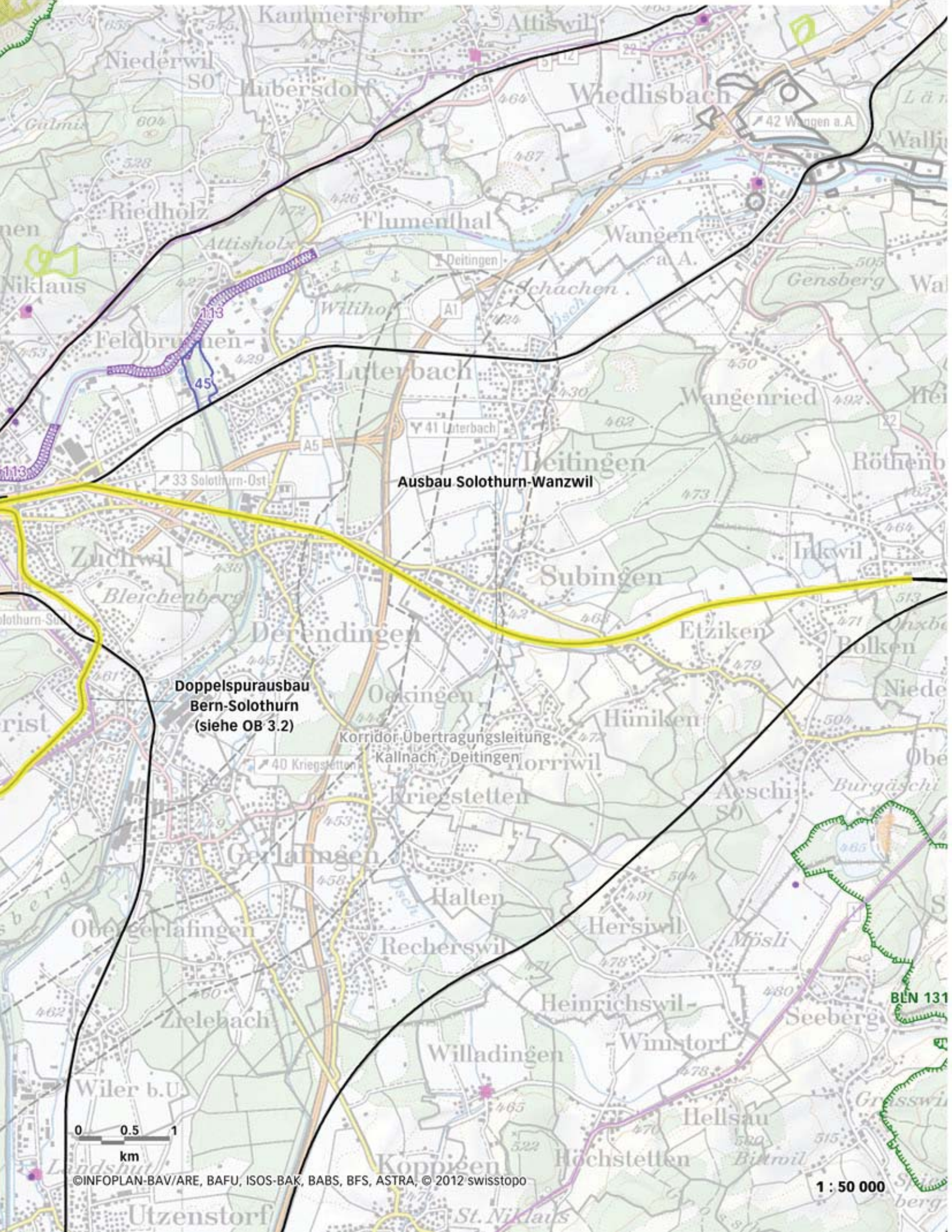
OB 3.2 Bern-Solothurn

OB 6.1 Olten-Aarau

Grundlagen:

Botschaft zum Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur vom 18. Januar 2012 (BBI 2012 1577)

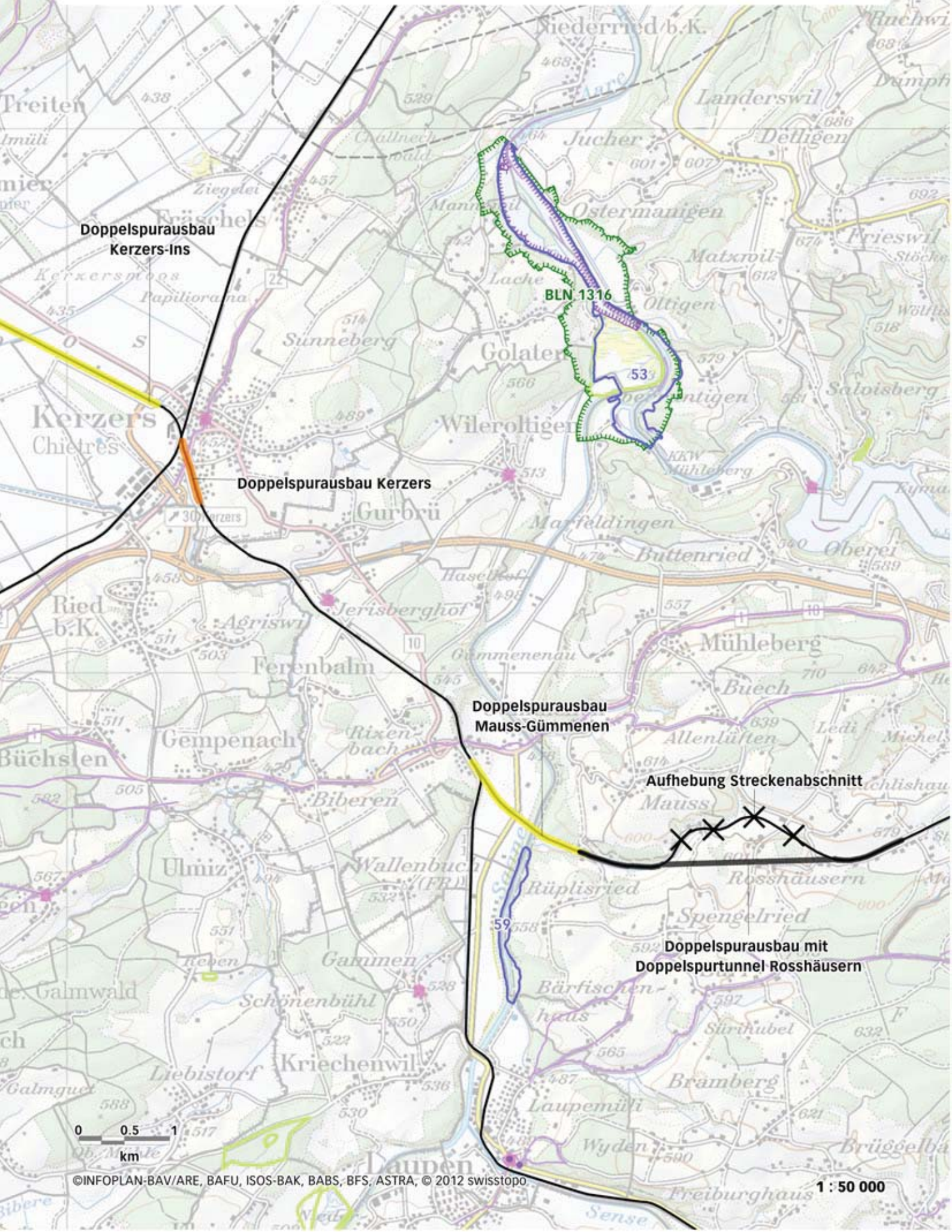
OB 3.3 Solothurn-Wanzwil



OB 3.4 Bern-Kerzers-Ins

<p>Allgemeine Informationen und technische Daten</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Standortkanton: Bern, Freiburg</u> ▪ <u>Betroffene Gemeinden: Ferenbalm, Ins, Kerzers, Mühleberg, Müntschemir, Ried bei Kerzers</u> ▪ <u>Zuständige Amtsstelle: BAV</u> ▪ <u>Betroffene Amtsstellen: ARE, BAFU, BAK, VBS, kantonale Fachstellen Bern und Freiburg</u> ▪ <u>Anderer Partner: BLS, SBB</u> 	<p>Verweise:</p> <p><u>Kap 4.3</u></p> <p><u>Kap 5.2.3</u></p> <p><u>OB 9.1 Raum Neuenburg</u></p> <p>Grundlagen:</p> <p><u>Botschaft zum Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur vom 18. Januar 2012 (BBl 2012 1577)</u></p>												
<p>Funktion und Begründung</p> <p><u>Die noch weitestgehend einspurige Strecke Bern – Neuenburg ist bereits heute durch den Fernverkehr und die S-Bahn sowie den internationalen Fernverkehr hoch belastet. Im Rahmen des Konzepts Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Hochleistungs-Eisenbahnnetz (HGV-A) wird zurzeit der Rosshäusern-Tunnel gebaut. Einhergehend mit dem künftigen Ausbau des Angebots sind weitere Doppelspurausbauten auf der Strecke nötig.</u></p>													
<p>Vorhaben</p> <p><u>Doppelspurausbau Mauss – Gümmenen: Im Anschluss an den mit den Ausbauten HGV-A erstellten Rosshäuserntunnel wird ein zweites Geleise von Mauss bis Gümmenen erstellt.</u></p> <p><u>Doppelspurausbau Kerzers: Als erster Teil einer später allenfalls durchgehenden Doppelspur wird in der Gemeinde Kerzers der Bahnübergang aufgehoben und die Südzufahrt zum Bahnhof Kerzers auf Doppelspur erweitert.</u></p> <p><u>Doppelspurausbau Kerzers – Ins: Zwischen den Bahnhöfen Kerzers und Ins wird die bestehende einspurige Strecke auf zwei Geleise erweitert.</u></p>													
<p>Vorgehen</p> <p><u>Eine Realisierung ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss. Es hat eine Abstimmung mit dem Objekt Gümmenenau stattzufinden, einer Trockenwiese/-weide von nationaler Bedeutung.</u></p>													
<p>Stand der Beschlussfassung</p>	<p><u>offen</u></p>												
<p>Massnahmen und Stand der Koordination</p> <p>Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> – <u>Doppelspurausbau Mauss – Gümmenen</u> – <u>Doppelspurausbau Kerzers</u> – <u>Doppelspurausbau Kerzers - Ins.</u> 	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">F</th> <th style="width: 33%;">Z</th> <th style="width: 33%;">V</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td>♦</td> </tr> <tr> <td></td> <td>♦</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>♦</td> </tr> </tbody> </table>	F	Z	V			♦		♦				♦
F	Z	V											
		♦											
	♦												
		♦											

OB 3.4 Bern-Kerzers-Ins (Ost)



Hinweise zu den Festlegungen

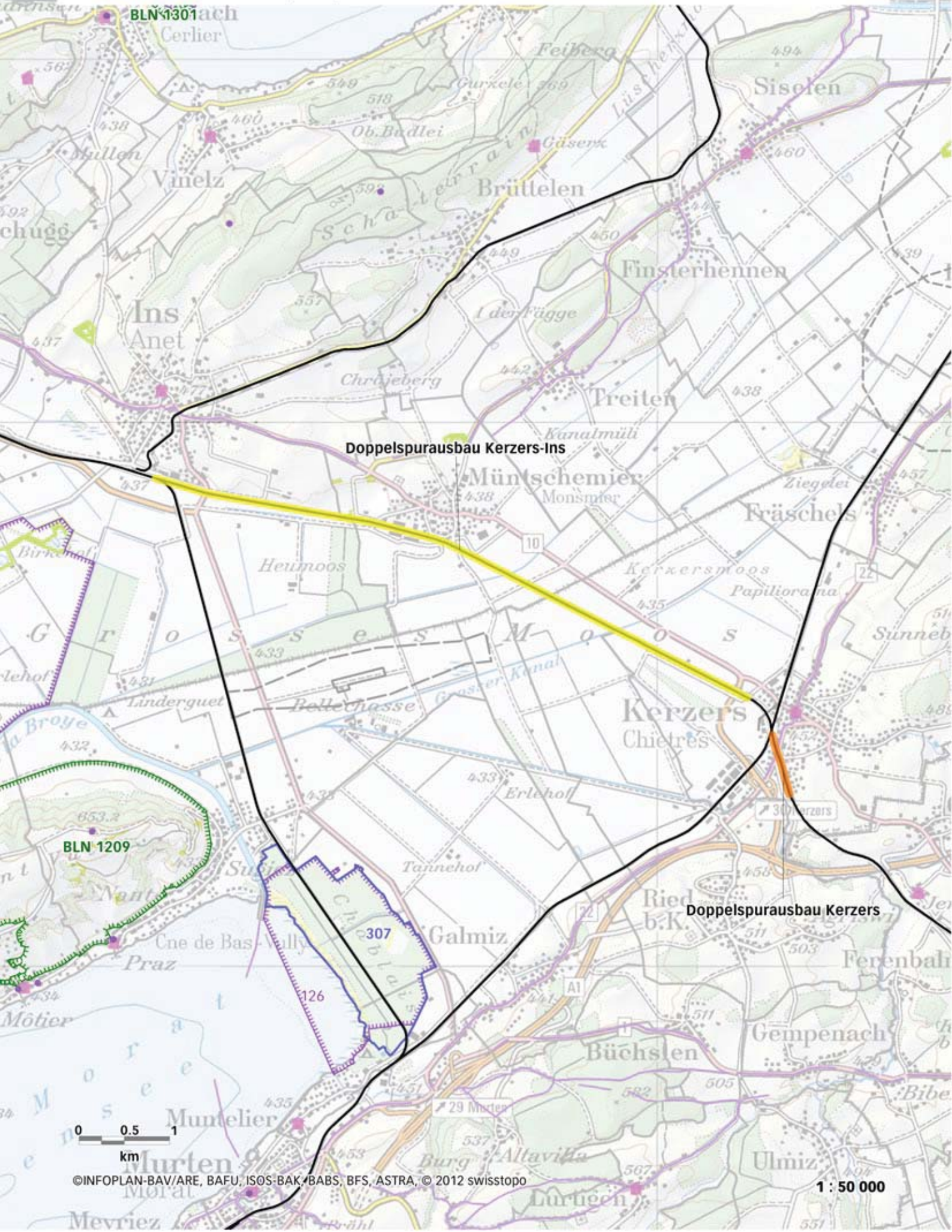
Der Richtplan des Kantons Bern enthält das Vorhaben als Festsetzung. Bei einem weiteren Verkehrswachstum könnte ein durchgehender Doppelspurausbau nötig werden. Der Ausbau erfolgt schrittweise entsprechend dem Ausbau des Angebots.

Hinweise:

*Richtplan Kanton Bern:
Anpassungen 2006*

Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene
Anpassungen und Ergänzungen 2012

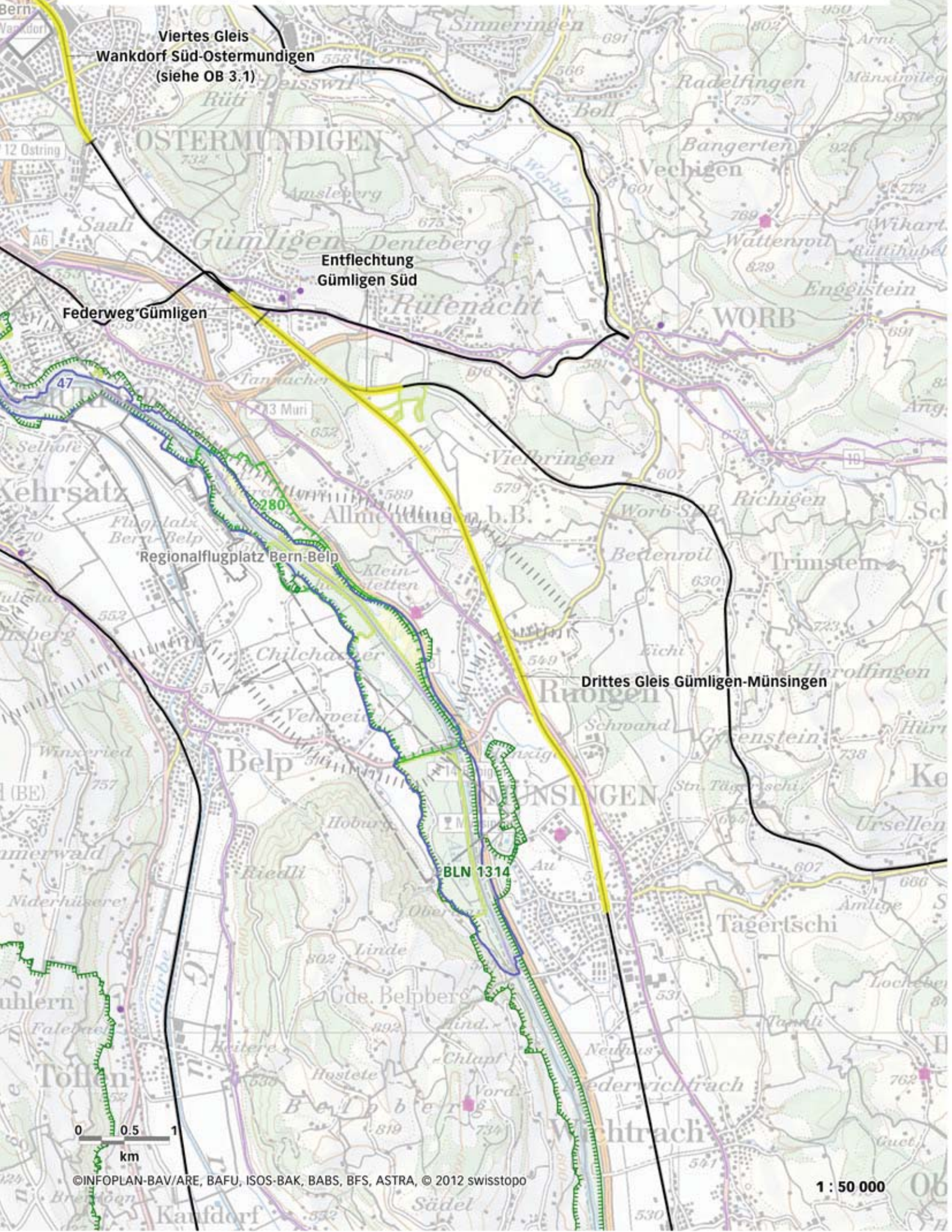
OB 3.4 Bern-Kerzers-Ins (West)



OB 3.5 Bern-Thun

<p>Allgemeine Informationen und technische Daten</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Standortkanton: Bern</u> ▪ <u>Betroffene Gemeinden: Allmendingen, Münsingen, Muri, Rubigen, Worb</u> ▪ <u>Zuständige Amtsstelle: BAV</u> ▪ <u>Betroffene Amtsstellen: ARE, BAFU, BLW, VBS, kantonale Fachstellen Bern</u> ▪ <u>Anderer Partner: BLS, SBB</u> 	<p>Verweise:</p> <p><u>Kap 4.3</u></p> <p><u>Kap 5.2.3</u></p> <p><u>OB 3.1 Raum Bern</u></p> <p>Grundlagen:</p> <p><u>Botschaft zum Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur vom 18. Januar 2012 (BBl 2012 1577)</u></p>		
<p>Funktion und Begründung</p> <p><u>Die Strecke Bern – Thun ist bereits heute durch den Fernverkehr und die S-Bahn sowie den Güterverkehr hoch belastet. Ein Ausbau des Angebots ist ohne Erweiterung der Infrastruktur kaum mehr möglich.</u></p>			
<p>Vorhaben</p> <p><u>Drittes Gleis Gümligen – Münsingen: Ein drittes Gleis wird ab dem Bahnhof Gümligen bis zum Bahnhof Münsingen über eine Gesamtlänge von 8,7 km erstellt.</u></p> <p><u>Entflechtung Gümligen Süd: Zur Entflechtung der Verkehrsströme Bern – Thun und Bern – Luzern ist südlich des Bahnhofs Gümligen eine niveaufreie Entflechtung vorgesehen.</u></p> <p><u>Federweg Gümligen: Bau eines Doppelspurabschnitts anschliessend an die Entflechtung Gümligen in Richtung Worb.</u></p> <p><u>Doppelspurausbau Thun – Uetendorf: Realisierung einer durchgehenden Doppelspur.</u></p>			
<p>Vorgehen</p> <p><u>Eine Realisierung ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss. Es hat eine Abstimmung mit dem Sachplan Militär, dem Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung Rüfenachtmoos sowie Schintere Lerchenfeld und den Fruchtfolgeflächen stattzufinden.</u></p>			
<p>Stand der Beschlussfassung</p>	<i>offen</i>		
<p>Massnahmen und Stand der Koordination</p> <p>Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> – <u>Drittes Gleis Gümligen – Münsingen.</u> – <u>Entflechtung Gümligen Süd</u> – <u>Federweg Gümligen</u> – <u>Doppelspurausbau Thun – Uetendorf.</u> 	F	Z	V

OB 3.5 Bern-Thun (Nord)



Hinweise zu den Festlegungen

Der Richtplan des Kantons enthält das 3. Gleis Gümligen – Münsingen als Festsetzung. Aufgrund der im Teil Programm festgelegten Kriterien muss ein Vorprojekt vorliegen, damit ein Vorhaben im Sachplan Verkehr als Festsetzung bezeichnet werden kann. Darum wird das Vorhaben als Vororientierung im Sachplan bezeichnet.

Mit dem Vorhaben werden die Perronanlagen in Rubigen und Münsingen sowie verschiedene Brücken, Unterführungen und Durchlässe angepasst. In Münsingen kann die S-Bahn auf dem mittleren Gleis wenden. Diese Ausbauten erfüllen jedoch die Kriterien der Sachplanrelevanz nicht. Sie werden ausserhalb des Sachplans Verkehr koordiniert.

Das 3. Gleis Gümligen – Münsingen in Kombination mit der Entflechtung Gümligen Süd ermöglicht einen Ausbau der S-Bahnverkehrs im unteren Aaretal sowie eine Taktverdichtung im Emmental. Eine spürbar höhere Lärmbelastung wird durch den Mehrverkehr nicht erwartet, da es sich um vergleichsweise leichte Fahrzeuge handelt und die Belastung der Strecke heute schon hoch ist. Der Flächenbedarf für beide Vorhaben beträgt ca. vier Hektaren, davon drei Hektaren Fruchfolgefleichen und eine Hektare Wald.

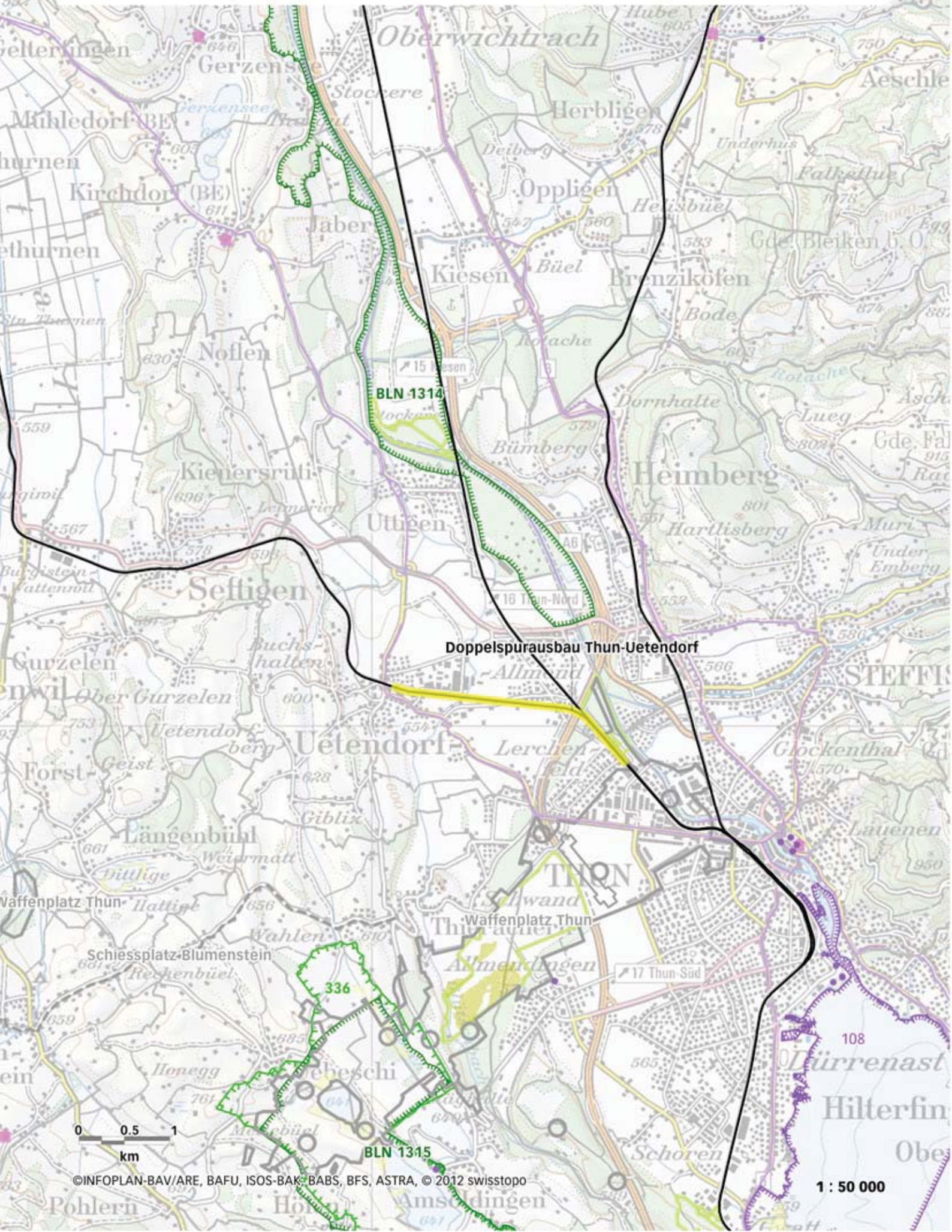
Der Doppelspurausbau Thun – Uetendorf ist zur Sicherstellung der Anschlussqualität mit dem Fernverkehr im Knoten Thun notwendig. Langfristig wird ein entsprechend dem Verkehrswachstum schrittweiser Ausbau der Gürbetallinie zur durchgehenden Doppelspur angestrebt.

Im Rahmen der „Korridorstudie Aaretal“ sind Strassenbauvorhaben vorgesehen. Im näheren Projektumfeld ist unter anderem eine Entlastungsstrasse in Münsingen, inklusive einem neuen Anschluss Münsingen Süd in Planung.

Hinweise:

*Richtplan Kanton Bern;
Anpassungen 2011*

OB 3.5 Bern-Thun (Süd)



OB 3.62 Lötschberg-Basistunnel NordKandertal

Allgemeine Informationen und technische Daten

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

Funktion und Begründung

Als Teil der Neuen Eisenbahnalpentransversale (NEAT) wurde der Lötschberg-Basistunnel (LBT) mit dem Ziel gebaut, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene auf der Nord-Süd-Achse zu fördern. Der teilweise nur eingleisig ausgebaute Lötschberg-Basistunnel ist seit 2007 in Betrieb.

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

Vorhaben

Niesenflankentunnel: Ab Heustrich verläuft die Neubaustrecke im Tunnel durch den Niesen. Der Niesenflankentunnel (4,2 km) endet nach der Unterquerung der bestehenden Strecke in Wengi-Ey und geht in den Engstligetunnel über.

Vollausbau Engstligetunnel: Der bestehende 2,6 km lange Tunnel unter der Engstlige ist zurzeit nur mit einem Gleis ausgerüstet. Der Tunnel soll zweispurig ausgebaut und mit der Weströhre des Lötschberg-Basistunnels verbunden werden.

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

Vorgehen

Die Vorhaben wurden vom Parlament auf eine zeitlich nicht bestimmte spätere Etappe verschoben. Die entsprechenden Projektelemente werden nach Artikel 8^{bis} AtraG im Sachplan festgelegt und damit raumplanerisch gesichert. Eine Abstimmung mit ~~dem Sachplan~~ den Sachplänen Militär und Luftfahrt ist noch durchzuführen. Eine Realisierung ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP steigender Nachfrage zu prüfen.

Der Bau und die Finanzierung des Autoverlads und der Zufahrtsstrecke erfordern eine separate Regelung in einem Bundesgesetz mit einem Bundesbeschluss. Die Anbindung des Autoverlads an die Umfahrungsstrasse Emdthal wird im Rahmen eines kantonalen Strassenbauprojekts geregelt.

Verweise:

Kap. 4.1

Kap 5.2.3

OB 3.7 ~~Lötschberg-Basistunnel Mitte (Mit-holz)~~

OB 10.1 ~~Lötschberg-Basistunnel Mitte (Ferden)~~

OB 10.2 ~~Lötschberg-Basistunnel Süd (Wallis)Steg-Visp~~

Grundlagen:

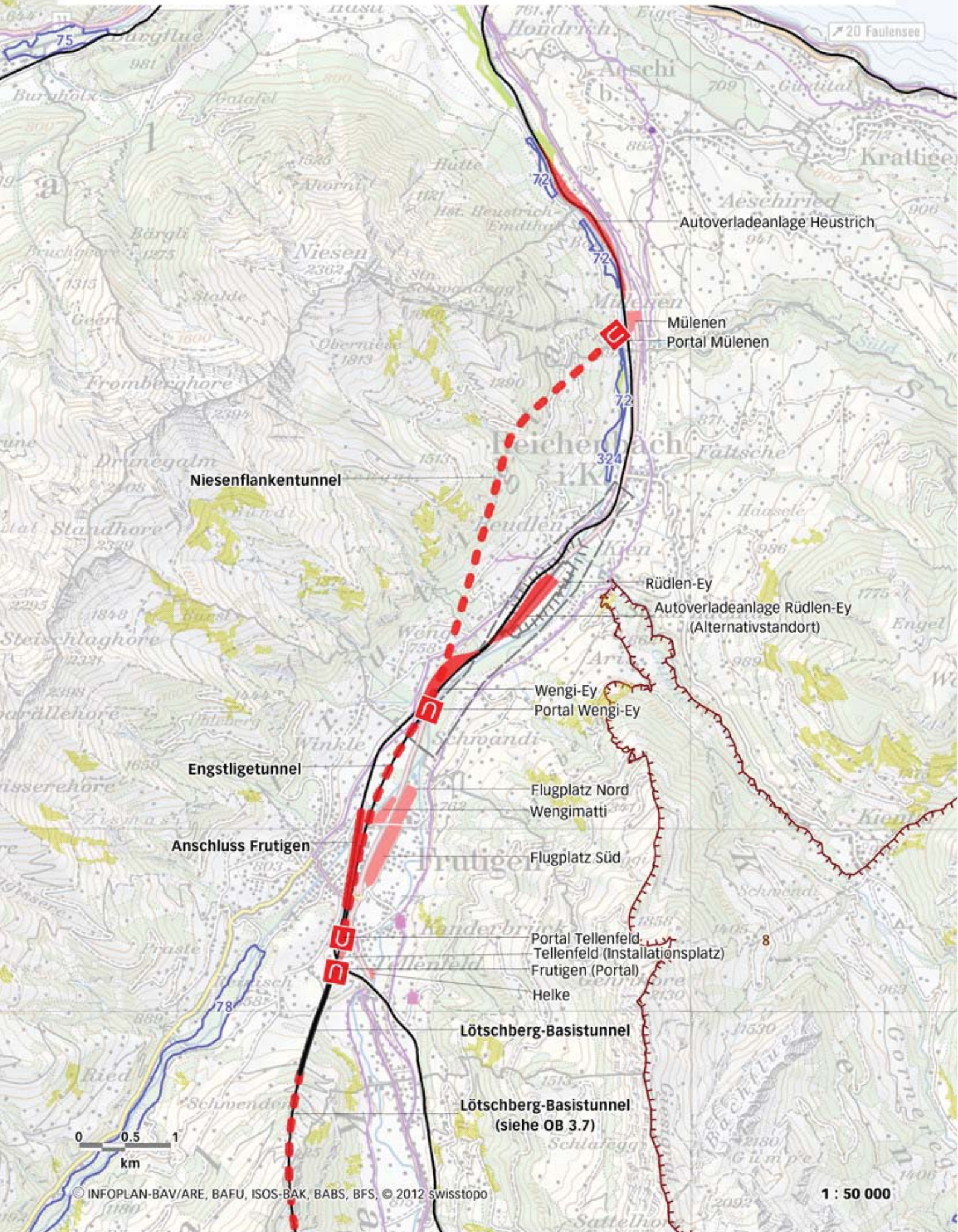
Sachplan AlpTransit
1999; UVEK, Bern

Art. 18 EBG
(SR 742.101)

Art. 5^{bis}, Art. 8^{bis} AtraG
(SR 742.104)

AtraV (SR 742.104.1)

OB 3.6 Kandertal



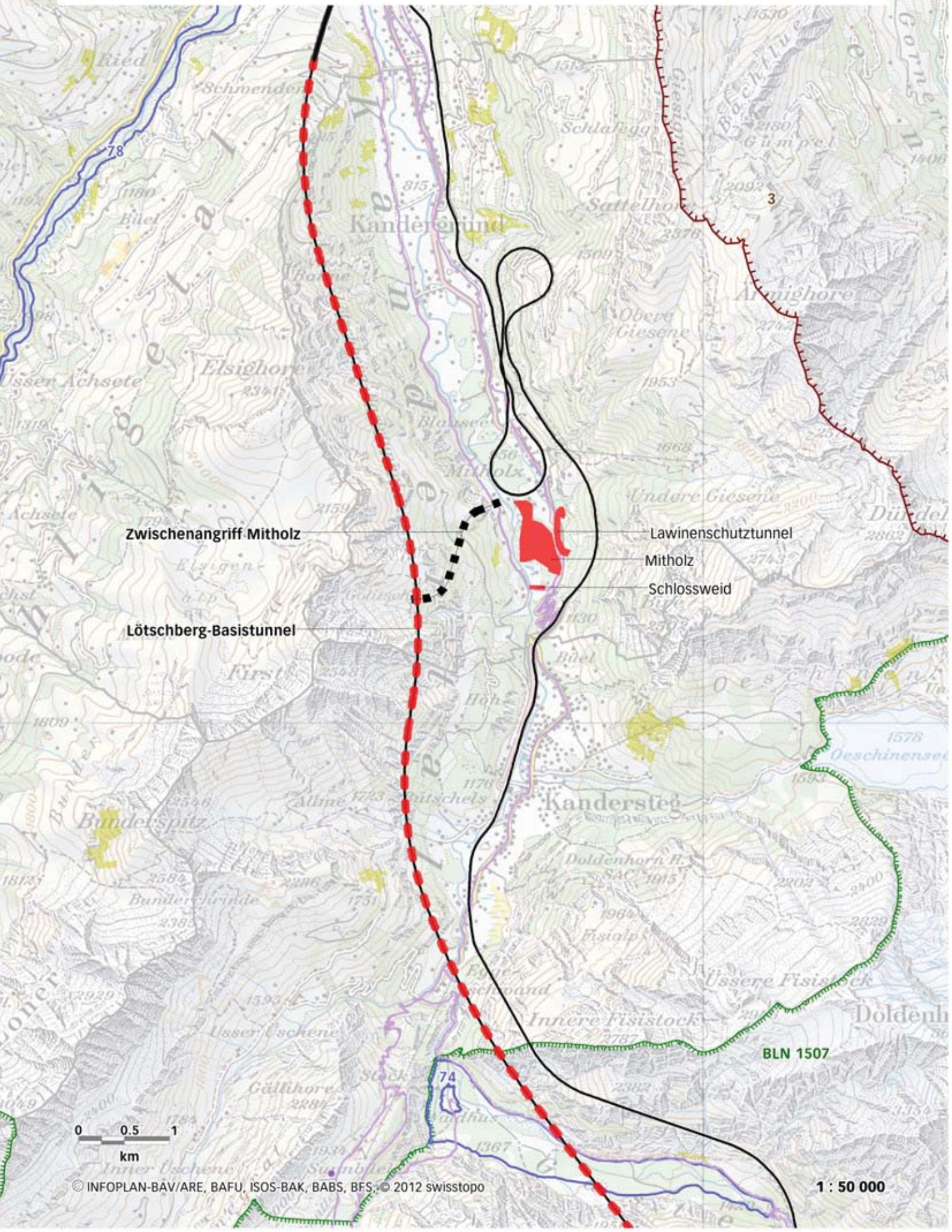
Stand der Beschlussfassung	offen		
<p>Massnahmen und Stand der Koordination</p> <p>Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vollausbau Engstligetunnel (zweites Gleis) - Zweigleisige Verknüpfung Wengi-Ey - Installationsplätze Flugplatz, Tellenfeld und Helke, Material-Verladeanlage Frutigen - zentrale Materialbewirtschaftung und Ablagerung Mitholz - Installationsplätze Heustrich, Mülönen, Wengi-Ey und Wengmatti - Materialablagerungen Wengi-Ey - Autoverladeanlage Heustrich und Niesenflankentunnel vorbehältlich der Eliminierung der Option Rüdlen-Ey als Autoverladestandort. 	<p>F</p> <p>◆</p> <p>◆</p> <p>◆</p> <p>◆</p> <p>◆</p> <p>◆</p> <p>◆</p>	<p>Z</p>	<p>V</p>
<p>Hinweise zu den Festlegungen</p>			
<p>Gemäss dem am 12. April 1995 genehmigten Vorprojekt wurde der Entscheid über die Neubaustrecke vom Tunnelportal in die Autoverladeanlage zurückgestellt, ebenso die Autoverladeanlage selbst.</p>			
<p>Der Bundesrat ist in seinem Vorprojektentscheid vom 12. April 1995 den Ausführungen der BLS AlpTransit AG und des ASTRA in Bezug auf die für einen zukunftstauglichen Autoverlad erforderlichen Tunnelquerschnitte gefolgt und hat für den Lötschberg-Basistunnel das Shuttle-Profil (Lichtraumprofil Lötschberg-Shuttle) festgelegt. Damit wurde die Option für einen späteren Autoverlad durch den Basistunnel offen gehalten.</p>			
<p><u>Der Alternativstandort für die Autoverladeanlage Rüdlen-Ey belegt den Flugplatz Reichenbach. Bei diesem Flugplatz handelt es sich um einen ehemaligen Militärflugplatz der seit der Umnutzung 2004 als ziviles Flugfeld genutzt wird. Mit einer Realisierung des Autoverlads ist jedoch kurz- bis mittelfristig nicht zu rechnen. Der zivilaviatischen Nutzung des Flugplatzes steht somit nichts entgegen.</u></p>			
<p>Alle Projektelemente im und ausserhalb des Basistunnels, die auf eine zeitlich nicht bestimmte spätere Etappe verschoben wurden, werden nach Artikel 8^{bis} AtraG im Sachplan festgelegt und raumplanerisch gesichert.</p>			
<p>Der Kanton Bern hat seine Prioritäten im internationalen und nationalen Verkehr als Festsetzung im Richtplan dargelegt. Er setzt sich für das System der Gotthard- und Lötschbergachse ein, nennt aber keine konkreten Ausbauprojekte. <u>Die Genehmigung des Bundesrats der Anpassungen '10 am kantonalen Richtplan steht noch aus. Der Bundesrat genehmigte den kantonalen Richtplan am 4. Mai 2009.</u></p>			
<p>Beim Portal Mülönen und der Autoverladanlage Rüdlen-Ey auf dem ehemaligen Militärflugplatz Reichenbach sind Objekte des Dispositionsbestands (überzählige Immobilien) des Sachplans Militär betroffen. Ein allfälliger Rückbau dieser Objekte ist frühzeitig zu regeln. Im Gebiet des Engstligentunnels bestehen Kernobjekte (Objekte, deren Nutzung durch das Militäraufrechterhalten bleiben muss), sie sind bei der Detailplanung zu berücksichtigen.</p>			

Hinweise:
 Richtplan Kanton Bern;
 Anpassungen 2006-'10

OB 3.73 Lötschberg - Basistunnel Mitte (Mitholz)

<p>Allgemeine Informationen und technische Daten</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Standortkanton: Bern ▪ Betroffene Gemeinden: Kandergrund, Kandersteg ▪ Zuständige Amtsstelle: BAV ▪ Betroffene Amtsstellen: ARE , BAFU, kantonale Fachstellen Bern ▪ Andere Partner: SBB, BLS 	<p>Verweise:</p> <p>Kap 4.1</p> <p>Kap 5.2.3</p> <p>OB 3.6 Lötschberg-Basistunnel Nord <u>Kandertal</u></p>									
<p>Funktion und Begründung</p> <p>Als Teil der Neuen Eisenbahnalpentransversale (NEAT) wurde der Lötschberg-Basistunnel (LBT) mit dem Ziel gebaut, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene auf der Nord-Süd-Achse zu fördern. Der <u>aus Kostengründen</u> teilweise eingleisig ausgebaute Lötschberg-Basistunnel ist seit Dezember 2007 in Betrieb. Sein Vollausbau würde die Kapazitäten für den alpenquerenden Güterverkehr auf der Schiene weiter erhöhen.</p>	<p>OB 10.1 Lötschberg-Basistunnel Mitte (Ferden)</p> <p>OB 10.2 Lötschberg Basistunnel Süd (Wallis) <u>Steg-Visp</u></p> <p>Grundlagen:</p> <p>Sachplan AlpTransit 1999; UVEK, Bern</p>									
<p>Vorhaben</p> <p>Vollausbau Lötschberg-Basistunnel: Die 7,5 km lange Strecke zwischen der Spaltungsweiche Adelrain bis zur Diensthaltestelle Mitholz wird ausgebrochen und bahntechnisch ausgerüstet. Die bereits im Rohbau ausgebrochene Weströhre des Lötschberg-Basistunnels von Mitholz bis Ferden wird bahntechnisch ausgerüstet.</p>	<p>Art. 18 EBG (SR 742.101)</p> <p>Art. 5^{bis}, Art. 8^{bis} AtrAG (SR 742.104)</p> <p>AtraV (SR 742.104.1)</p> <p>ZEBG (SR 742.140.2)</p>									
<p>Vorgehen</p> <p>Das Vorhaben wurde vom Parlament auf eine zeitlich nicht bestimmte spätere Etappe verschoben. Die entsprechenden Projektelemente werden nach Artikel 8^{bis} AtrAG im Sachplan festgelegt und damit raumplanerisch gesichert.</p> <p><u>Der Bedarf wird nach Artikel 10 ZEBG überprüft. Eine Realisierung ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung in einem Bundesgesetz mit einem Bundesbeschluss.</u></p>										
<p>Stand der Beschlussfassung</p>	<p>offen</p>									
<p>Massnahmen und Stand der Koordination</p> <p>Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> – voll ausgebauter Lötschberg-Basistunnel – Materialbewirtschaftung Mitholz 	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">F</th> <th style="width: 33%;">Z</th> <th style="width: 33%;">V</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>◆</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>◆</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	F	Z	V	◆			◆		
F	Z	V								
◆										
◆										
<p>Hinweise zu den Festlegungen</p> <p>Die BLS hat ein Vorprojekt für die Lötschberg-Basislinie zwischen dem Kandertal und dem Rhonetal mit Autoverladeanlagen erarbeitet. Mit Beschluss vom 12. April 1995 hat der Bundesrat die Linienführung bestimmt und den für einen zukunftstauglichen Autoverlad erforderlichen grösseren Tunnelquerschnitt (Lichttraumprofil Lötschberg-Shuttle) festgelegt. Damit wurde der Systemscheid für den späteren Autoverlad durch den Basistunnel grundsätz-</p>										

OB 3.7 Mitholz



Zwischenangriff Mitholz

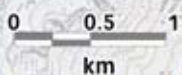
Lötschberg-Basistunnel

Lawinenschutz-tunnel

Mitholz

Schlossweid

BLN 1507



lich gefällt.

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

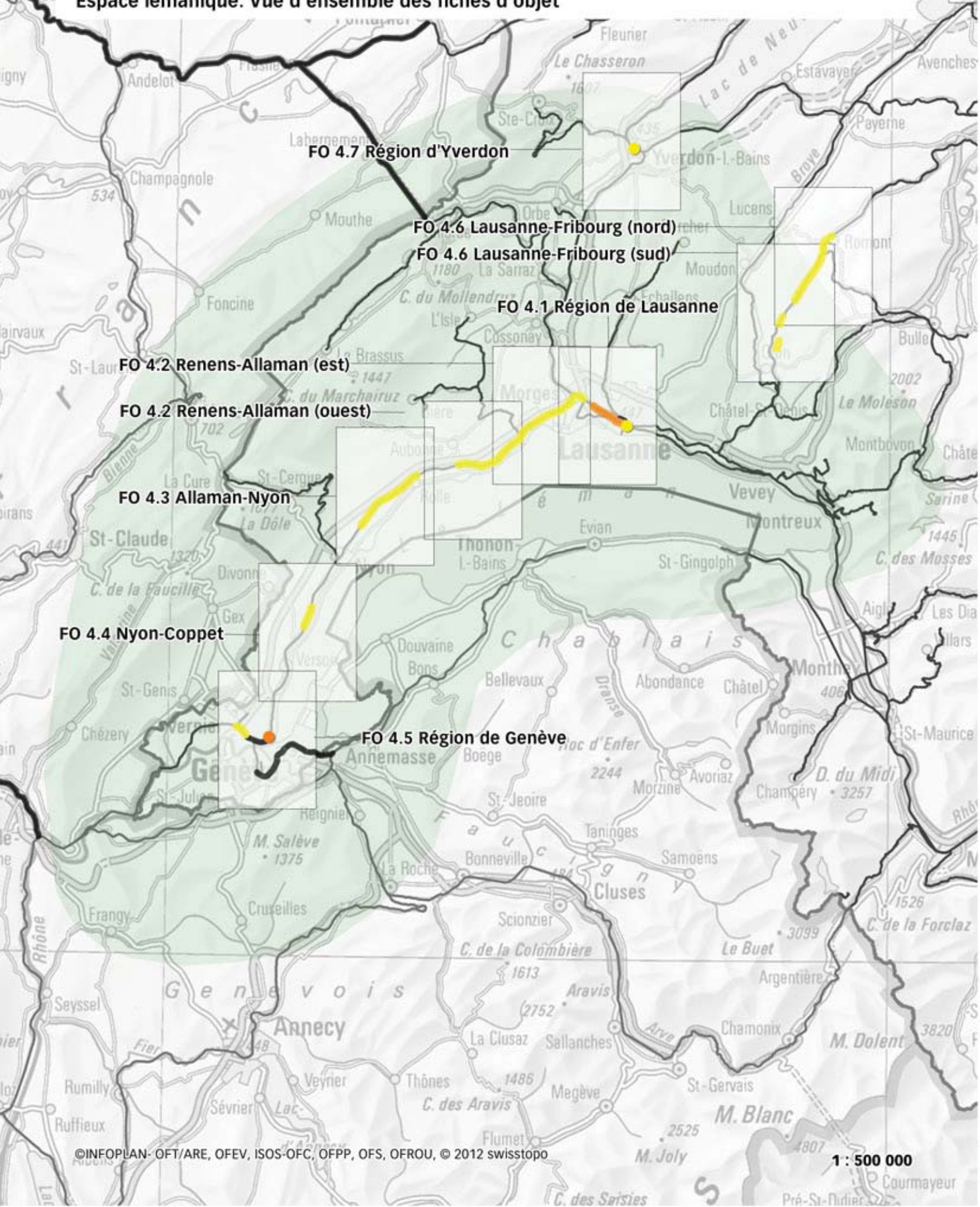
Der Kanton Bern hat seine Prioritäten im internationalen und nationalen Verkehr als Festsetzung im Richtplan definiert. Er setzt sich für das System der Gotthard- und Lötschbergachse ein, nennt aber keine konkreten Ausbauvorhaben. Die Genehmigung des Bundesrats der Anpassungen '10 am kantonalen Richtplan steht noch aus. Der Bundesrat genehmigte den kantonalen Richtplan am 4. Mai 2009.

Hinweise:

*Richtplan Kanton Bern
Anpassungen 2006 '10*

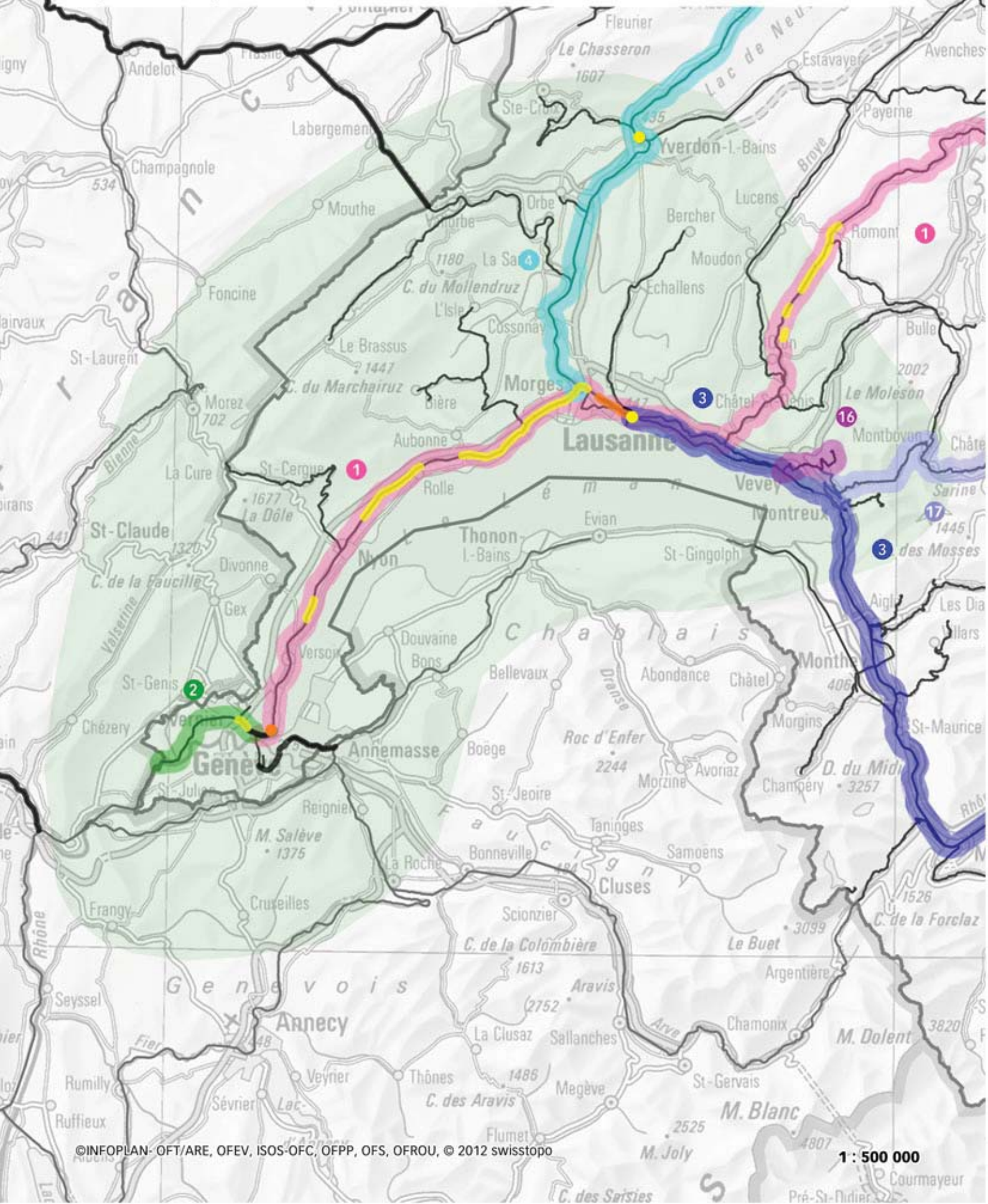
4

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



4

Espace lémanique: Vue d'ensemble des corridors



FO 4.1 Région de Lausanne

Informations générales et données techniques

- Canton: Vaud
- Communes concernées: Lausanne, Prilly, Renens
- Autorité compétente: OFT
- Services concernés: ~~ARE~~ ODT, OFC, OFEV, OFROU, services spécialisés du canton de Vaud
- Autres partenaires: CFF

Renvois:

Chap. 4.3

Chap. 5.2.4

FO 4.2 Renens-
Allaman

FO 4.3 Allaman-Nyon

Bases:

Message du 17 octobre 2007 sur la vue d'ensemble du FTP (FF 2007 7217)

Message relatif à l'arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, FAIF du 18 janvier 2012 (FF 2012 1371)

LDIF (RS 742.140.2)

Fonction et motif

A l'heure actuelle, l'espace métropolitain de Lausanne est déjà saturé par le trafic longues distances, le RER et le trafic de marchandises. La première phase d'aménagement de cet espace est une mesure visant à rendre plus performants les tronçons existants et le nœud de Lausanne.

Projet

4^e voie Lausanne – Renens: une quatrième voie sera posée côté lac le long du tronçon actuel à 3 voies entre les gares de Lausanne et de Renens. Les plans prennent en compte un ~~éventuel~~ saut-de-mouton à aménager en plus pour passer d'une utilisation par ligne en gare de Lausanne à une utilisation par direction en gare de Renens. ~~Les deux projets sont interdépendants.~~

Aménagement du nœud de Lausanne: le prolongement des quais à 420 m en gare de Lausanne et en direction de Renens permettra l'accueil de trains plus longs.

Marche à suivre

La Confédération a chargé les CFF d'entreprendre études de projet en accord avec le canton et d'élaborer l'avant-projet.

~~Un aménagement supplémentaire à l'ouest de Renens est à l'examen d'après l'art. 10 LDIF.~~

Une coordination doit avoir lieu avec la planification des routes nationales.

Etat de la décision

Arrêtée à l'examen

Mesures et état de la coordination

Eléments de l'aménagement qui relèvent du Plan sectoriel:

- 4^e voie Lausanne – Renens
- Aménagement du nœud de Lausanne

CR

CC

IP

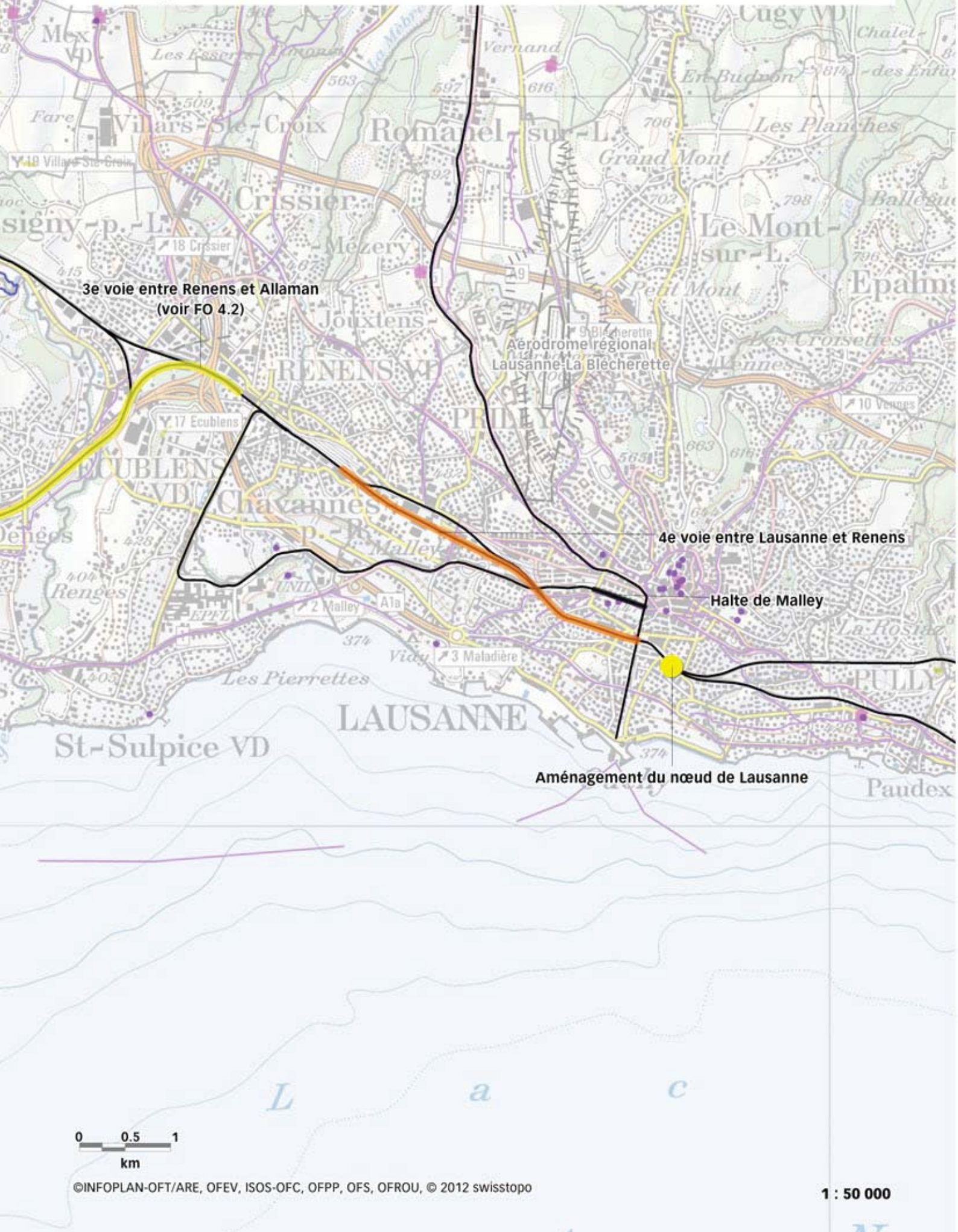


Explication des indications

En adoptant la loi fédérale du 20 mars 2009 sur le développement de l'infrastructure ferroviaire (LDIF), l'Assemblée fédérale a opté pour la construction de la 4^e voie entre Lausanne et Renens.

~~Lors de l'élaboration du projet, il faudra clarifier la manière d'assurer la compatibilité du projet avec d'autres mesures éventuelles telles que le saut de mouton permettant le passage de l'exploitation par ligne à l'exploitation par~~

FO 4.1 Région de Lausanne



sens entre Lausanne et Renens. Le saut de mouton permet le passage de l'exploitation par ligne à l'exploitation par sens entre Lausanne et Renens.

Le projet de 4ème voie entre Lausanne et Renens doit être coordonné avec l'autoroute A1 située à proximité.

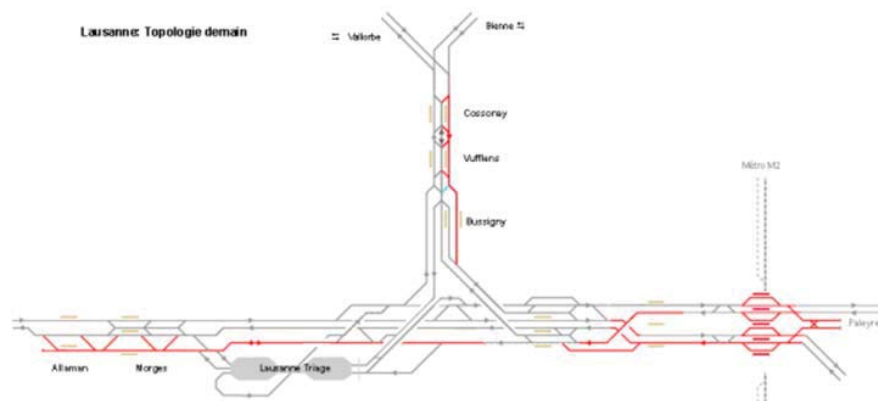
Le tracé du projet est donné par l'aménagement le long de l'infrastructure existante. Le plan directeur du canton de Vaud, approuvé par le Conseil fédéral le 18 juin 2008, contient les projets avec le statut de «coordination réglée». Au vu des études à disposition et de l'avancée du processus décisionnel, le plan sectoriel contient le projet avec le statut « coordination en cours».

Le prolongement des quais en gare de Lausanne ne sera possible qu'après la mise en œuvre du projet Paleyre prévoyant la suppression des voies de garage à Villars. Cet aménagement sera accompagné de mesures liées à l'accessibilité et n'est pas pertinent par rapport au plan sectoriel.

En outre, un plan d'affectation cantonal, prévoyant la reconversion de l'entrepôt-garage actuel en musée des beaux-arts (MCBA) et un réaménagement de la gare ainsi que de ses accès, est à l'étude. Une coordination sera à assurer.

Indications:

Plan directeur du canton de Vaud 2008, révision en cours



source: CFF

Fig. 6: Plan-cadre des aménagements du nœud de Lausanne

FO 4.2 Renens-Allaman

Informations générales et données techniques

- Canton: Vaud
- Communes concernées: Allaman, Buchillon, Bussigny-près-Lausanne, Denges, Echandens, Ecublens (VD), Etoy, Féchy, Lonay, Lully (VD), Morges, Saint-Prex, Tolochenaz
- Autorité compétente: OFT
- Services concernés: DDPS, ODT, OFC, OFROU, OFEV, services spécialisés du canton de Vaud
- Autres partenaires: CFF

Fonction et motif

A l'heure actuelle, le réseau ferroviaire dans l'espace métropolitain de Lausanne est déjà saturé par le trafic longues distances, le RER et le trafic de marchandises. L'augmentation prévue de l'offre sur la ligne Lausanne – Genève impose un ensemble de mesures constructives, dont une 3^e voie destinée à l'augmentation de la cadence du trafic régional des voyageurs entre Renens et Allaman et une voie d'attente pour les trains fret entre Lausanne-Triage et Morges.

Projet

3^e voie entre Renens et Allaman : La nouvelle voie se situe le long de la ligne existante, côté lac par rapport aux voies actuelles, sauf à Etoy. Le projet comprend une voie supplémentaire entre Renens, Morges, St Prex et Allaman ainsi qu'une 4^e voie d'attente pour les marchandises entre Morges et Lausanne-Triage dans la région de Denges.

Marche à suivre

La réalisation est à examiner lors de l'élaboration d'une étape d'aménagement ultérieure de PRODES. La construction et le financement exigent sa prise en compte dans un arrêté fédéral. Une coordination avec les Voies de communication historiques d'importance nationale VD 20.4, les objets ISOS 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 (Morges) et 0.0.11 (Saint-Prex) doit être assurée. En outre, une coordination doit être assurée avec le projet routier de contournement de Morges.

Etat de la décision

ouverte

Mesures et état de la coordination

Eléments de l'aménagement qui relèvent du Plan sectoriel:

- 3^e voie entre Renens et Allaman

CR

CC

IP

Explication des indications

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

Dans la suite de la planification, il faudra vérifier comment la compatibilité du projet être garantie avec les mesures ultérieures prévues entre Rolle et Gland.

Renvois:

Chap. 4.3

Chap. 5.2.4

FO 4.1 Région de Lausanne

FO 4.3 Allaman – Nyon

Bases:

Message relatif à l'arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, FAIF du 18 janvier 2012 (FF 2012 1371)

Le tracé du projet est donné par l'aménagement le long de l'infrastructure existante. Une coordination sera à assurer avec l'autoroute A1 qui se trouve à proximité immédiate d'une grande partie du projet de 3^e voie entre Renens et Allaman.

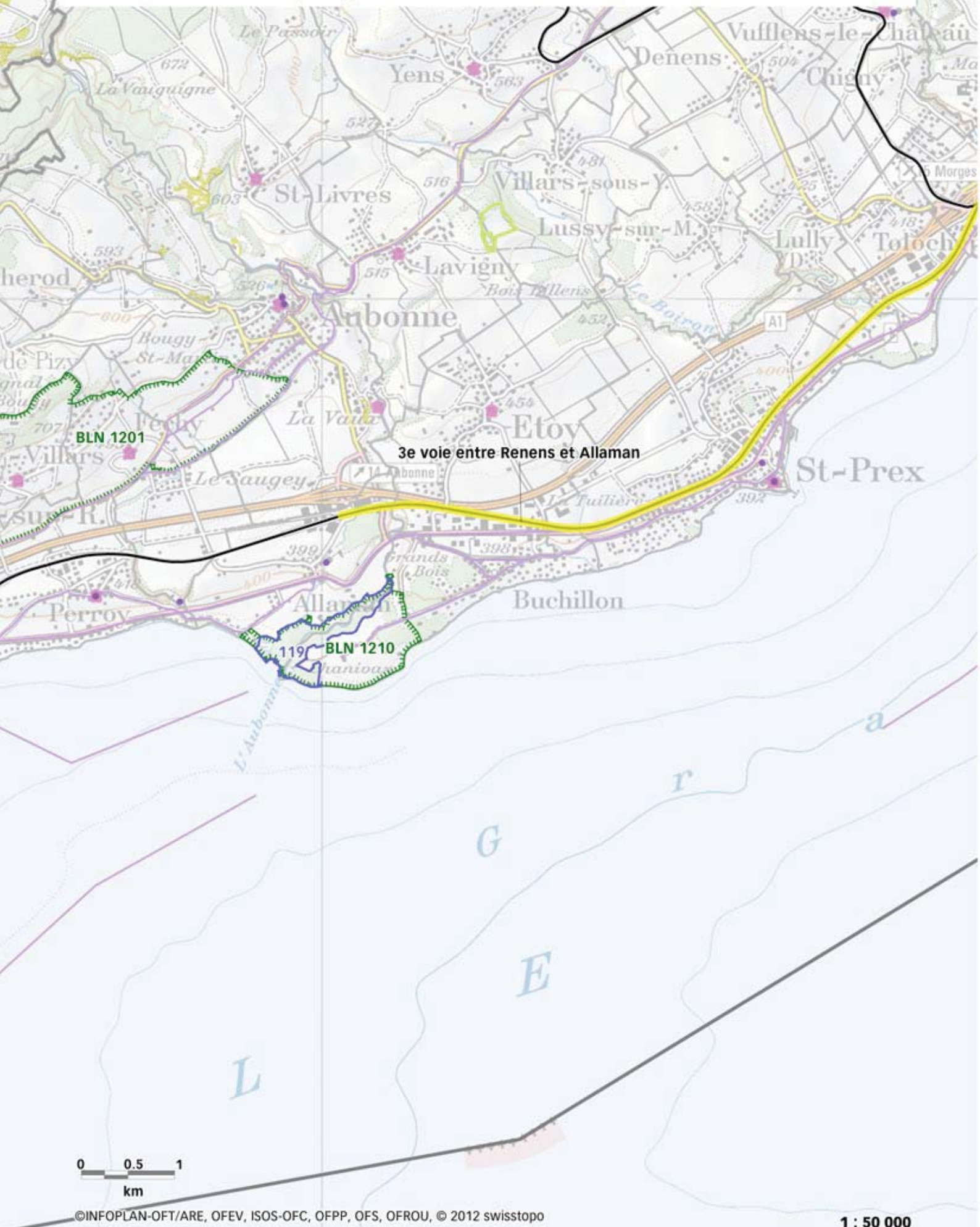
Le plan directeur du canton de Vaud, approuvé par le Conseil fédéral le 18 juin 2008, contient les projets avec le statut de «coordination réglée». Au vu des études à disposition et de l'avancée du processus décisionnel, le plan sectoriel contient le projet avec le statut «information préalable».

Une coordination sera à assurer avec le développement stratégique aux abords de la voie ferrée aux gares d'Etoy et d'Allaman est prévu: Littoral Parc Allaman-Etoy.

Indications:

Plan directeur du canton de Vaud, révision en cours

FO 4.2 Renens-Allaman (ouest)



FO 4.3 Allaman-Nyon

Informations générales et données techniques

- Canton: Vaud
- Communes concernées: Allaman, Bursinel, Bursins, Dully, Etoy, Féchy, Gilly, Gland, Luins, Mont-sur-Rolle, Rolle
- Autorité compétente: OFT
- Services concernés: DDPS, ODT, OFC, OFEV, services spécialisés du canton de Vaud
- Autres partenaires: CFF

Renvois:

Chap. 4.3

Chap. 5.2.4

FO 4.1 Région de Lausanne

FO 4.2 Renens- – Allaman

Bases:

Message relatif à l'arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, FAIF du 18 janvier 2012 (FF 2012 1371)

Fonction et motif

A l'heure actuelle, le réseau ferroviaire dans l'espace métropolitain de Lausanne est déjà saturé par le trafic longues distances et le trafic de marchandises. L'augmentation prévue de l'offre sur la ligne Lausanne - Genève impose un ensemble de mesures constructives, dont 4 voies de Rolle à Gland (ces 2 gares comprises) destinée à l'augmentation de la cadence du trafic grandes lignes des voyageurs entre Rolle et Gland.

Projet

3^e et 4^e voie entre Rolle et Gland : les nouvelles voies se situent le long de la ligne existante, côté Jura par rapport aux voies actuelles. La longueur du tronçon à 4 voies doit encore être déterminée.

Marche à suivre

La réalisation est à examiner lors de l'élaboration d'une étape d'aménagement ultérieure de PRODES. La construction et le financement exigent sa prise en compte dans un arrêté fédéral. Une coordination avec l'objet ISOS 3.1.11 (Rolle) et la zone de reproduction de batraciens d'importance nationale la Ballastière (Gland, VD232) doit être assurée.

Etat de la décision

ouverte

Mesures et état de la coordination

Eléments de l'aménagement qui relèvent du Plan sectoriel:

- 3^e et 4^e voie entre Rolle et Gland

CR

CC

IP

Explication des indications

Le projet de 3^{ème} et 4^{ème} voie entre Rolle et Gland permet aux trains Intercity de dépasser les trains RE.

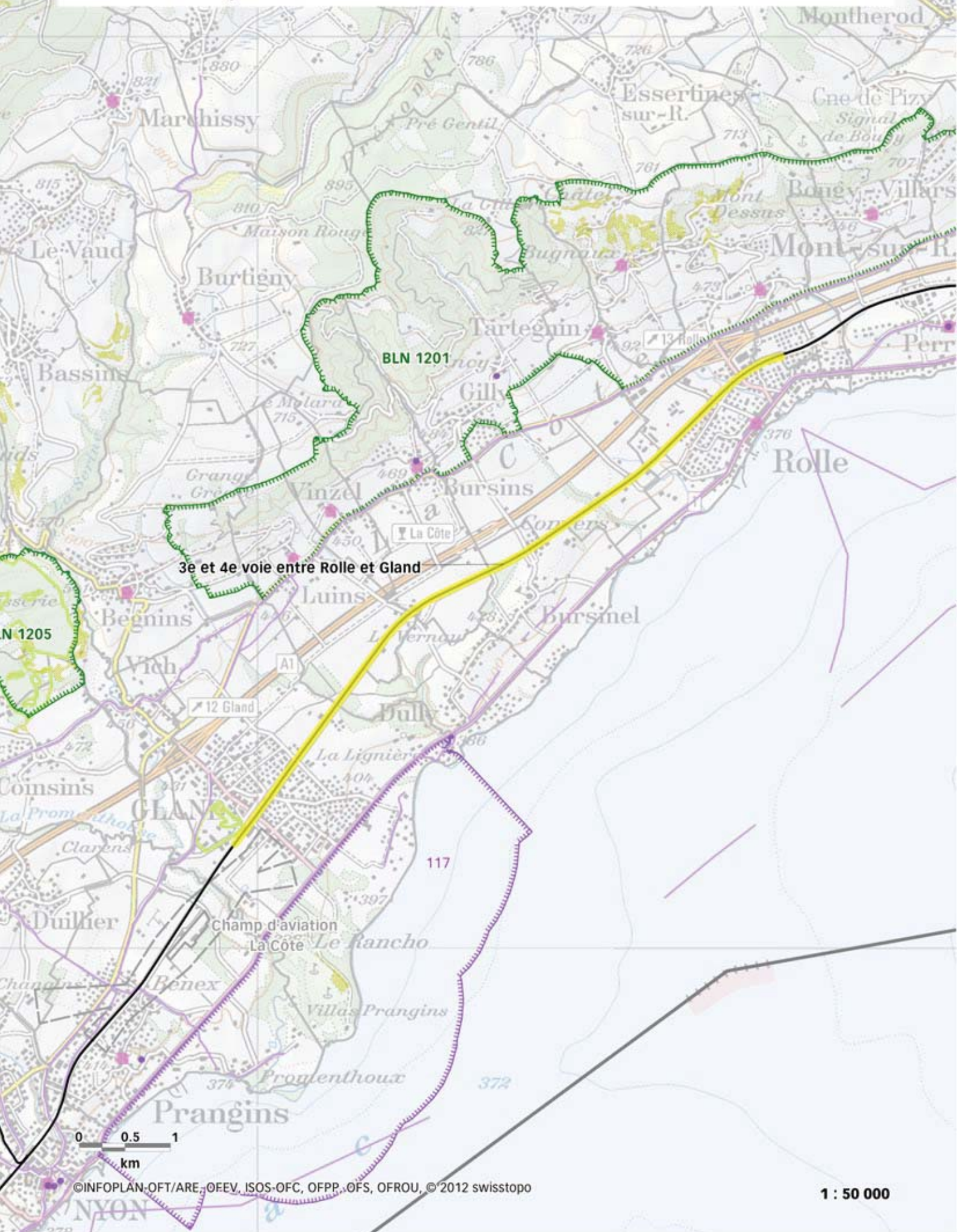
Dans la suite de la planification, il faudra vérifier comment la compatibilité du projet être garantie avec les mesures prévues entre Renens et Allaman.

Le tracé du projet est donné par l'aménagement le long de l'infrastructure existante. Le plan directeur du canton de Vaud, approuvé par le Conseil fédéral le 18 juin 2008, contient les projets avec le statut de «coordination réglée». Au vu des études à disposition et de l'avancée du processus décisionnel, le plan sectoriel contient le projet avec le statut «information préalable».

Indications:

Plan directeur du canton de Vaud, révision en cours

FO 4.3 Allaman-Nyon



3e et 4e voie entre Rolle et Gland

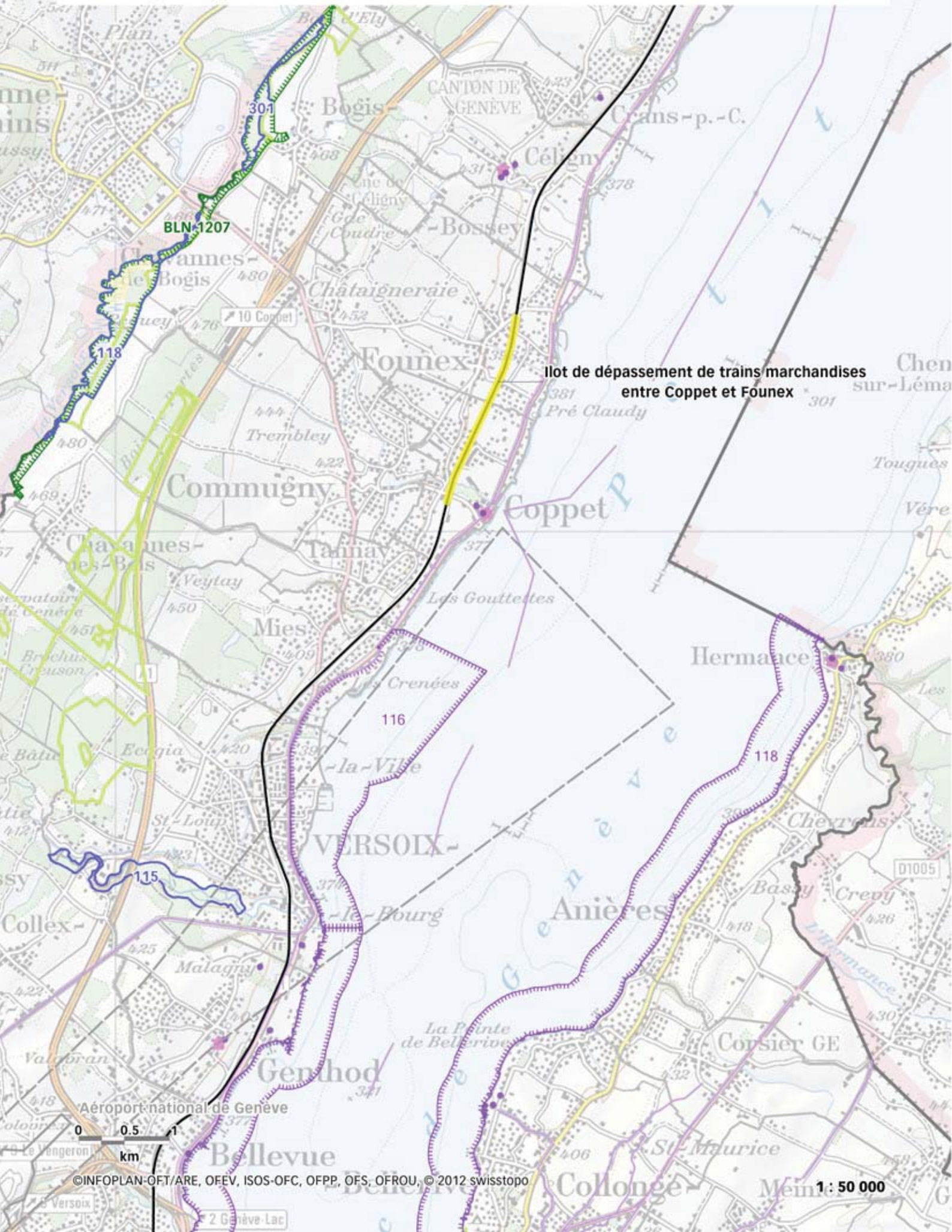


Une étude pour la relocalisation de la zone d'exploitation de graviers de la Ballastière, située aux abords des voies ferrées à Gland, est en cours. Cette étude est coordonnée dans le plan directeur régional du district de Nyon (2010).

FO 4.4 Nyon-Coppet

<p>Informations générales et données techniques</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Cantons: Genève</u> ▪ <u>Communes concernées: Coppet, Founex</u> ▪ <u>Autorité compétente: OFT</u> ▪ <u>Services concernés: ODT, OFC, OFEV, services spécialisés du canton de Genève</u> ▪ <u>Autres partenaires: CFF</u> 	<p>Renvois:</p> <p><u>Chap. 4.3</u></p> <p><u>Chap. 5.2.4</u></p> <p><u>FO 4.5 Région de Genève</u></p> <p>Bases:</p> <p><u>Message relatif à l'arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, FAIF du 18 janvier 2012 (FF 2012 1371)</u></p>						
<p>Fonction et motif</p> <p><u>A l'heure actuelle, le réseau ferroviaire dans l'espace métropolitain de Lausanne est déjà saturé par le trafic longues distances et le trafic de marchandises. L'augmentation prévue de l'offre sur la ligne Lausanne - Genève impose un ensemble de mesures constructives, dont un nouvel ilot de dépassement de trains marchandises entre Coppet et Founex pour permettre de sensibles améliorations de l'offre et le passage à la cadence quart d'heure entre Coppet et Annemasse.</u></p>							
<p>Projet</p> <p><u>Ilot de dépassement de trains marchandises entre Coppet et Founex : ce nouvel ilot de dépassement de trains marchandises entre Coppet et Founex consiste en une voie de 800m. La voie de dépassement permet une utilisation sans restriction sur les voies extérieures. L'augmentation de l'offre rendue possible n'occasionnera pas de réduction de vitesse sur les voies.</u></p>							
<p>Marche à suivre</p> <p><u>La réalisation est à examiner lors de l'élaboration d'une étape d'aménagement ultérieure de PRODES. La construction et le financement exigent sa prise en compte dans un arrêté fédéral.</u></p>							
<p>Etat de la décision</p>	<p><u>ouverte</u></p>						
<p>Mesures et état de la coordination</p> <p><u>Eléments de l'aménagement qui relèvent du Plan sectoriel:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Ilot de dépassement de trains marchandises entre Coppet et Founex</u> 	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 33%;"><u>CR</u></td> <td style="width: 33%;"><u>CC</u></td> <td style="width: 33%;"><u>IP</u></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: right;">♦</td> </tr> </table>	<u>CR</u>	<u>CC</u>	<u>IP</u>			♦
<u>CR</u>	<u>CC</u>	<u>IP</u>					
		♦					
<p>Explication des indications</p> <p><u>La mise en service de la liaison Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA) implique une adaptation du nœud de Genève permettant au CEVA d'atteindre les correspondances en gare d'Annemasse. L'ilot de dépassement entre Coppet et Founex permet une amélioration de l'offre et la stabilité du nœud de Genève. La mise en service du CEVA sera complétée par l'introduction de la cadence quart d'heure en Genève et Coppet.</u></p> <p><u>Dans la suite de la planification, il faudra vérifier comment la compatibilité du projet être garantie avec des mesures prévues dans le nœud de Genève.</u></p>	<p>Indications:</p> <p><u>Plan directeur du canton de Vaud, révision en cours</u></p>						

FO 4.4 Nyon-Coppet

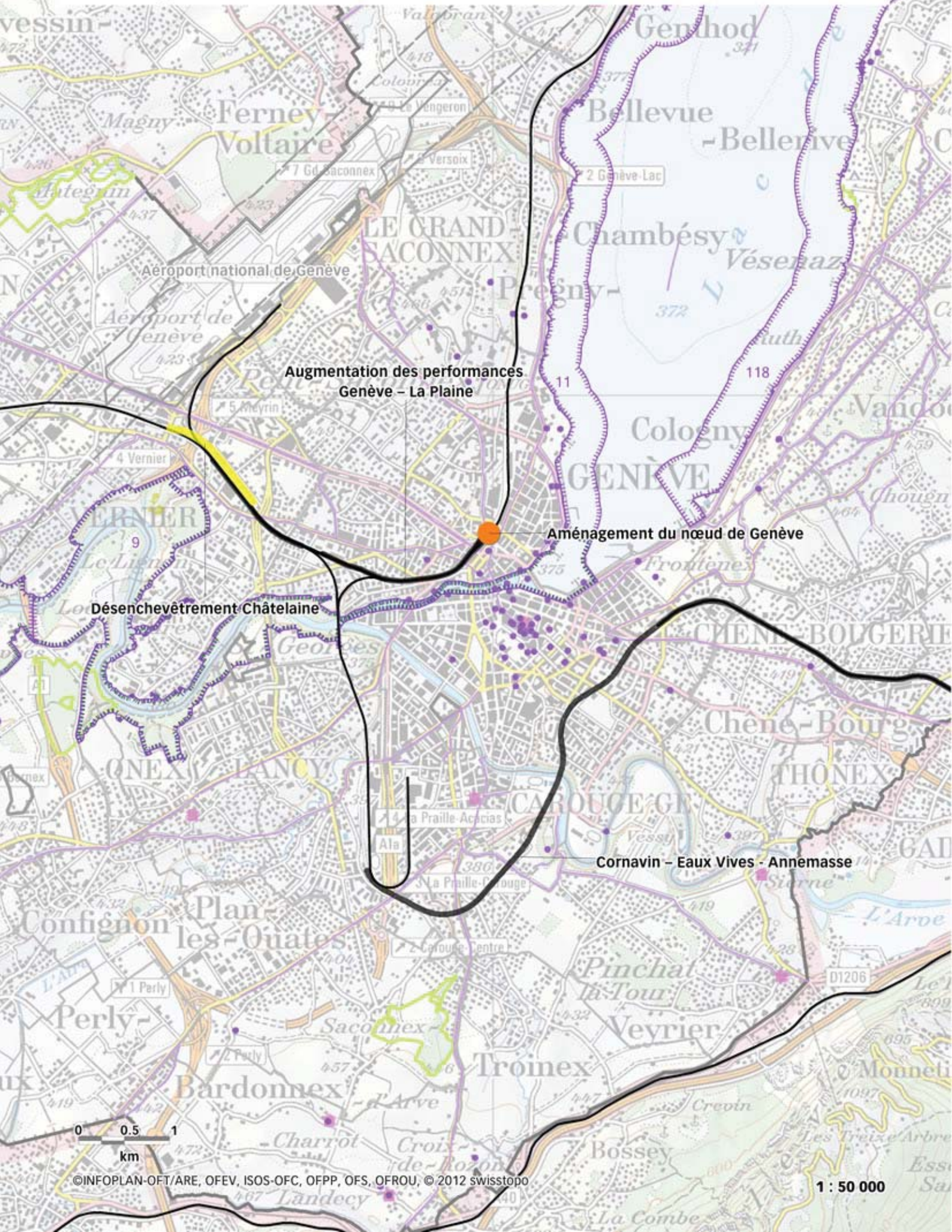


Ilot de dépassement de trains marchandises
entre Coppet et Founex

FO 4.5 Région de Genève

<p>Informations générales et données techniques</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Canton: Genève</u> ▪ <u>Communes concernées: Genève, Vernier</u> ▪ <u>Autorité compétente: OFT</u> ▪ <u>Services concernés: ODT, OFC, OFEV, OFROU, services spécialisés du canton de Genève</u> ▪ <u>Autres partenaires: CFF</u> 	<p>Renvois:</p> <p><u>Chap. 4.3</u></p> <p><u>Chap. 5.2.4</u></p> <p><u>FO 4.4 Nyon-Coppet</u></p>									
<p>Fonction et motif</p> <p><u>A l'heure actuelle, l'espace métropolitain de Genève est déjà saturé par le trafic longues distances, le RER et le trafic de marchandises. Le nœud de Genève comporte actuellement sept voies pour les trains à 400m. et une voie de 75m en cul de sac. Pour rendre le nœud de Genève plus performant, la construction d'un quai à deux voies supplémentaire est nécessaire.</u></p> <p><u>En outre, le développement de la capacité pour le trafic régional, international et marchandises sur l'axe Genève – La Plaine – Bellegarde, est limité sur la section à voie unique, partiellement en tunnel, située entre Vernier et Cornavin et parallèle aux voies de l'aéroport.</u></p> <p><u>L'implantation d'une halte dans le quartier de Châtelaine n'est pas possible sans aménagements infrastructurels. C'est pourquoi l'augmentation de capacité du réseau à l'ouest de Genève, et donc le désenchevêtrement de Châtelaine, est nécessaire. Elle n'est cependant possible que si le nœud de Genève est aménagé.</u></p>	<p>Bases:</p> <p><u>Message relatif à l'arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, FAIF du 18 janvier 2012 (FF 2012 1371)</u></p>									
<p>Projet</p> <p><u>Aménagement du nœud de Genève : cette mesure consiste en l'aménagement de deux quais supplémentaires d'environ 400m en gare de Genève au nord-ouest de la gare. Ces quais seraient parallèles et au même niveau que les installations existantes.</u></p> <p><u>Désenchevêtrement Châtelaine : cette mesure consiste en la construction d'un saut-de-mouton d'environ 850m à hauteur de l'autoroute de contournement et en la construction d'une 4^{ème} voie jusqu'à hauteur du pont de l'Ecu.</u></p>										
<p>Marche à suivre</p> <p><u>La réalisation est à examiner lors de l'élaboration d'une étape d'aménagement ultérieure de PRODES. La construction et le financement exigent sa prise en compte dans un arrêté fédéral.</u></p> <p><u>Une coordination doit avoir lieu avec la planification des routes nationales.</u></p>										
<p>Etat de la décision</p>	<p><u>ouverte</u></p>									
<p>Mesures et état de la coordination</p> <p><u>Eléments de l'aménagement qui relèvent du Plan sectoriel:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Aménagement du nœud de Genève</u> - <u>Désenchevêtrement Châtelaine</u> 	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">CR</th> <th style="width: 33%;">CC</th> <th style="width: 33%;">IP</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">↓</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">↓</td> </tr> </tbody> </table>	CR	CC	IP		↓				↓
CR	CC	IP								
	↓									
		↓								

FO 4.5 Région de Genève



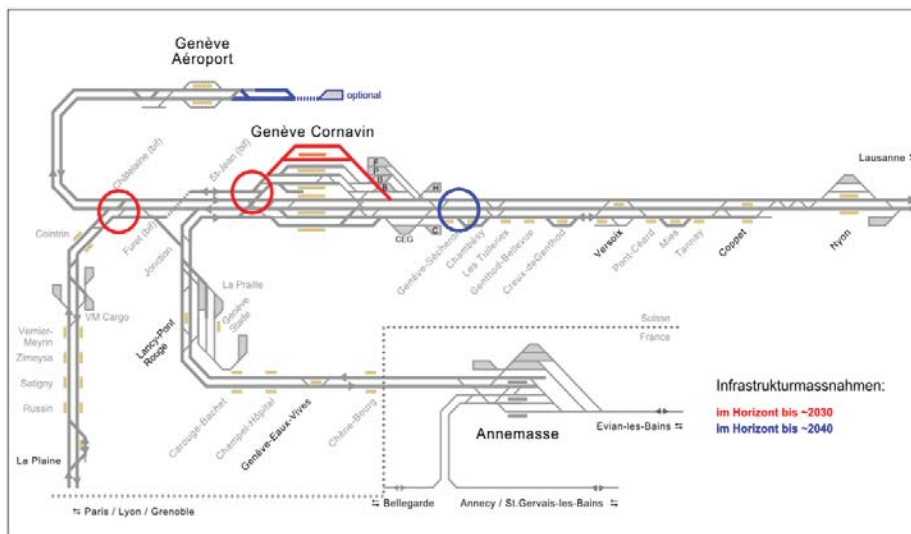
Explication des indications

Ce projet d'aménagement du nœud de Genève est lié à la mise en service de la liaison Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (même s'il n'est pas conditionné par celle-ci), à l'augmentation de l'offre en trafic régional, aux produits trafic grandes lignes supplémentaires prévus entre Genève et Lausanne et à l'amélioration de l'offre internationale en direction de Bellegarde (TGV et TER). Ce projet est inscrit dans le plan directeur cantonal de Genève en cours de révision à l'état de « coordination en cours ».

L'aménagement du nœud de Genève prévoit la réorganisation des circulations en gare de Genève. Les nouvelles voies seront dédiées au trafic en provenance de France tandis que les actuelles voies "françaises" seront utilisées par le trafic grandes-lignes suisse. Des études sont en cours. Avec le développement de l'offre sur l'arc lémanique et vers la France des aménagements au niveau de Genève-aéroport comme la création de voies de garage en prolongement des quais, ou entre Genève et La Plaine (voire Bellegarde), pourraient s'avérer nécessaires. Ce prolongement de quais est inscrit dans le plan directeur cantonal de Genève en cours de révision à l'état de « coordination en cours ».

Indications:

Plan directeur cantonal GE, révision en cours



Source : CFF

Fig. 7: Plan-cadre des aménagements du nœud de Genève

Le développement de la capacité rendu possible par le désenchevêtrement de Châtelaine doit permettre une plus grande souplesse d'exploitation, l'augmentation des offres régionales et internationales et est indispensable à la réalisation de la future halte de Châtelaine. Le saut de mouton doit permettre l'utilisation partagée de la voie Cornavin – Aéroport, sans cisaillement lors de la bifurcation vers Bellegarde. Il est à coordonner avec l'autoroute A1 située à proximité. Ces projets sont inscrits dans le plan directeur cantonal de Genève en cours de révision à l'état de « coordination en cours ».

FO 4.6 Lausanne-Fribourg

Informations générales et données techniques

- Cantons: Fribourg, Vaud
- Communes concernées: Billens-Hennens, Chapelle (Glâne), Oron-le-Châtel, Romont (FR), Rue, Siviriez, Ursy
- Autorité compétente: OFT
- Services concernés: DDPS, ODT, OFC, OFEV, OFAG, services spécialisés des cantons de Fribourg et Vaud
- Autres partenaires: CFF, TPF

Fonction et motif

A l'heure actuelle, le trajet entre Berne et Lausanne est de 66 minutes. Le projet vise une réduction du temps de parcours à 57 minutes. Celle-ci doit permettre d'améliorer les nœuds de Lausanne et Berne. Cette réduction sera possible avec la réalisation d'un nouveau tunnel entre Oron et Vauderens, la correction du tracé actuel et avec l'introduction d'un nouveau matériel roulant.

Projet

Tunnel entre Oron et Vauderens : construction d'une nouvelle ligne de 6,5 km entre Oron et Vauderens, dont environ 4 km en tunnel.

Correction du tracé entre Vauderens et Romont : aménagement en gare de Siviriez et correction du tracé entre la sortie nord du tunnel actuel de Vauderens et Romont.

Marche à suivre

La réalisation est à examiner lors de l'élaboration d'une étape d'aménagement ultérieure de PRODES. La construction et le financement exigent sa prise en compte dans un arrêté fédéral.

Une coordination avec le plan sectoriel militaire (place d'armes et de tir de Drogens), le plan sectoriel des surfaces d'assolement et les objets ISOS 4.0.1 et 4.0.6 (Romont) doit être assurée.

Etat de la décision

ouverte

Mesures et état de la coordination

Eléments de l'aménagement qui relèvent du Plan sectoriel:

- Tunnel entre Oron et Vauderens
- Correction du tracé entre Vauderens et Romont

F

Z

V

◆

◆

Explication des indications

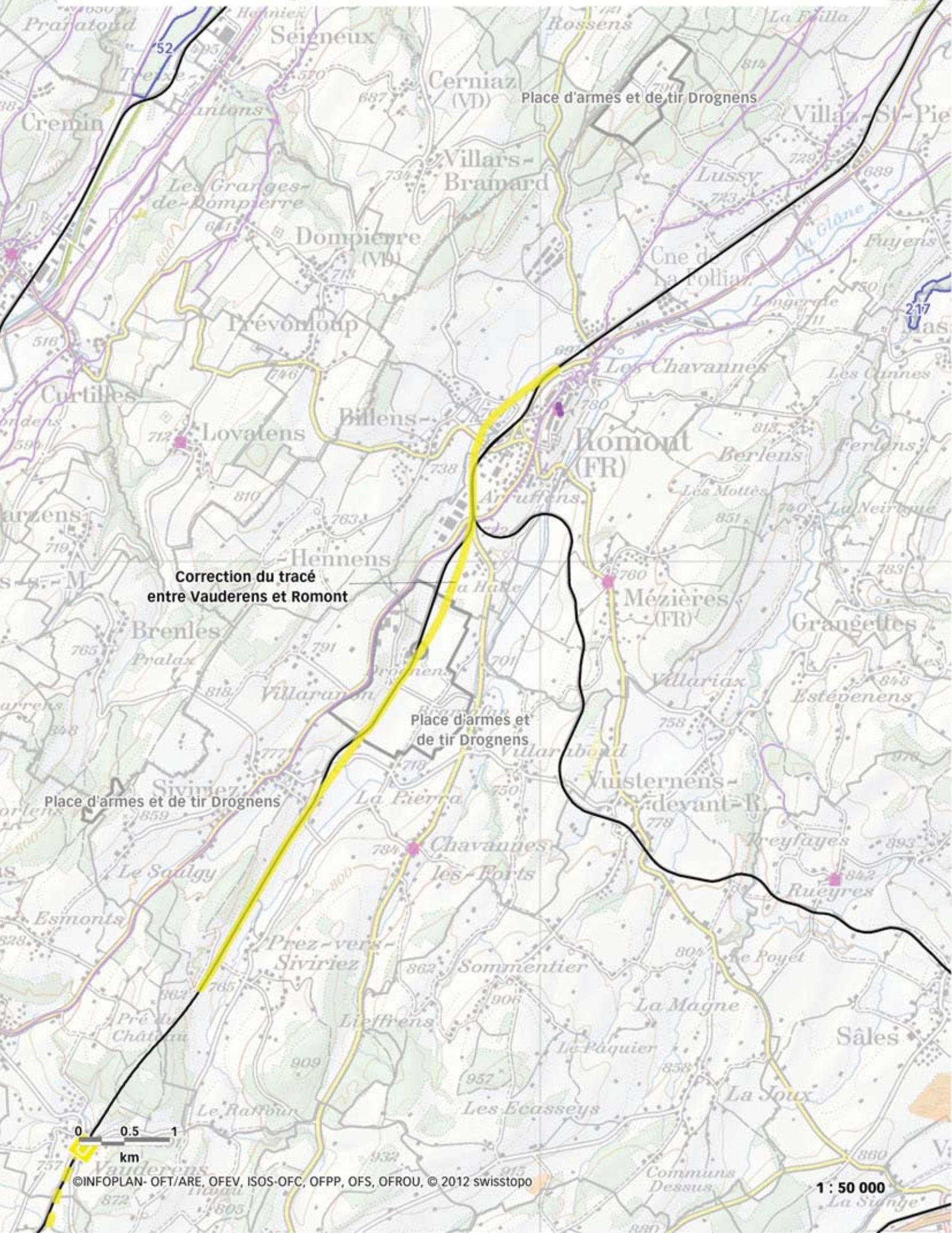
Le matériel roulant sera équipé du système WaKo (Wankkompensation) permettant aux trains à deux étages d'aller plus vite dans les virages. Ce système permet d'augmenter la vitesse des trains tout en conservant le profil d'espace libre existant.

Une coordination est également à assurer avec l'adaptation du plan d'aménagement de détail de la zone en Raboud située sur la commune de Romont. Cette adaptation prévoit un raccordement ferroviaire de cette zone à la voie

Indications:

Plan directeur du canton de Vaud, révision en cours

FO 4.6 Lausanne-Fribourg (nord)



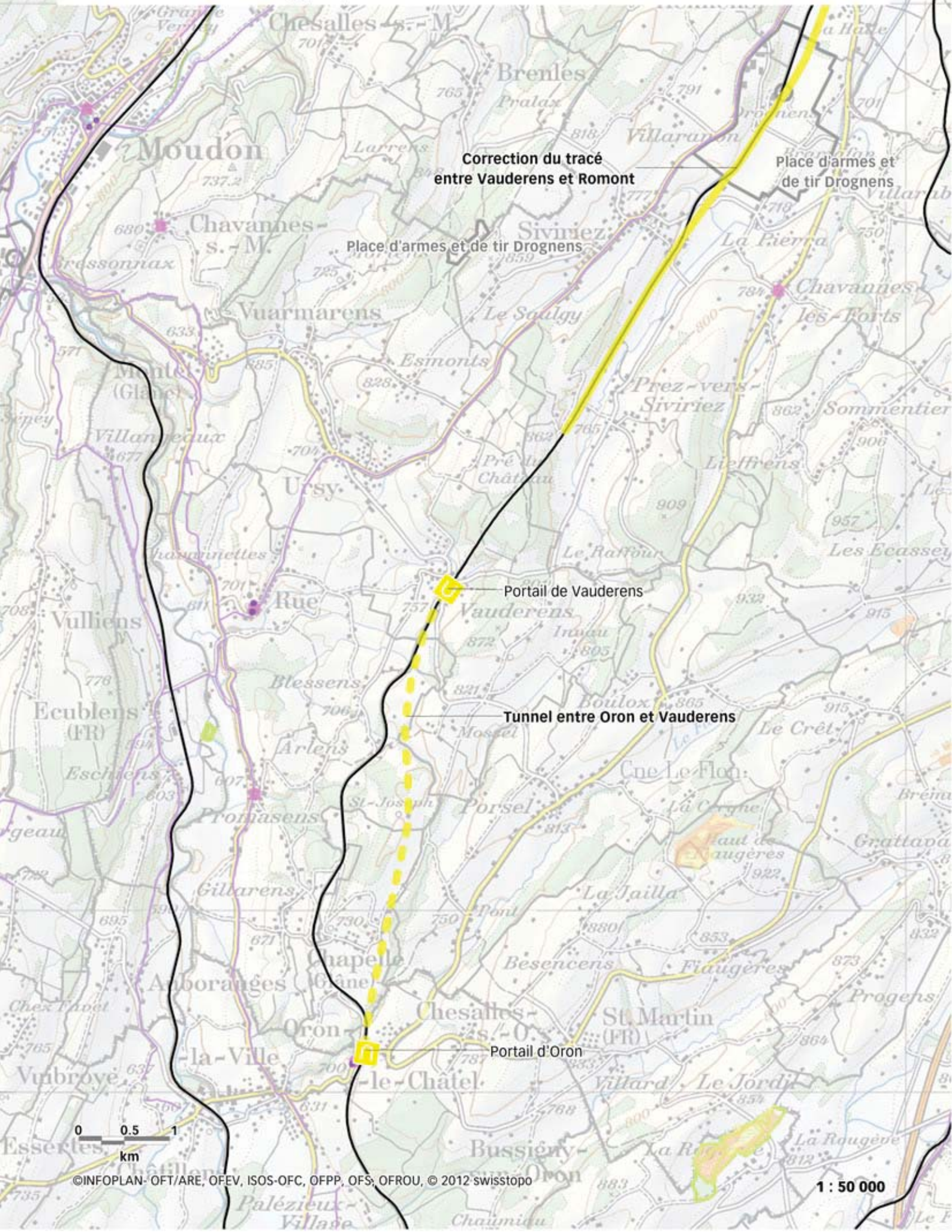
Correction du tracé
entre Vauderens et Romont

Place d'armes et
de tir Drognens

Place d'armes et de tir Drognens

TPF au même endroit que la correction de tracé entre Vauderens et Romont.

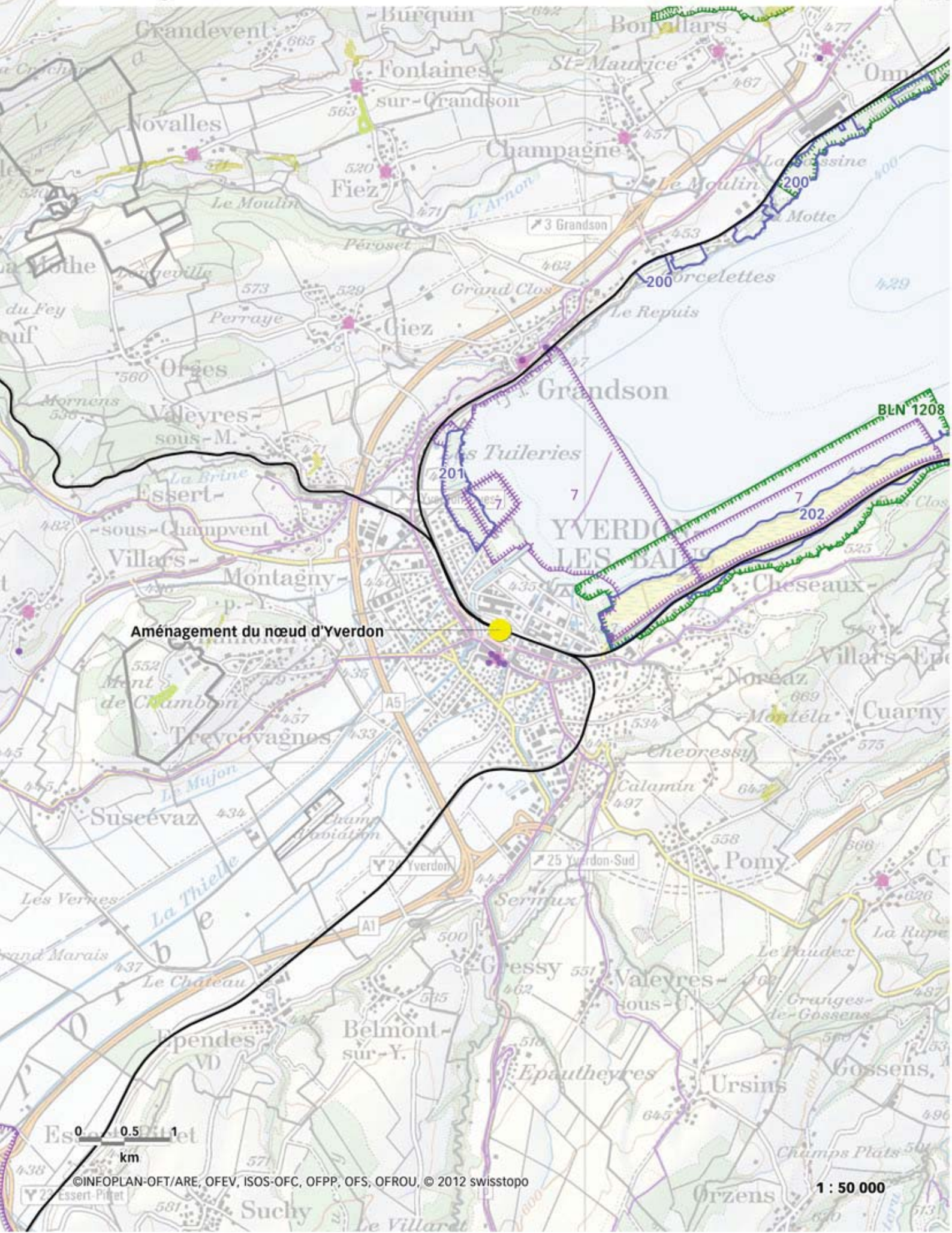
FO 4.6 Lausanne-Fribourg (sud)



FO 4.7 Région d'Yverdon

<p>Informations générales et données techniques</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Cantons: Vaud</u> ▪ <u>Commune concernée: Yverdon-les-Bains</u> ▪ <u>Autorité compétente: OFT</u> ▪ <u>Services concernés: DDPS, ODT, OFC, OFEV, services spécialisés du canton de Vaud</u> ▪ <u>Autres partenaires: CFF</u> 	<p>Revois:</p> <p><u>Kap 4.3</u></p> <p><u>Kap 5.2.4</u></p> <p>Bases:</p> <p><u>Message relatif à l'arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, FAIF du 18 janvier 2012</u> <u>(FF 2012 1371)</u></p>						
<p>Fonction et motif</p> <p><u>L'augmentation significative de l'offre sur la ligne du pied du Jura en trafic régional et en trafic grandes lignes modifiera profondément l'exploitation ferroviaire en gare d'Yverdon et conduit à une refonte complète de la gare. Des aménagements, liés à l'occupation des voies, des prolongements de quais ainsi que la création d'un quai sont nécessaires.</u></p>							
<p>Projet</p> <p><u>Aménagement du nœud d'Yverdon : Création d'un quai pour le trafic régional de 220m et prolongement de quais à 420m, adaptation des accès aux quais, modification des têtes est et ouest afin de permettre des parcours simultanés, avec en particulier l'élargissement du pont sur la Thielle, ouvrages sur le canal Oriental ; et refonte de la tête de gare du côté de Payerne / Lausanne.</u></p>							
<p>Marche à suivre</p> <p><u>La réalisation est à examiner lors de l'élaboration d'une étape d'aménagement ultérieure de PRODES. La construction et le financement exigent sa prise en compte dans un arrêté fédéral.</u></p>							
<p>Etat de la décision</p>	<p><u>ouverte</u></p>						
<p>Mesures et état de la coordination</p> <p>Eléments de l'aménagement qui relèvent du Plan sectoriel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Aménagement du nœud d'Yverdon</u> 	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 33%;">F</td> <td style="width: 33%;">Z</td> <td style="width: 33%;">V</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: right;">↓</td> </tr> </table>	F	Z	V			↓
F	Z	V					
		↓					
<p>Explication des indications</p> <p><u>Des mesures de réparation pour le trafic marchandises doivent également être prises en compte lors de l'aménagement du nœud d'Yverdon.</u></p> <p><u>Des mesures d'accompagnement, liés notamment au déplacement du P+R existant, sont à prévoir.</u></p> <p><u>Lors de cet aménagement du nœud d'Yverdon, l'élargissement du pont sur la Thiel le devra être coordonné avec le réseau écologique national (REN), zones aquatiques.</u></p>	<p>Indications:</p> <p><u>néant</u></p>						

FO 4.7 Région d'Yverdon

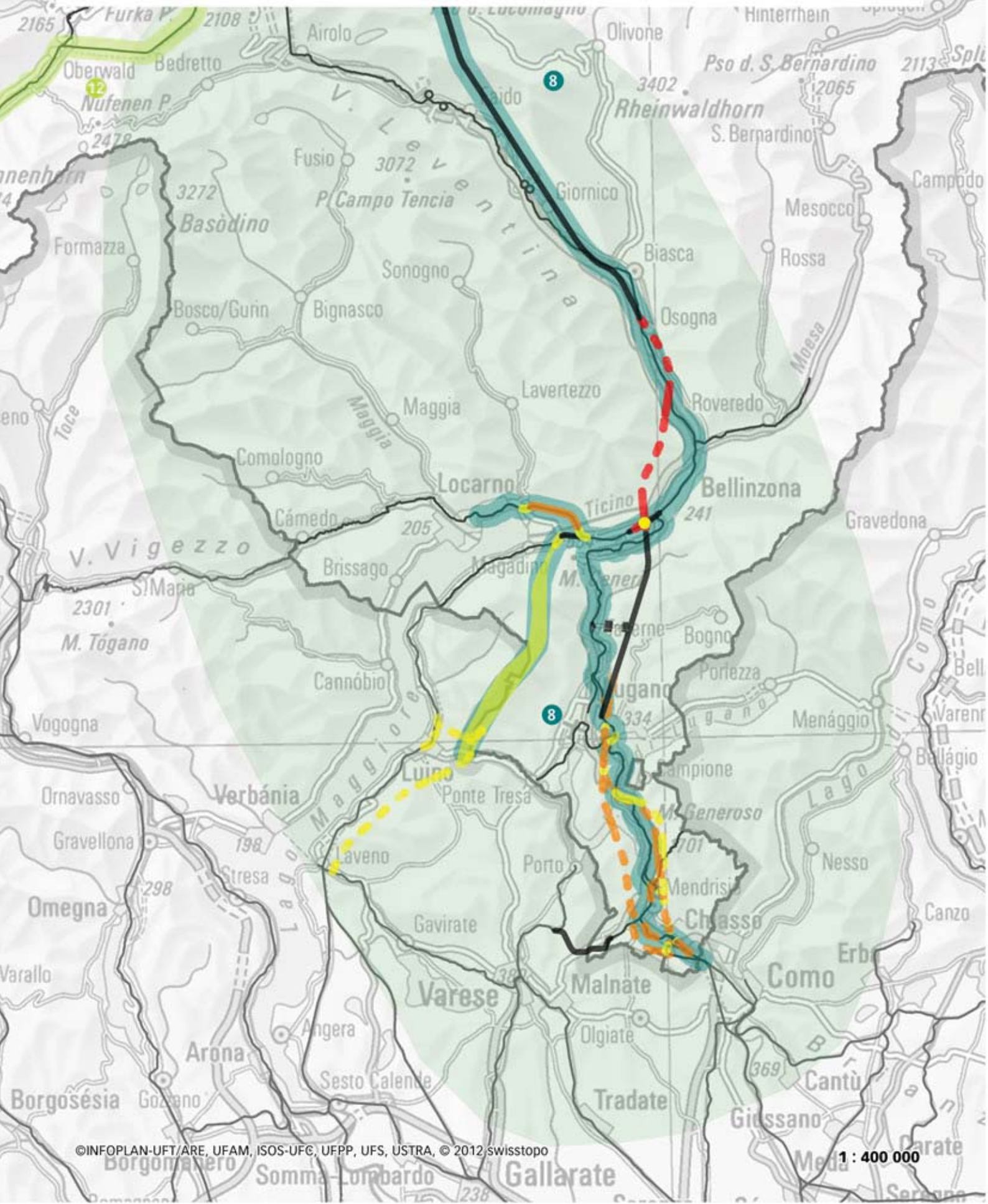


Aménagement du nœud d'Yverdon

0 0.5 1
km

5

Ticino urbano: Panoramica corridoi



SC 5.1 Riviera

Informazioni generali e dati tecnici

- Cantoni interessati: Ticino
- Comuni interessati: Cresciano, Claro, Gnosca, Osogna, Preonzo
- Servizi competenti: UFT
- Servizi interessati: ARE, DDPS, UFAM, UFC, servizi specializzati del Cantone Ticino
- Altri partner: AlpTransit San Gottardo SA, FFS

Funzione e motivazione

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

Progetti

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

Procedimento

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

~~Conformemente all'articolo 10 LSIF viene esaminata la necessità del progetto.~~ La realizzazione e il finanziamento devono essere disciplinati in una ~~legge federale~~ decreto federale. La decisione circa il sistema da adottare per la galleria della Riviera (galleria a doppio binario o due tubi a binario unico) è presa prima dell'inoltro del progetto di pubblicazione.

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

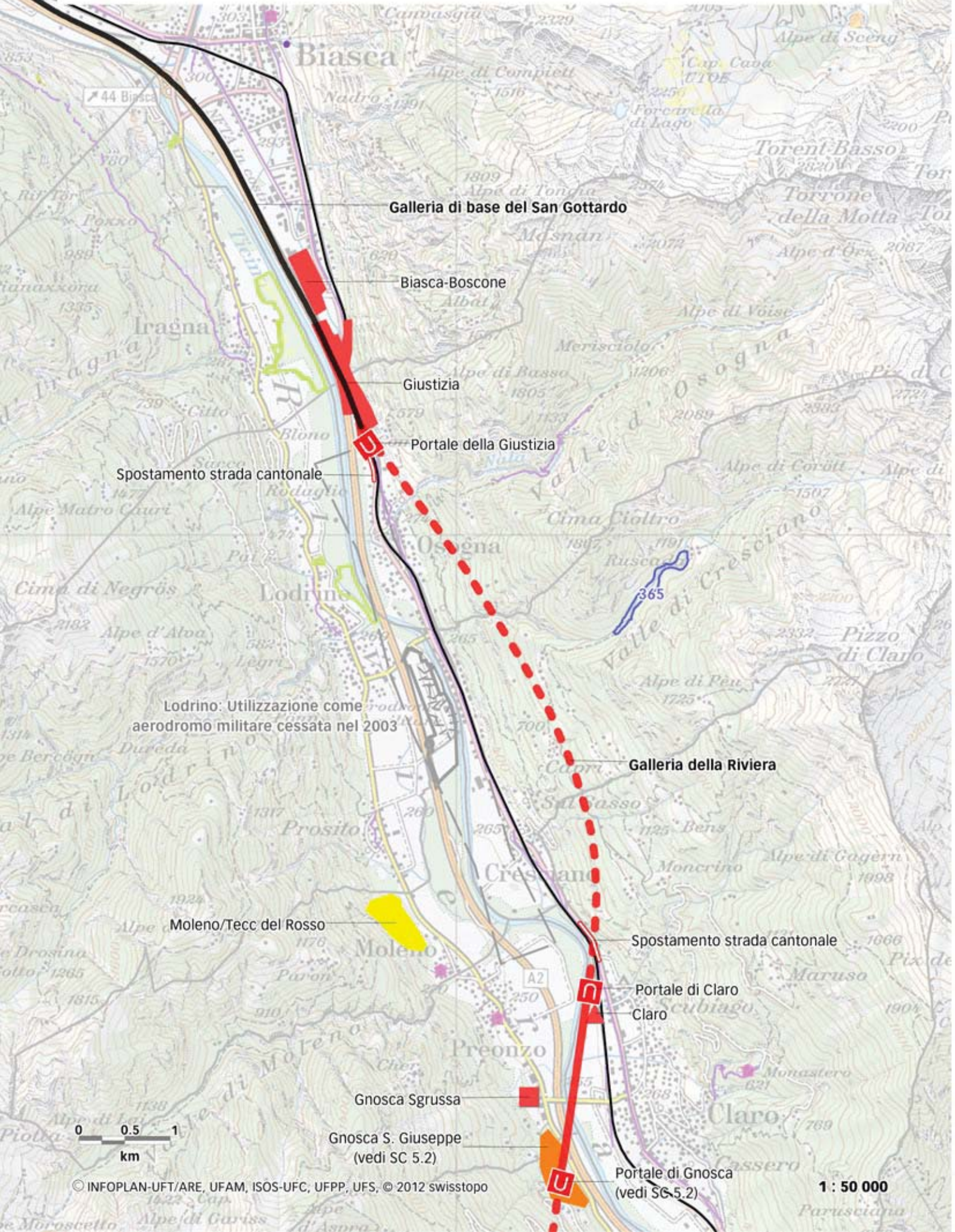
Rimandi

Cap. 4.1
 Cap. 5.2.5
 SC 5.2 Bellinzona
 SC 5.3 Lugano – Chiasso

Basi

Piano settoriale Alp-Transit 1999; DATEC, Berna
 Art. 18 Lferr (RS 742.101)
 Art. 5^{bis} e 8^{bis} LTAIp (RS 742.104)
 OTrAI (RS 742.104.1)
 LSIF (RS 742.140.2)

SC 5.1 Riviera



Stato dell'iter decisionale	aperto		
Misure e fase di coordinamento	DA	RI	IP
<p>Gli elementi di progetto rilevanti per il piano settoriale sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> – sottostazione elettrica di Bodio; – tracciato della galleria della Riviera (Giustizia–Claro), incluso il portale nord nella zona della Giustizia e il portale sud a Claro; – cantieri di Biasca Boscone, Giustizia e Claro; – tracciato a cielo aperto a doppio binario, incluso un terrapieno quale protezione fonica e il ponte di Claro sulla A2 e sul Ticino; – spostamento della linea esistente e della strada cantonale presso il portale sud della galleria della Riviera; – allestimento degli impianti per il trattamento del materiale di risulta nella zona di Gnosca/Sgrussa e S. Giuseppe; – spostamento della stazione di Biasca in modo che essa si situi sulla linea AlpTransit; – possibile ubicazione per il deposito definitivo del materiale: Moleno/Tecc del Rosso. 	<p>◆ ◆ ◆ ◆ ◆ ◆</p>	<p>◆</p>	<p>◆</p>
<p>Nota relativa alle indicazioni</p> <p>La variante alternativa ottimizzata del 1996 (sigla: VAO 96), elaborata dal Cantone Ticino in collaborazione con le FFS, è la sola ad aver riscosso un ampio consenso a livello cantonale e comunale. La variante VAO 96 è sostenuta dalla regione e tiene conto degli interessi principali del Cantone e dei Comuni interessati. Rispetto al Piano settoriale AlpTransit del 15 marzo 1999 non si registrano cambiamenti.</p> <p>Dall'ultima rielaborazione del Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica, l'aerodromo di Lodrino non viene più utilizzato per scopi militari.</p> <p>Il progetto figura come dato acquisito nel piano direttore cantonale <u>non ancora</u> approvato il 27 giugno 1995 dal Consiglio federale.</p> <p>Il raccordo della Giustizia, che è da considerare una soluzione provvisoria, tiene già conto del proseguimento della linea verso sud attraverso la galleria della Riviera.</p> <p>Nell'ambito della pianificazione di dettaglio va chiarito l'interessamento di oggetti militari di piccola entità.</p>	<p>Riferimenti</p> <p><i>Piano direttore del Cantone Ticino <u>revisio-</u> <u>ne 2009</u> 1995</i></p>		

SC 5.2 Bellinzona

Informazioni generali e dati tecnici

- Cantoni interessati: Ticino
- Comuni interessati: Bellinzona, Camorino, Giubiasco, Gnosca, Gorduno, Monte Carasso, Sant'Antonino, Sementina
- Servizi competenti: UFT
- Servizi interessati: ARE, UFAM, ~~DDPS~~, USTRA, servizi specializzati del Cantone Ticino
- Altri partner: AlpTransit San Gottardo SA, FFS

Funzione e motivazione

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

La nuova tratta consente di aumentare ulteriormente le capacità di trasporto di viaggiatori e merci per ferrovia attraverso le Alpi e di ridurre i tempi di percorrenza nel traffico internazionale tra Milano e Zurigo. L'agglomerato di Bellinzona risulterà meno esposto all'inquinamento fonico e ai pericoli che implicano i trasporti di merci pericolose. Il decongestionamento del traffico merci sulla linea esistente, reso possibile dalla realizzazione del progetto, favorisce inoltre lo sviluppo del traffico regionale tra il Ticino e la Lombardia (TILO).

Progetti

Nuova tratta di Bellinzona: lunga 11,5 km, inizia a sud di Claro. Il segmento della Riviera è seguito dalla galleria Gnosca-Sementina. A sud della galleria sono situati il raccordo all'attraversamento a cielo aperto del Piano di Magadino e quello alla galleria di base del Monte Ceneri.

Opzione della stazione Ticino: in linea di massima è data la possibilità di prevedere una fermata per i treni di lunga percorrenza nel nodo di Camorino, punto d'incontro tra la nuova tratta e la linea esistente Bellinzona – Locarno.

Procedimento

La realizzazione del progetto è stata rinviata dalle Camere a data da definire. I relativi elementi vengono stabiliti nel piano settoriale come dati acquisiti conformemente all'articolo 8^{bis} LTAIp e sono quindi garantiti dal profilo della pianificazione territoriale. ~~La decisione di rinvio è da riconsiderare in caso di aumento della domanda. Il progetto va riconsiderato al momento dell'elaborazione di una successiva fase di ampliamento PROSSIF. Conformemente all'articolo 10 LSIF viene esaminata la necessità del progetto.~~ La realizzazione e il finanziamento devono essere disciplinati in una ~~legge federale~~ decreto federale.

La decisione circa il sistema da adottare per la galleria Gnosca-Sementina (galleria a doppio binario o due tubi a binario unico) non è stata ancora presa. Le varianti all'esame concernono entrambe le possibilità.

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

Rimandi

Cap. 4.1

Cap. 5.2.5

SC 5.1 Riviera

SC 5.3 Lugano – Chiasso

Basi

Piano settoriale Alp-Transit 1999; DATEC, Berna

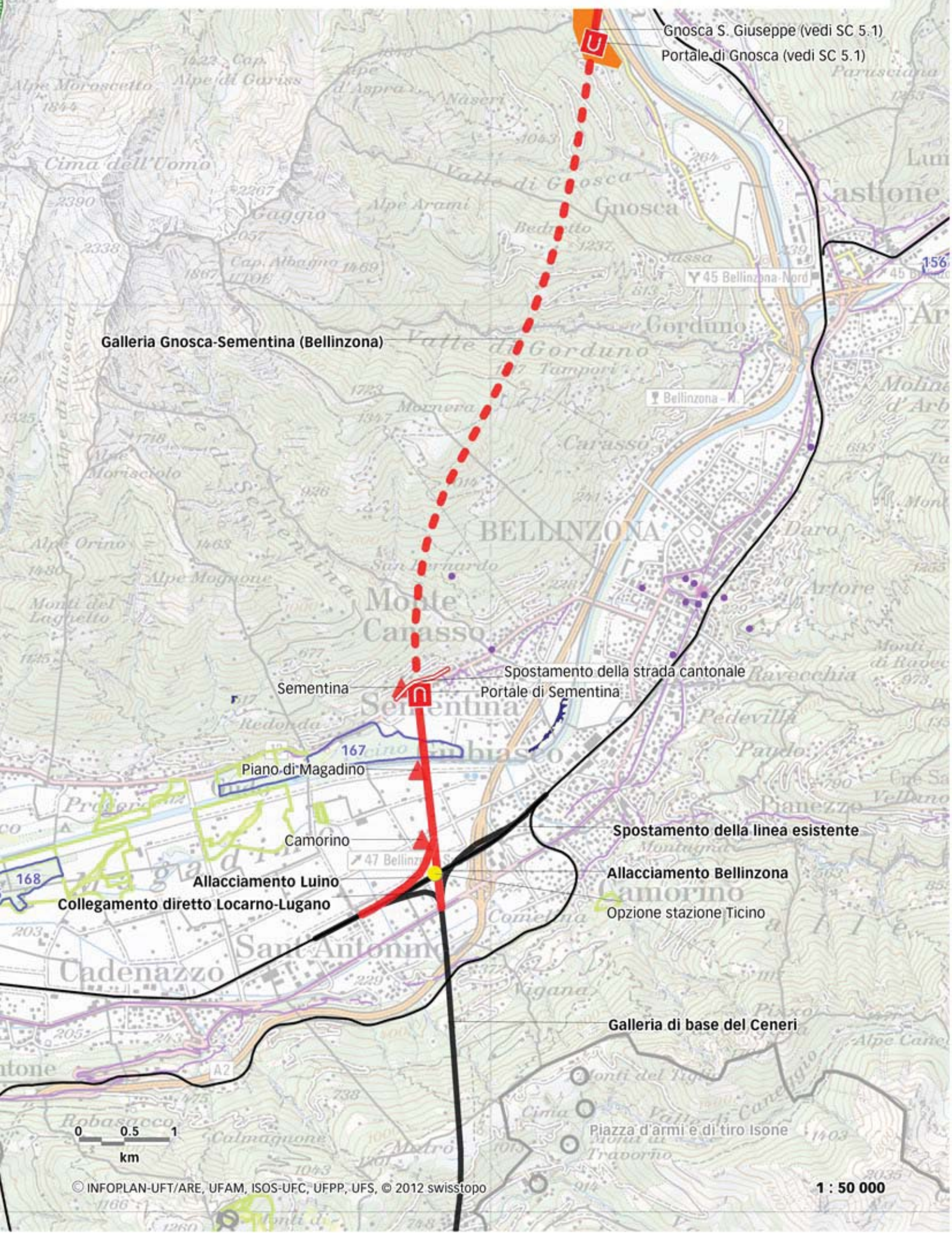
Art. 18 Lferr (RS 742.101)

Art. 5^{bis} e 8^{bis} LTAIp (RS 742.104)

OTrAI (RS 742.104.1)

LSIF (RS 742.140.2)

SC 5.2 Bellinzona



Gnosca S. Giuseppe (vedi SC 5.1)
Portale di Gnosca (vedi SC 5.1)

Galleria Gnosca-Sementina (Bellinzona)

Spostamento della strada cantonale
Portale di Sementina

Spostamento della linea esistente

Allacciamento Bellinzona

Opzione stazione Ticino

Galleria di base del Ceneri

0 0.5 1
km

Lavori devono essere ancora coordinati con il piano settoriale militare.			
Stato dell'iter decisionale	aperto		
	DA	RI	IP
<p>Misure e fase di coordinamento</p> <p>Gli elementi di progetto rilevanti per il piano settoriale sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - spostamento della strada cantonale a Camorino e della strada cantonale a Sementina; - galleria Gnosca-Sementina con portale sud a Sementina; - attraversamento, per la maggior parte a cielo aperto, del Piano di Magadino; - allacciamento alla linea di Luino; - cantieri di Gnosca/Sgrussa, Sementina, Camorino e nel Piano di Magadino; - centro di gestione del materiale nell'area di Gnosca/Sgrussa e San Giuseppe; - possibile ubicazione per il deposito definitivo del materiale: Moleno/Tecc del Rosso; - opzione della stazione Ticino presso il nodo di Camorino. 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ ◆ ◆ ◆ ◆ ◆ 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 	<ul style="list-style-type: none"> ◆
<p>Nota relativa alle indicazioni</p> <p>La variante alternativa ottimizzata del 1996 (sigla: VAO 96), elaborata dal Cantone Ticino in collaborazione con le FFS, è la sola ad aver riscosso un ampio consenso a livello cantonale e comunale. La variante VAO 96 è sostenuta dalla regione e tiene conto degli interessi principali del Cantone e dei Comuni interessati. Rispetto al Piano settoriale AlpTransit del 15 marzo 1999 non si registrano cambiamenti. Ad eccezione dell'opzione della stazione Ticino, le misure previste figurano come dati acquisiti nel piano direttore cantonale <u>non ancora</u> approvato il 27 giugno 1995 dal Consiglio federale.</p> <p>La variante VAO 96 implica un adeguamento del perimetro della zona palustre d'importanza nazionale del Piano di Magadino (oggetto n. 260). La proposta di adeguamento va presentata al Consiglio federale prima della pubblicazione del progetto. La proposta deve prevedere misure di compensazione, di rivalutazione ed eventualmente di decongestionamento del traffico per la zona del Piano di Magadino o per il rimanente perimetro palustre. Le misure devono essere qualitativamente e quantitativamente sufficienti e garantite dal punto di vista giuridico e finanziario. Il territorio escluso dal perimetro della precedente zona palustre e non utilizzato da AlpTransit va posto sotto protezione cantonale (<i>Piano d'utilizzazione cantonale</i>) con prescrizioni analoghe a quelle sulla zona palustre. Bisogna assicurare che la superficie complessiva della zona protetta sia grande almeno quanto quella della zona palustre originaria. In proposito occorre adottare in particolare le seguenti misure:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ripristino del paesaggio fluviale naturale secondo il «Concetto di sviluppo del Piano di Magadino» (1994); - rivalutazione ecologica delle zone umide; - espansione dell'area coltivabile all'interno della zona palustre; - smantellamento degli impianti attualmente situati nella zona palustre, quali la linea ad alta tensione, la pista di go-kart, il silo, l'impianto di trasbordo. 	<p>Riferimenti</p> <p><i>Piano direttore del Cantone Ticino <u>revisio-</u>ne 2009 1995</i></p>		

Nell'ambito della pianificazione di dettaglio va chiarito l'interessamento di
oggetti militari di piccola entità nella zona del portale di Sementi-
na/allacciamento di Luino.

SC 5.3 Lugano-Chiasso

Informazioni generali e dati tecnici

- Cantoni interessati: Ticino
- Comuni interessati: Arogno, Balerna, Besazio, Bissone, Brusino Arsizio, Cadempino, ~~Capolago~~, Carona, Castel San Pietro, Chiasso, Coldrerio, Collina d'Oro, Cureglia, ~~Genestrerio~~, Ligornetto, Lugano, Maroggia, Massagno, Melano, Melide, Mendrisio, Meride, Novazzano, Origgio, Porza, ~~Rancate~~, Riva San Vitale, Rovio, Savosa, Sorengo, ~~Tremona~~, Vezia
- Servizi competenti: UFT
- Servizi interessati: ARE, DDPS, UFAM, UFC, USTRA, servizi specializzati del Cantone Ticino
- Altri partner: AlpTransit San Gottardo SA, FFS

Funzione e motivazione

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

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

Progetti

Nuova tratta Lugano – Chiasso: le varianti di tracciato prese in considerazione, di lunghezza compresa tra i 22 e i 26 chilometri, rappresentano soluzioni possibili per l'attraversamento del lago di Lugano e l'ampliamento della tratta d'accesso meridionale alla NFTA fino a Chiasso. Tutte e tre le varianti prevedono un tracciato prevalentemente sotterraneo (fino a 25 chilometri di lunghezza). I raccordi intermedi alla linea esistente di Melide e Mendrisio, previsti quale alternativa, consentono eventualmente una realizzazione a tappe.

La variante TI prevede un collegamento diretto tra Lugano e Chiasso con una tratta perlopiù rettilinea, che si mantiene sempre in sotterraneo e si situa ad ovest della linea esistente. Dalla galleria del Monte Ceneri il tracciato prosegue in sotterraneo, compreso l'attraversamento del lago Ceresio tra Morcote e Brusino Arsizio, per continuare sempre in galleria sotto il Monte S. Giorgio fino all'inserimento nella linea esistente a sud.

Anche nella variante B il tracciato si mantiene sempre in sotterraneo. L'attraversamento del lago Ceresio avviene in corrispondenza dell'attuale ponte-diga di Melide, dopodiché è previsto il passaggio in galleria sotto il Monte Generoso.

La variante C presenta un tracciato analogo a quello della variante B. L'attraversamento del lago Ceresio avviene però in superficie mediante un ponte parallelo al ponte-diga di Melide.

Rimandi

Cap. 5.2.5

SC 5.1 Riviera

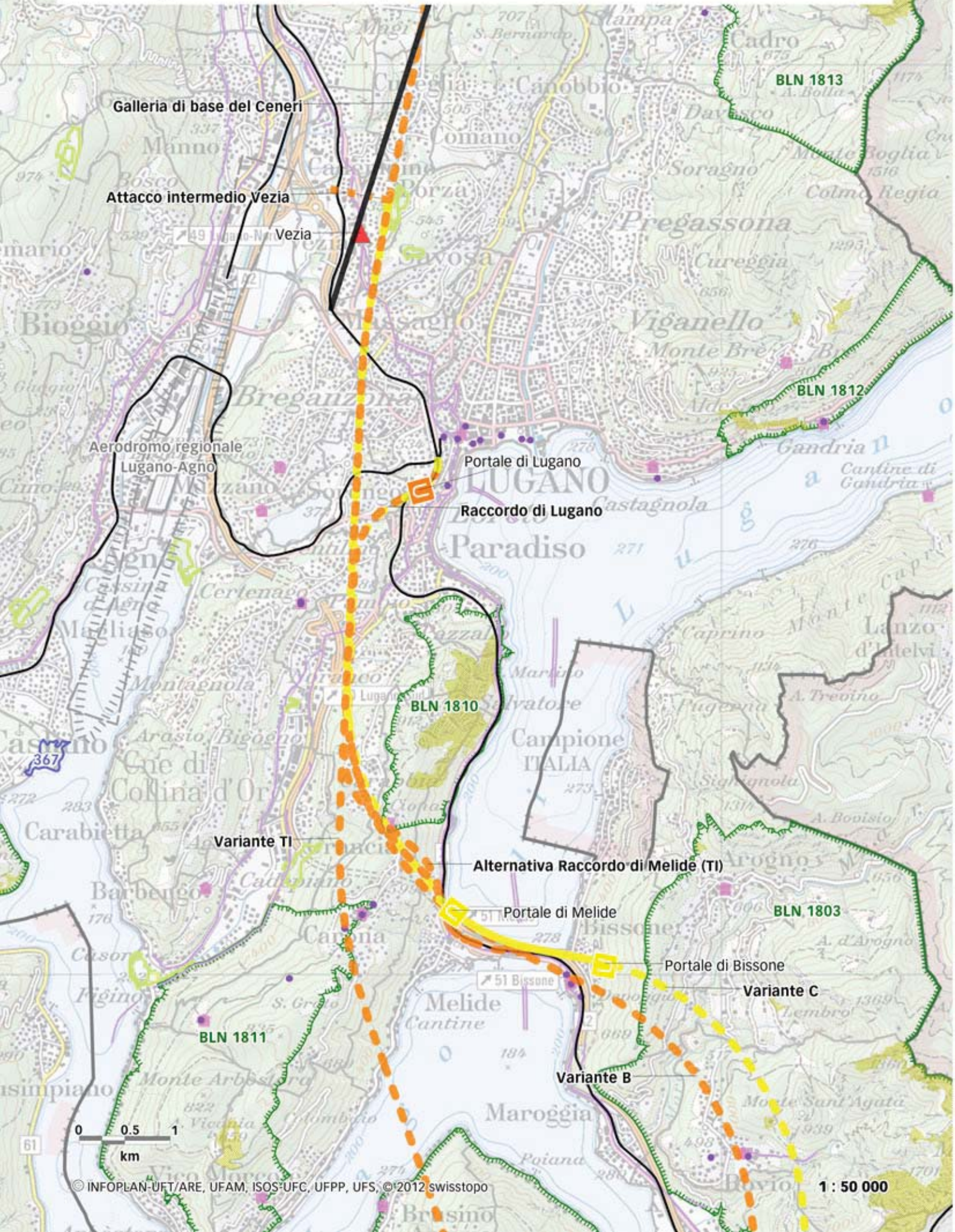
SC 5.2 Bellinzona

Basi

Convenzione del 2 novembre 1999 tra il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni e il Ministero dei trasporti e della navigazione della Repubblica Italiana concernente la garanzia della capacità delle principali linee che collegano la nuova ferrovia transalpina svizzera (NFTA) alla rete italiana ad alta capacità (RAC) (RS 0.742.140.345.43)

LSIF (RS 742.140.2)

SC 5.3 Lugano-Chiasso (parte nord)



Galleria di base del Ceneri

Attacco intermedio Vezia

49 Vezia

Aerodromo regionale
Lugano-Agno

Portale di Lugano

Raccordo di Lugano

BLN 1810

Variante TI

Alternativa Raccordo di Melide (TI)

Portale di Melide

BLN 1803

Portale di Bissonne

Variante C

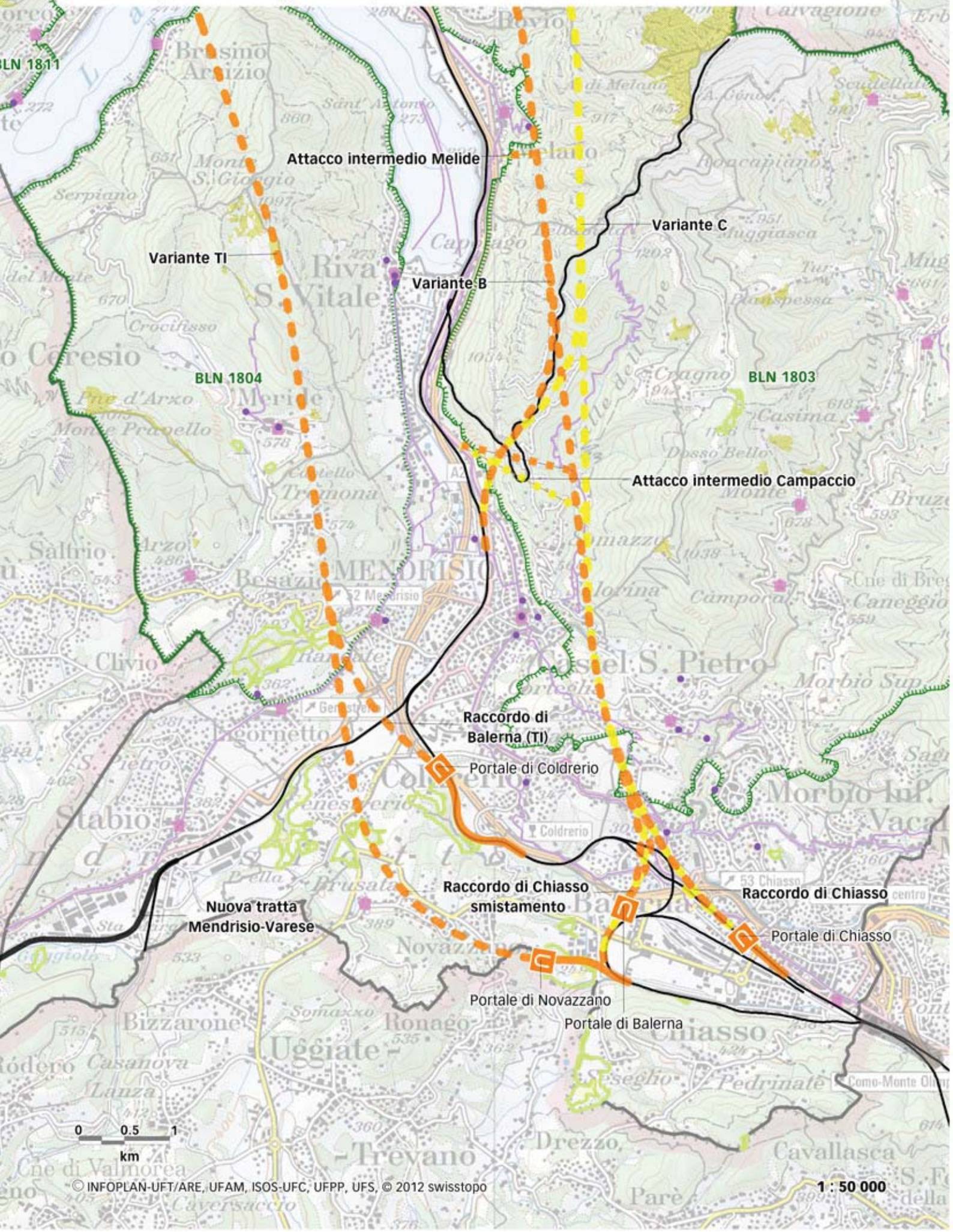
BLN 1811

Variante B



<p>Procedimento</p> <p>Le varianti vengono approfondite d'intesa con il Cantone e le FFS per determinare il tracciato da realizzare.</p> <p>Conformemente all'articolo 10 LSIF viene esaminata la necessità del progetto. <u>La realizzazione del progetto va presa in esame in occasione di una successiva fase di ampliamento PROSSIF.</u> La realizzazione e il finanziamento devono essere disciplinati in una legge federale <u>decreto federale</u>.</p> <p>I lavori devono essere ancora coordinati con il piano settoriale militare <u>e con la pianificazione della strada nazionale.</u></p>			
<p>Stato dell'iter decisionale</p>	<i>aperto</i>		
<p>Misure e fase di coordinamento</p> <p>Gli elementi di progetto rilevanti per il piano settoriale sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - varianti TI o B di AlpTransit Sud; - raccordi alla linea esistente in zona Lugano, Balerna e Chiasso; - raccordi intermedi alla linea esistente in zona Melide e Mendrisio, previsti quale alternativa; - variante C di AlpTransit Sud. 	<i>DA</i>	<i>RI</i>	<i>IP</i>
<p>Nota relativa alle indicazioni</p> <p>Nel 2004 sono state elaborate cinque varianti di tracciato, una dal Cantone Ticino e quattro dalle FFS. In seguito si sono svolti studi di fattibilità tecnica e di opportunità sotto l'egida della Confederazione. Il Cantone Ticino e i Comuni interessati sono stati informati sullo stato dei lavori.</p> <p>Una variante delle FFS è stata lasciata cadere poiché praticamente identica a quella del Cantone. Nello studio di fattibilità si sono esaminate le quattro varianti dal punto di vista tecnico-costruttivo e tecnico-ferroviario, tenendo conto dell'impatto sul territorio e l'ambiente.</p> <p>Nell'ambito della valutazione dell'opportunità, fondata su indicatori di sostenibilità ambientale, economica e sociale definiti dal DATEC, si è poi provveduto a confrontare le varianti. In base all'esito del confronto si è deciso di approfondire le varianti TI e B e di tenere in serbo quella C quale alternativa, poiché le prime due prevedono soluzioni non convenzionali per l'attraversamento del lago. <u>Il progetto «AlpTransit Sud», che interessa in particolare l'area nei pressi della diga di Melide nella zona dell'autostrada A2, va coordinato con la pianificazione dell'ampliamento della strada nazionale.</u></p> <p>Le varianti figurano nel progetto del 17 gennaio 2008 per la partecipazione pubblica ai lavori di revisione del piano direttore cantonale <u>non ancora adottato dal Consiglio federale.</u></p> <p>Nell'ambito della pianificazione di dettaglio va chiarito l'interessamento di oggetti militari di piccola entità da parte delle tre varianti.</p>			<p>Riferimenti</p> <p><i>Piano direttore del Cantone Ticino, <u>revisione 2009: progetto del 17 gennaio 2008 per la partecipazione pubblica</u></i></p>

SC 5.3 Lugano-Chiasso (parte sud)



SC 5.4 Locarno und Gambarogno

Informazioni generali e dati tecnici

- Cantoni interessati: Ticino
- Comuni interessati: Alto Malcantone, Astano, Gambarogno, Gordola, Locarno, Miglieglia, Monteggio, Novaggio, Sessa, Tenero-Contra
- Servizi competenti: UFT
- Servizi interessati: ARE, DDPS, UFAM, UFAG, servizi specializzati del Cantone Ticino
- Altri partner: FFS

Funzione e motivazione

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

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

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

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

Progetti

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

Ampliamento a due binari Contone – Tenero: sulla tratta Contone – Tenero, di 7,3 km, il binario sarà raddoppiato in fasi successive.

Procedimento

Per quanto concerne la Gronda-Ovest, nell'ambito del gruppo di lavoro comune istituito dalla Svizzera e dall'Italia occorre decidere il tracciato e valutare la domanda. La realizzazione e il finanziamento devono essere disciplinati in un decreto federale. Il Cantone Ticino partecipa ai lavori nel quadro di un apposito organismo.

Rimandi

Cap. 4.1

Cap. 5.2.5

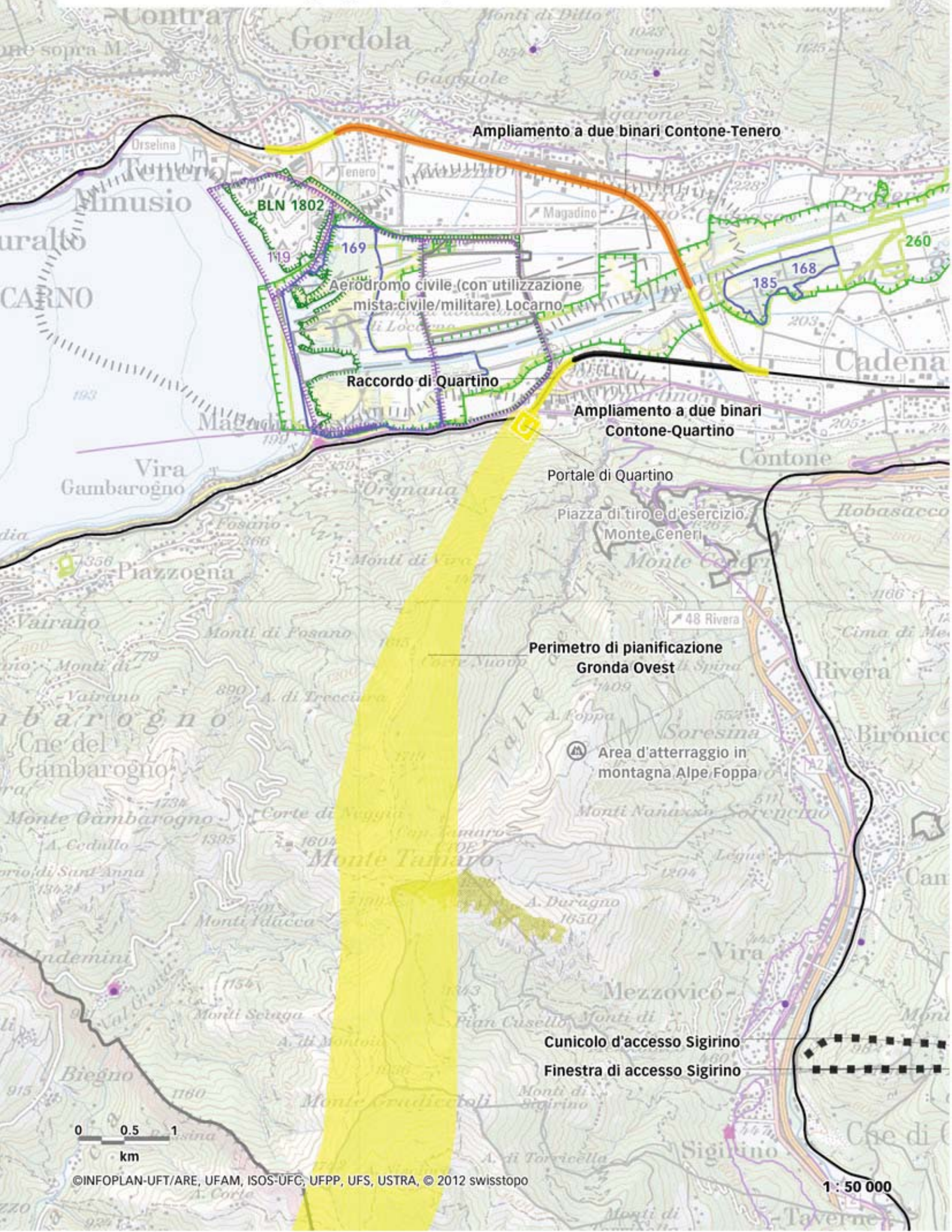
SC 5.3 Lugano – Chiasso

Basi

Convenzione del 2 novembre 1999 tra il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni e il Ministero dei trasporti e della navigazione della Repubblica Italiana concernente la garanzia della capacità delle principali linee che collegano la nuova ferrovia transalpina svizzera (NFTA) alla rete italiana ad alta capacità (RAC) (RS 0.742.140.345.43)

Messaggio del 18 gennaio 2012 concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FF 2012 1283)

SC 5.4 Locarno e Gambarogno (parte nord)



Ampliamento a due binari Contone-Tenero

BLN 1802

Aerodromo civile (con utilizzazione mista: civile/militare) Locarno

Raccordo di Quartino

Ampliamento a due binari Contone-Quartino

Portale di Quartino

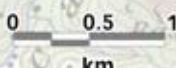
Piazza di tiro e d'esercizio Monte Ceneri

Perimetro di pianificazione Gronda Ovest

Area d'atterraggio in montagna Alpe Foppa

Cunicolo d'accesso Sigirino

Finestra di accesso Sigirino



Nella pianificazione di dettaglio occorre assicurare il coordinamento con il Piano settoriale militare e con il Piano delle superfici per l'avvicendamento delle colture, con il progetto per il collegamento stradale A2-A13 Bellinzona - Locarno e anche con il corridoio faunistico d'importanza interregionale.

Per quanto concerne il raddoppio del binario sulla tratta Contone – Tenero, la realizzazione integrale del progetto va esaminata al momento dell'elaborazione di una successiva fase di ampliamento PROSSIF. I relativi lavori e il loro finanziamento devono essere disciplinati in un decreto federale. Va assicurato il coordinamento con il paesaggio palustre d'importanza nazionale Piano di Magadino, le paludi basse situate nel perimetro del progetto e i corridoi faunistici.

Stato dell'iter decisionale

aperto

Misure e fase di coordinamento

DA

RI

IP

Gli elementi di progetto rilevanti per il Piano settoriale sono:

- Perimetro di pianificazione Gronda Ovest.
- Doppelspurausbau Contone – Tenero

♦
♦

Nota relativa alle indicazioni

L'Italia sta studiando le varianti per il potenziamento dell'asse di Luino da adottare. Il tracciato indicato nel Piano settoriale prevede il raccordo nel Piano di Magadino a Cadenazzo. Il tracciato è coordinato con l'ampliamento a due binari in corso di realizzazione a Cadenazzo nell'ambito del programma SIF. La capacità di trasporto è aumentata da 90 a 110 convogli merci. La linea esistente del Gambarogno continuerà ad essere utilizzata per il traffico regionale viaggiatori.

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

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

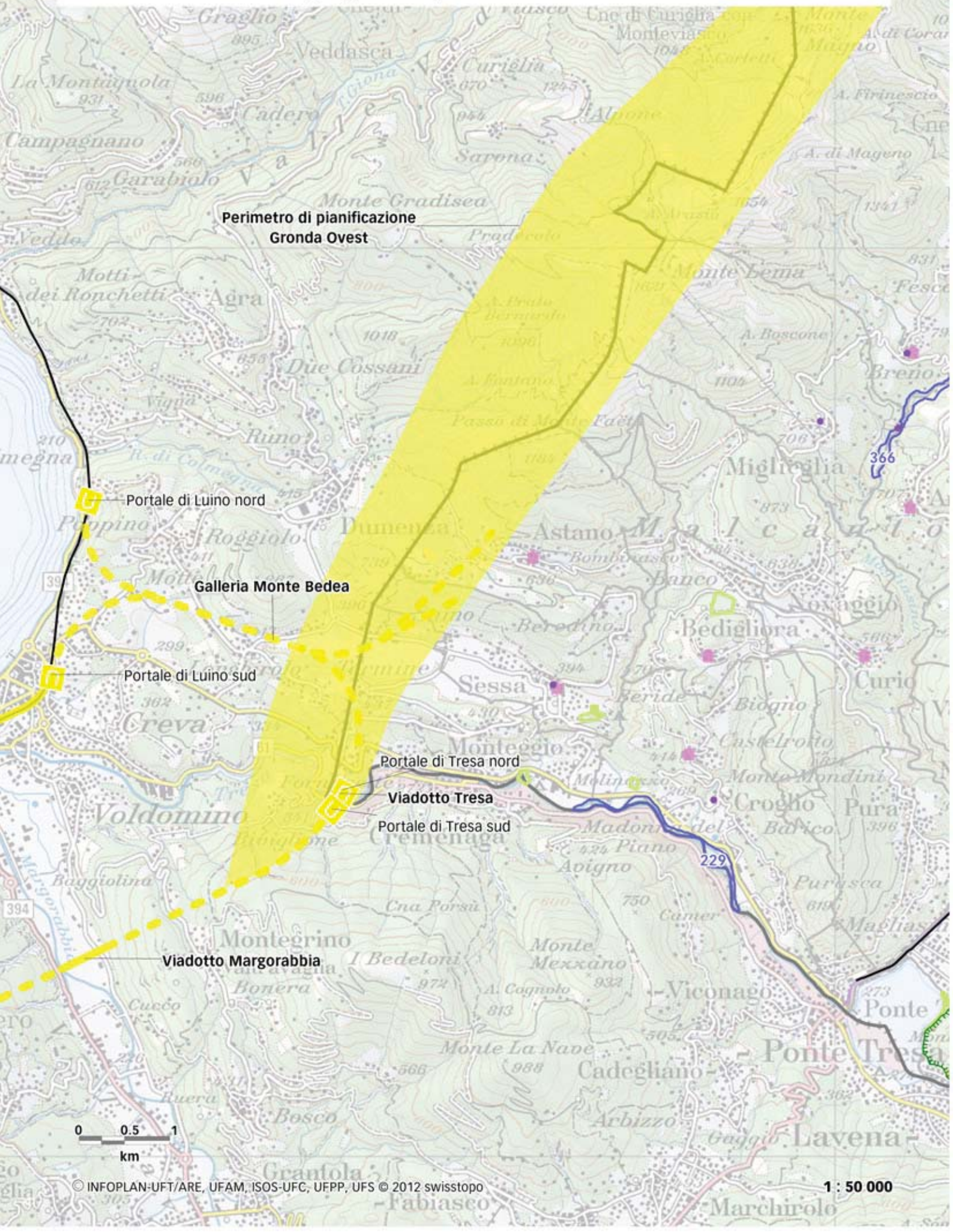
Il raddoppio del binario tra Riazzino e la stazione di Riazzino-Cugnasco, tra quest'ultima e il lato ovest del ponte sul fiume Ticino e tra Tenero e il lato est del fiume Verzasca sarà realizzato già nell'ambito del progetto SIF. Le sezioni restanti a binario unico, Contone – ponte sul Ticino e Tenero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

I progetti figurano nel piano direttore cantonale non ancora adottato dal Consiglio federale.

Riferimenti

*Piano direttore del
 Cantone Ticino, revisione 2009*

SC 5.4 Locarno e Gambarogno (parte sud)



Perimetro di pianificazione
Gronda Ovest

Portale di Luino nord

Galleria Monte Bedea

Portale di Luino sud

Portale di Tresa nord

Viadotto Tresa

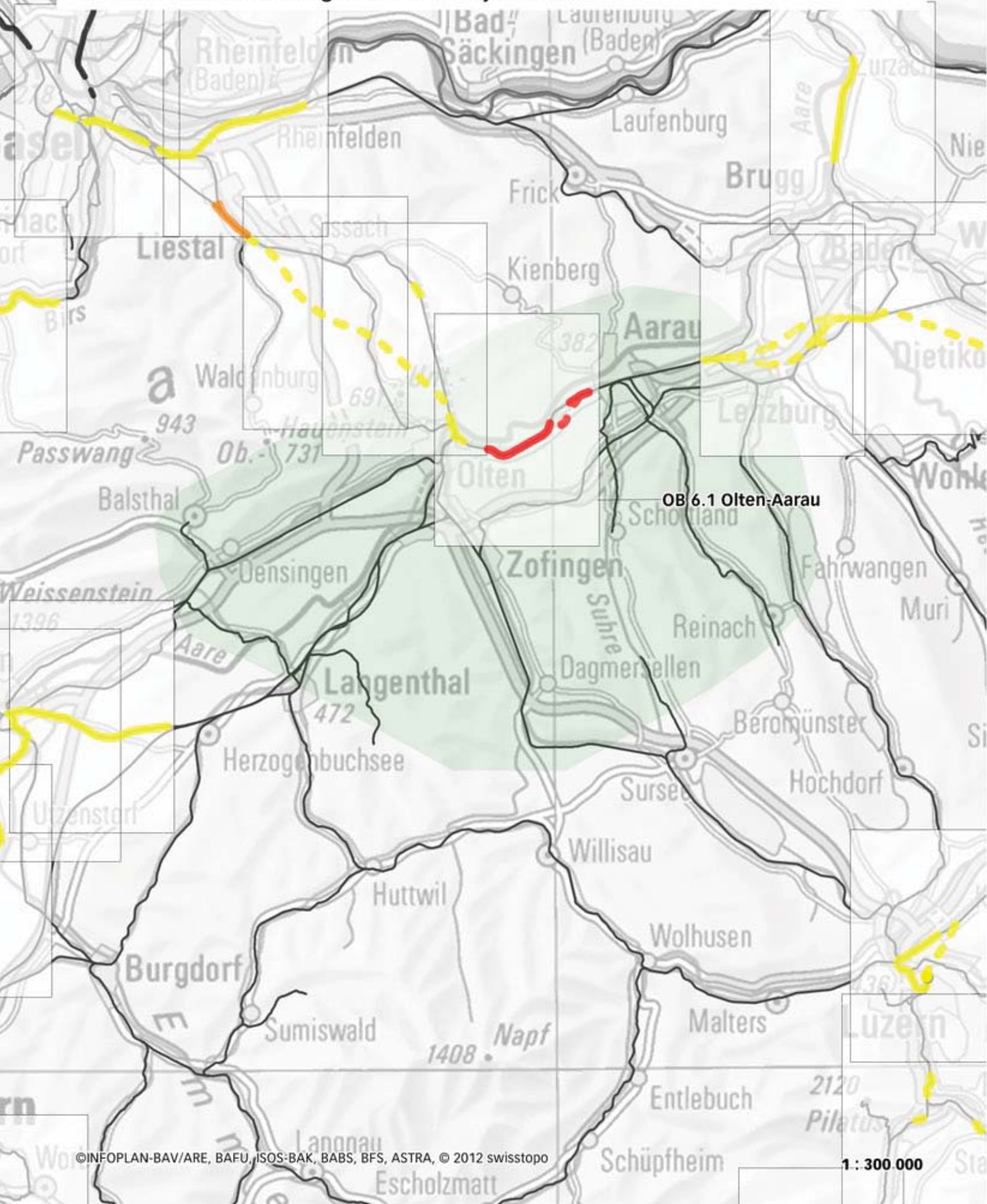
Portale di Tresa sud

Viadotto Margorabbia



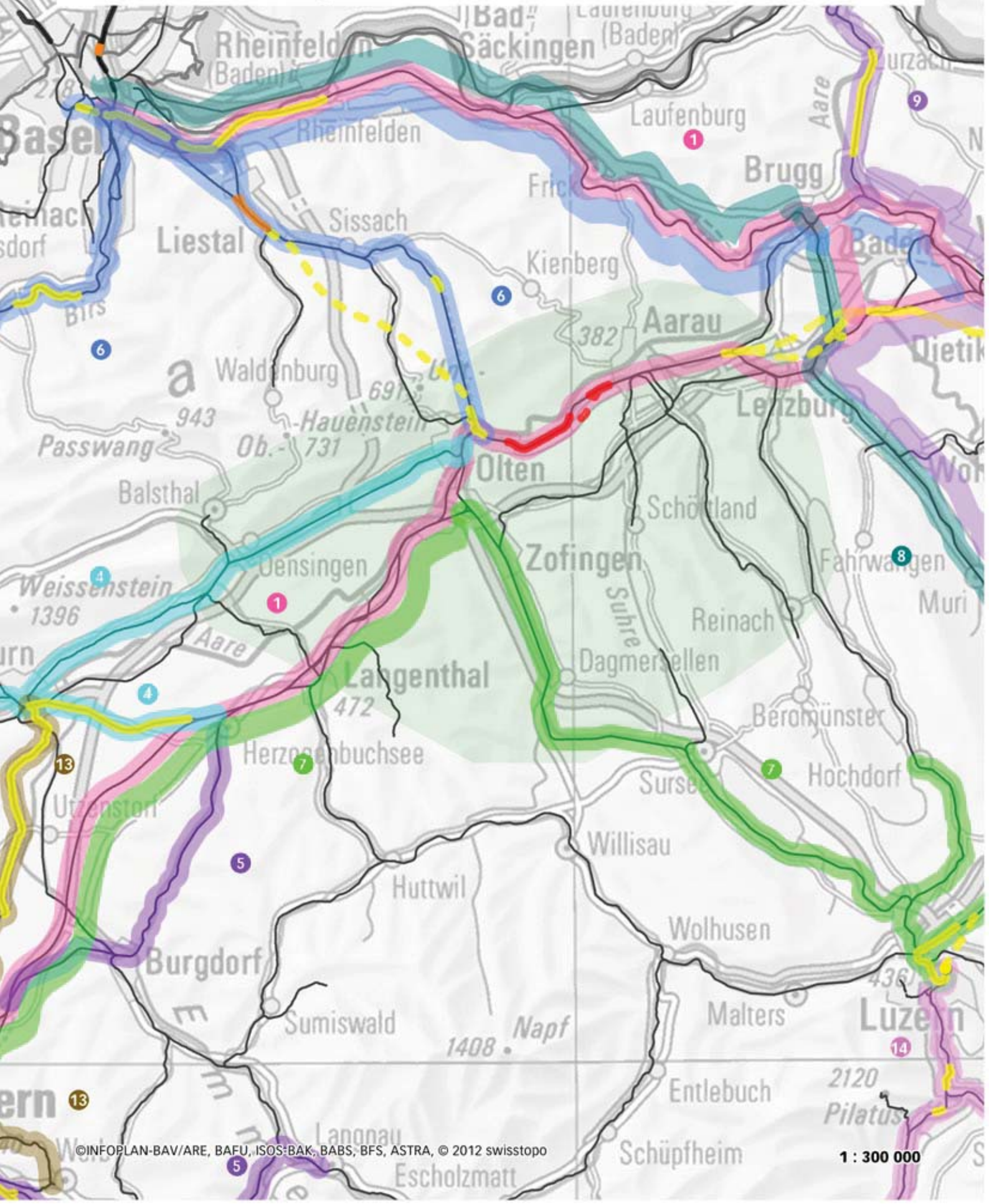
6

Teilraum Aarau-Olten-Zofingen: Übersicht Objektblätter



6

Teilraum Aarau-Olten-Zofingen: Übersicht Korridore



OB 6.1 Olten-Aarau

Allgemeine Informationen und technische Daten

- Standortkantone: Aargau, Solothurn
- Betroffene Gemeinden: Aarau, Däniken, Dulliken, Eppenbergtunnel, Wöschnau, Gretzenbach, Olten, Schönenwerd, Trimbach
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, BAFU, BAK, VBS, kantonale Fachstellen Aargau und Solothurn
- Anderer Partner: SBB

Verweise:

Kap. 4.3

Kap 5.2.6

OB 1.6 Rapperswil-Gruemet/Mellingen

OB 2.1 Basel-Olten

Grundlagen:

Botschaft zur Gesamtschau FinöV vom 17.

Oktober 2007

(BBI 2007 7683)

ZEBG (SR 742.140.2)

Funktion und Begründung

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

Vorhaben

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

Vierspurausbau Dulliken – Däniken: Zwischen Dulliken und Däniken wird ein viertes Gleis erstellt. Ab Däniken bis zum Anschluss an den Eppenbergtunnel werden ein drittes und viertes Gleis realisiert.

Eppenbergtunnel: Ein doppelspuriger Tunnel durch den Eppenbergtunnel umfährt das Siedlungsgebiet von Schönenwerd und wird im Raum Wöschnau wieder an die vierspurig ausgestaltete Stammlinie angebunden.

Vorgehen

Die SBB wurde vom Bund beauftragt, in Abstimmung mit den Kantonen die Projektierungsarbeiten für den Vierspurausbau Dulliken – Däniken und den Eppenbergtunnel aufzunehmen und Vorprojekte zu erarbeiten. Dabei ist eine Abstimmung mit dem Sachplan Militär durchzuführen.

Die Realisierung der Entflechtung Olten Nord und Ost ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern eine Regelung mit einem Bundesbeschluss

Stand der Beschlussfassung

beschlossen

Massnahmen und Stand der Koordination

Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:

- Entflechtung Olten Nord und Ost
- Vierspurausbau Dulliken – Däniken
- Doppelspuriger Eppenbergtunnel und Anbindung an der Stammlinie

F

Z

V

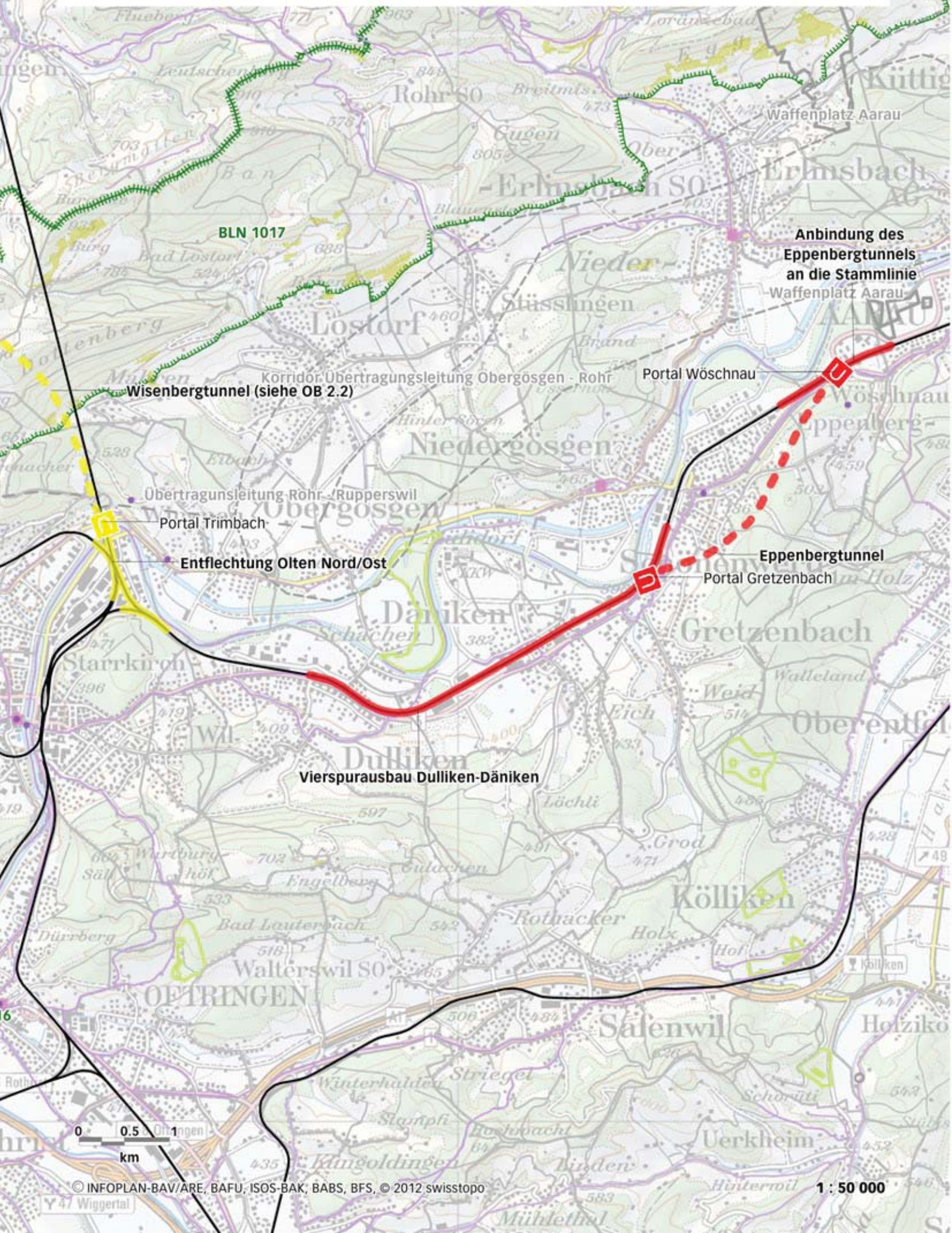
◆

◆

◆

◆

OB 6.1 Olten-Aarau



Hinweise zu den Festlegungen

Mit dem Beschluss der Bundesversammlung zum Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) vom 20. März 2009 wurde der Entscheid zum Ausbau des Raums Olten und der Strecke Olten – Aarau – Zürich gefällt. Die Vorhaben stehen in einem engen Zusammenhang mit der Entflechtung Liestal und dem Ausbau Rapperswil – Gruemet /Mellingen.

Im Rahmen der Projektierung wird zu klären sein, wie die Kompatibilität ~~des Vorhabens~~ der Vorhaben im Aaretal mit ~~etwaigen~~ weiteren Massnahmen im Zusammenhang mit einem neuen Juradurchstich gewährleistet werden kann.

Durch das Vorhaben sind Objekte des Dispositionsbestands (überzählige Immobilien) des Sachplans Militär betroffen. Ein allfälliger Rückbau dieser Objekte ist frühzeitig zu regeln.

Die Linienführung der Ausbauvorhaben ist durch den Ausbau entlang der bestehenden Infrastruktur gegeben. Der Richtplan des Kantons Solothurn enthält die Vorhaben als Vororientierung; der Bundesrat genehmigte ihn am 20. Dezember 2000. Auch der vom Bundesrat noch nicht genehmigte Richtplan des Kantons Aargau enthält den Vierspurausbau Olten – Aarau als Zwischenergebnis Vororientierung; ~~der Bundesrat genehmigte diesen Richtplan am 14. Januar 1998.~~

Aufgrund der im Teil Programm festgelegten Kriterien muss ein Vorprojekt vorliegen ~~Variante~~ entscheid gefällt sein, damit ein Vorhaben im Sachplan Verkehr als Zwischenergebnis Festsetzung bezeichnet werden kann.

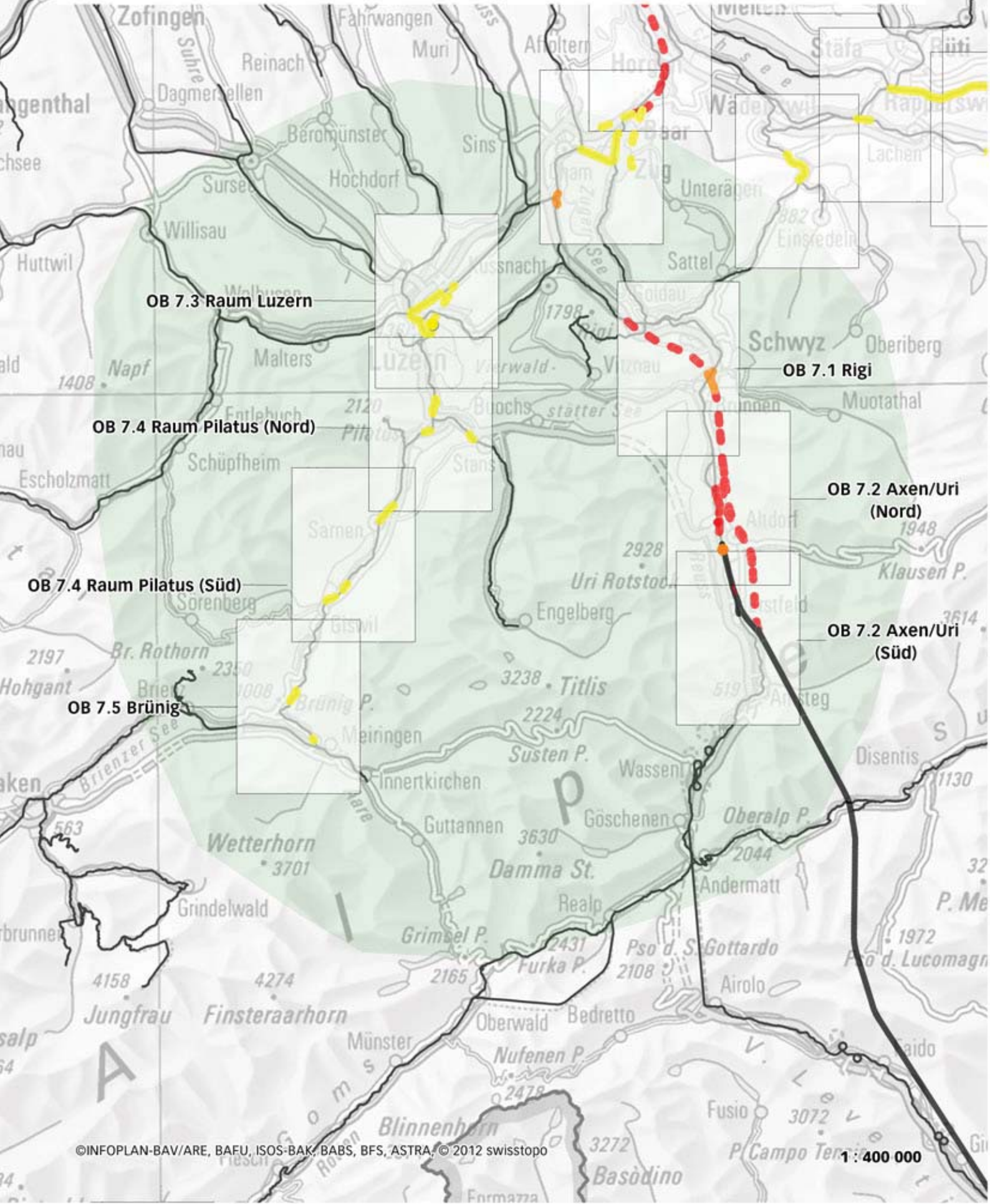
Hinweise:

Richtplan Kanton Solothurn 2000

Richtplan Kanton Aargau ~~1996~~ Gesamtrevision 2011

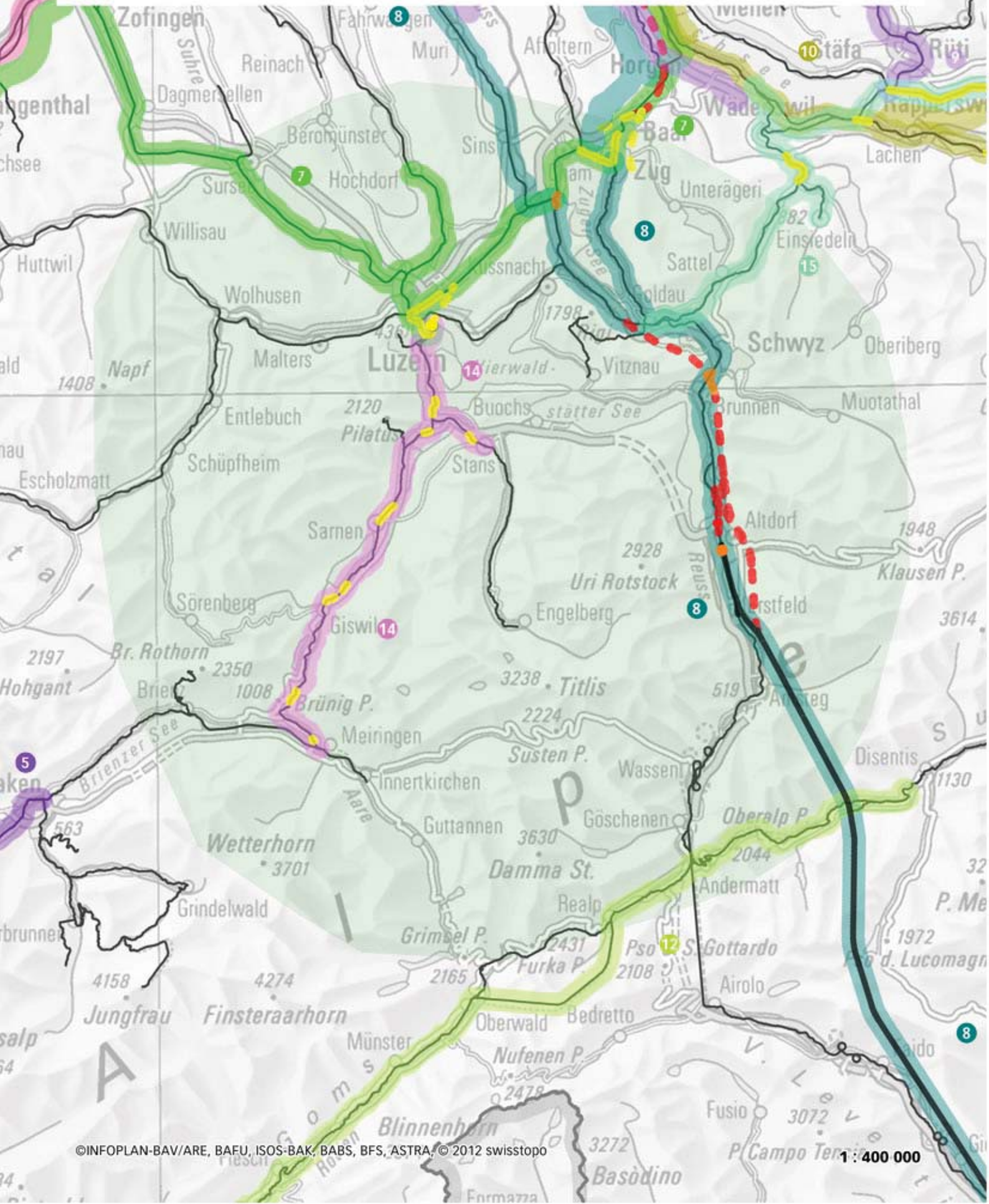
7

Teilraum Luzern/Zentralschweiz: Übersicht Objektblätter



7

Teilraum Luzern/Zentralschweiz: Übersicht Korridore



OB 7.1 Rigi

Allgemeine Informationen und technische Daten

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

Verweise:

Kap.4.1
Kap 5.2.7
OB 1.4 Raum Zug
OB 7.2 Axen/Uri

Grundlagen:

Sachplan AlpTransit
1999; UVEK, Bern

Funktion und Begründung

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

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

Art. 18 EBG
(SR 742.101)

Art.3^{bis} AtraG (SR
742.104)

AtraV (SR 742.104.1)

ZEBG (SR 742.140.2)

Vorhaben

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

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

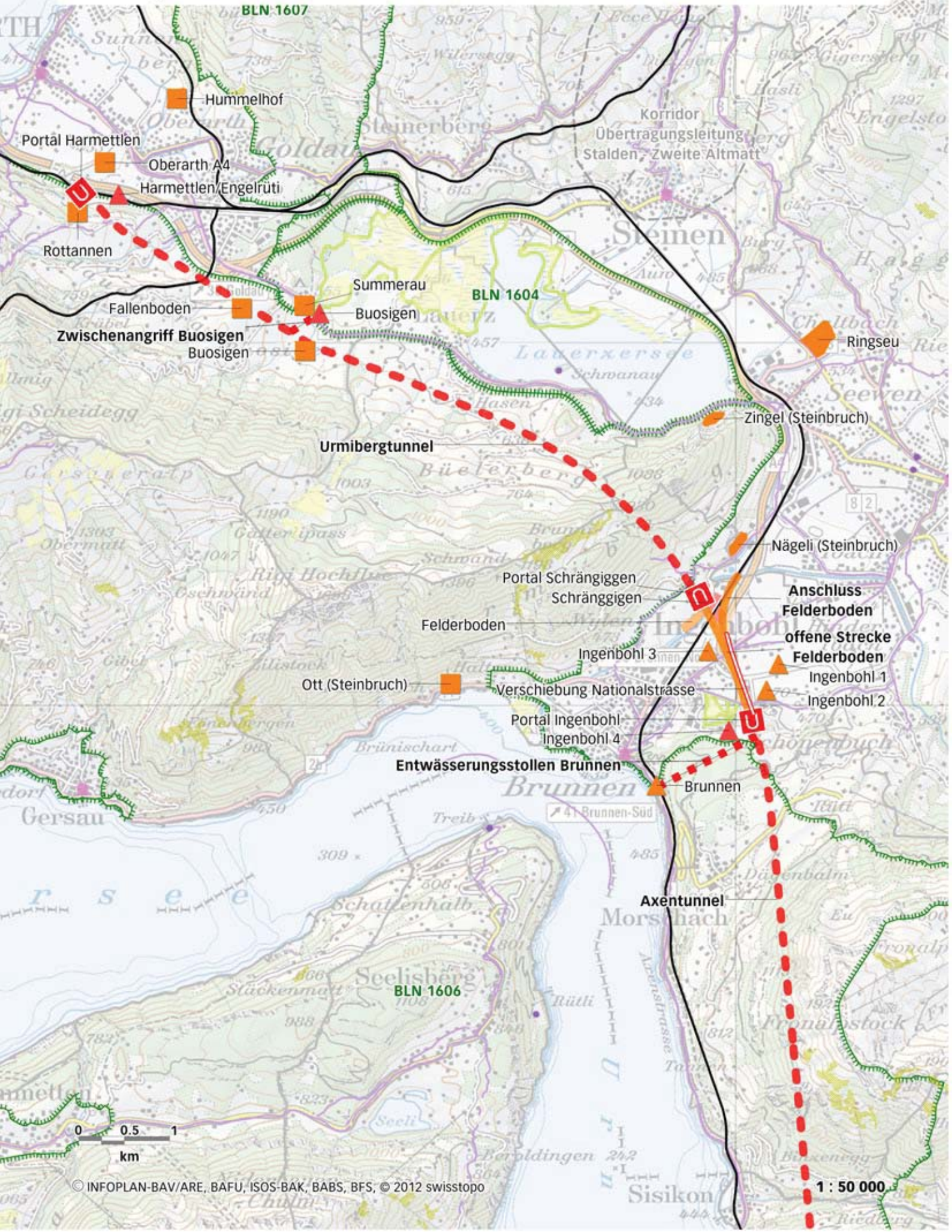
Axentunnel: Mit dem gut 12 km langen Axentunnel kann die bestehende Strecke entlastet und die Reisezeit verkürzt werden. Dabei ist zu beachten, dass das bestehende Gleis entlang des Sees voraussichtlich nach 2030 nicht nochmals unter Betrieb saniert werden kann.

Vorgehen

Das NEAT-Konzept wurde mit dem Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs vom 20. März 1998 in finanzierte und nicht finanzierte Elemente unterteilt¹². Die nicht finanzierten Elemente des NEAT-Konzepts wurden zeitlich zurückgestellt. Die entsprechenden Projektelemente werden nach Artikel 8^{bis} AtraG im Sachplan festgelegt und damit raumplanerisch gesichert. ~~Eine Realisierung ist bei steigender Nachfrage zu prüfen. Der Bedarf wird nach Artikel 10 ZEBG überprüft.~~

¹² BBl 1998 1421

OB 7.1 Rigi



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

Im Rahmen der Detailplanung ist eine Abstimmung mit den Sachplänen Militär und Fruchtfolgeflächen, der Nationalstrasse sowie dem Wildtierkorridor von überregionaler Bedeutung durchzuführen.

Stand der Beschlussfassung	offen		
Massnahmen und Stand der Koordination	F	Z	V
Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:			
– neue Linienführung des Urmibergtunnels (Westumfahrung Arth-Goldau) mit Portalen in Harmettlen (Nord) und in Felderboden (Süd)	◆		
– neue Linienführung im Felderboden mit Anbindung an die Stammlinie Brunnen – Schwyz im Felderboden		◆	
– Nordportal des Axentunnels im Raum Ingenbohl	◆		
– neue Linienführung des Axentunnels	◆		
– Verschiebung der Nationalstrasse in Ingenbohl	◆		
– Entwässerungstollen Brunnen	◆		
– Zwischenangriff Buosigen	◆		
– Materialablagerungen Steinbruch Nägeli, Steinbruch Zingel, Summerau		◆	
– Installationsplätze Harmettlen/Engelrüti, Buosigen, Schränggigen, und Ingenbohl 4	◆		
– mögliche Standorte für die Installationsplätze: Ingenbohl 1-2-3, Felderboden, Brunnen		◆	
– mögliche Standorte für die Materialbewirtschaftung: Schwyz/Ringseu, Fallenboden, Oberarth (A4), Rottannen, Hummelhof, Buosigen, Steinbruch Ott		◆	
Hinweise zu den Festlegungen			
<p>Im Mai 1994 reichte die SBB die Vorprojekte für das NEAT-Konzept Achse Gotthard zur Genehmigung ein. Im Teilabschnitt Rigi wurden eine Basis- und eine Alternativvariante unterbreitet. Aufgrund des Bundesratsentscheides vom 12. April 1995 wurde der Linienführungsentscheid für die Teilabschnitte Rigi, Axen und Uri zurückgestellt.</p> <p>In den Jahren 2003/2004 wurde die Planungsstudie Felderboden erarbeitet. Sie hat die Parallelführung von Strasse und Schiene im Felderboden zum Ziel. Das darauf abgestützte generelle Projekt zur neuen Linienführung der Autobahn A4 wurde vom Bundesrat genehmigt. Daher genehmigte der Bundesrat am 18. Dezember 2008 auch die im Richtplan des Kantons Schwyz festgesetzte Anpassung der NEAT-Linienführung im Felderboden. Das Ergebnis dieser Planung floss in die abgeschlossene Projektierung des Vorprojektes Uri Berg lang-Axen ein.</p> <p>Für die neue Linienführung des Axentunnels mit neuem Standort des Nordportals wurde die Planungsstudie Felderboden und der Beschluss des Bundesrates zum generellen Projekt der Autobahn A4 bei der Ausarbeitung des Vorprojektes Uri Berg lang – Axen berücksichtigt.</p>			<p>Hinweise: Richtplan Kanton Schwyz, Anpassungen 2008</p>

Das bestehende Seegleis beim Axen wurde vor einigen Jahren für einen Zeithorizont bis 2030 saniert. Nach der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels ist eine neuerliche Komplettsanierung des Axen-Seegleises unter Betrieb fraglich. Es ist daher auch der Bau eines neuen Axentunnels zu prüfen.

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

OB 7.2 Axen/Uri

Allgemeine Informationen und technische Daten

- Standortkanton: Uri
- Betroffene Gemeinden: Altdorf, Bürglen, Erstfeld, Flüelen, Schattdorf, Silenen, Sisikon
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, ASTRA, BAFU, BAK, BLW, VBS, kantonale Fachstellen Uri und Schwyz
- Andere Partner: AlpTransit Gotthard AG, SBB

Verweise:

Kap. 4.1

Kap 5.2.7

OB 7.1 Rigi

Grundlagen:

Sachplan AlpTransit
1999; UVEK, Bern

Art. 18 EBG
(SR 742.101)

Art.3^{bis} AtraG
(SR 742.104)

AtraV (SR 742.104.1)

ZEBG (SR 742.140.2)

Funktion und Begründung

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

Vorhaben

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

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

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

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

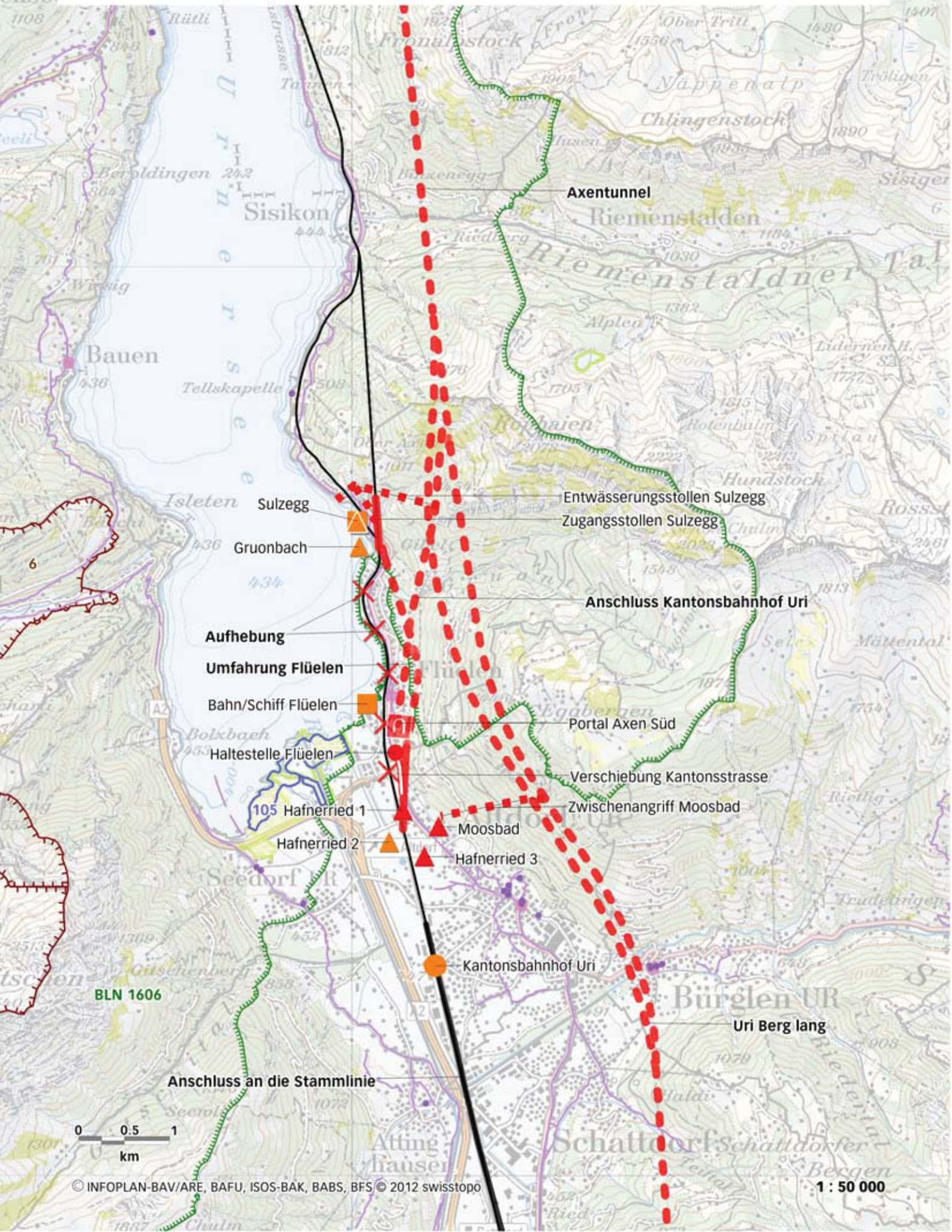
Vorgehen

Das NEAT-Konzept wurde mit dem Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturbauten des öffentlichen Verkehrs vom 20. März 1998¹³ in finanzierte und nicht finanzierte Elemente unterteilt. Die nicht finanzierten Elemente des NEAT-Konzepts wurden zeitlich zurückgestellt. Die entsprechenden Projektelemente werden nach Artikel 8^{bis} AtraG im Sachplan festgelegt und damit raumplanerisch gesichert. ~~Eine Realisierung ist bei steigender Nachfrage zu prüfen. Der Bedarf wird nach Artikel 10 ZEBG überprüft. Die Realisierung der Vorhaben ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen.~~ Bau und Finanzierung erfordern die Regelung in einem Bundesbeschluss.

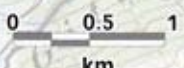
Im Rahmen der Detailplanung zum Projekt "Uri Berg lang" ist eine Abstimmung mit dem Sachplan Militär sowie der Nationalstrasse durchzuführen. Die

¹³ BBl 1998 1421

OB 7.2 Axen/Uri (Nord)



- Axentunnel
- Riemenstalden
- Sulzegg
- Gruonbach
- Aufhebung
- Umfahrung Flüelen
- Bahn/Schiff Flüelen
- Haltestelle Flüelen
- Hafnerried 1
- Hafnerried 2
- Hafnerried 3
- Moosbad
- Kantonshof Uri
- Anschluss an die Stammlinie
- Entwässerungsstollen Sulzegg
- Zugangsstollen Sulzegg
- Anschluss Kantonshof Uri
- Portal Axen Süd
- Verschiebung Kantonsstrasse
- Zwischenangriff Moosbad



offenen Linienführungen benötigen eine Abstimmung mit dem Sachplan Fruchtfolgeflächen.

Stand der Beschlussfassung	offen		
Massnahmen und Stand der Koordination	F	Z	V
<p>Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> – neue Linienführung des Axentunnels; – neue unterirdische Linienführung Uri Berg lang von der Abzweigung aus dem Axentunnel bis zum Gotthard-Basistunnel mit Zwischenangriffen Moosbad und Erstfeld sowie Installationsplätzen Hafnerried 1 und 3, Moosbad und Rynächt – Südportal des Axentunnels im Raum Reider – Verschiebung der Kantonalstrasse bei Altdorf – Neue Linienführung der Umfahrung Flüelen mit Aufhebung der Stammlinie und neuer Haltestelle Flüelen – Anschluss des Kantonsbahnhofs Uri aus dem Axentunnel – Kantonsbahnhof Uri – Entwässerungstollen Sulzegg/Flüelen – Zugangstollen Sulzegg; – Materialbewirtschaftung: Bahn/Schiff Flüelen, Sulzegg – Installationsplätze: Gruonbach, Hafnerried 2, Sulzegg 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ ◆ ◆ ◆ ◆ ◆ ◆ ◆ ◆ ◆ 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ ◆ ◆ 	<ul style="list-style-type: none">

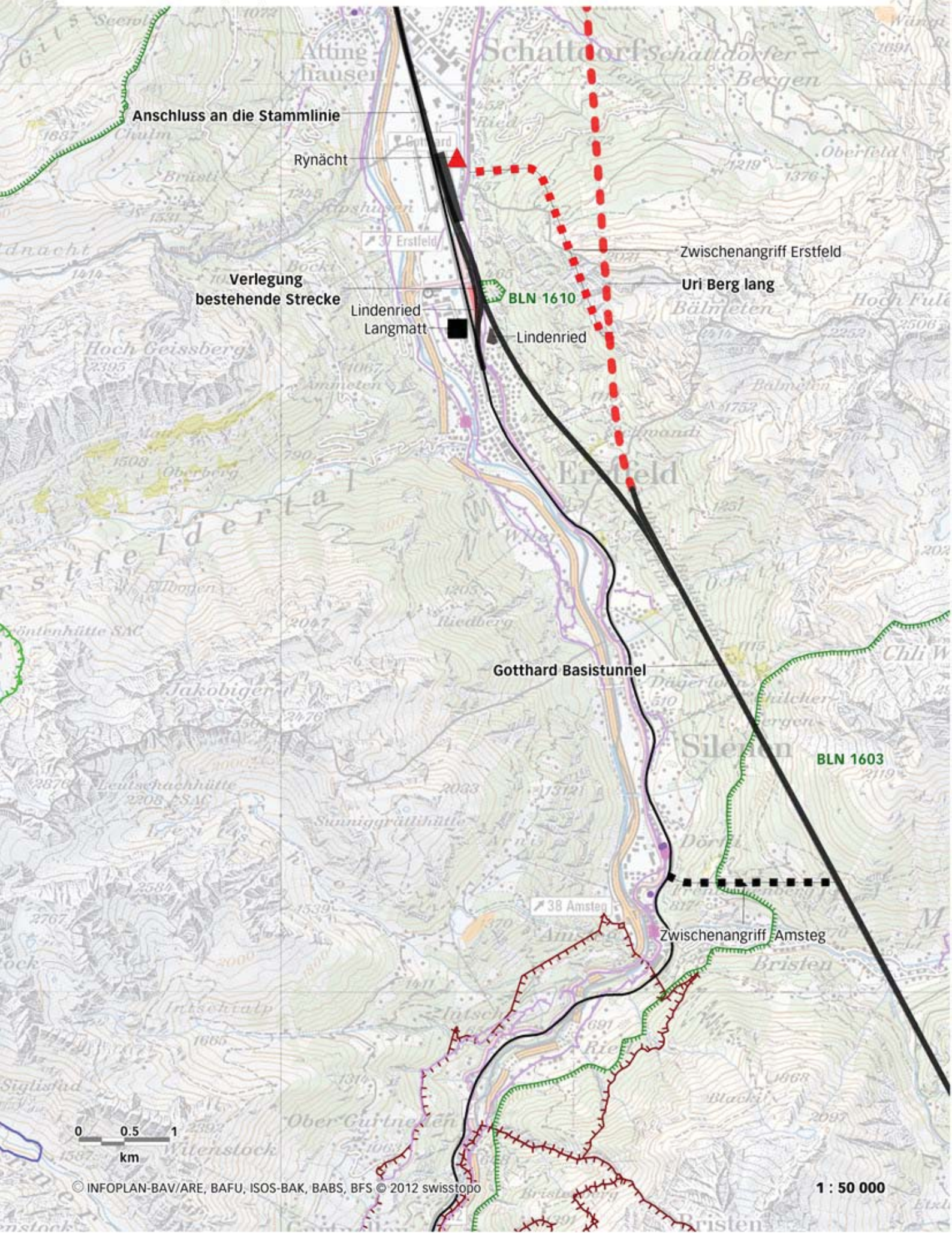
Hinweise zu den Festlegungen

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

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

Der Bund führte die Arbeiten an den Vorprojekten der beiden Linienführungsvarianten „Hafnerried tief“ und „Reider ebenerdig schnell“ in Abstimmung mit den Kantonen Uri und Schwyz durch. Dabei war es eines der zentralen Anliegen, die Raum- und Umweltbelastung in den betroffenen Gemeinden zu reduzieren. Die Variante „Hafnerried tief“ würde dank der Tieflegung und der

OB 7.2 Axen/Uri (Süd)



Anschluss an die Stammlinie

Rynächt

Verlegung bestehende Strecke

Lindenried
Langmatt

BLN 1610

Lindenried

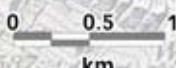
Zwischenangriff Erstfeld

Uri Berg lang

Gotthard Basistunnel

BLN 1603

Zwischenangriff Amsteg



kürzeren offenen Linienführung die Lärmbelastung im Kanton Uri reduzieren. Hingegen müsste die Haltestelle Flüelen aufgehoben werden. Zudem verläuft das Bahntrasse über mehrere Kilometer im Grundwasser mit den entsprechenden Umweltauswirkungen, was bautechnisch aufwändig ist und zu den wesentlich höheren Projektkosten und späteren Unterhaltskosten dieser Variante beiträgt.

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

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

Mit der Umfahrung Flüelen und dem Aufheben der Stammlinie in diesem Bereich entstehen zusätzlich neue raumplanerische Möglichkeiten sowie eine Verringerung der Lärmbelastung.

Mit dem Ausbruchmaterial des Gotthard-Basistunnels wurden zur Wiederherstellung und Aufwertung der Flachwasserzonen Schüttungen vorgenommen. Ob bei der Realisierung des Axentunnels weitere Schüttungen möglich sind, ist im Rahmen der weiteren Projektierung zu prüfen.

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

Der seeseitige Axentunnel wurde für einen Zeithorizont bis 2030 saniert. Nach der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels ist eine neuerliche Komplettsanierung des Axen-Seegleises unter Betrieb fraglich. Es ist daher auch der Bau eines neuen Axentunnels zu prüfen.

Das Leitbild Wirtschafts- und Raumordnung Uri (LWRU) beinhaltet auch den kantonalen Richtplan. Dieser wurde am 14. November 2001 vom Bundesrat genehmigt. Der Richtplan wird zurzeit überarbeitet. Der totalrevidierte kantonale Richtplan beinhaltet die Vorhaben. Die Genehmigung durch den Bundesrat steht noch aus.

Hinweise:

*Richtplan Kanton Uri,
Anpassung im Gang
Totalrevision 2012*

OB 7.3 Raum Luzern

Allgemeine Informationen und technische Daten

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

Funktion und Begründung

Heute verkehren täglich rund 670 Züge in der Einfahrt zum Bahnhof. Der Bahnhof Luzern hat damit seine Leistungsgrenze erreicht. Für den Zeithorizont 2030 ist ein weiterer Ausbau des Angebots vorgesehen. Engpässe stellen vor allem die Zufahrt mit dem Gütschtunnel, der Vorbahnhof sowie die Bahnhofshalle dar.

Die geplante Angebotsverdichtung zum Viertelstundentakt auf der überwiegend einspurigen Strecke von Luzern nach Giswil resp. Stans bedingt diverse Doppelspurausbauten und die Einrichtung von Kreuzungsstellen. Dadurch wird es möglich, zusätzlich zu den Grundtaktzügen der S-Bahn - S4 und S5 - die beschleunigten, im Halbstundentakt geführten S-Bahnzüge S44 und S55 verkehren zu lassen. Das Vorhaben führt zur besseren Erschliessung der grossen Haltepunkte und hinteren Talbereiche.

Vorhaben

Ausbau Zufahrt Luzern: Zurzeit gibt es eine ober- und unterirdische Variante:

- a) Variante Doppelspurausbau Rotsee und Ausbauten Fluhmühle-Luzern: Entlang dem Rotsee wird parallel zum bestehenden Gleis ein zweites Gleis in offener Linienführung gebaut. Die neue Linie wird mit einer neuen Reussbrücke südlich der bestehenden Brücke in die Linie Luzern – Olten eingeführt. Dieser Doppelspurausbau enthält auch kürzere Tunnelabschnitte. Zudem müssen im Bereich der Zufahrt Luzern leistungssteigernde Massnahmen vorgesehen werden. Insbesondere ein partieller Dreispurausbau im Bereich der heutigen Doppelspur Gütsch-Luzern.
- b) Variante Doppelspurtunnel: In einer ersten Etappe wird ein Tiefbahnhof Luzern als Kopfbahnhof unter dem heutigen Bahnhof Luzern erstellt. Die Zufahrt erfolgt ab Ebikon mit einem neuen 3.5 km langen Doppelspurtunnel unter dem Seebecken hindurch. Längerfristig wird der Tiefbahnhof zum Durchgangsbahnhof ausgebaut. Dabei werden die von Luzern wegführenden Linien schrittweise eingebunden.

Ausbau Knoten Luzern: Für die geplanten Angebotsverdichtungen der Schmalspur ist von den Perronkanten der Zentralbahn im Bahnhof Luzern bis zum bestehenden Doppelspurabschnitt im Bereich der Langensandbrücke eine durchgehende Doppelspurstrecke à niveau oder niveaufrei notwendig.

Verweise:

Kap. 4.1

Kap. 5.2.7

OB 1.2 Zimmerberg

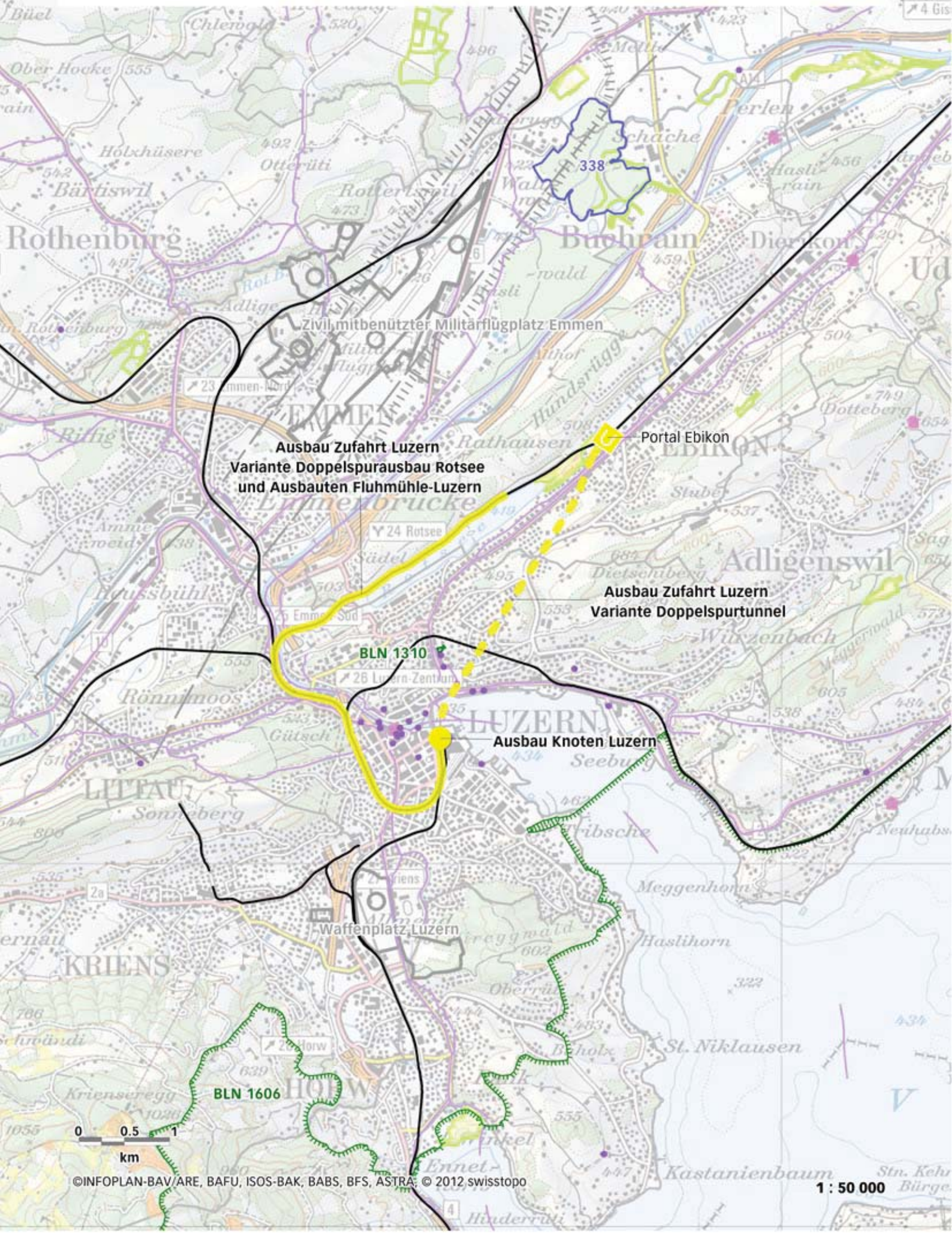
OB 1.3 Raum Zug

OB 7.4 Raum Pilatus

Grundlagen:

Botschaft zum Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur vom 18. Januar 2012 (BBI 2012 1577)

OB 7.3 Raum Luzern



**Ausbau Zufahrt Luzern
Variante Doppelspurausbau Rotsee
und Ausbauten Fluhmühle-Luzern**

Portal Ebikon

**Ausbau Zufahrt Luzern
Variante Doppelspurtunnel**

BLN 1310

Ausbau Knoten Luzern

BLN 1606

0 0.5 1
km

Vorgehen

Eine Realisierung ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss. Eine Abstimmung mit dem Amphibienlaichgebiet, dem Flach- sowie dem Hochmoor von nationaler Bedeutung am Rotsee hat stattzufinden.

Stand der Beschlussfassung

offen

Massnahmen und Stand der Koordination

Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:

- Ausbau Knoten Luzern
- Ausbau Zufahrt Luzern

F

Z

V

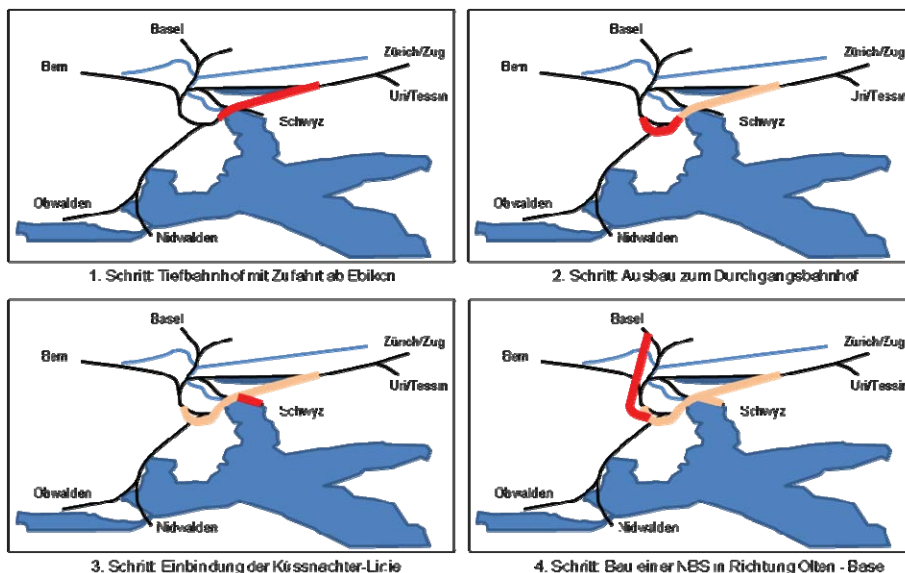


Hinweise zu den Festlegungen

Mit dem Doppelspurausbau entlang des Rotsees kann aufgrund der verbleibenden Engpässe im Vorbahnhof wie auch in der Bahnhofshalle die vom Kanton angestrebte Angebotsentwicklung des Regionalverkehrs nicht erreicht werden. Der vom Bundesrat am 24. August 2011 genehmigte kantonale Richtplan spricht sich daher klar für die Variante Doppelspurtunnel mit Tiefbahnhof aus, welche langfristig schrittweise ausgebaut werden kann.

Hinweise:

Richtplan Kanton Luzern mit Vorbehalten 2009



Quelle: Darstellung BAV

Abb. 8: Langfristiger schrittweiser Ausbau des Knotens Luzern

Gemäss den Abklärungen des Bundes im Rahmen der Arbeiten STEP sind die angestrebten Angebotserweiterungen im Raum Luzern erst im Zusammenhang mit den Kapazitätsausbauten im Raum Thalwil/Zug realisierbar. Ohne diese Ausbauten weist der Tiefbahnhof ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf. Die neue Verkehrsführung mit dem Tiefbahnhof würde als weitergehende Perspektive den Ausbau zum Durchgangsbahnhof ermöglichen. Im Rahmenplan der SBB wurde die Machbarkeit eines entsprechenden schrittweisen Ausbaus nachgewiesen.

OB 7.4 Raum Pilatus

Allgemeine Informationen und technische Daten

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

Funktion und Begründung

Die geplante Angebotsverdichtung zum Viertelstundentakt auf der überwiegend einspurigen Strecke von Luzern nach Giswil resp. Stans bedingt diverse Doppelspurausbauten und die Einrichtung von Kreuzungsstellen. Dadurch wird es möglich, zusätzlich zu den Grundtaktzügen der S-Bahn - S4 und S5 - die beschleunigten, im Halbstundentakt geführten S-Bahnzüge S44 und S55 verkehren zu lassen. Das Vorhaben führt zur besseren Erschliessung der grossen Haltepunkte und hinteren Talbereiche.

Wird zusätzlich zum Viertelstundentakt Giswil/Stans – Luzern auch der IR Brünig neu im Halbstundentakt geführt, so werden weitere Doppelspurausbauten und Kreuzungsstellen notwendig.

Vorhaben

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

Doppelspurausbau Sarnen: Die bestehende Doppelspur wird beidseits von Kerns-Kägiswil um rund 750 Meter verlängert.

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

Doppelspurausbau Zollhaus: Die rund 950 Meter lange Doppelspur Zollhaus ist in der Ebene zwischen Giswil und dem Sarnersee geplant.

Kreuzungsstelle Stans Bitzi: Für die geplante Angebotsverdichtung ist nördlich von Stans eine circa 730 Meter lange Kreuzungsstelle vorgesehen.

Kreuzungsstelle Tellwald: Die Angebotsverdichtung Brünig bedingt eine ca. 500 Meter lange Kreuzungsstelle am Alpnachersee zwischen Alpnachstad und Tellwald, welche eine fliegende Kreuzung der Züge erlaubt.

Vorgehen

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

Verweise:

Kap. 4.1

Kap. 5.2.5

OB 7.3 Raum Luzern

OB 7.5 Raum Brünig

Grundlagen:

Botschaft zum Bundes-

beschluss über die

Finanzierung und den

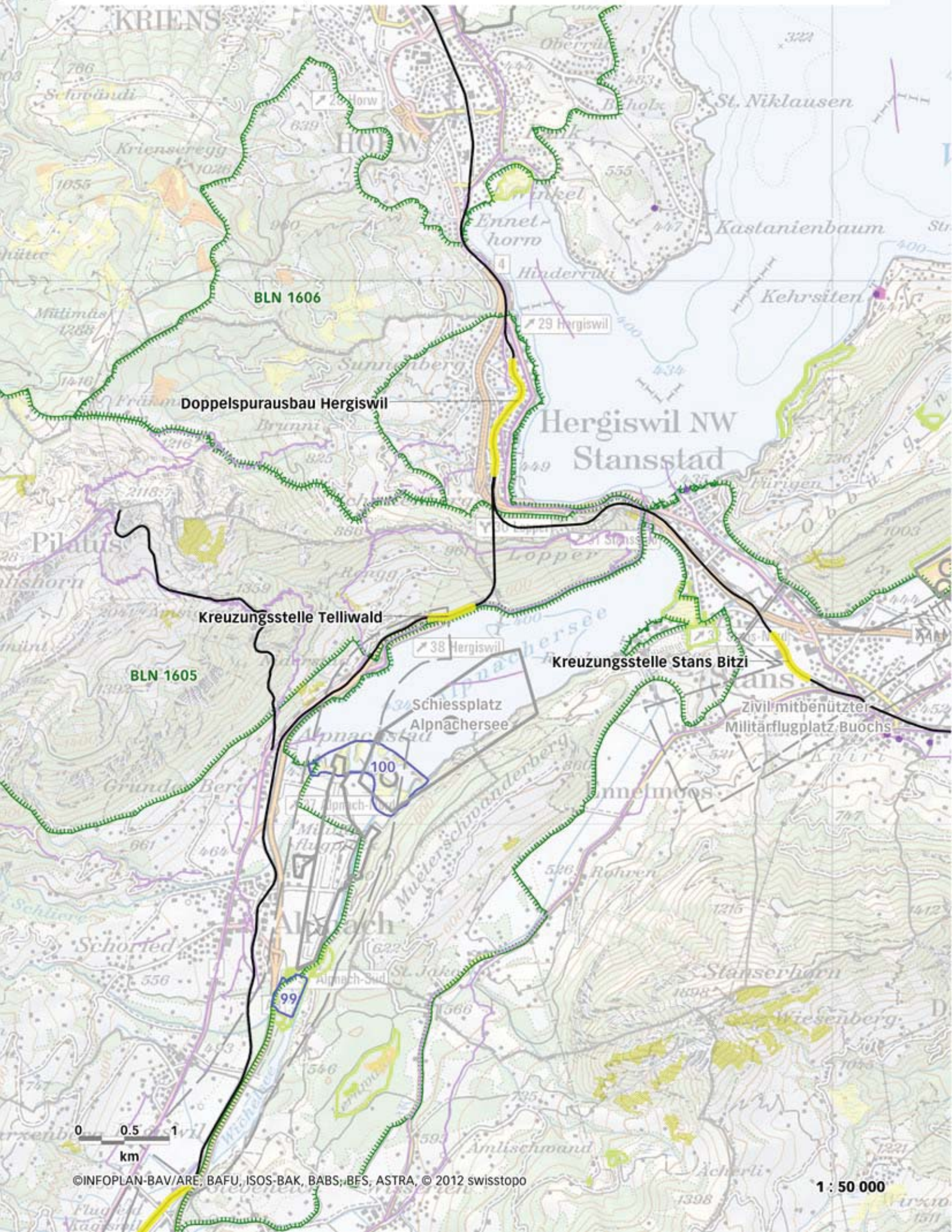
Ausbau der Eisenbahn-

infrastruktur vom 18.

Januar 2012 (BBI 2012

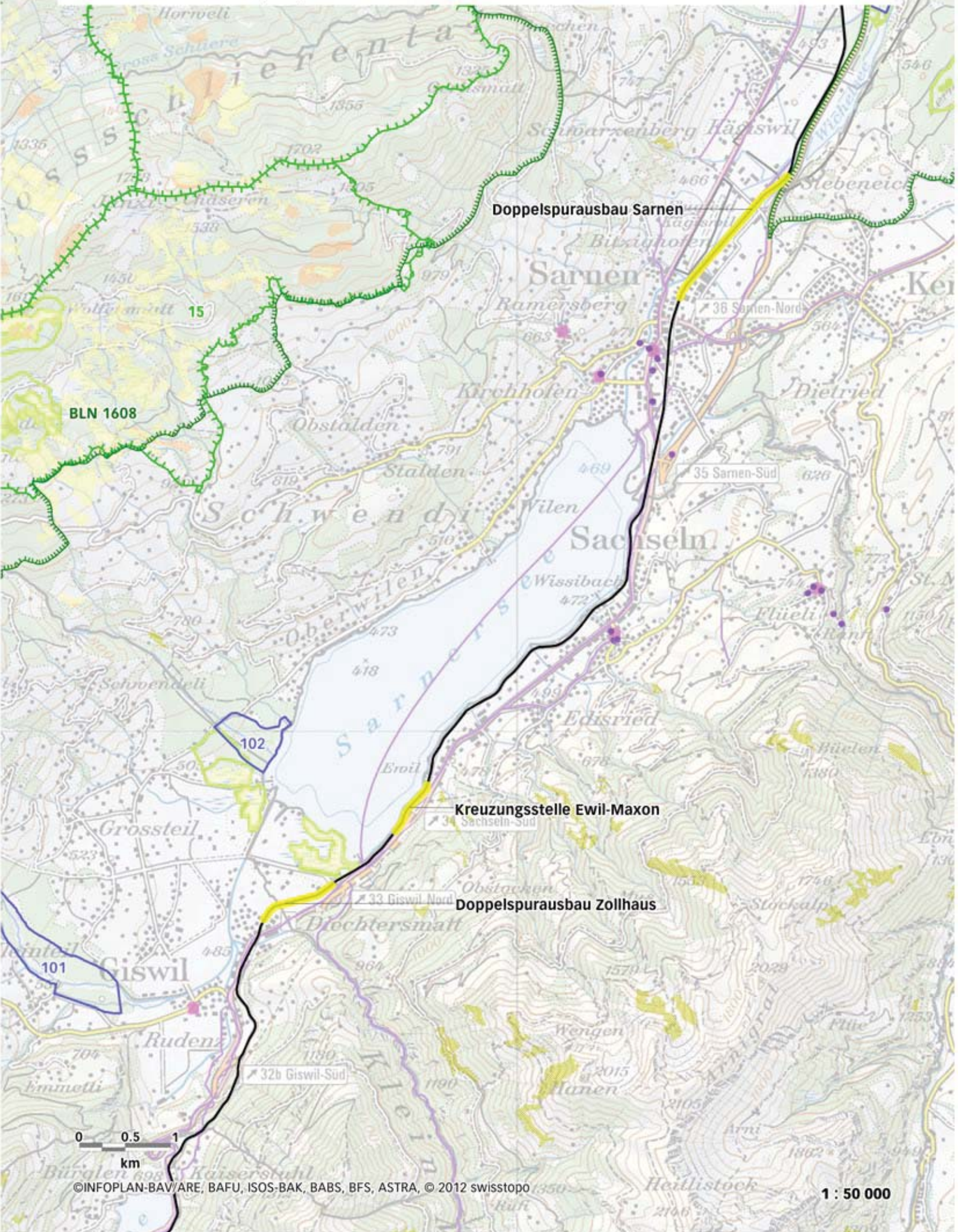
1577

OB 7.4 Raum Pilatus (Nord)



Stand der Beschlussfassung	<u>offen</u>		
<p>Massnahmen und Stand der Koordination</p> <p>Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Doppelspurausbau Hergiswil</u> - <u>Doppelspurausbau Sarnen</u> - <u>Kreuzungsstelle Ewil Maxon</u> - <u>Doppelspurausbau Zollhaus</u> - <u>Kreuzungsstelle Stans Bitzi</u> - <u>Kreuzungsstelle Telliwald</u> 	<u>F</u>	<u>Z</u>	<u>V</u>
<p>Hinweise zu den Festlegungen</p> <p><u>Die Einführung des Viertelstundentakts Giswil/Stans – Luzern bedingt im Raum Pilatus neben dem Doppelspurausbau Bahnhof Luzern und dem Doppelspurausbau Hergiswil ebenfalls ein Doppelspurausbau im Raum Sarnen Nord, eine Kreuzungsstelle am Sarnersee (Kreuzungsstation Ewil-Maxon), ein Doppelspurausbau im Raum Zollhus sowie eine Kreuzungsstelle in Stans Bitzi. Wird zusätzlich zum Viertelstundentakt Giswil/Stans – Luzern auch der IR über den Brünig neu im Halbstundentakt geführt, so werden die Kreuzungsstelle Telliwald und weitere im Objektblatt 7.5 Raum Brünig aufgeführtsachplanrelevante Doppelspurausbauten und Kreuzungsstellen notwendig (Doppelspur Chäppeli und Kreuzungsstelle Meiringen Summerau).</u></p> <p><u>Im vom Bundesrat genehmigten Richtplan Obwalden 2007 behandeln verschiedene Richtplantexte die Aufgabe im Bereich öffentlicher Verkehr. So setzt sich der Kanton für den Ausbau der Zentralbahn zwischen Hergiswil und Luzern ein und unterstützt den Ausbau der Verbindung nach Interlaken. Er sichert mit Freihaltmassnahmen die Planung und Realisierung von Doppelspurbereichen auf den Talstrecken der Zentralbahn.</u></p> <p><u>Im vom Bundesrat genehmigten Richtplan Nidwalden wird als Koordinationsaufgabe festgehalten, dass die Verbindung des Regionalzentrums Stans mit Luzern und Sarnen sowie weiterführenden Zentren mit einem attraktiven und leistungsfähigen Angebot an öffentlichem Verkehr sicherzustellen ist. Dabei soll insbesondere die Option eines Doppelspurausbaus im Raum Hergiswil – Horw geprüft werden.</u></p>			<p><u>Hinweise:</u></p> <p><u>Richtplan Obwalden, 2007</u></p> <p><u>Richtplan Nidwalden, 2009</u></p>

OB 7.4 Raum Pilatus (Süd)



OB 7.5 Raum Brünig

Allgemeine Informationen und technische Daten

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

Verweise:

Kap. 4.1
Kap. 5.2.5
OB 7.4 Raum Pilatus

Grundlagen:

Botschaft zum Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur vom 18. Januar 2012 (BBI 2012 1577)

Funktion und Begründung

Die Angebotsverdichtung Brünig basiert auf dem Vorhaben Viertelstundentakt Giswil/Stans – Luzern (vgl. Objektblatt 7.4 Raum Pilatus) und ergänzt dieses im IR-Angebot um einen unabhängigen Halbstundentakt, wofür Doppelspurausbauten und die Einrichtung von Kreuzungsstellen nötig sind. Der Ausbau im IR Angebot zum Halbstundentakt dient vorwiegend dem Tourismus- und Freizeitverkehr über den Brünig und der Erschliessung der Jungfrauregion.

Vorhaben

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

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

Vorgehen

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

Stand der Beschlussfassung

offen

Massnahmen und Stand der Koordination

Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:

- Doppelspurausbau Chäppeli:
- Kreuzungsstelle Meiringen Summerau.

F	Z	V
		♦
		♦

Hinweise zu den Festlegungen

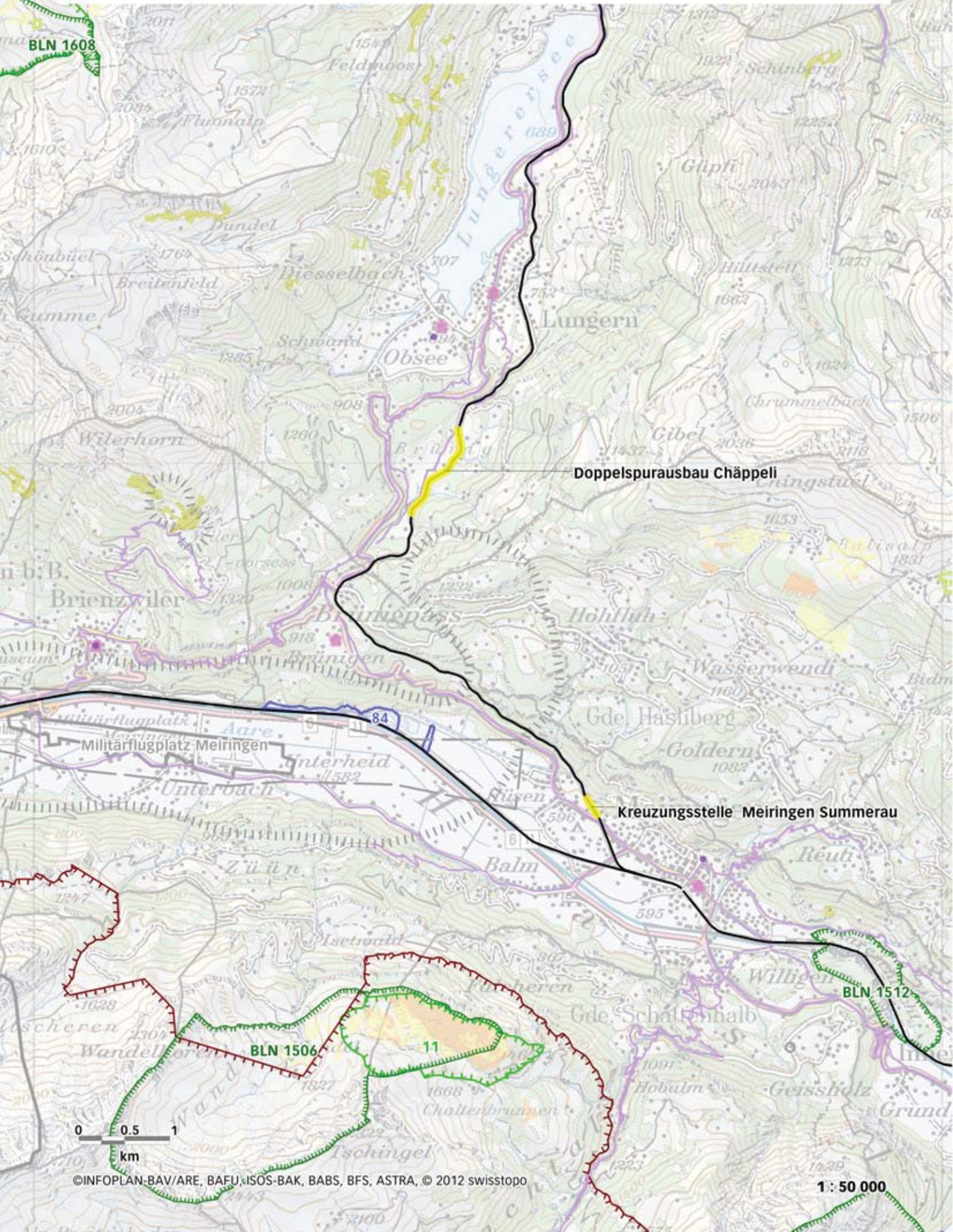
Der Ausbau im IR Angebot über den Brünig bedingt neben der Doppelspur Chäppeli und der Kreuzungsstelle Meiringen Summerau auch die Realisierung in Objektblatt 7.4 näher erläuteter weiterer sachplanrelevanter Infrastrukturvorhaben (Kreuzungsstelle Telliwald) sowie ein Grossteil der für die Einführung des Viertelstundentaktes Giswil/Sarnen – Luzern nötigen Ausbauten.

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

Hinweise:

Richtplan Obwalden, 2007

OB 7.5 Brünig



BLN 1608

Doppelspurausbau Chäppeli

Kreuzungsstelle Meiringen Summerau

BLN 1506

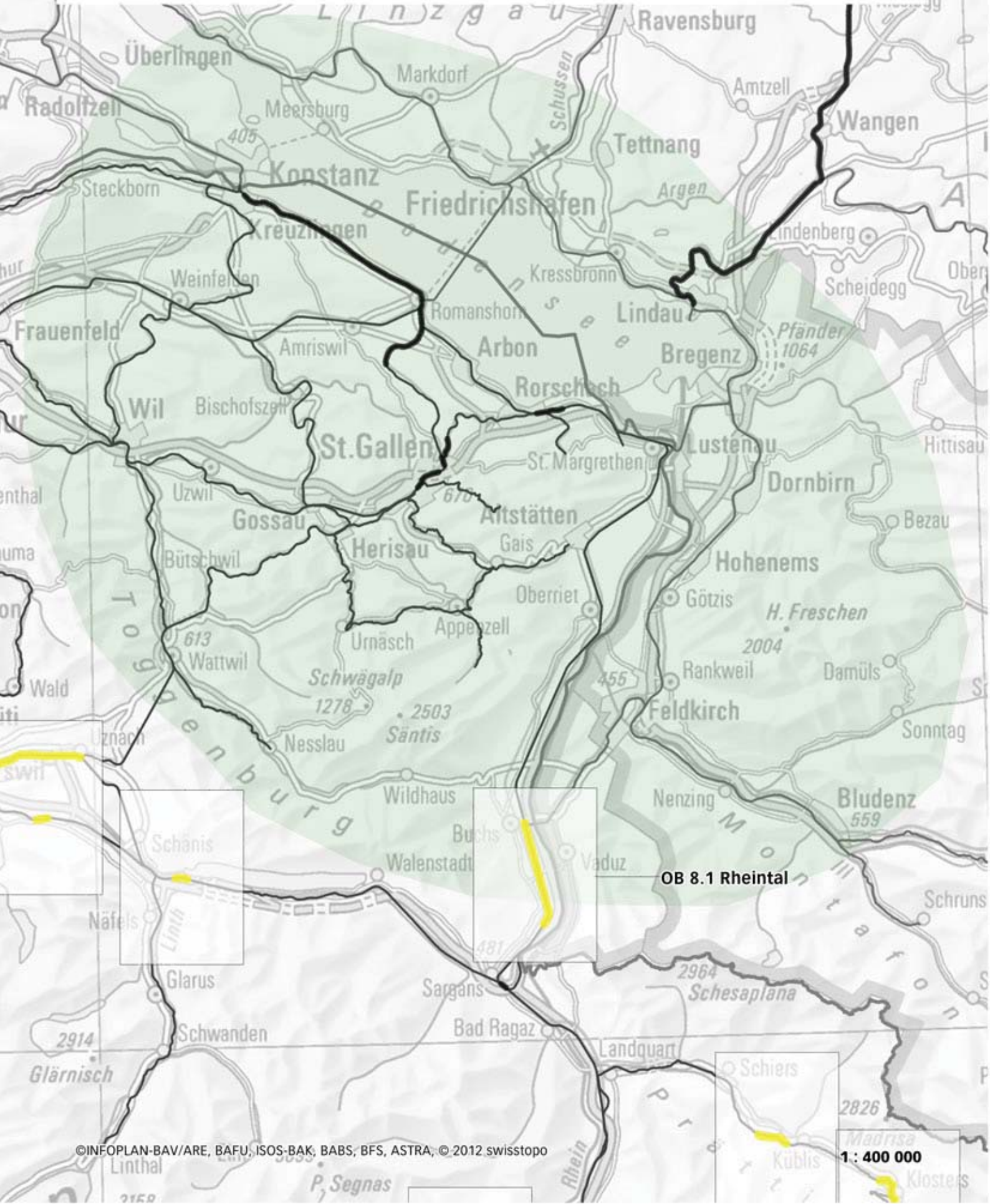
11

BLN 1512



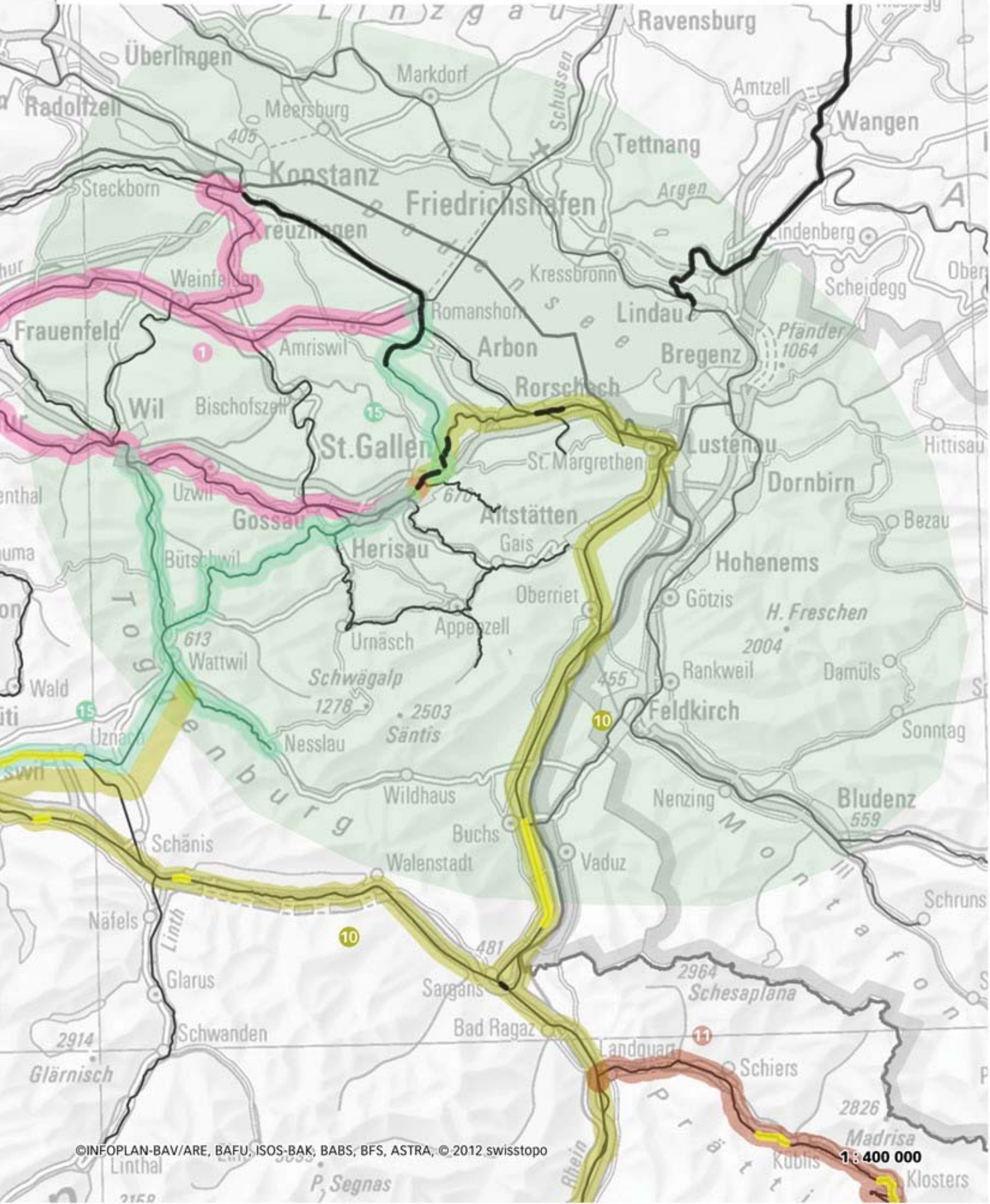
8

Teilraum St.Gallen/Bodensee/Rheintal: Übersicht Objektblätter



8

Teilraum St.Gallen/Bodensee/Rheintal: Übersicht Korridore



OB 8.1 Rheintal

Allgemeine Informationen und technische Daten

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

Verweise:

Kap. 4.1

Kap. 5.2.8

Grundlagen:

Botschaft zum Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur vom 18. Januar 2012 (BBI 2012 1577)

Funktion und Begründung

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

Vorhaben

Doppelspurausbau Buchs SG – Neugrüt: Ausbau der Strecke von Sargans – Neugrüt bis Buchs (SG) auf Doppelspur. Die Publikumsanlagen der Haltestellen Räfis-Burgerau, Sevelen und Weite-Wartau werden ausgebaut und ergänzt.

Vorgehen

Eine Realisierung ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschlusses STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss. Im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten zum Doppelspurausbau Buchs SG – Neugrüt hat eine Abstimmung mit dem Sachplan Fruchtfolgeflächen stattzufinden.

Stand der Beschlussfassung

offen

Massnahmen und Stand der Koordination

Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:

- Doppelspurausbau Buchs SG – Neugrüt.

F

Z

V

♦

Hinweise zu den Festlegungen

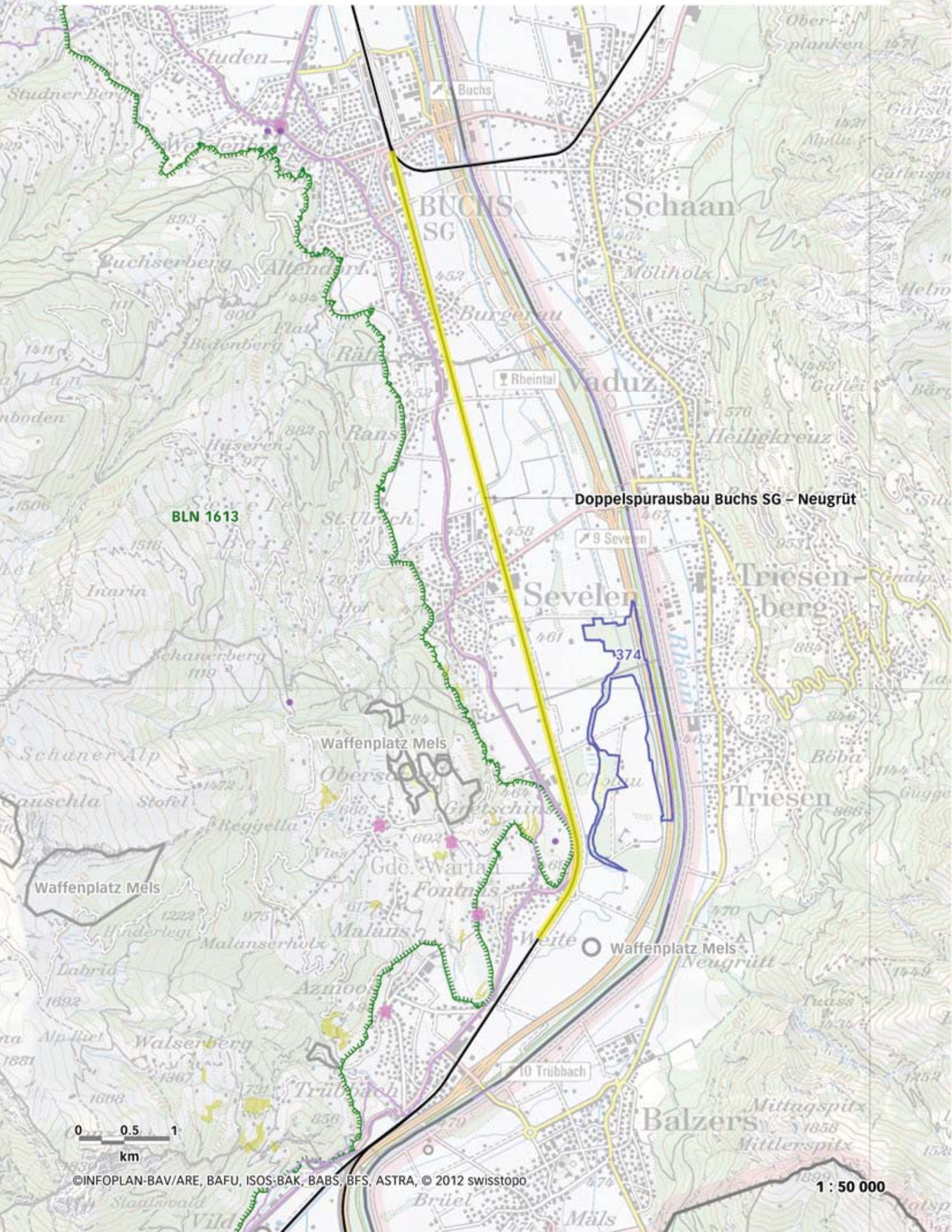
Im Rahmen des Beschlusses über den Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Hochleistungs-Eisenbahnnetz wird die Strecke Sargans – St. Margrethen heute bereits ausgebaut. Das Vorhaben umfasst den Ausbau der Publikumsanlagen in den Bahnhöfen Altstätten und Sargans, den Ausbau einer Kreuzungsstation in Au sowie die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf dem Abschnitt Neugrüt – Rüthi. Bis Ende 2012 sind ausser Neugrüt – Rüthi alle Arbeiten bezüglich HGV A abgeschlossen. Die Arbeiten sind abgestimmt mit dem Konzept S-Bahn St. Gallen 2013 und im Richtplan des Kantons als Massnahmen zur Umsetzung des Knotenkonzepts im Fernverkehr enthalten.

Hinweise:

Richtplan Kanton St. Gallen, Anpassungen 2007

Mit dem Ausbau der Strecke Buchs – Neugrüt wird die Trassenkapazität zwischen Buchs und Sargans für den Güterverkehr erhöht. Bereits mit dem Ausbau des Streckenabschnittes Buchs – Sevelen kann gleichzeitig für den Per-

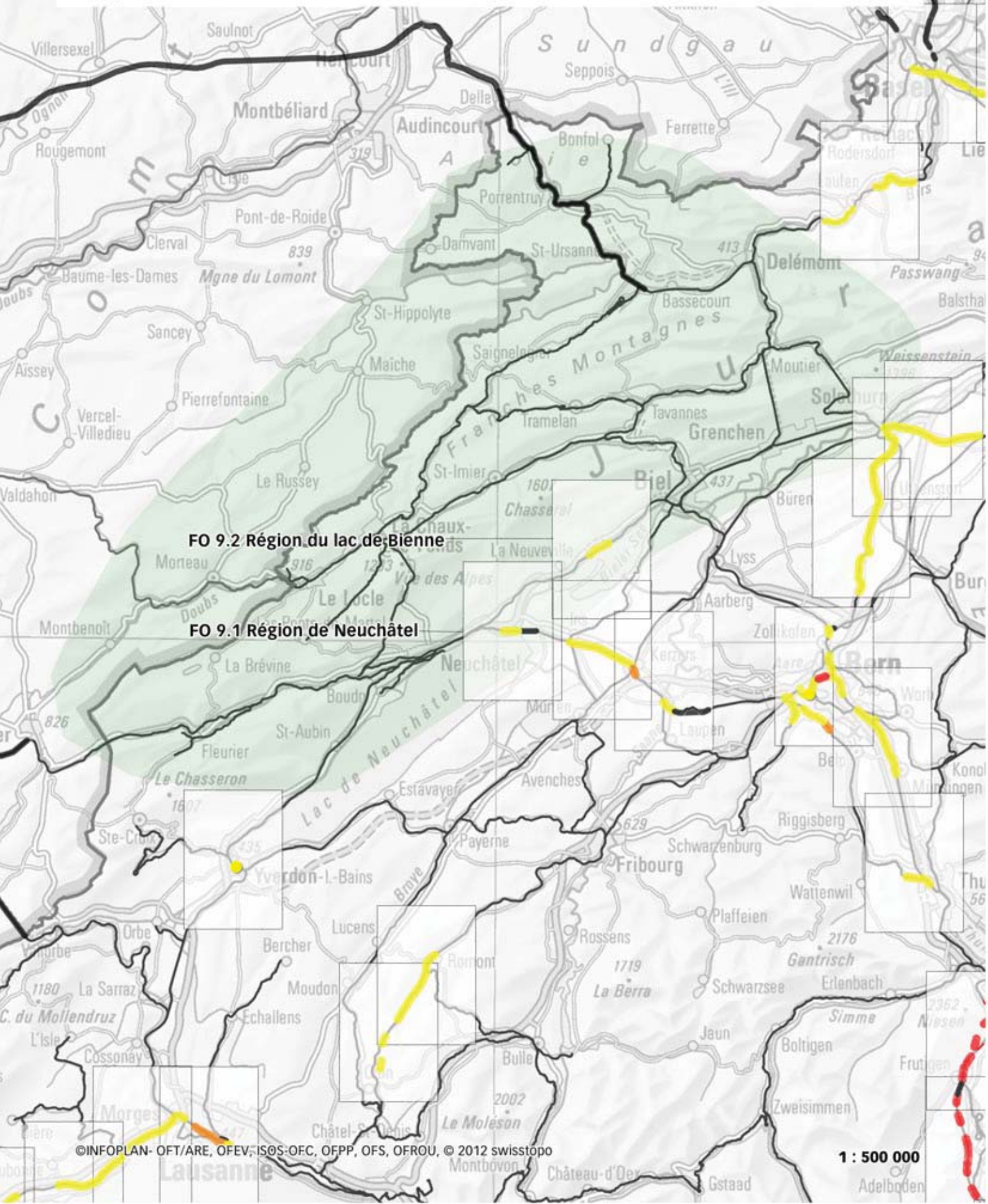
OB 8.1 Rheintal



sonenverkehr der Anschluss des Rheintals an den 1/2h-Takt des IC Chur-Zürich gewährleistet werden.

9

Arc jurassien: Vue d'ensemble des fiches d'objet

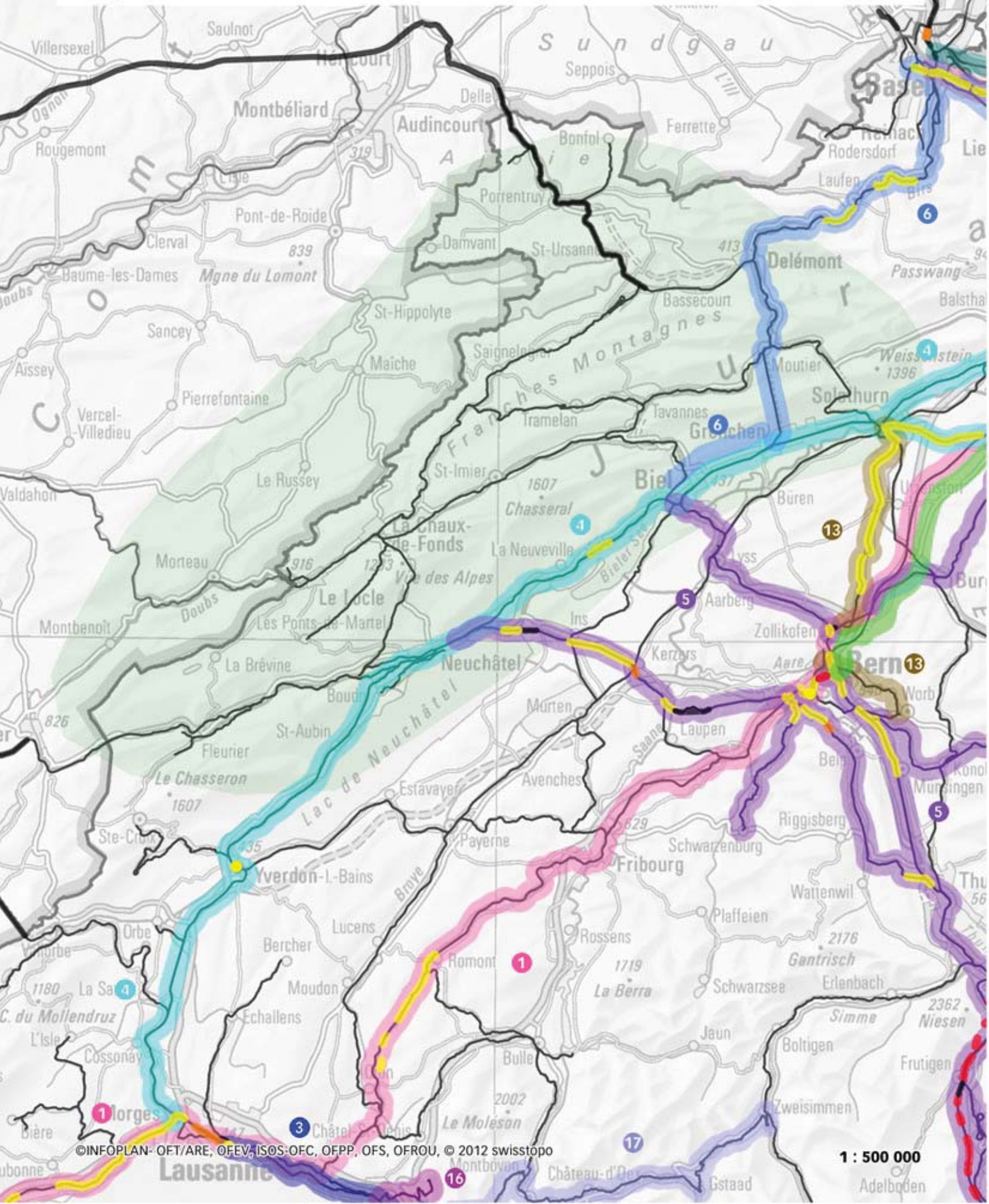


FO 9.2 Région du lac de Bielle

FO 9.1 Région de Neuchâtel

9

Arc jurassien: Vue d'ensemble des corridors



OB 9.1 Région de Neuchâtel

Informations générales et données techniques

- Cantons: Berne, Neuchâtel
- Communes concernées: Gampelen, La Tène
- Autorité compétente: OFT
- Services concernés: DDPS, ODT, OFEV, services spécialisés des cantons de Berne et Neuchâtel
- Autres partenaires: BLS

Renvois:

Kap. 4.1

Kap. 5.2.9

OB 3.4 Bern – Kerzers – Ins

Bases:

Message relatif à l'arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, FAIF du 18 janvier 2012 (FF 2012 1371)

Fonction et motif

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

Projet

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

Marche à suivre

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

Etat de la décision

ouverte

Mesures et état de la coordination

Eléments de l'aménagement qui relèvent du Plan sectoriel

- Double voie entre Thielle et Marin-Epagnier

CR

CC

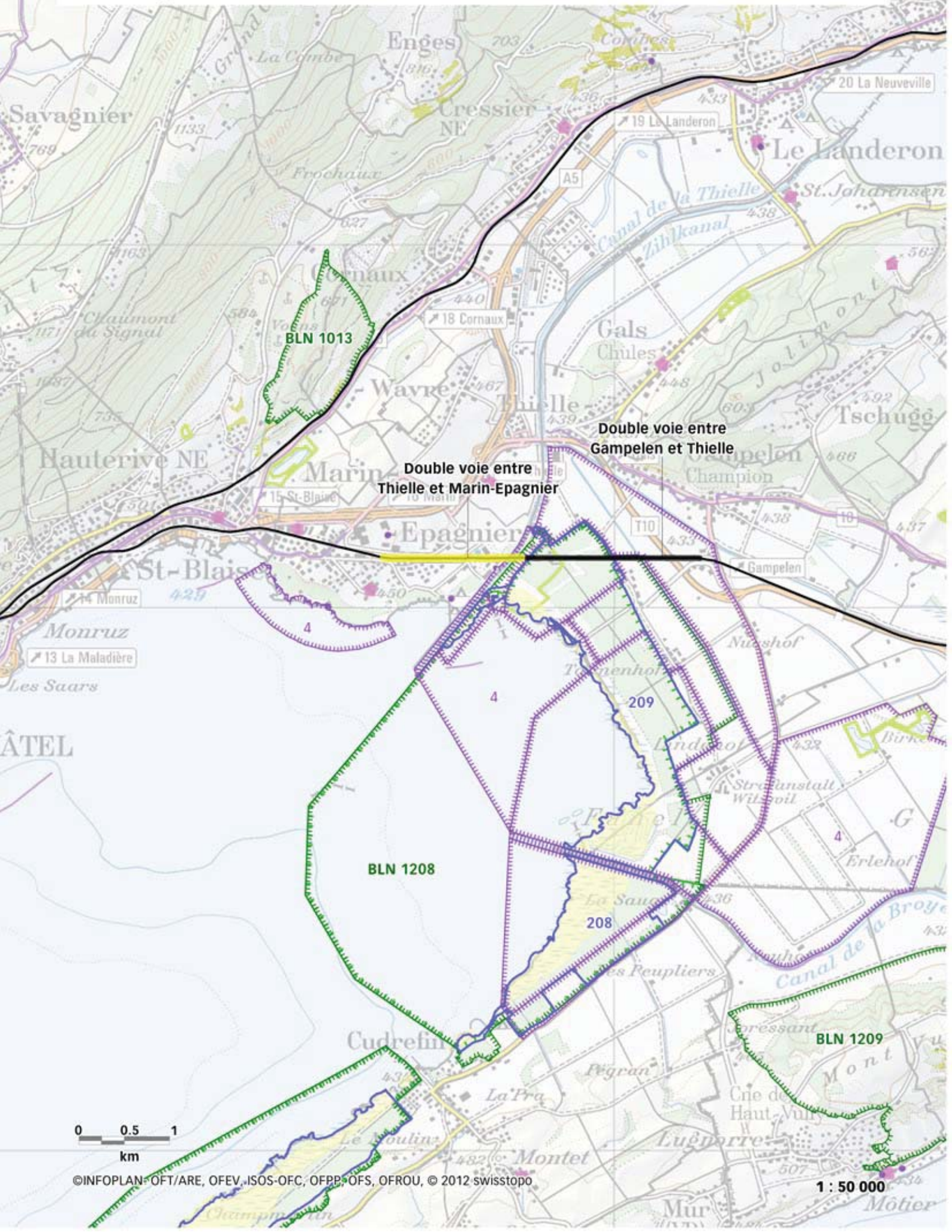
IP



Explication des indications

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

FO 9.1 Région de Neuchâtel



BLN 1013

Double voie entre
Thielle et Marin-Epagnier

Double voie entre
Gampelen et Thielle

BLN 1208

BLN 1209



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

Indications:

Plan directeur NE,
révision en cours

OB 9.2 Région du lac de Biene

Informations générales et données techniques

- Canton: Berne
- Communes concernées: La Neuveville, Gléresse (Ligerz), Douanne (Twann)
- Autorité compétente: OFT
- Services concernés: ARE, OFEV, OFC, OFROU, services spécialisés du canton de Vaud
- Autres partenaires: CFF

Renvois:

Chap. 4.3

Chap. 5.2.9

Bases:

Message relatif à l'arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, FAIF du 18 janvier 2012 (FF 2012 1371)

Fonction et motif

Le tronçon entre Gléresse (Ligerz) et Douanne (Twann) est le seul tronçon en simple voie de la ligne du pied du Jura. Pour permettre la mise en place de l'offre de base ZEB prévoyant la cadence à la demi-heure pour le trafic longues distantes et la cadence horaire pour le trafic régional, et 4 sillons/horaires marchandises, une double voie intégrale entre Neuchâtel et Biel/Bienne est nécessaire.

Projet

Tunnel à double voie entre Gléresse (Ligerz) et Douanne (Twann) : le projet prévoit un tunnel sans point d'arrêt à Gléresse. Il en existent deux variantes :

- a) Variante longue Chavanne (Schafis) – Douanne (Twann)
- b) Variante courte Gléresse (Ligerz) – Douanne (Twann)

Marche à suivre

La réalisation est à examiner lors de l'élaboration d'une étape d'aménagement ultérieure de PRODES. La construction et le financement exigent sa prise en compte dans un arrêté fédéral. Une coordination avec les objets de l'inventaire IFP 1001, les objets de l'inventaire ISOS 0.04, 0.0.12 (La Neuveville), 0.0.16 (Gléresse), les prairies et pâturages secs d'importance nationale dans la région de Moos et Rond Bois, les voies de communication historiques d'importance nationale BE 3.0.4 ainsi que les routes nationales doit être assurée.

Etat de la décision

ouverte

Mesures et état de la coordination

Eléments de l'aménagement qui relèvent du Plan sectoriel:

- Tunnel à double voie entre Gléresse (Ligerz) et Douanne (Twann)

CR

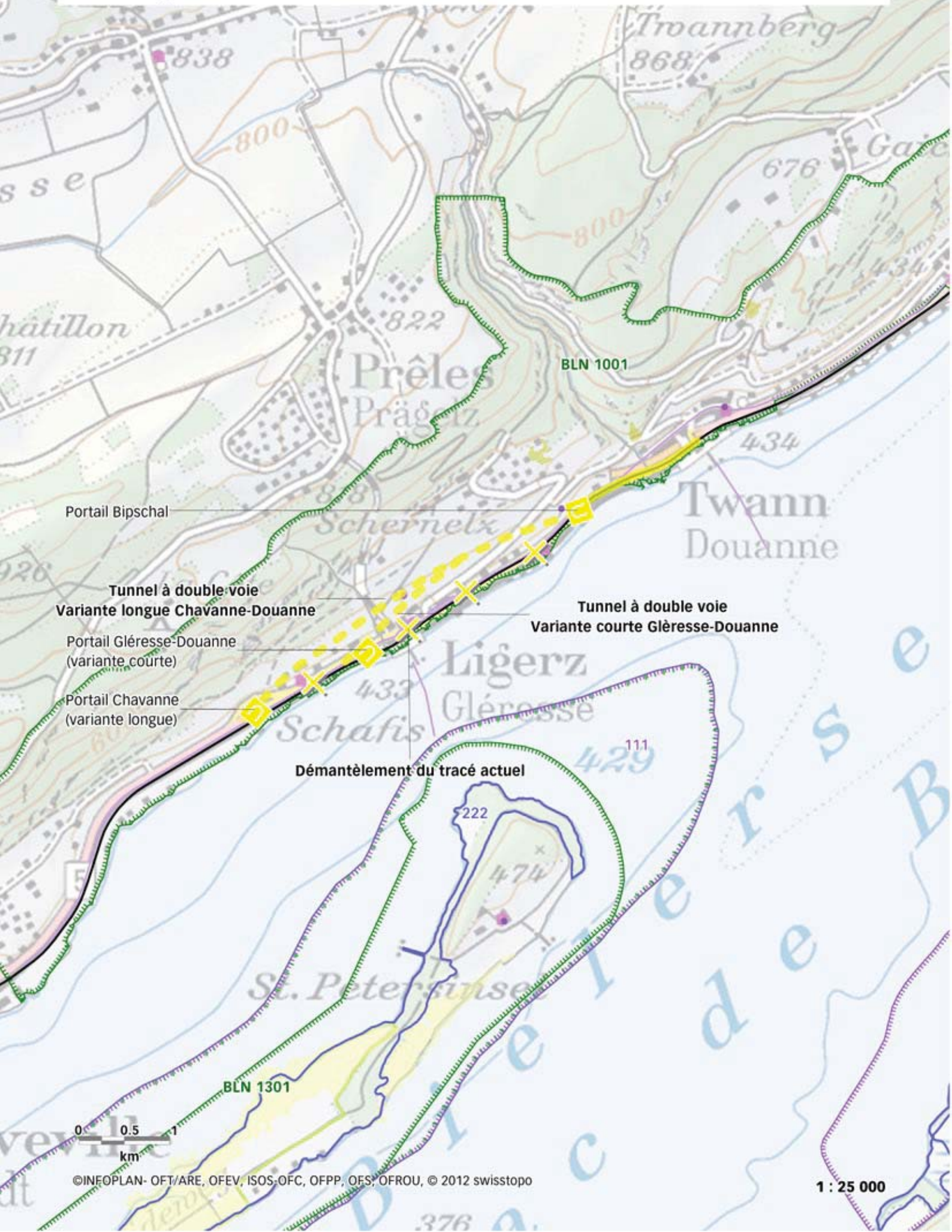
CC

IP

Explication des indications

Il y a quelques années, un ouvrage de 1'400 mètres avec halte à Gléresse (Ligerz) a été étudié jusqu'au stade de la mise à l'enquête. La nouvelle variante négociée "tunnel long" de 2'150 mètres sans halte à Gléresse (Ligerz) comprend le démantèlement de l'ancien tracé. Pour mettre en place cette mesure, la route cantonale devra être déplacée.

FO 9.2 Région du lac de Biene



Portail Bipschal

Tunnel à double voie
Variante longue Chavanne-Douanne

Portail Glèresse-Douanne
(variante courte)

Portail Chavanne
(variante longue)

Tunnel à double voie
Variante courte Glèresse-Douanne

Démantèlement du tracé actuel



Le projet se situe dans une zone sensible du point de vue paysager. Dans cette zone, des projets routiers cantonaux et nationaux (proximité de l'A5) sont également prévus. Il faudra en tenir compte lors de la planification des portails.

Le choix de la variante pourrait avoir comme répercussions un possible déplacement de la gare de Gléresse (Ligerz) et des mesures de compensation de la desserte qui pourrait alors s'effectuer par bus.

Une construction des voies de liaison aux doubles voies existantes d'environ 1'200 mètres est prévue. La géométrie du tronçon sera corrigée pour une circulation des trains ICN à une vitesse de 160 km/h.

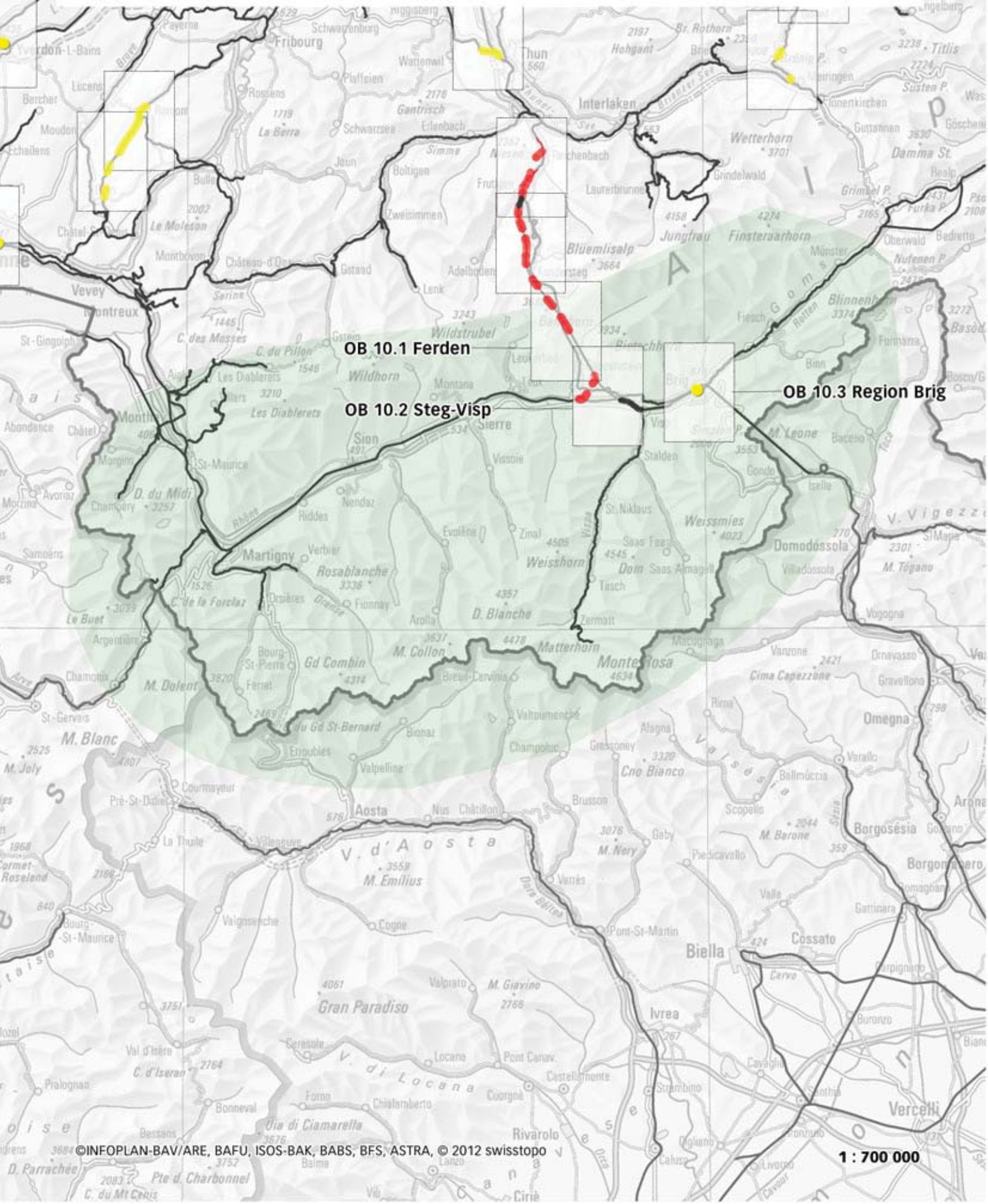
Le plan directeur cantonal de Berne n'est pas encore approuvé par la Confédération et contient le projet avec le statut de «coordination réglée». La nouvelle variante étant à un stade de planification peu avancé, le plan sectoriel contient le projet avec le statut «information préalable».

Indications:

Plan directeur BE 2010.
révision en cours

10

Alpenraum West: Übersicht Objektblätter



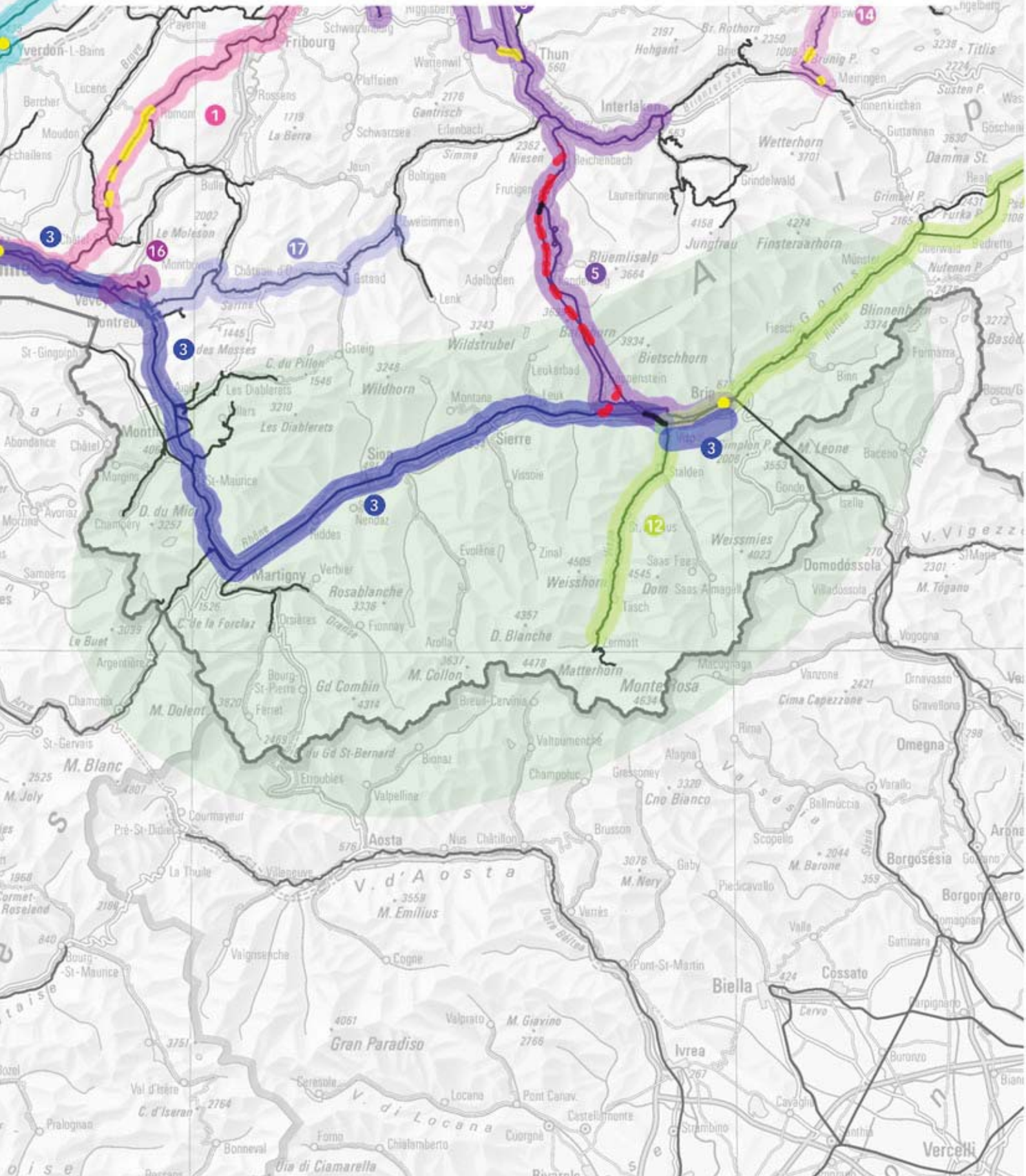
OB 10.1 Ferden

OB 10.2 Steg-Visp

OB 10.3 Region Brig

10

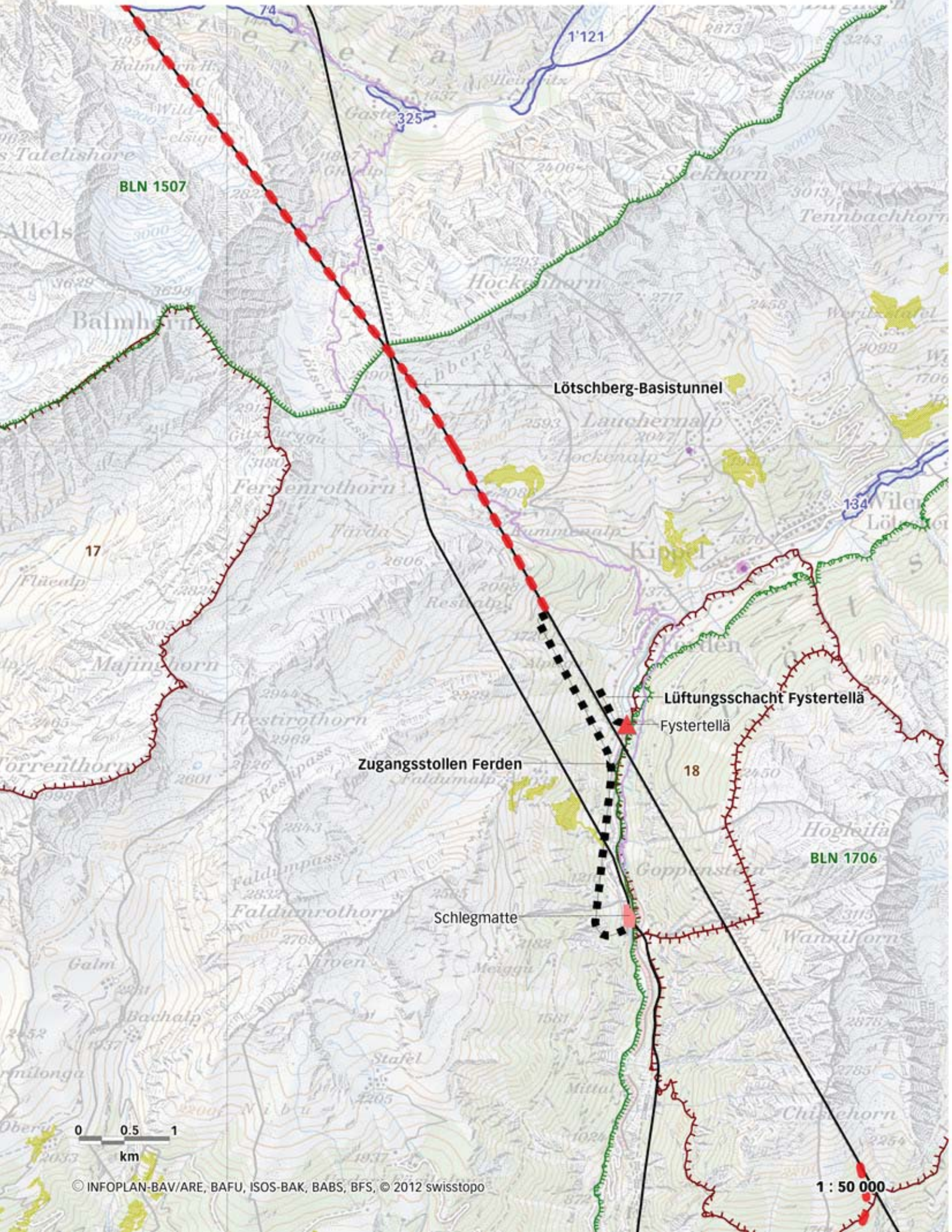
Alpenraum West: Übersicht Korridore



OB 10.1 Lötschberg-Basistunnel Mitte (Ferden)

<p>Allgemeine Informationen und technische Daten</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Standortkanton: Wallis ▪ Betroffene Gemeinde: Ferden ▪ Zuständige Amtsstelle: BAV ▪ Betroffene Amtsstellen: ARE , BAFU, kantonale Fachstellen Wallis ▪ Andere Partner: SBB, BLS 	<p>Verweise:</p> <p>Kap. 4.1 Kap 5.2.10 OB 3.2 <u>Lötschberg-Basistunnel NordKandertal</u> OB 3.3 <u>Lötschberg-Basistunnel Mitte (Mitholz)</u> OB 10.2 <u>Lötschberg Basistunnel Süd (Wallis)Steg-Visp</u></p>						
<p>Funktion und Begründung</p> <p>Als Teil der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) wurde der Lötschberg-Basistunnel (LBT) gebaut mit dem Ziel, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene auf der Nord-Süd-Achse zu fördern. Seit 2007 ist der teilweise eingleisig ausgebaute Lötschberg-Basistunnel in Betrieb. Sein Vollausbau würde die Kapazitäten für den alpenquerenden Verkehr weiter erhöhen.</p>	<p>Grundlagen:</p> <p>Sachplan AlpTransit 1999; UVEK, Bern</p>						
<p>Vorhaben</p> <p>Vollausbau Lötschberg-Basistunnel: Der Lötschberg-Basistunnel (LBT) ist 34,6 km lang und verbindet die Region Frutigen mit Steg/Baltschieder (einschliesslich Verknüpfung an die Stammlinien). Die <u>im Rohbau ausgebrochene Weströhre</u> des bestehenden Lötschberg-Basistunnels von Mitholz bis Ferden wird bahntechnisch ausgerüstet.</p>	<p>Art. 18 EBG (SR 742.101) Art. 5^{bis}, Art. 8^{bis} AtrAG (SR 742.104) AtrAV (SR 742.104.1) ZEBG (SR 742.140.2)</p>						
<p>Vorgehen</p> <p>Das Vorhaben wurde vom Parlament auf eine zeitlich nicht bestimmte spätere Etappe verschoben. Die entsprechenden Projektelemente werden nach Artikel 8^{bis} AtrAG im Sachplan festgelegt und damit raumplanerisch gesichert. <u>Der Bedarf wird nach Artikel 10 ZEBG überprüft. Die Realisierung ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen.</u> Bau und Finanzierung erfordern eine Regelung <u>in einem Bundesgesetz mit einem Bundesbeschluss.</u></p>							
<p>Stand der Beschlussfassung</p>	<p>in Abklärung</p>						
<p>Massnahmen und Stand der Koordination</p> <p>Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> – voll ausgebauter und ausgerüsteter Lötschberg-Basistunnel (zwei Einspurröhren). 	<table border="1"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">F</th> <th style="width: 33%;">Z</th> <th style="width: 33%;">V</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">◆</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	F	Z	V	◆		
F	Z	V					
◆							
<p>Hinweise zu den Festlegungen</p> <p>Die westliche Röhre des Lötschberg-Basistunnels ist von Mitholz bis Ferden im Rohbau bereits ausgebrochen. Der Vollausbau ergibt aus der Sicht der Umwelt und der Raumplanung keine unlösbaren Probleme. Gegenüber dem Vorprojekt 1994 haben sich keine grundsätzlichen Änderungen ergeben. Die Standards des Vorprojekts entsprechen den Vorgaben für die Gesamtachse. Der kantonale Richtplan enthält das Vorhaben als Festsetzung.</p>	<p>Hinweise:</p> <p>Richtplan Kanton Wallis 1999</p>						

OB 10.1 Ferden



OB 10.2 Lötschberg-Basistunnel Süd (Wallis)Steg- Visp

Allgemeine Informationen und technische Daten

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

Funktion und Begründung

Als Teil der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) wurde der Lötschberg-Basistunnel (LBT) gebaut mit dem Ziel, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene auf der Nord-Süd-Achse zu fördern. Der teilweise eingleisig ausgebaute Lötschberg-Basistunnel ist seit 2007 in Betrieb. Sein Vollausbau würde die Kapazitäten für den alpenquerenden Verkehr weiter erhöhen.

Vorhaben

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

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

~~4~~ Viertes Gleis St.German-Visp: Der Ausbau gewährt eine höhere Flexibilität im Zulauf des teilweise nur einspurigen Lötschberg-Basistunnels und der Einfahrt in den Bahnhof Visp. Er beinhaltet eine Verlegung der geplanten Autobahn A9.

Vorgehen

Das vierte Gleis St.German – Visp gehört zu den finanzierten Streckenausbauten für den Lötschberg-Basistunnel. Das Projekt erfordert eine Südverschiebung der genehmigten Linienführung der A9 auf einer Länge von rund 1'700 m um maximal 15 m.

~~Das vierte Gleis St.German – Visp mit Verlegung der A9 gehört zu den finanzierten Ausbauten des Lötschberg-Basistunnels. Der Realisierungszeitpunkt wird überprüft, da der volle Nutzen erst beim Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels entsteht. Die Linienführung der geplanten Autobahn A9 ist in jedem Fall mit dem Eisenbahnprojekt abzustimmen.~~

Die weiteren Vorhaben in diesem Abschnitt wurden vom Parlament auf eine zeitlich nicht bestimmte spätere Etappe verschoben. Die entsprechenden Projektelemente werden nach Art. 8^{bis} AtraG im Sachplan festgelegt und da-

Verweise:

Kap. 4.1

Kap 5.2.10

OB 3.2 ~~Lötschberg-Basistunnel Nord~~Kandertal

OB 3.3 ~~Lötschberg-Basistunnel Mitte (Mitholz)~~

OB 10.1 ~~Lötschberg-Basistunnel Mitte (Ferden)~~

Grundlagen:

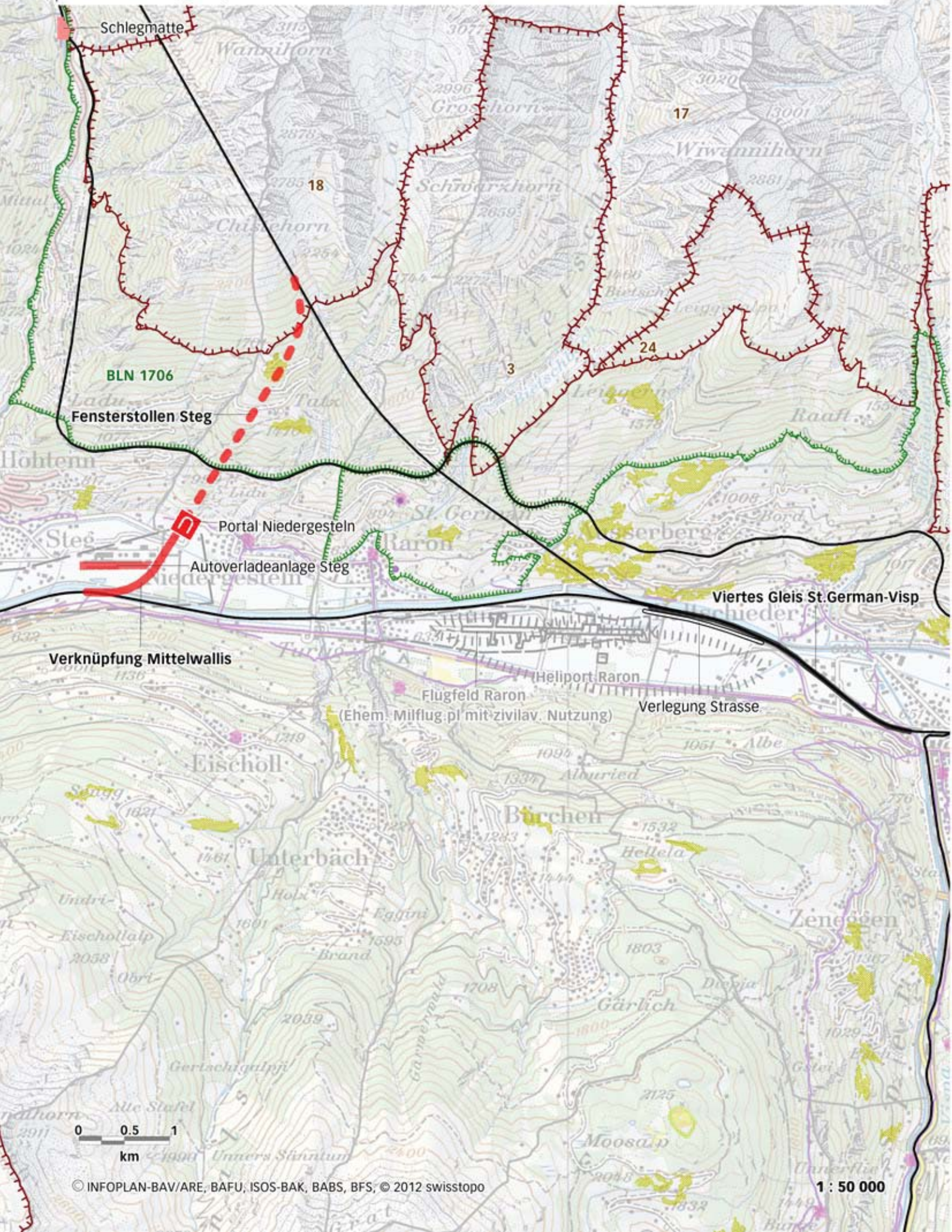
Sachplan AlpTransit 1999; UVEK, Bern

Art. 18 EBG
(SR 742.101)

Art. 5^{bis}, Art. 8^{bis} AtraG
(SR 742.104)

AtraV (SR 742.104.1)

OB 10.2 Steg-Visp



BLN 1706

Fensterstollen Steg

Portal Niedergesteln

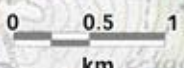
Autoverladeanlage Steg

Viertes Gleis St. German-Visp

Verknüpfung Mittelwallis

Flugfeld Raron
(Ehem. Milflug.pl mit zivilav. Nutzung)

Verlegung Strasse



mit raumplanerisch gesichert. Eine Realisierung ist ~~bei steigender Nachfrage bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP~~ zu prüfen und erfordert die Regelung ~~in einem Bundesgesetz mit einem Bundesbeschluss~~.

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

Stand der Beschlussfassung	verschieden		
Massnahmen und Stand der Koordination	F	Z	V
Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:			
— viertes Gleis St.German – Visp mit Verlegung der Autobahn A9	◆		
– voll ausgebauter Lötschberg-Basistunnel mit den zwei Einspurröhren;	◆		
– Verknüpfung Mittelwallis	◆		
– Autoverladeanlage und Werkstätte Steg	◆		
— Installationsplatz Grosseya	◆		

Hinweise zu den Festlegungen

Für den östlichen Teil des vierten Gleises St.German – Visp, der gleichzeitig mit der Erschliessung des Güterterminals Bockbart durch die MGB realisiert wird, wurden die Unterlagen für das Plangenehmigungsverfahren eingereicht. Die Realisierung des westlichen Abschnitts bedingt eine Verschiebung der geplanten Autobahn A9.

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

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

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

Hinweise:

Richtplan Kanton Wallis
 1999

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

OB 10.3 Region Brig

Allgemeine Informationen und technische Daten

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

Verweise:

- Kap. 4.1
- Kap. 5.2.10

Grundlagen:

- Botschaft zum Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur vom 18. Januar 2012 (BBI 2012 1577)

Funktion und Begründung

Der Bahnhof Brig bildet zusammen mit dem Bahnhof Visp den Eingang zum Simplontunnel sowie dem Lötschberg-Basistunnel und -Scheiteltunnel. Dieser Eisenbahnschwerpunkt wird über die Simplonlinie (Achse Paris – Mailand entlang dem Genfersee) und die Linie Basel – Bern – Lötschberg – Mailand in Normalspur erschlossen.

Der Bahnhof ist ebenfalls eine wichtige Schnittstelle zur Meterspurstrecke Graubünden – Oberalp-Furka – Visp – Zermatt, dem sogenannten «Glacier-Express».

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

Vorhaben

Ausbau Knoten Brig: Vorgesehen ist eine Umgestaltung des Bahnhofskopfs in Richtung Visp. Dank erhöhter Einfahrts- und Ausfahrtsgeschwindigkeiten kann die Gesamtkapazität gesteigert werden.

Vorgehen

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

Stand der Beschlussfassung

offen

Massnahmen und Stand der Koordination

Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:

- Ausbau Knoten Brig

F

Z

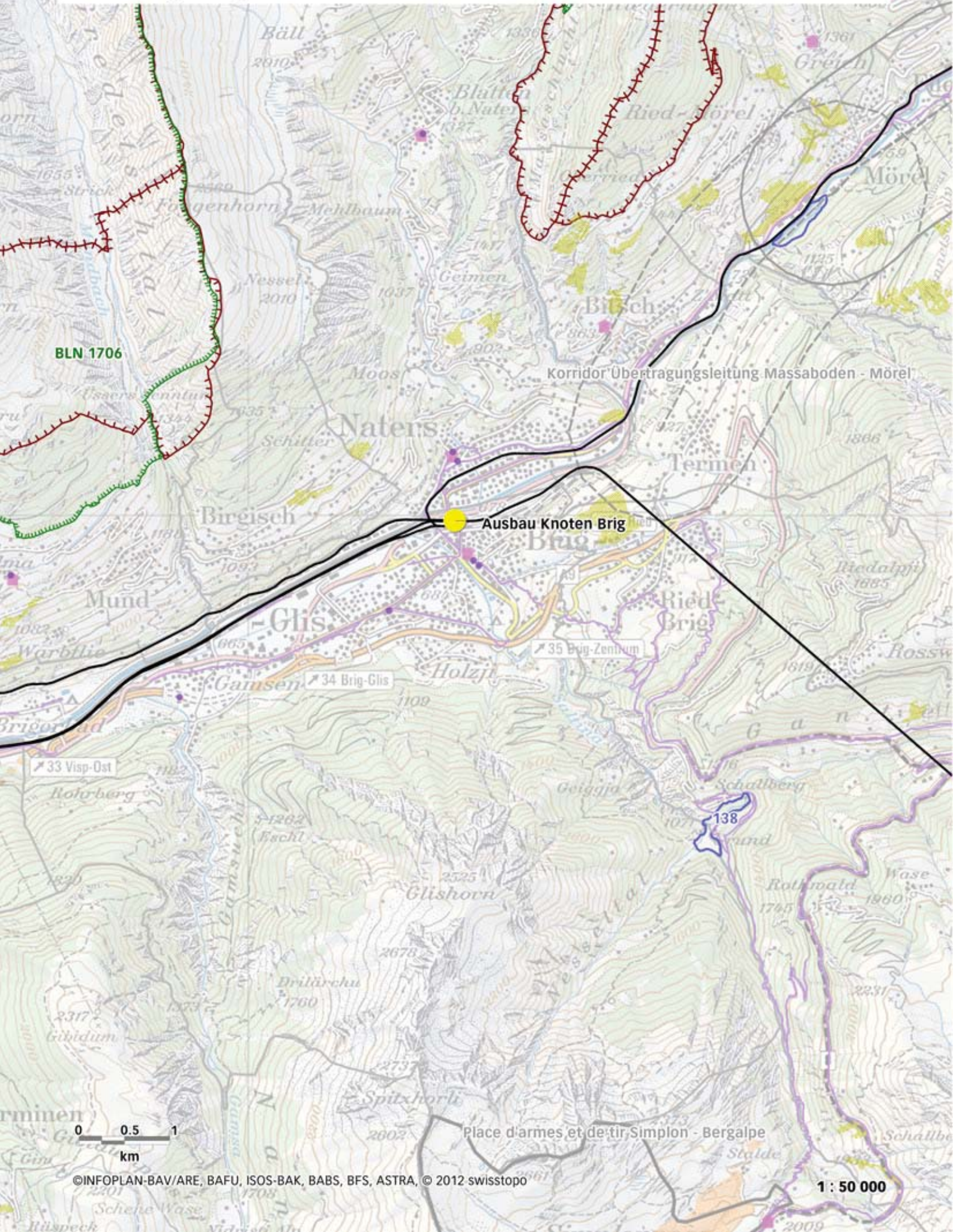
V



Hinweise zu den Festlegungen

Die städtebaulichen Aspekte sowie die Funktion als Verkehrsschnittstelle der MGB mit ihrer aktuellen Linienüberführung über den Bahnhofplatz Brig wurden breit diskutiert. 2006 schrieb die Stadtgemeinde Brig-Glis gemeinsam mit der MGB und der SBB einen Wettbewerb aus, mit welchem die Möglichkeit einer schrittweisen Verlegung der beiden MGB-Gleise an die Stelle der be-

OB 10.3 Region Brig



BLN 1706

Korridor Übertragungsleitung Massaboden - Mörel

Ausbau Knoten Brig

34 Brig-Glis

35 Brig-Zentrum

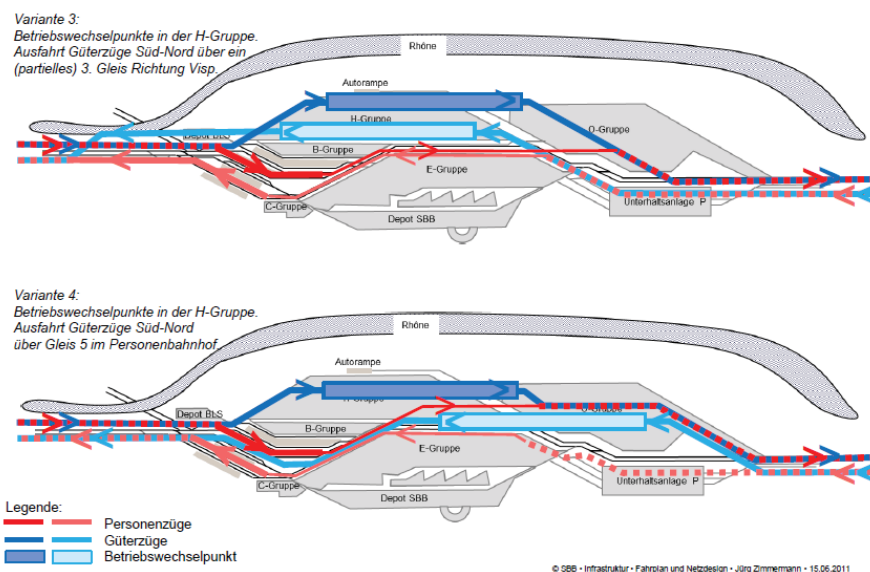
33 Visp-Ost

0 0.5 1
km

stehenden SBB-Gleise 1 und 2 geprüft werden sollte. Das Vorhaben «Hochbahnhof Brig» wurde im Agglomerationsprogramm Brig-Visp-Naters (BRIVINA) 1. Generation dem Bund zur Prüfung eingereicht und vom Bund angesichts des ungünstigen Kosten-Nutzen-Verhältnisses nicht aufgenommen.

Hinweise:

Ende 2010 musste die Realisierbarkeit der Option «Hochbahnhof Brig» wegen der mit der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels erfolgten Zunahme des Schienenverkehrsaufkommens in Frage gestellt werden. Mit dem Abtreten ihrer Normalspurgleise 1 und 2 an die MGB hätte die SBB selbst zu grosse Einbussen bei der Kapazität auf dem Normalspurnetz hinnehmen müssen. Der Grobrahmenplan Brig schlägt zwei Varianten vor (vgl. Abbildung).



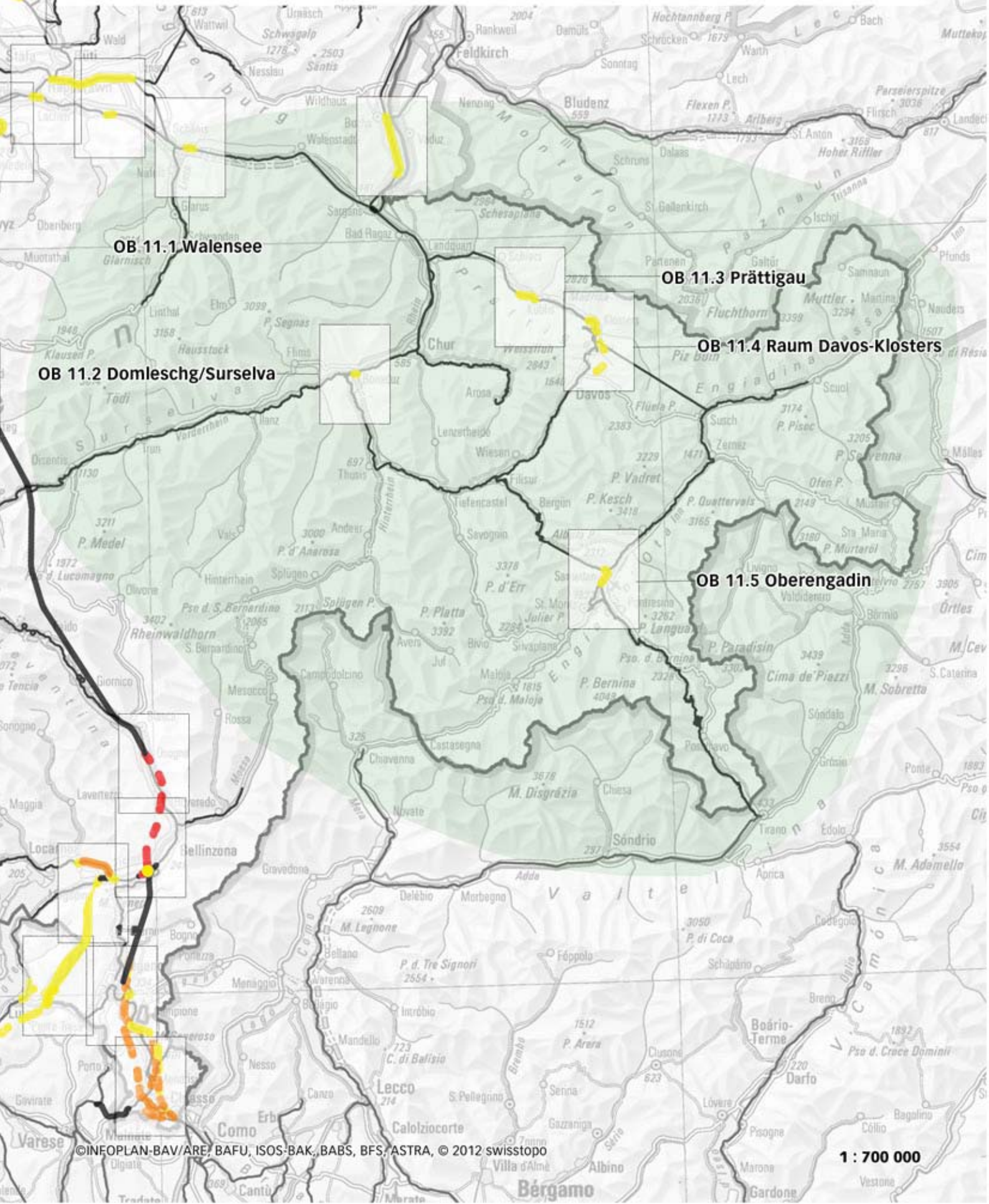
Quelle: SBB

Abb. 9: Ansatz Richtungsbetrieb und Verkehrsartentrennung

Unter der Federführung der Agglomeration BRIVINA wurden daraufhin neue Überlegungen angestellt. Die im Agglomerationsprogramm 2. Generation bevorzugte Option sieht den Ausbau des Bahnhofs Brig mit Berücksichtigung der Bedürfnisse der SBB und BLS vor, sowie eine Schnittstelle auf dem Bahnhofplatz mit Integration der Bedürfnisse der Regional- und Stadtbusse, der MGB und der Agglomeration Brig-Naters (öffentlicher Raum). Das Ergebnis in Form der städtebaulichen Lösungen wird für Ende 2012 erwartet.

11

Alpenraum Ost: Übersicht Objektblätter



OB 11.1 Walensee

OB 11.2 Domleschg/Surselva

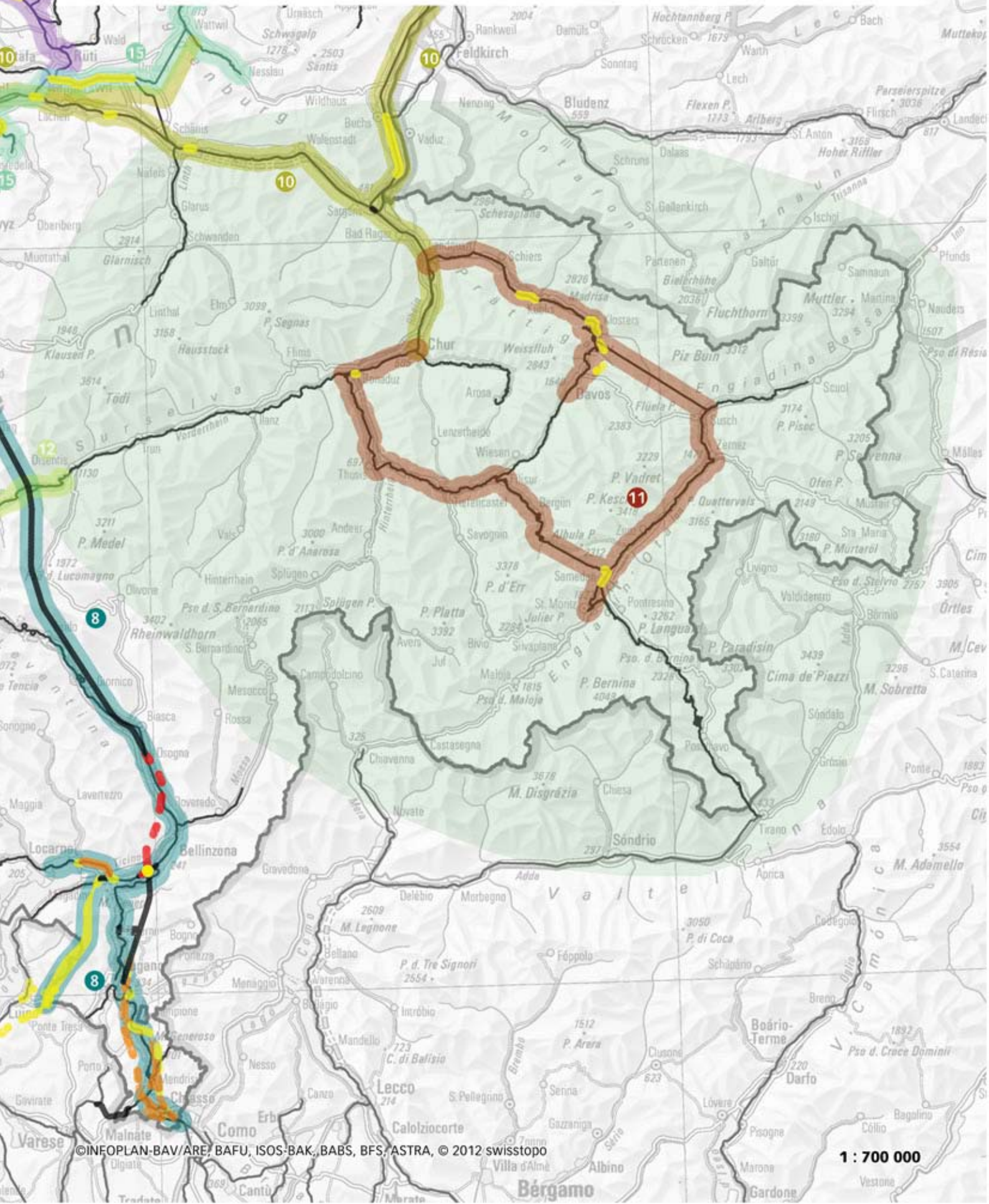
OB 11.3 Prättigau

OB 11.4 Raum Davos-Klosters

OB 11.5 Oberengadin

11

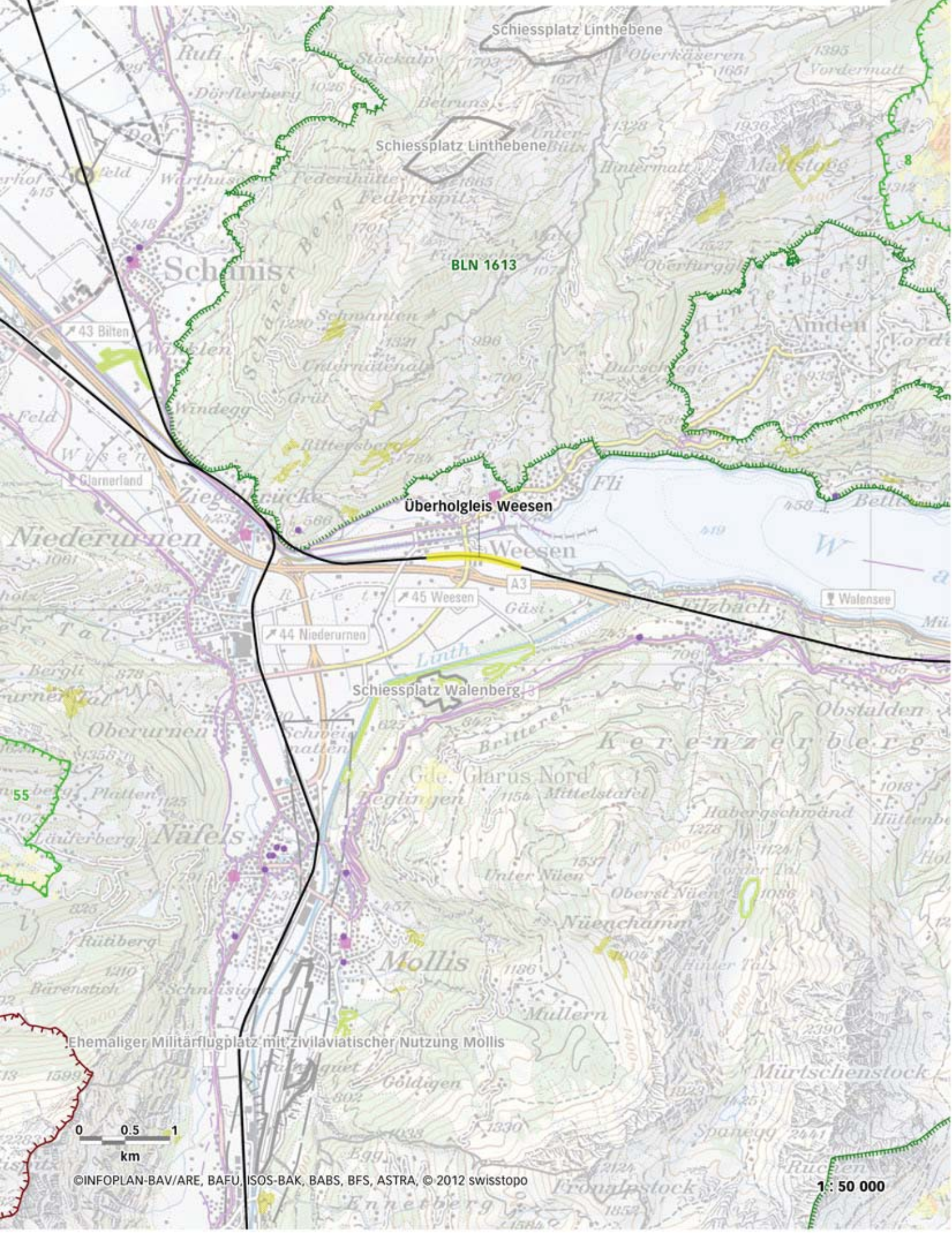
Alpenraum Ost: Übersicht Korridore



OB 11.1 Raum Walensee

<p>Allgemeine Informationen und technische Daten</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Standortkanton: Glarus</u> ▪ <u>Betroffene Gemeinde: Glarus Nord</u> ▪ <u>Zuständige Amtsstelle: BAV</u> ▪ <u>Betroffene Amtsstellen: ARE, BAFU, kantonale Fachstellen Glarus</u> ▪ <u>Anderer Partner: SBB</u> 	<p>Verweise:</p> <p><u>Kap. 4.1</u></p> <p><u>Kap. 5.2.11</u></p> <p><u>OB 1.9 Obersee</u></p> <p>Grundlagen:</p> <p><u>Botschaft zum Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur vom 18. Januar 2012 (BBI 2012 1577)</u></p>						
<p>Funktion und Begründung</p> <p><u>Die Strecke Zürich – Chur ist mit Ausnahme des Abschnitts Mühlehorn – Tiefenwinkel am Walensee doppelspurig ausgebaut. Die Strecke dient dem Anschluss der Tourismusregion Graubünden an das europäische Eisenbahnnetz, dem nationalen Fernverkehr wie auch dem Güterverkehr. Vor allem entlang des Zürichsees ist sie auch stark durch S-Bahn-Verkehr belastet.</u></p>							
<p>Vorhaben</p> <p><u>Überholgleis Weesen: Mit der vierten Teilergänzung der S-Bahn Zürich und dem Ausbau des Fernverkehrsangebots Zürich – Chur zum Halbstundentakt wird der Bau einer Überholgleisanlage für den Güterverkehr in Weesen notwendig.</u></p>							
<p>Vorgehen</p> <p><u>Eine Realisierung ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss.</u></p>							
<p>Stand der Beschlussfassung</p>	<p>offen</p>						
<p>Massnahmen und Stand der Koordination</p> <p>Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> – <u>Überholgleis Weesen.</u> 	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 33%;">F</td> <td style="width: 33%;">Z</td> <td style="width: 33%;">V</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: right;">♦</td> </tr> </table>	F	Z	V			♦
F	Z	V					
		♦					
<p>Hinweise zu den Festlegungen</p> <p><u>Mit dem Bau der Überholgleisanlagen in Pfäffikon (SZ), Schübelbach und Weesen, sowie weiteren nicht sachplanrelevanten Massnahmen zur Leistungssteigerung, die ausserhalb des Sachplans Verkehr koordiniert werden, kann der Fernverkehr Zürich – Chur zum Halbstundentakt verdichtet werden. Der Richtplan des Kantons Glarus sieht gezielte Verbesserungen des Bahnangebots vor.</u></p> <p><u>Gemäss den Arbeiten im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogrammes (STEP) des Bundes ist der Ausbau des noch bestehenden Einspurabschnittes Tiefenwinkel – Mühlehorn für die in der Langfristperspektive des Bundes vorgesehenen Angebotsausbauten noch nicht nötig.</u></p>	<p>Hinweise:</p> <p><u>Richtplan Kanton Glarus 2007</u></p>						

OB 11.1 Walensee

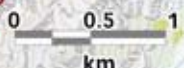


BLN 1613

Überholgleis Weesen

Schiessplatz Walenberg

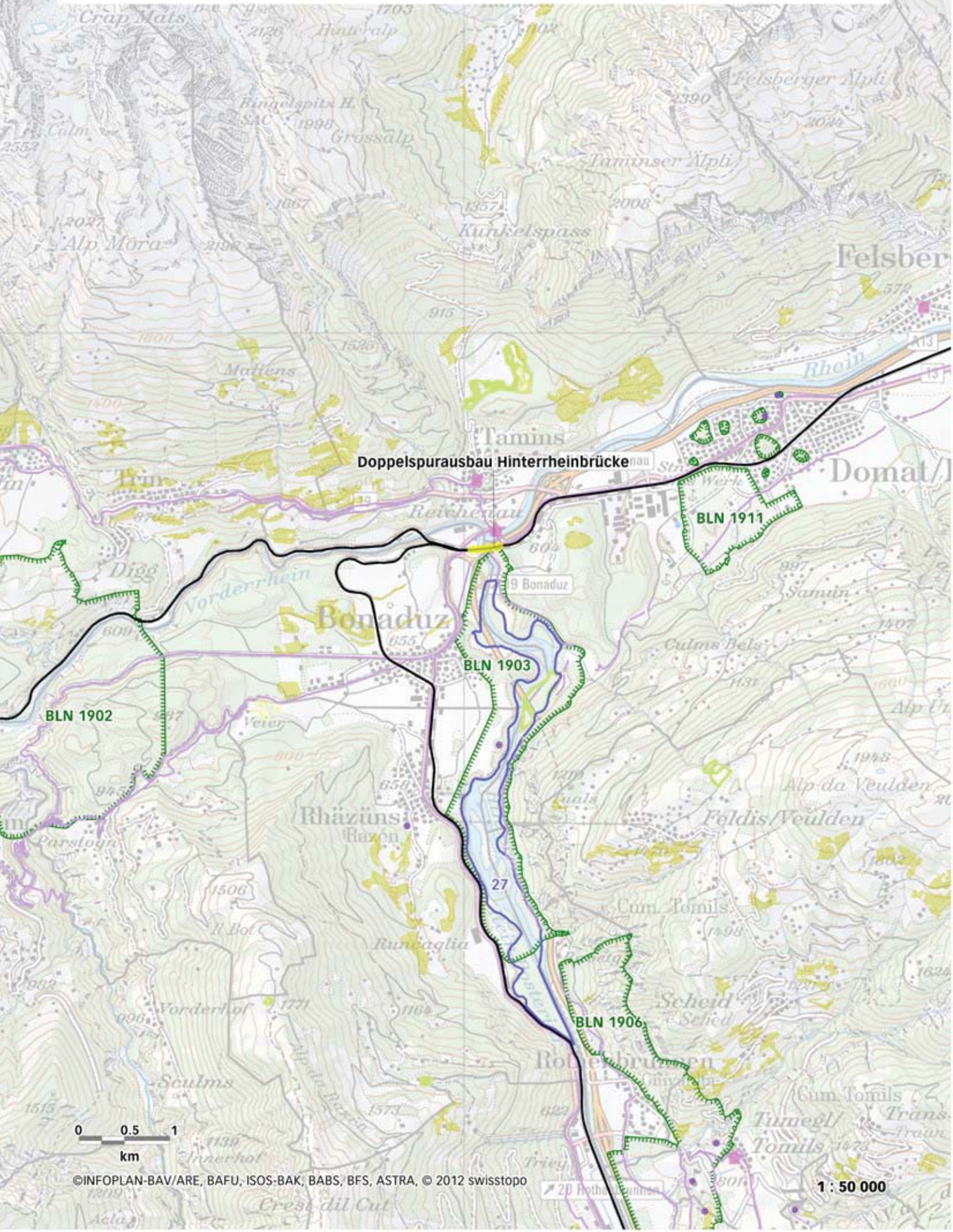
Ehemaliger Militärflugplatz mit zivilaviatischer Nutzung Mollis



OB 11.2 Domleschg / Surselva

<p>Allgemeine Informationen und technische Daten</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Standortkanton: Graubünden</u> ▪ <u>Betroffene Gemeinden: Tamins, Bonaduz, Domat/Ems</u> ▪ <u>Zuständige Amtsstelle: BAV</u> ▪ <u>Betroffene Amtsstellen: ARE, BAFU, BAK, kantonale Fachstellen Graubünden</u> ▪ <u>Anderer Partner: RhB</u> 	<p>Verweise:</p> <p><u>Kap. 4.1</u></p> <p><u>Kap. 5.2.11</u></p> <p><u>OB 11.2 Raum Landquart</u></p>						
<p>Funktion und Begründung</p> <p><u>Im vorwiegend einspurigen Perimeter Thusis – Chur – Schiers respektive Ilanz – Chur ist ein Halbstundentakt S-Bahn Chur in Planung. Für diese Takterhöhungen umfassen die Infrastrukturmassnahmen in erster Linie Ergänzungen von Doppelspuren resp. Kreuzungsstellen sowie Bahnhofsumbauten zur Bewältigung des sowohl nachfrage- wie auch betriebsseitig erhöhten Aufkommens. Der Betrieb im Raum Chur ist u.a. vom Pendlerverkehr geprägt.</u></p>	<p>Grundlagen:</p> <p><u>Botschaft zum Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur vom 18. Januar 2012 (BBI 2012 1577)</u></p>						
<p>Vorhaben</p> <p><u>Doppelspurausbau Hinterrheinbrücke: Die eingleisige Hinterrheinbrücke zwischen Reichenau-Tamins und Bonaduz/Trin wird auf Doppelspur ausgebaut.</u></p>							
<p>Vorgehen</p> <p><u>Eine Realisierung ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss. Im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten zum Doppelspurausbau der Hinterrheinbrücke hat eine Abstimmung mit dem Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (betroffenes ISOS-Objekt: Reichenau) und dem Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (betroffenes BLN-Objekt: 1903) stattzufinden.</u></p>							
<p>Stand der Beschlussfassung</p>	<p><u>offen</u></p>						
<p>Massnahmen und Stand der Koordination</p> <p>Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Doppelspurausbau Hinterrheinbrücke.</u> 	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 33%;">F</td> <td style="width: 33%;">Z</td> <td style="width: 33%;">V</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: right;">♦</td> </tr> </table>	F	Z	V			♦
F	Z	V					
		♦					
<p>Hinweise zu den Festlegungen</p> <p><u>Die Einführung eines Halbstundentakts der S-Bahn Chur bedingt im Raum Domleschg / Surselva neben dem Doppelspurausbau der Hinterrheinbrücke ebenfalls eine Kreuzungsstelle zwischen Reichenau und Trin (Kreuzungsstation Vasorta) sowie ein Doppelspurausbau im Abschnitt Bonaduz – Rhäzüns. Diese Teilausbauten sind nicht sachplanrelevant und werden ausserhalb des Sachplans Verkehr koordiniert.</u></p>	<p>Hinweise:</p>						

OB 11.2 Domleschg/Surselva



OB 11.3 Prättigau

Allgemeine Informationen und technische Daten

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

Verweise:

Kap. 4.1
Kap. 5.2.11
OB 11.2 Raum Landquart
OB 11.4 Raum Davos-Klosters
OB 11.5 Oberengadin

Funktion und Begründung

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

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

Grundlagen:

Botschaft zum Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur vom 18. Januar 2012 (BBI 2012 1577)

Vorhaben

Doppelspur Fideris: Zwischen Fideris und Küblis ist eine neue, doppelspurige Linienführung in Planung. Zurzeit sind verschiedene Varianten in Diskussion.

Vorgehen

Eine Realisierung ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschlusses STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss. Dabei hat eine Abstimmung mit der Nationalstrasse stattzufinden.

Stand der Beschlussfassung

offen

Massnahmen und Stand der Koordination

Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:

- Doppelspur Fideris.

F

Z

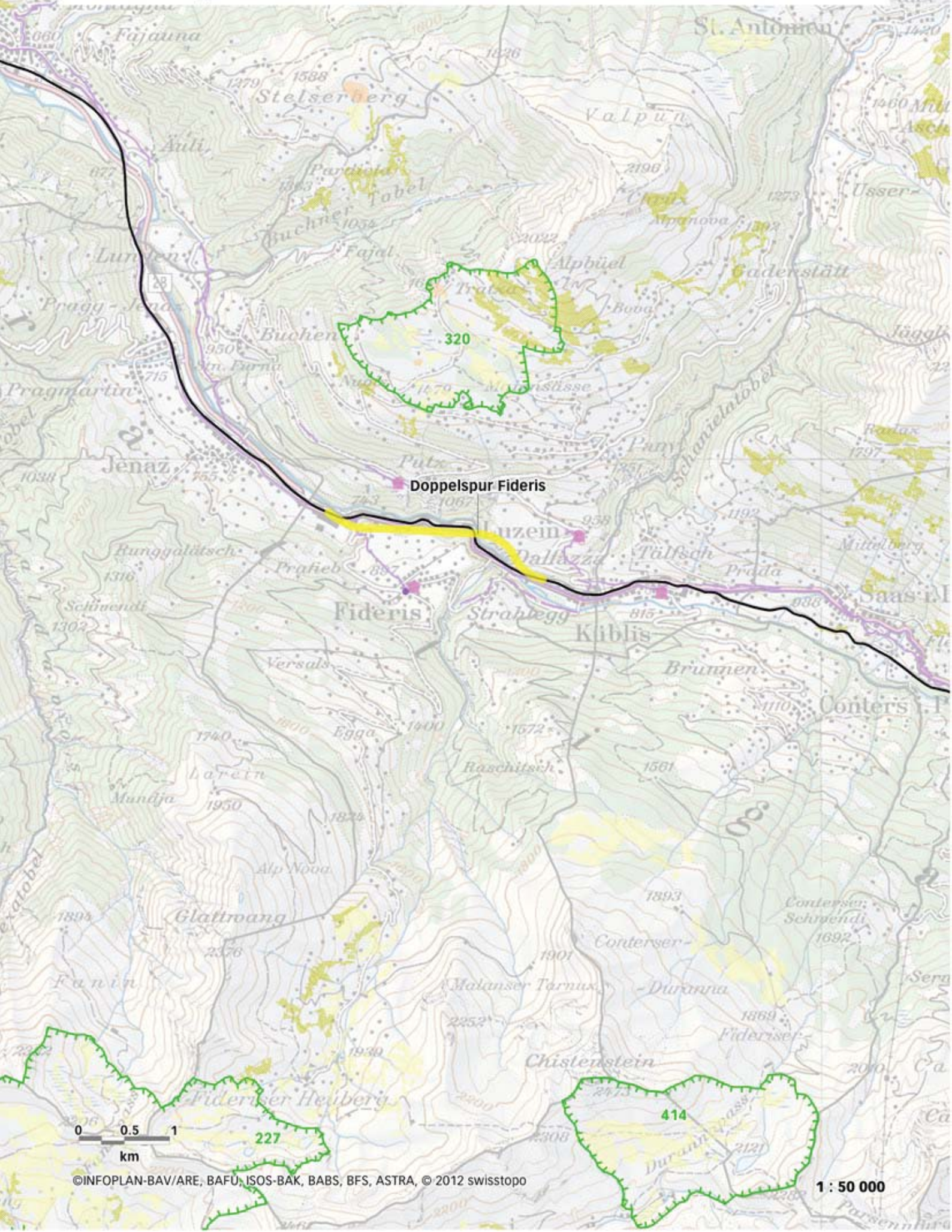
V

Hinweise zu den Festlegungen

Für die geplante Angebotsverdichtung zwischen Landquart und Davos ist im Prättigau neben der Doppelspur Fideris auch die Realisierung einer neuen Kreuzungsstelle zwischen Küblis und Saas (Kreuzungsstation Prada) notwendig. Dieser Teilausbau ist nicht sachplanrelevant und wird ausserhalb des Sachplans Verkehr koordiniert.

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

OB 11.3 Prättigau



Das Projekt „Doppelspur Fideris“ verläuft in unmittelbarer Nähe der Nationalstrasse 28. Das Vorhaben ist mit der Planung des Ausbaus der Nationalstrasse abzustimmen.

Die Streckenbegradigung bzw. Neutrassierung Fideris – Küblis (Doppelspur Fideris) ist im Richtplan Graubünden als Zwischenergebnis aufgeführt.

Hinweise:

Richtplan Kanton
Graubünden, 2009.

OB 11.4 Raum Davos-Klosters

Allgemeine Informationen und technische Daten

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

Verweise:

Kap. 4.1
Kap. 5.2.11
OB 11.2 Raum Landquart
OB 11.3 Prättigau
OB 11.5 Oberengadin

Funktion und Begründung

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

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

Grundlagen:

Botschaft zum Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur vom 18. Januar 2012 (BBI 2012 1577)

Vorhaben

Doppelspurausbau Klosters: Im Abschnitt Klosters Wald – Klosters Dorf (inkl. Bahnhof) soll die bestehende Einspurstrecke auf Doppelspur ausgebaut werden.

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

Vorgehen

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

Stand der Beschlussfassung

offen

Massnahmen und Stand der Koordination

Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:

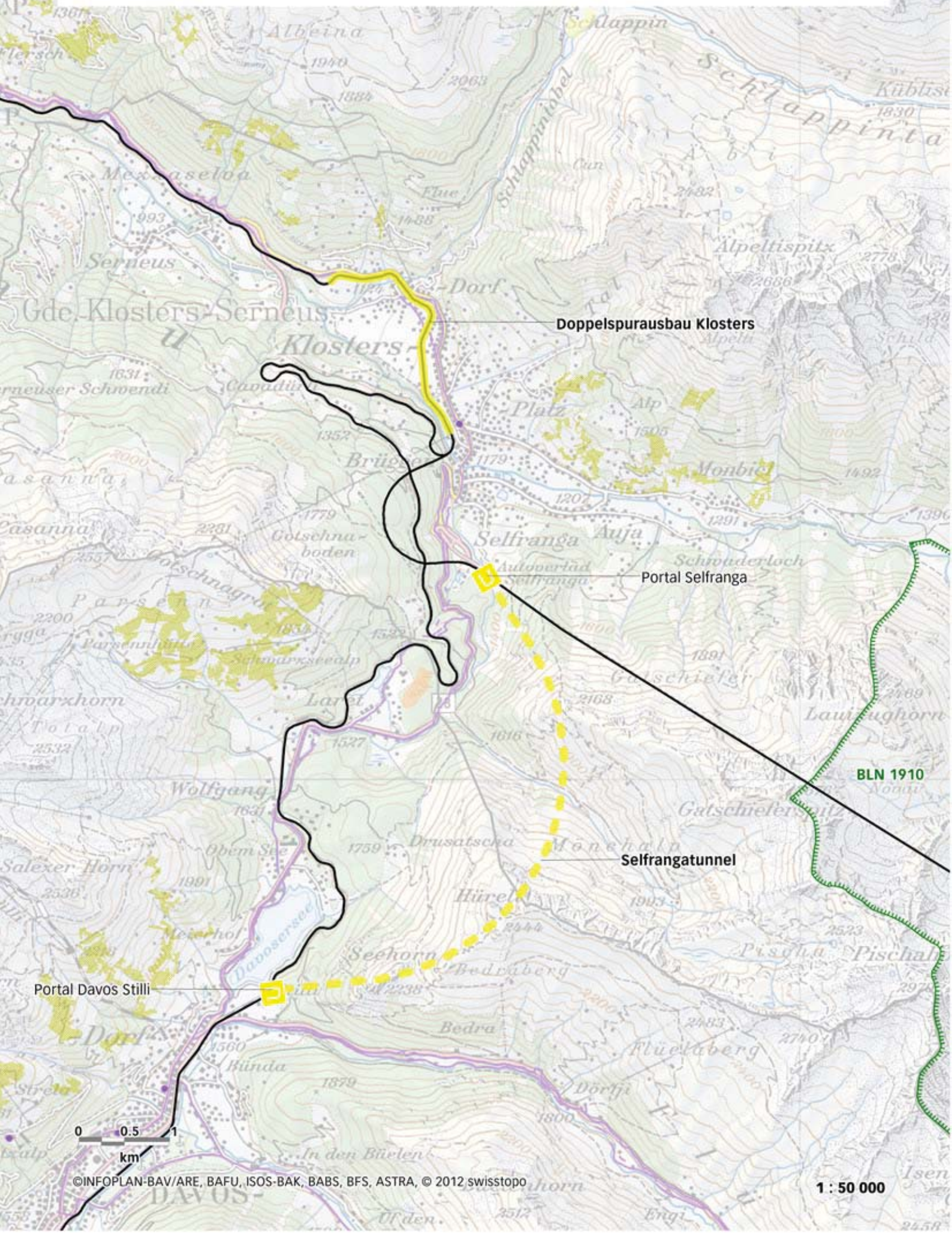
- Doppelspurausbau Klosters;
- Selfrangatunnel.

F	Z	V
		◆
		◆

Hinweise zu den Festlegungen

Der Doppelspurausbau Klosters erfolgt schrittweise in mehreren Etappen. Neben dem im Objektblatt dargestellten Ausbau zwischen Klosters Dorf und Klosters Wald wird in einer ersten Etappe auch der Abschnitt zwischen

OB 11.4 Raum Davos-Klosters



Doppelspurausbau Klosters

Portal Selfranga

Selfrangatunnel

Portal Davos Stilli



Klosters Dorf und Klosters Platz auf Doppelspur ausgebaut. Dieser Teilausbau ist nicht sachplanrelevant und wird ausserhalb des Sachplans Verkehr koordiniert.

Die Realisierung des einspurigen Selfrangatunnels zwischen Klosters und Davos könnte die Fahrzeit nach Davos um bis zu 14 Minuten und in die Gegenrichtung um bis zu 10 Minuten verkürzen. Gemäss Abschätzungen der RhB hätte diese Fahrzeitverkürzung eine Nachfragesteigerung um ca. 15% zur Wirkung. Im Strategischen Entwicklungsprogramm der Bahninfrastruktur (STEP) wurde der Selfranga-Tunnel der zweiten Dringlichkeitsstufe zugeteilt. Eine Realisierung des Vorhabens ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt somit erst langfristig zu erwarten.

Der Doppelspurabschnitt Klosters Dorf – Klosters Platz wird im Richtplan Graubünden als Zwischenergebnis aufgeführt. Als Vororientierung vermerkt ist ein neuer Tunnel Klosters/Selfranga – Davos Seewiese (Selfrangatunnel).

Hinweise:

Richtplan Kanton
Graubünden, 2009

OB 11.5 Oberengadin

Allgemeine Informationen und technische Daten

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

Verweise:

- Kap. 4.1
- Kap. 5.2.11
- OB 11.2 Raum Landquart
- OB 11.3 Prättigau
- OB 11.4 Raum Davos-Klosters

Funktion und Begründung

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

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

Grundlagen:

- Botschaft zum Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur vom 18. Januar 2012 (BBI 2012 1577)

Vorhaben

Umfahrung Bever und Doppelspurausbau Bever – Samedan: In Planung ist eine westliche Umfahrung von Bever und der Ausbau der bestehenden Strecke auf Doppelspur bis Samedan.

Vorgehen

Eine Realisierung ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss. Im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten zur Umfahrung Bever und zum Doppelspurausbau Bever – Samedan hat eine Abstimmung mit dem Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (betroffenes IVS-Objekt: GR 59.10) stattzufinden.

Stand der Beschlussfassung

offen

Massnahmen und Stand der Koordination

Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:

- Umfahrung Bever und Doppelspurausbau Bever – Samedan

F

Z

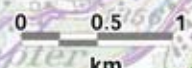
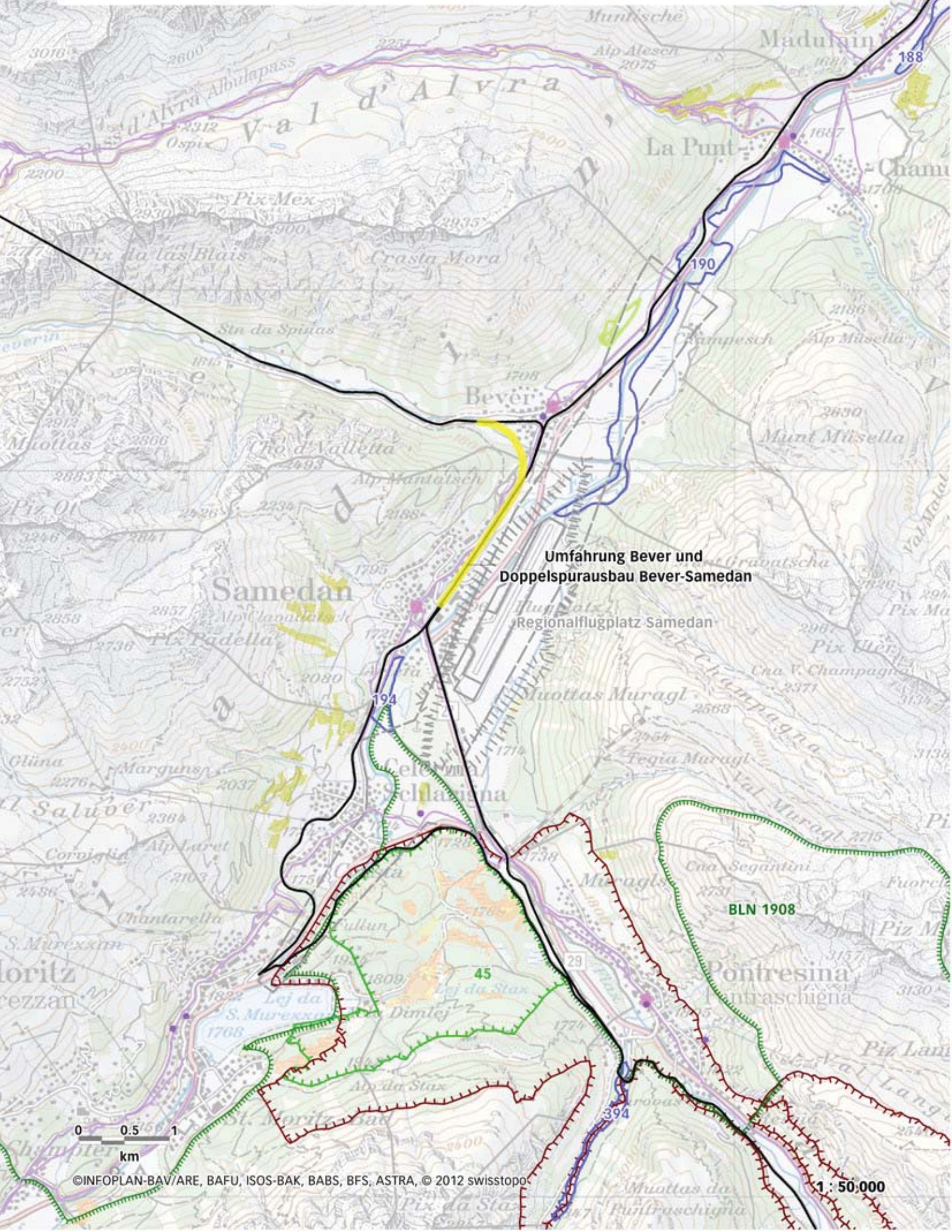
V



Hinweise zu den Festlegungen

Eine Angebotsverdichtung zum Halbstundentakt zwischen Chur und St. Moritz bedingt im Oberengadin neben dem Ausbau Bever und dem Doppelspurausbau Bever – Samedan auch Massnahmen im Bahnhof Celerina. Dieser Teilausbau ist nicht sachplanrelevant und wird ausserhalb des Sachplans Verkehr koordiniert.

OB 11.5 Oberengadin














Die Umfahrung Bahnhof Bever mit Doppelspur bis Samedan ist im Richtplan
Graubünden als Zwischenergebnis festgehalten.

Hinweise:

Richtplan Kanton
Graubünden, 2009.

Legende/Légende/Legenda


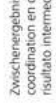

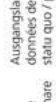




















Schutzobjekte von nationaler Bedeutung Objets de protection d'importance nationale Oggetti protetti di importanza nazionale

	BUN-Objekt (Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler) objet IFP (inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels) oggetto IFP (inventario federale dei paesaggi, siti e monumenti naturali)
	Moorlandschaft site marécageux zona palustre
	Flachmoor bas-marais palude
	Hoch- und Übergangsmoor haut-marais et marais de transition torbiera alta e torbiera di transizione
	Trockenwiesen und -weiden Prairies et pâturages secs Prati e pascoli secchi
	Gleichenorfeld/Aue zone alluviale zona golenale
	Wasser- und Zugvogelreservat réserve d'oiseaux d'eau et de migration riserva di uccelli acquatici e di uccelli migratori
	Jagdbanngebiet district franc bandita
	Amphibienlaichgebiet: Kern- und Umgebungszone site de reproduction de batraciens: zone centrale et périphérique sito di riproduzione di anfibii: zona centrale e periferica
	Kulturgut bien culturel bene culturale
	ISOS-Objekt (Bundesinventar der schutzenswerten Ortsbilder der Schweiz) objet ISOS (inventaire fédéral des sites construits à protéger en Suisse) oggetto IAMP (inventario federale degli insediamenti svizzeri da proteggere)
	IVS-Objekt (Historischer Verkehrsweg von nationaler Bedeutung) objet IVS (voie de communication historique d'importance nationale) oggetto IVS (via di comunicazione storica d'importanza nazionale)

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

	Flugplätze Sit Aérodromes PSJA Aerodromi PSJA
	Waffen- und Schiessplätze places d'armes et de tir piazze d'armi e di tiro
	Militärflugplätze aérodromes militaires aerodromi militari
	Übertragungsleitungen (Projekt) lignes de transport d'électricité (projet) elettriodotti (progetti)

Festlegungen Sachplan Verkehr / Teil Infrastruktur Schiene / Objektblätter Indicazioni du Plan sectoriel des transports / Partie infrastructure rail / Fiches d'objets Indicazioni Piano settoriale dei trasporti / Parte infrastruttura ferroviaria / Schede di coordinamento

	Festsetzung coordination réglée dato acquisito		Zwischenergebnis coordination en cours risultato intermedio		Vororientierung information préliminaire informazione preliminare		Ausgangslage / geplant, noch nicht in Betrieb données de base / planifié, pas encore en service stato quo / pianificato, non ancora in servizio
	offene Strecke tracé à ciel ouvert tracciato a cielo aperto		Tunnel tunnel galleria		Zwischenangriff, Stollen attaque intermédiaire, galerie attacco intermedio, cunicolo		Planungssperre périmètre de planification perimetro di pianificazione
	Aufhebung suppression suppressione		Portal portail portale		Unterwerk sous-station sottostazione		Bahnhof / Haltestelle gare / arrêt stazione / fermata
	Güterverkehrsanlage installation pour le trafic marchandises impianto per il traffico merci		Materialbewirtschaftung gestion des matériaux gestione dei materiali		Installationsplatz chantier cantiere		Autoreifenanlage changement des voitures carico degli autoveicoli
	Strassenverlegung déplacement de route spostamento strada		Bahnnetz réseau ferré rete ferroviaria		NEAT-Zulaufstrecke im Ausland ligne d'accès à la NLFA à l'étranger tratta di accesso alla NFTA situata all'estero		
	Landesgrenze frontière nationale confine nazionale						

Weitere Inhalte Autres contenus Altri contenuti

Landesgrenze
frontière nationale
confine nazionale

Legende Korridore / Légende des corridors / Legenda corridoi

- 1 West-Ost-Achse / Axe ouest-est:
Genève – Lausanne, Lausanne – Bern, Bern/Basel – Zürich, Zürich – St.Gallen/Thurgau
- 2 Région de Genève
- 3 Lausanne – Valais
- 4 Pied du Jura
- 5 Raum Bern, Bern – Visp – Brig
- 6 Raum Basel, Basel – Olten
- 7 Zürich – Luzern, Agglomération Luzern, Luzern – Bern
- 8 Gotthardachse / Asse del Gottardo, Ticino
- 9 Raum Zürich
- 10 Ostschweiz
- 11 Raum Graubünden
- 12 Zermatt – Disentis
- 13 Bern – Solothurn
- 14 Luzern – Stans/Giswil – Brünig
- 15 Romanshorn – Arth-Goldau, Wil – Nessler-Neu St. Johann, Wädenswil – Einsiedeln
- 16 Vevey – Blonay
- 17 Montreux – Zweisimmen