

UVEK: Verkehr 2045

Synoptische Projektübersichten

09. Januar 2026

Prof. Dr. Ulrich A. Weidmann, Dr. Michael Nold

| Gutachter

Prof. Dr. Ulrich A. Weidmann (Mandatsleiter)
Dr. Michael Nold

Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme
Stefano-Francini-Platz 5
8093 Zürich

<https://www.ivt.ethz.ch/>

| Zitiervorschlag

Weidmann, Ulrich A.; Nold, Michael (2026): Synoptische Projektübersichten Verkehr 2045. Arbeitsdokumente zuhanden Vorsteher des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK). Zürich. doi: 10.3929/ethz-c-000791996

<https://doi.org/10.3929/ethz-c-000791996>

| Laufzeit

Januar 2025 bis Januar 2026

UVEK: Verkehr 2045

Synoptische Projektübersichten – Arbeitsdokumente

Einleitung

Zur systematischen Erfassung der Informationen pro Beurteilungsposition wurde ein einheitliches Formular entwickelt. In diesen synoptischen Projektübersichten (kurz: Synopsen) wurden zudem die wichtigsten Befunde und Überlegungen der Gutachter dokumentiert. Dadurch sollte die methodisch identische und ganzheitliche Beurteilung aller Projekte über alle Verkehrsträger sichergestellt werden. Die Schlussfolgerungen im Gutachten vom 15.09.2026 und insbesondere in dessen Anhang 1 basieren aber vorab auf den von den Ämtern zur Verfügung gestellten sowie weiteren recherchierten Originaldokumenten selber.

Zwecks Unterstützung der Nachvollziehbarkeit des Gutachtens und im Interesse der Transparenz werden alle Synopsen mit dieser Sammlung öffentlich zugänglich gemacht.

Status

Die synoptischen Projektübersichten sind interne Arbeitsdokumente der Gutachter. Die vorliegende Zusammenstellung ist kein offizieller Anhang zum Gutachten. Die in den Synopsen enthaltenen Informationen und Feststellungen sind lediglich erläuternd.

Informationsgrundlagen

Die zuständigen Ämter hatten die Aufgabe, die erforderlichen Grundlagen zu organisieren, Rückfragen der Gutachter zu beantworten und die Kontakte zu den Bahnen, Kantonen und Gemeinden zu führen. Sie stellten die behördlichen Projektbewertungen nach den Methoden EBeN/IBE und EBeN/WKV für Nationalstrassenprojekte sowie NIBA für Eisenbahnprojekte zur Verfügung. Die Projektbewertungen der Agglomerationsprojekte der 5. Generation lagen noch nicht vor, da letztere erst per Ende Juni 2025 einzureichen waren. Bei den Eisenbahnprojekten konnten nur einzelne NIBA-Bewertungen verwendet werden. Zu einigen Parametern wie etwa Ausführungsjahre, Bezüge zu anderen Projekten oder zum genauen inhaltlichen Zusammenhang mit den Verkehrsperspektiven sowie Bahn 2050 waren die Informationen nicht bei allen Projekten erhältlich. Die entsprechenden Felder der Synopsen konnten in jenen Fällen nicht ausgefüllt werden.

Die Ämter prüften zudem die inhaltliche Korrektheit der von den Gutachtern erfassten Informationen. Die Schlussfolgerungen, Priorisierungen und Empfehlungen formulierten die Gutachter unabhängig.

In einzelnen Fällen können die Angaben in den Synopsen aus verschiedenen Gründen von jenen des Gutachtens abweichen. Massgebend für die Empfehlungen und die Informationen zu den Projekten ist das Gutachten vom 15.09.2025 mit seinen Anhängen.

Projektbezeichnungen

Die Projektbezeichnungen orientieren sich an den technischen Originalbezeichnungen der Ämter. Zum besseren Allgemeinverständnis wurden diese in Anhang 1 des Gutachtens teilweise umformuliert.

Systematik der ID-ETH

Die Synopsen sind inhaltlich nach Projektgruppen und Projekttypen gruppiert. Für den Anhang 1 des Gutachtens wurden die Projekte nach Regionen und Empfehlungen gegliedert. Die Referenzierung erfolgt über die ID-ETH.

Projektgruppen	Projekttypen	Nummerngruppen ID-ETH *)
Nationalstrassenprojekte (ASTRA)	Schlüsselprojekte Autobahnausbau	1.100.XXX
	Weitere Autobahnausbauten	1.200.XXX
	Ortsumfahrungen und Ausbauten auf NEB-Strecken	1.300.XXX
Eisenbahnprojekte (BAV)	Schlüsselprojekte Grundmodul (BAV-Gruppe 100)	2.100.XXX
	Grossprojekte (BAV-Gruppe 500)	2.150.XXX
	Weitere Projekte Grundmodul (BAV-Gruppe 100) > 50 Mio CHF und/oder mit Netzwirkung	2.200.XXX
	Angebotsmodule (BAV-Gruppe 001/101) > 50 Mio CHF und/oder mit Netzwirkung	2.250.XXX
	Weitere Projekte Grundmodul (BAV-Gruppe 100) < 50 Mio CHF ohne Netzwirkung	2.300.XXX
	Angebotsmodule (BAV-Gruppe 001/101) < 50 Mio CHF ohne Netzwirkung	2.350.XXX **)
	Ausbauten für Produktion Güterverkehr (BAV-Gruppe 300)	2.400.XXX
	Ausbauten für Produktion Personenverkehr (BAV-Gruppe 300)	2.450.XXX
	Kapazitätsausbau der Publikumsanlagen KPFV-Bahnhöfe (BAV-Gruppe 400)	2.500.XXX
	Neue Haltestellen (BAV-Gruppe 200)	2.600.XXX **)
	Kapazitätsausbauten Strasse	3.100.XXX **)
Agglomerationsprojekte (ARE)	Tram, Stadtbahn, BHNS	3.200.XXX
	Infrastrukturen Bus	3.300.XXX **)
	Verkehrsdrehscheiben	3.400.XXX **)
	Fuss- und Veloverkehr	3.500.XXX **)
	Diverse / Elektromobilität	3.600.XXX **)

*) XXX = Regionencode

**) Summarische Beurteilung mit vereinfachter Informationsaufbereitung

Einzelne Nummern der ID-ETH sind nicht belegt, weil gewisse Projekte nachträglich zurückgezogen wurden. Für sehr kleine Projekte und Pauschalpositionen sowie bei fehlender Information wurde keine Synopsis erstellt.

Regionencode

Der Regionencode wurde aus den Nummern der Handlungsräume des ARE abgeleitet, aus welchen sich die Regionen dieses Gutachtens zusammensetzen.

180	Grossraum Zürich (ARE 1 + 8)
270	Nordwestschweiz (ARE 2 + 7)
311	Léman et Alpes occidentales (ARE 3 + 11)
400	Hauptstadtregion (ARE 4)
500	Zentralschweiz (ARE 5)
610	Südschweiz (ARE 6 + 10)
912	Bodensee und Ostalpen (ARE 9 + 12)
000	Gesamtnetz (mehrere Regionen des Gutachtens)

Methodik der Wirkungsanalyse

Für die Methodik der Wirkungsanalyse wird auf Kapitel 4.3 und Anhang 4 des Gutachtens verwiesen. Referenzzustand war stets die künftige Situation für den Fall eines Projektverzichts.

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 311 Projekt-ID ETH 1.101.311 Perly - Bernex
 29.12.2025 Status: 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Ausbau zwischen Verzweigung Perly und Anschluss Bernex von 4 auf 6 Fahrspuren, 3. Tunnelröhre Confignon.	NAF	1005	2034 - 2040

Eckwerte

Formeller Status		N
Teil einer internationalen Achse		J
Beitrag zu nationalem Netzverbund		N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF
		1005
		1005

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte	Regionales Schlüsselprojekt	J
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4.00 3.00 2.00 1.00 0.00 Umwelt Betriebsqualität Raumplanung Wirtschaftlichkeit	Kommentar: Langfristig ausreichender Kapazitätsausbau sowie Beitrag zur Homogenisierung des Ausbaustandes der Autobahn (zusammen mit anderen Projekten). Aufwendig wegen hohem Tunnelanteil und erheblichen Eingriffen in vorhandene Substanz. Projekt vermeidet zusammen mit den anderen Projekten den Ausweichverkehr durch die Stadt Genève, verbessert Resilienz und Erhaltbarkeit, erhöht Sicherheit durch Verkehrsentlastung.	2.73
---	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität		J
Aufwärtskompatibilität		J
Netzhomogenität	Nur wenn Anschlussabschnitte auch ausgebaut werden	M
Engpassverlagerung	Verlagerung, wenn Anschlussabschnitte nicht ausgebaut werden	M
Intermodaler Verbund		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / V3 - Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich. SPV 2021 / V5 - Das Schweizer Gesamtverkehrssystem ist international bestens eingebunden.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm	SPV 2021, Kapitel 6.3, Seite 90; Bardonnex - Nyon: Prolongement continu à 2 x 3 voies.	J
Perspektive Bahn 2050	Nicht relevant	N
Bevölkerungsentwicklung BFS 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	21.6
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	WV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Nach 2045 prioritärer Ausbau, mit vertretbaren Eingriffen ausführbar. Wichtig für Funktionsfähigkeit des internationalen Verkehrs Schweiz – Frankreich. Vorgezogene Realisierung bei entsprechender Mittelverfügbarkeit könnte erwogen werden. Ausbau des öffentlichen Verkehrs kann Nachfragewachstum in der Zwischenzeit dämpfen. Entlastung der Stadt durch flankierende Massnahmen absichern.	M
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	311	Projekt-ID ETH	1.102.311	Bernex - Meyrin/Vernier	
29.12.2025	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung	3

Projektspiegel			
Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Ausbau zwischen Anschluss Bernex und Anschluss Meyrin/Vernier von 4 auf 6 Fahrspuren, 3. Tunnelröhre Tunnel de Vernier, Einhausung de Chèvres, 3. Rhonebrücke, Einhausung Bois-des-Mouilles, Halbanschluss Vernier-Sud.	NAF	1302	2032 - 2042

Eckwerte			
Formeller Status			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	-0.66
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	-0.09
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	1265
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	1265

Bezüge zu anderen Projekten		
Überregionale / Nationale Projekte		M
Regionale Leitprojekte	Regionales Schlüsselprojekt	J
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung		
	Kommentar: Langfristig ausreichender Kapazitätsausbau sowie Beitrag zur Homogenisierung des Ausbaustandes der Autobahn (zusammen mit anderen Projekten). Aufwendig wegen hohem Tunnelanteil und erheblichen Eingriffen in die vorhandene Substanz. Projekt vermeidet zusammen mit den anderen Projekten den Ausweichverkehr durch die Stadt Genève, verbessert Resilienz und Erhaltbarkeit, erhöht Sicherheit durch Verkehrsentlastung.	2.62

Konsistenzbeurteilung		
Abwärtskompatibilität		J
Aufwärtskompatibilität		J
Netzhomogenität	Nur wenn Anschlussabschnitte auch ausgebaut werden	M
Engpassverlagerung	Wenn Anschlussstrecken nicht ausgebaut werden	M
Intermodaler Verbund		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven		
Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / V3 - Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich. SPV 2021 / V5 - Das Schweizer Gesamtverkehrssystem ist international bestens eingebunden.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm	SPV 2021, Kapitel 6.3, Seite 90; Bardonnex - Nyon: Prolongement continu à 2 x 3 voies.	J
Perspektive Bahn 2050	Nicht relevant	N
Bevölkerungsentwicklung Bfs 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	21.6
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht				
Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	WV

Gesamteinschätzung	
Ausbau nach 2045 gerechtfertigt und mit vertretbaren Eingriffen ausführbar. Wichtig für Funktionsfähigkeit des internationalen Verkehrs Schweiz – Frankreich. Vorgezogene Realisierung bei entsprechender Mittelverfügbarkeit könnte erwogen werden. Ausbau des öffentlichen Verkehrs kann Nachfragewachstum in der Zwischenzeit dämpfen. Entlastung der Stadt durch flankierende Massnahmen absichern.	M

Empfehlung	
Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 311 Projekt-ID ETH 1.103.311 Meyrin/Vernier - Genève Aéroport

30.12.2025 Status: 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Ausbau zwischen Anschluss Meyrin/Vernier – und Anschluss Genève Aéroport von 4 auf 6 Fahrspuren.	NAF	129	Integriert in [1.102.311]

Eckwerte

Formeller Status			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzwerk			M
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	0.72
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	0.82
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	129
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	129

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte	Regionales Schlüsselprojekt	J
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Langfristig ausreichender Kapazitätsausbau sowie Beitrag zur Homogenisierung des Ausbaustandes der Autobahn (zusammen mit anderen Projekten). Moderater Eingriff, mässige Kosten. Projekt vermeidet zusammen mit den anderen Projekten um Genf den Ausweichverkehr durch die Stadt, verbessert Resilienz und Erhältbarkeit, erhöht die Sicherheit durch die Verkehrsentslastung.	2.57
--	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität		J
Aufwärtskompatibilität		J
Netzhomogenität	Nur wenn Anschlussabschnitte auch ausgebaut werden	M
Engpassverlagerung	Wenn benachbarte Abschnitte nicht ausgebaut werden	M
Intermodaler Verbund		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / V3 - Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich. SPV 2021 / V5 - Das Schweizer Gesamtverkehrssystem ist international bestens eingebunden.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm	SPV 2021, Kapitel 6.3, Seite 90; Bardonnex - Nyon: Prolongement continu à 2 x 3 voies.	J
Perspektive Bahn 2050	Nicht relevant	N
Bevölkerungsentwicklung BFS 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	21.6
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

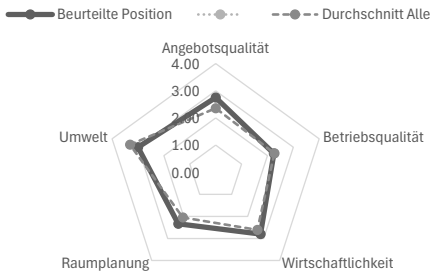
Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Ausbau nach 2045 gerechtfertigt und mit vertretbaren Eingriffen ausführbar. Wichtig für Funktionsfähigkeit des internationalen Verkehrs Schweiz – Frankreich. Vorgezogene Realisierung bei entsprechender Mittelverfügbarkeit könnte erwogen werden. Ausbau des öffentlichen Verkehrs kann Nachfragewachstum in der Zwischenzeit dämpfen. Entlastung der Stadt durch flankierende Massnahmen absichern.	M
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung				
Region:	311	Projekt-ID ETH	1.104.311	Le Vengeron - Coppet
30.12.2025	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung
				3
Projektspiegel				
Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung	
Ausbau zwischen Verzweigung Le Vengeron und Anschluss Coppet von 4 auf 6 Fahrspuren; Ausbau Verzweigung Le Vengeron Hinweis: In Volksabstimmung vom 24.11.2024 abgelehnt.	NAF	605	2032 - 2038	
Eckwerte				
Formeller Status				N
Teil einer internationalen Achse				J
Beitrag zu nationalem Netzverbund				M
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	6.34	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	2.27	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00		
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	605	
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	605	
Bezüge zu anderen Projekten				
Überregionale / Nationale Projekte				M
Regionale Leitprojekte	Regionales Schlüsselprojekt			J
Intermodale Projekte				N
Wirkungsbeurteilung				
			Kommentar: Langfristig ausreichender Kapazitätsausbau sowie Beitrag zur Homogenisierung des Ausbaustandes der Autobahn (zusammen mit anderen Projekten). Moderater Eingriff, mässige Kosten. Keine relevanten weiteren strukturellen Wirkungen. Alternative Kapazitätssteigerung mit Pannestreifenumnutzung möglich. 2.63	
Konsistenzbeurteilung				
Abwärtskompatibilität				J
Aufwärtskompatibilität				J
Netzhomogenität	Nur wenn Anschlussabschnitte auch ausgebaut werden			M
Engpassverlagerung	Wenn Nachbarbereiche nicht ausgebaut werden			M
Intermodaler Verbund				N
Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven				
Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / V3 - Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich. SPV 2021 / V5 - Das Schweizer Gesamtverkehrssystem ist international bestens eingebunden.			J
Sachplan Verkehr Teil Programm	SPV 2021, Kapitel 6.3, Seite 90; Bardonnex - Nyon: Prolongement continu à 2 x 3 voies.			J
Perspektive Bahn 2050	Nicht relevant.			N
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)			21.8
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend			n
Konsequenz bei Verzicht				
Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	PUN als temporäre Entlastung KV
Gesamteinschätzung				
Sehr stark belasteter Nationalstrassenabschnitt, aber deutliche Kapazitätssteigerung durch Pannestreifen-Umnutzung erreichbar. Zudem kann Bahnausbau Lausanne – Genève weiteres Nachfragewachstum aufnehmen. Auch ab 2045 keine Priorität.				M
Empfehlung				
Priorität 2025 - 2045 hoch				
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch				
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren				
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen				X
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig				
Generell tiefe Priorität				

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 311 Projekt-ID ETH 1.105.311 Coppet - Nyon

30.12.2025 Status: 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Ausbau zwischen Anschluss Coppet und Anschluss Nyon von 4 auf 6 Fahrspuren; Umgestaltung Anschluss Coppet, Reorganisation Anschluss Nyon und neuer Zubringer Hinweis: In Volksabstimmung vom 24.11.2024 abgelehnt.	NAF	282	2032 - 2036

Eckwerte

Formeller Status			N
Teil einer internationalen Achse			M
Beitrag zu nationalem Netzverbund			M
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	7.27
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	3.20
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	282
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	282

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte	Regionales Schlüsselprojekt	J
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position --- Durchschnitt Alle Angebotsqualität 3.00 2.00 1.00 0.00 Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung Umwelt	Kommentar: Langfristig ausreichender Kapazitätsausbau sowie Beitrag zur Homogenisierung des Ausbaustandes der Autobahn (zusammen mit anderen Projekten). Moderater Eingriff, mässige Kosten. Keine relevanten weiteren strukturellen Wirkungen. Alternative Kapazitätssteigerung mit Pannestreifenumnutzung möglich.	2.68
---	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität		J
Aufwärtskompatibilität		J
Netzhomogenität	Nur wenn Anschlussabschnitte auch ausgebaut werden	M
Engpassverlagerung	Anschlussbereiche in Richtung Genève	M
Intermodaler Verbund		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / V3 - Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich. SPV 2021 / V5 - Das Schweizer Gesamtverkehrssystem ist international bestens eingebunden.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm	SPV 2021, Kapitel 6.3, Seite 90; Bardonnex - Nyon: Prolongement continu à 2 x 3 voies.	J
Perspektive Bahn 2050	Nicht relevant.	N
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	21.9
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

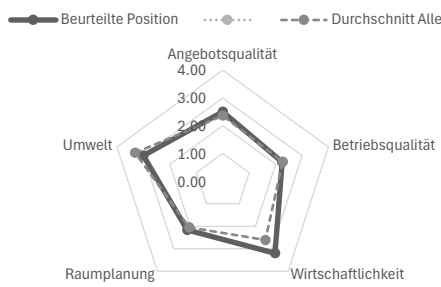
Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar PUN als temporäre Übergangslösung	KV
---------------------------	--	----

Gesamteinschätzung

Sehr stark belasteter Nationalstrassenabschnitt, aber deutliche Kapazitätssteigerung durch Pannestreifen-Umnutzung erreichbar. Zudem kann Bahnausbau Lausanne – Genève weiteres Nachfragewachstum aufnehmen. Auch ab 2045 keine Priorität.	M
--	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	X
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung				
Region:	311	Projekt-ID ETH	1.106.311	Aubonne - Morges Ouest
30.12.2025	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung
				3
Projektspiegel				
Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung	
Ausbau zwischen Anschluss Aubonne und Anschluss Morges Ouest von 4 auf 6 Fahrspuren.	NAF	181	Offen.	
Eckwerte				
Formeller Status				N
Teil einer internationalen Achse				M
Beitrag zu nationalem Netzverbund				M
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00		2.33
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00		1.48
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00		
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF		181
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF		181
Bezüge zu anderen Projekten				
Überregionale / Nationale Projekte				M
Regionale Leitprojekte	Regionales Schlüsselprojekt			J
Intermodale Projekte				N
Wirkungsbeurteilung				
			Kommentar: Langfristig ausreichender Kapazitätsausbau sowie Beitrag zur Homogenisierung des Ausbaustandes der Autobahn (zusammen mit anderen Projekten). Moderater Eingriff, mässige Kosten. Keine relevanten weiteren strukturellen Wirkungen. Alternative Kapazitätssteigerung mit Pannestreifenumnutzung möglich.	
			2.62	
Konsistenzbeurteilung				
Abwärtskompatibilität				J
Aufwärtskompatibilität				J
Netzhomogenität	Nur wenn Anschlussabschnitte auch ausgebaut werden			M
Engpassverlagerung	Wenn benachbarte Abschnitte nicht ausgebaut werden; Anschlussbereiche Richtung Lausanne			M
Intermodaler Verbund				N
Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven				
Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / V3 - Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich. SPV 2021 / V5 - Das Schweizer Gesamtverkehrssystem ist international bestens eingebunden.			J
Sachplan Verkehr Teil Programm	SPV 2021, Kapitel 6.3, Seite 90; Aubonne - Morges Ouest: Aménagements.			J
Perspektive Bahn 2050	Nicht relevant.			N
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)			21.9
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend			n
Konsequenz bei Verzicht				
Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	PUN
				KV
Gesamteinschätzung				
Sehr stark belasteter Nationalstrassenabschnitt, aber deutliche Kapazitätssteigerung durch Pannestreifen-Umnutzung erreichbar. Zudem kann Bahnausbau Lausanne – Genève weiteres Nachfragewachstum aufnehmen. Auch ab 2045 keine Priorität.				M
Empfehlung				
Priorität 2025 - 2045 hoch				
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch				
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren				
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen				X
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig				
Generell tiefe Priorität				

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 311 Projekt-ID ETH 1.107.311 Grand Contournement de Morges

30.12.2025 Status: 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Grossräumige 4-spurige Umfahrung der Agglomeration Lausanne-Morges zwischen Verzweigung Villars-Ste-Croix und dem Raum Boiron.	NAF	3190	Offen; GP noch nicht gestartet; Rückmeldung VD zur Variantenwahl noch pendent.

Eckwerte

Formeller Status		N
Teil einer internationalen Achse		N
Beitrag zu nationalem Netzverbund		J
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		J
Regionale Leitprojekte	Regionales Schlüsselprojekt	J
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

Kommentar: Sehr starke Erhöhung der Kapazität und Verbesserung der Redundanz. Ausserordentlich aufwendig und hinsichtlich Umwelt kritisch; insbesondere namhafte Landschaftseingriffe. Entlastungswirkung fraglich, eher Risiko von überwiegend generiertem Zusatzverkehr Jurafuss – Genève. Alternative Kapazitätssteigerung mit Pannenstreifenumnutzung möglich.	2.39
---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität		J
Aufwärtskompatibilität		J
Netzhomogenität		J
Engpassverlagerung		N
Intermodaler Verbund		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / V3 - Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm	SPV 2021, Kapitel 6.3, Seite 90; Morges: Contournement.	J
Perspektive Bahn 2050	Nicht relevant.	N
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	21.9
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	PUN, Ausbau des öffentlichen Verkehrs	A
---------------------------	---	---	---	---------------------------------------	---

Gesamteinschätzung

Aus Netz- und Redundanzsicht grundsätzlich interessante Massnahme, aber Kosten dieses Projektes unverhältnismässig. Tendenziell Schaffung von Überkapazität im Raum Lausanne. Fraglich, ob eher bisherige Autobahn entlastet oder eher neuer Verkehr generiert wird. Kapazitätssteigerung auf bestehender Strecke bis mindestens 2045 durch Pannenstreifen-Umnutzung erreichbar. Zudem kann Bahnausbau weiteres Nachfragewachstum aufnehmen. Auch ab 2045 keine Priorität.	N
--	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	X
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	270	Projektpaket:	1.108.270	Rheintunnel	
30.12.2025	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung	3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Rheintunnel Basel zwischen Zubringer Birsfelden / Verzweigung Hagnau bis Nordtangente N3 / Anbindung A5 (Deutschland). 2 Tunnelröhren à 2 Fahrstreifen. Hinweis: In Volksabstimmung vom 24.11.2024 abgelehnt.	NAF	1873	2030 - 2040

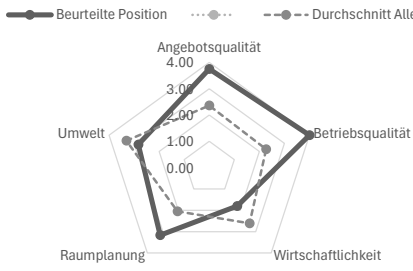
Eckwerte

Formeller Status	Nein		N
Teil einer internationalen Achse	Ja		J
Beitrag zu nationalem Netzwerk	Nein		N
Bewertungen	EBeN / IBE	-0.33	R
	EBeN / WKV	0.17	Y
	NIBA		
Investitionen Mio CHF	Total	1873	
	Davon 2025 - 2045	1873	

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	Ja	Ausbau Hagnau - Augst	J
Regionale Leitprojekte	Ja	Regionales Schlüsselprojekt	J
Intermodale Projekte	Nein		N

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Aufwendiges Projekt, aber mit starken Wirkungen. Ermöglicht die gänzliche Trennung des Durchgangs- vom städtischen Verkehr und vermeidet Staus mit Verlagerungen auf das lokale Netz. Grosses Potential zur städtebaulichen Aufwertung. Langfristig ausreichende Verbindung des schweizerischen Autobahnnetzes mit jenen von Deutschland und Frankreich als Teil der internationalen Nord-Süd-Achse. Bringt nötige Redundanz für kommende Sanierung der Osttangente Basel.	3.11
--	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität		J
Aufwärtskompatibilität		J
Netzhomogenität		J
Engpassverlagerung	Eventuell in den Raum Augst, wenn kein Ausbau erfolgt	M
Intermodaler Verbund		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / V3 - Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich. SPV 2021 / V5 - Das Schweizer Gesamtverkehrssystem ist international bestens eingebunden.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm	SPV 2021, Kapitel 6.2, Seite 77; Basel: Kapazitätserweiterung Abschnitt Wiese - Hagnau (Rheintunnel).	J
Perspektive Bahn 2050	Nicht relevant.	N
Bevölkerungsentwicklung Bfs 2055	ü = Überdurchschnittlich / d = Durchschnittlich / u = Unterdurchschnittlich	u
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	WV
---------------------------	---	----

Gesamteinschätzung

Priorität in Periode 2025 – 2045. Teurer, aber sehr wirksamer Ausbau. Sichert Funktionalität des Nationalstrassennetzes im Raum Nordwestschweiz, zusammen mit späterem Ausbau Hagnau - Augst. Gewährleistet nötige Kapazität für internationalen, nationalen und regionalen Verkehr an neuralgischer Stelle des Netzes. Dessen Trennung vom Ortsverkehr erlaubt Umgestaltung des städtischen Strassennetzes und städtebauliche Aufwertung. Positive Wirkungen sind durch flankierende Massnahmen abzusichern, ebenso Minimierung von induziertem Verkehr.	J
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 270 Projektpaket: 1.109.270 Hagnau - Augst

30.12.2025 Status: 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Ausbau zwischen Verzweigung Hagnau und Verzweigung Augst von 6 auf 8 Fahrstreifen, zwischen Anschluss Pratteln und Anschluss Liestal auf 10 Fahrstreifen.	NAF	1210	2034 - 2044

Eckwerte

Formeller Status	Nein		N
Teil einer internationalen Achse	Ja		J
Beitrag zu nationalem Netzwerk	Ja		J
Bewertungen	EBeN / IBE	-0.03	R
	EBeN / WKV	0.15	Y
	NIBA		
Investitionen	Total	1210	
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	1210	

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	Ja	Rheintunnel, nur sinnvoll mit dessen Realisierung	J
Regionale Leitprojekte	Ja	Regionales Schlüsselprojekt	J
Intermodale Projekte	Nein		N

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Langfristig ausreichender Kapazitätsausbau sowie Beitrag zur Homogenisierung des Ausbaustandes der Autobahn (insbesondere zusammen mit Rheintunnel). Moderater Eingriff, aber hohe Kosten. Keine relevanten weiteren strukturellen Wirkungen.	2.75
--	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität		J
Aufwärtskompatibilität		J
Netzhomogenität		J
Engpassverlagerung	Wenn Rheintunnel nicht erstellt wird; ist zwingende Voraussetzung für Hagnau - Augst	J
Intermodaler Verbund		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / V3 - Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich. SPV 2021 / V5 - Das Schweizer Gesamtverkehrssystem ist international bestens eingebunden.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm	SPV 2021, Kapitel 6.2, Seite 77; Basel: Kapazitätserweiterung Abschnitt Hagnau - Augst.	J
Perspektive Bahn 2050	Nicht relevant.	N
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	ü = Überdurchschnittlich / d = Durchschnittlich / u = Unterdurchschnittlich	u
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	Stauanfälligkeit und Ausweichverkehr auf untergeordnetes Netz verschärfen sich mit wachsendem Verkehrsaufkommen	WV
---------------------------	---	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Leistet wesentlichen Beitrag zur Behebung des neuralgischen Engpasses in der Nordwestschweiz, setzt aber Rheintunnel aus Gründen der Netzhomogenität voraus. Ausbau nach 2045 gerechtfertigt. Vorgezogene Realisierung bei entsprechender Mittelverfügbarkeit könnte erwogen werden. Ausbau des öffentlichen Verkehrs kann Nachfragewachstum in der Zwischenzeit dämpfen. Entlastung der Stadt durch flankierende Massnahmen absichern.	M
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	400	Projektpaket:	1.110.400	Wankdorf - Schönbühl
30.12.2025	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung
				3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Ausbau zwischen Verzweigung Wankdorf und Verzweigung Schönbühl von 6 auf 8 Fahrstreifen sowie zwischen Verzweigung Schönbühl und Anschluss Schönbühl von 4 auf 6 Fahrstreifen. Hinweis: In Volksabstimmung vom 24.11.2024 abgelehnt.	NAF	253	2027 - 2032

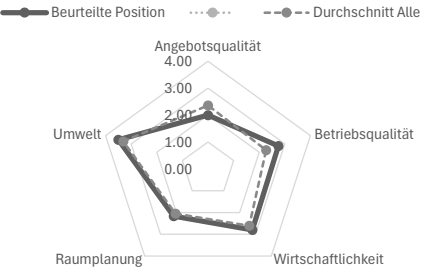
Eckwerte

Formeller Status			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			M
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	5.75
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	3.09
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	253
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	253

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		M
Regionale Leitprojekte	Regionales Schlüsselprojekt	J
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Auch langfristig ausreichender Kapazitätsausbau sowie Beitrag zur Homogenisierung des Ausbaustandes der Autobahn (zusammen mit anderen Projekten). Moderater Eingriff, mässige Kosten. Keine relevanten weiteren strukturellen Wirkungen.	2.64
--	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität		J
Aufwärtskompatibilität		J
Netzhomogenität		J
Engpassverlagerung	Schönbühl - Kirchberg wird kritischer, wenn nicht auch ausgebaut	M
Intermodaler Verbund		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / V3 - Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm	SPV 2021, Kapitel 6.4, Seite 101; Bern, Ausbau: Wankdorf - Schönbühl.	J
Perspektive Bahn 2050	Nicht relevant.	N
Bevölkerungsentwicklung BFS 2055	ü = Überdurchschnittlich / d = Durchschnittlich / u = Unterdurchschnittlich	u
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

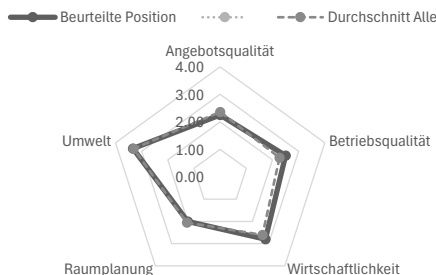
Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	WV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Nach 2045 prioritärer Kapazitätsausbau, um Funktionalität der Ost-West-Achse und des regionalen Strassennetzes aufrechtzuerhalten. Keine weiteren betrieblichen Optimierungsmöglichkeiten mehr gegeben. Vorgezogene Realisierung bei entsprechender Mittelverfügbarkeit könnte erwogen werden. Entlastung der Stadt durch flankierende Massnahmen absichern.	M
--	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung				
Region:	400	Projekt-ID ETH	1.111.400	Schönbühl - Kirchberg
30.12.2025	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung
3				
Projektspiegel				
Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung	
Ausbau zwischen Verzweigung Schönbühl und Anschluss Kirchberg von 4 auf 6 Fahrspuren Hinweis: In Volksabstimmung vom 24.11.2024 abgelehnt.	NAF	239	2030 - 2033	
Eckwerte				
Formeller Status				N
Teil einer internationalen Achse				N
Beitrag zu nationalem Netzverbund				M
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00		4.21
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00		0.78
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00		
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF		239
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF		239
Bezüge zu anderen Projekten				
Überregionale / Nationale Projekte				M
Regionale Leitprojekte	Regionales Schlüsselprojekt			J
Intermodale Projekte				N
Wirkungsbeurteilung				
			Kommentar: Langfristig ausreichender Kapazitätsausbau sowie Beitrag zur Homogenisierung des Ausbaustandes der Autobahn (zusammen mit anderen Projekten). Moderater Eingriff, mässige Kosten. Sicherung des Zugangs zum Anschluss Schönbühl; verkehrstechnische Verbesserung. Alternative Kapazitätssteigerung mit Pannestreifenumnutzung möglich.	2.58
Konsistenzbeurteilung				
Abwärtskompatibilität				J
Aufwärtskompatibilität				J
Netzhomogenität				J
Engpassverlagerung	Verlagerung in Richtung Schönbühl - Wankdorf, wenn kein Ausbau			J
Intermodaler Verbund				N
Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven				
Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / V3 - Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich.			J
Sachplan Verkehr Teil Programm	SPV 2021, Kapitel 6.4, Seite 101; Bern, Ausbau: Schönbühl - Kirchberg.			J
Perspektive Bahn 2050	Nicht relevant.			N
Bevölkerungsentwicklung BFS 2055	ü = Überdurchschnittlich / d = Durchschnittlich / u = Unterdurchschnittlich			u
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend			n
Konsequenz bei Verzicht				
Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	PUN als kurz- und mittelfristige Lösung, langfristig fraglich
KV				
Gesamteinschätzung				
Sehr stark belasteter Nationalstrassenabschnitt, aber deutliche Kapazitätssteigerung durch Pannestreifen-Umnutzung erreichbar. Pannestreifenumnutzung für nächste Jahrzehnte hinreichend. Langfristig Ausbau je nach weiterer Verkehrsentwicklung eventuell erforderlich; Option offenhalten.				M
Empfehlung				
Priorität 2025 - 2045 hoch				
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch				
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren				
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen				X
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig				
Generell tiefe Priorität				

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	500	Projekt-ID ETH	1.112.500	Buchrain - Rütihof
30.12.2025	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel			
Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Ausbau zwischen Anschluss Buchrain und Verzweigung Rütihof von 4 auf 6 Fahrspuren.	NAF	240	Offen, derzeit kein Projekt vorgesehen

Eckwerte			
Formeller Status			N
Teil einer internationalen Achse	Zufahrt Gotthard-Italien		M
Beitrag zu nationalem Netzverbund			J
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	-0.39
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	0.22
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	240
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	240

Bezüge zu anderen Projekten			
Überregionale / Nationale Projekte			N
Regionale Leitprojekte	Regionales Schlüsselprojekt		M
Intermodale Projekte			N

Wirkungsbeurteilung			
		Kommentar: Langfristig ausreichender Kapazitätsausbau der Autobahn. Moderater Eingriff, mässige Kosten. Keine relevanten weiteren strukturellen Wirkungen. Alternative Kapazitätssteigerung mit Pannestreifenumnutzung möglich.	2.33

Konsistenzbeurteilung			
Abwärtskompatibilität			J
Aufwärtskompatibilität			J
Netzhomogenität			J
Engpassverlagerung			N
Intermodaler Verbund			N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven			
Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / V3 - Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich. SPV 2021 / V5 - Das Schweizer Gesamtverkehrssystem ist international bestens eingebunden.		J
Sachplan Verkehr Teil Programm	SPV 2021, Kapitel 6.5, Seite 123; Buchrain - Rütihof: Ausbau.		J
Perspektive Bahn 2050	Nicht relevant.		N
Bevölkerungsentwicklung Bfs 2055	ü = Überdurchschnittlich / d = Durchschnittlich / u = Unterdurchschnittlich		ü
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend		n

Konsequenz bei Verzicht				
Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	Kapazitätserweiterung mit PUN

A

Gesamteinschätzung			
Sehr stark belasteter Nationalstrassenabschnitt, aber deutliche Kapazitätssteigerung durch Pannestreifen-Umnutzung erreichbar. Zudem kann Bahnausbau auf der Achse Durchgangsbahnhof Luzern – Ausbauten Luzern - Cham – Zimmerbergtunnel 2 weiteres Nachfragewachstum aufnehmen. Langfristig Ausbau je nach weiterer Verkehrsentwicklung eventuell erforderlich; Option offenhalten.			N

Empfehlung			
Priorität 2025 - 2045 hoch			
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch			
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren			
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen			X
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig			
Generell tiefe Priorität			

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 610 **Projektpaket:** 1.113.610 **Lugano Sud - Mendrisio**

30.12.2025 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Integraler Umbau der Gesamtachse Lugano Sud – Mendrisio im Rahmen von PoLuMe. Einbezug des regionalen Strassennetzes. Abschnittsweise Ausbau sowie Einführung der Pannestreifenumnutzung. Autobahn-Tunnel San Nicolao und Achsentausch mit Kantonsstrasse.	NAF	1053	2030 - 2034

Eckwerte

Formeller Status			N
Teil einer internationalen Achse	Transitstrecke A2 Basel - Chiasso		J
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	-0.22
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	0.38
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	1053
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	1053

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		M
Regionale Leitprojekte	Regionales Schlüsselprojekt	J
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Kapazitätserweiterung in Kombination von baulichen und betrieblichen Massnahmen, Verlässlichkeitsverbesserung. Unterstützt Sanierung der bestehenden Tunnels. Verbesserungen auf nachgelagertem Strassennetz mit Verlegung der Kantonstrasse. Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Langsamverkehrs. Hohe Kosten aufgrund schwieriger topographischer Gegebenheiten, aber auch erheblicher Anteil Werterhalt.	2.84
--	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität		J
Aufwärtskompatibilität		J
Netzhomogenität		J
Engpassverlagerung	In Richtung Süden nicht auszuschliessen	M
Intermodaler Verbund		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / V3 - Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich. SPV 2021 / V5 - Das Schweizer Gesamtverkehrssystem ist international bestens eingebunden.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm	SPV 2021, Kapitel 6.6, Seite 133; Lugano - Mendrisio: Aumento della capacità.	J
Perspektive Bahn 2050	Nicht relevant.	N
Bevölkerungsentwicklung Bfs 2055	ü = Überdurchschnittlich / d = Durchschnittlich / u = Unterdurchschnittlich	u
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	WV
----------------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Priorität in Periode 2025 – 2045, da wesentlich für das Funktionieren der internationalen Nord-Süd-Achse und der kantonalen Verbindungen im Sottoceneri. Integrale Ertüchtigung des bestehenden Korridors Lugano – Mendisio unter Einbezug weiterer Strassen und des Langsamverkehrs. Bahnausbau Lugano – Chiasso erst sehr langfristig zu erwarten; damit auf lange Sicht keine Entlastung möglich.	J
--	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 610 Projektpaket: 1.114.610 Collegamento A2 - A13 Bellinzona - Locarno

30.12.2025 Status: 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Neubaustrecke der A13 zwischen Bellinzona Sud und Anschluss Riazzino mit autobahnmässiger Verbindung von A2 und A13. Richtungsgetrennter Tunnel mit je 2 Fahrstreifen. Halbanschluss San Antonino.	NAF	1468	Offen

Eckwerte

Formeller Status			N
Teil einer internationalen Achse			M
Beitrag zu nationalem Netzverbund			M
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	0.66
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	0.41
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	1468
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	1468

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte	Regionales Schlüsselprojekt	J
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Aufwendige Lösung wegen grossem Tunnelanteil, aber mit stark positiven Wirkungen bezüglich Kapazität, Stabilität, Verkehrssicherheit, Entlastung des Siedlungsraumes und Zusammenwirken zwischen den drei grossen Städten des Kantons Tessin. Projekt ist Ergebnis langjähriger Studien. Mögliche Linienführung im Gebiet der Moorlandschaft geklärt.	3.46
--	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität		J
Aufwärtskompatibilität		J
Netzhomogenität		J
Engpassverlagerung		N
Intermodaler Verbund		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A1 - Die polyzentrische Siedlungsentwicklung wird durch das Gesamtverkehrssystem gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach Innen ist durch die Auslegung der Verkehrsnetze gestärkt. SPV 2021 / V3 - Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich. SPV 2021 / V5 - Das Schweizer Gesamtverkehrssystem ist international bestens eingebunden. SPV 2021 / U3 - Die Umweltbelastung durch den Verkehr ist markant reduziert.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm	SPV 2021, Kapitel 6.6, Seite 133; Erwähnt als NEB-Projekt.	J
Perspektive Bahn 2050	Nicht relevant.	N
Bevölkerungsentwicklung Bfs 2055	ü = Überdurchschnittlich / d = Durchschnittlich / u = Unterdurchschnittlich	u
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	WV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Priorität in Periode 2025 – 2045, da wesentlich für das Funktionieren der kantonalen Verbindungen und zur Entlastung der Gemeinden im Korridor Bellinzona – Riazzino. Verschafft Möglichkeiten zur städtebaulichen Sanierung. Bahn kann keine weitere Entlastung leisten, da keine wesentlichen Ausbauten geplant respektive möglich sind. Aufwertung der Siedlungen durch flankierende Massnahmen absichern.	J
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 180 **Projekt-ID ETH** 1.115.180 **Aarau Ost - Birrfeld**

30.12.2025 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Ausbau zwischen Anschluss Aarau Ost und Verzweigung Birrfeld von 4 auf 6 Fahrstreifen.	NAF	377	2034 - 2037

Eckwerte

Formeller Status			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			J
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	0.53
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	1.50
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	377
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	377

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		M
Regionale Leitprojekte	Regionales Schlüsselprojekt	J
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4.00 3.00 2.00 1.00 0.00 Umwelt Betriebsqualität Raumplanung Wirtschaftlichkeit	Kommentar: Langfristig ausreichender Kapazitätsausbau sowie Beitrag zur Homogenisierung des Ausbaustandes der Autobahn (zusammen mit anderen Projekten). Moderater Eingriff, mässige Kosten. Keine relevanten weiteren strukturellen Wirkungen.	2.67
---	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität		J
Aufwärtskompatibilität		J
Netzhomogenität	Vorausgesetzt, dass Anschlussabschnitte auch ausgebaut werden	M
Engpassverlagerung	Möglich, wenn andere Abschnitte nicht ausgebaut werden	M
Intermodaler Verbund		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / V3 - Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm	SPV 2021, Kapitel 6.8, Seite 154; Raum Aarau: Kapazitätserweiterung zwischen Aarau Ost und Birrfeld.	J
Perspektive Bahn 2050	Nicht relevant.	N
Bevölkerungsentwicklung BFS 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	20.3
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	PUN	A
---------------------------	---	---	---	-----	---

Gesamteinschätzung

Nach 2045 prioritärer Kapazitätsausbau, um Funktionalität der Ost-West-Achse und des regionalen Strassennetzes aufrechtzuerhalten. Bestandteil der langfristigen Leistungssteigerung der A1, kann im Zeitraum bis 2045 noch zurückgestellt werden. Ab 2045 dringlich.	M
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 180 **Projekt-ID ETH** 1.116.180 **Wettingen - Dietikon**

30.12.2025 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Ausbau zwischen Anschluss Wettingen Ost und Dietikon von 6 auf 8 Fahrstreifen.	NAF	246	Offen

Eckwerte

Formeller Status			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			J
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	1.50
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	0.77
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	246
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	246

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		M
Regionale Leitprojekte	Regionales Schlüsselprojekt	J
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Langfristig ausreichender Kapazitätsausbau sowie Beitrag zur Homogenisierung des Ausbaustandes der Autobahn (zusammen mit anderen Projekten). Moderater Eingriff, allerdings im dicht besiedelten Raum. Mässige Kosten. Keine relevanten weiteren strukturellen Wirkungen. Alternative Kapazitätssteigerung mit Pannestreifenumnutzung möglich.	2.30
--	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität		J
Aufwärtskompatibilität		J
Netzhomogenität	Vorausgesetzt, dass Anschlussabschnitte auch ausgebaut werden	M
Engpassverlagerung	Wenn Anschlussabschnitte nicht ausgebaut werden	M
Intermodaler Verbund		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / V3 - Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050	Nicht relevant.	N
Bevölkerungsentwicklung BFS 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	19.2
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	PUN	A
---------------------------	---	---	---	-----	---

Gesamteinschätzung

Bestandteil des langfristigen Ausbaus der A1 auf homogene Kapazitätsauslastung. Langfristiger Ausbau auf 8 Spuren eher nicht gerechtfertigt, da leistungsfähige Bahnangebote im gleichen Korridor ausgebaut werden. Im dicht genutzten Gebiet schwierig umsetzbar. Pannestreifenumnutzung für nächste Jahrzehnte hinreichend. Sehr langfristiger Ausbau je nach weiterer Verkehrsentwicklung eventuell erforderlich; Option räumlich offenhalten.	N
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	X
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 180 **Projekt-ID ETH** 1.117.180 **Glattalautobahn**

30.12.2025 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Neue Verbindung mit 2 Fahrstreifen pro Richtung zwischen Verzweigung Zürich Nord und neuer Verzweigung Baltenswil. Ausbau Wallisellen – Brüttiseller Kreuz auf 8 Fahrstreifen, Zürich Nord – Flughafen auf 6 Fahrstreifen, Bubenholztunnel auf 8 Fahrstreifen.	NAF	3912	2041

Eckwerte

Formeller Status			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			J
Bewertungen	EBen / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	0.05
	EBen / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	0.56
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	3912
	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	3912

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		M
Regionale Leitprojekte	Regionales Schlüsselprojekt	J
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Äusserst wirksame Kapazitätssteigerung im Raum Zürich Nord, verbunden mit Schaffung von Redundanz in diesem sensiblen Netzbereich. Markante Eingriffe in den Stadtraum insbesondere im Bereich der Anschlussbauwerke und Portale. Enge Abfolge von Ausfahrten und Verknüpfungsbauwerken betrieblich anspruchsvoll. Anpassungen an städtischem Strassennetz von Zürich aufgrund verlagerter Verkehrsströme wahrscheinlich nötig. Sehr hohe Investitionen.	3.07
--	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität		J
Aufwärtskompatibilität		J
Netzhomogenität		J
Engpassverlagerung		N
Intermodaler Verbund		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A1 - Die polyzentrische Siedlungsentwicklung wird durch das Gesamtverkehrssystem gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach Innen ist durch die Auslegung der Verkehrsnetze gestärkt. SPV 2021 / V3 - Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm	SPV 2021, Kapitel 6.1, Seite 67; Zürich-Nord / Glattal: Glattalautobahn und Erweiterungsprojekt Wallisellen - Brüttisellen.	J
Perspektive Bahn 2050	Nicht relevant.	N
Bevölkerungsentwicklung Bfs 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	18.1
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	WV
----------------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Sehr grosszügige Behebung der Kapazitäts- und Redundanzmängel in diesem neuralgischen Netzbereich. Tendenziell Schaffung von Überkapazität im Raum Zürich Nord. Der öffentliche Verkehr wird gleichzeitig auf den relevanten Relationen weiter ausgebaut (insbesondere Mehrspur Zürich-Winterthur) und kann Verkehrswachstum dämpfen. Angesichts der Komplexität und Kosten ist Ausführbarkeit im Zeitraum 2025 - 2045 nicht gegeben und auch langfristig fraglich. Kaum integrierbar in Siedlungsraum, mutmassliche Anpassungen am städtischen Strassennetz schwierig umsetzbar. Projekt nicht weiterverfolgen.	N
--	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	X

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	180	Projekt-ID ETH	1.118.180	Wallisellen - Brüttisellen
30.12.2025	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel			
Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Ausbau zwischen Anschluss Wallisellen und Verzweigung Brüttisellen von 6 auf 8 Fahrstreifen.	NAF	91	2041
Eckwerte			
Formeller Status			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			J
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	2.13
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	5.24
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	91
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	91

Bezüge zu anderen Projekten		
Überregionale / Nationale Projekte		M
Regionale Leitprojekte	Regionales Schlüsselprojekt	J
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung		
	Kommentar: Langfristig ausreichender Kapazitätsausbau sowie Beitrag zur Homogenisierung des Ausbaustandes der Autobahn. Moderater Eingriff, mässige Kosten.	2.58

Konsistenzbeurteilung		
Abwärtskompatibilität		J
Aufwärtskompatibilität		J
Netzhomogenität		J
Engpassverlagerung	Wenn anschliessende Kapazitätssteigerungen nicht ausgeführt werden.	M
Intermodaler Verbund		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven		
Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / V3 - Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm	SPV 2021, Kapitel 6.1, Seite 67; Zürich-Nord / Glattal: Glattalautobahn und Erweiterungsprojekt Wallisellen - Brüttisellen.	J
Perspektive Bahn 2050	Nicht relevant.	N
Bevölkerungsentwicklung Bfs 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	18.1
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht				
Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	PUN

A

Gesamteinschätzung	
Nach 2045 prioritärer Kapazitätsausbau; vorgezogene Realisierung bei entsprechender Mittelverfügbarkeit könnte erwogen werden. Kostengünstiger Teilausbau des generell überlasteten Autobahnsystems in Zürich Nord. Bestandteil des langfristigen Ausbaus der A1 auf homogene Kapazitätsauslastung. Kurz- und mittelfristig können Pannestreifenumnutzung sowie der Ausbau des Bahnangebotes eine Entlastung bringen.	M
Empfehlung	
Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	180	Projekt-ID ETH	1.120.180	Umfahrung Winterthur
30.12.2025	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Ausbau zwischen Anschluss Winterthur Töss und Verzweigung Winterthur Ost von 4 auf 6 Fahrstreifen; dabei Ausbau zwischen Anschluss Wülflingen und Verzweigung Winterthur Nord auf 8 Fahrstreifen.	NAF	956	2036 - 2044

Eckwerte

Formeller Status			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			J
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	-0.52
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	0.27
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	956
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	956

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		M
Regionale Leitprojekte	Regionales Schlüsselprojekt	J
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Langfristig ausreichender Kapazitätsausbau sowie Beitrag zur Homogenisierung des Ausbaustandes der Autobahn (zusammen mit anderen Projekten). Pannestreifenumnutzung als Übergangslösung in Betrieb. Projekt vermeidet Staus mit Verlagerungen auf das lokale Netz; damit Potential zur städtebaulichen Aufwertung. Erhöht Sicherheit durch Verkehrsentlastung. Vom ASTRA zur Beurteilung vorgelegtes Projekt rein oberirdisch und möglicherweise nicht mehr aktuell.	2.62
--	---	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität		J
Aufwärtskompatibilität		J
Netzhomogenität		J
Engpassverlagerung		N
Intermodaler Verbund		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A1 - Die polyzentrische Siedlungsentwicklung wird durch das Gesamtverkehrssystem gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach Innen ist durch die Auslegung der Verkehrsnetze gestärkt. SPV 2021 / V3 - Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm	SPV 2021, Kapitel 6.1, Seite 67; Raum Winterthur: 6-spuriger Ausbau Umfahrung Winterthur.	J
Perspektive Bahn 2050	Nicht relevant.	N
Bevölkerungsentwicklung Bfs 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	18.1
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	PUN	KV
----------------------------------	---	---	---	-----	-----------

Gesamteinschätzung

Nach 2045 prioritärer Kapazitätsausbau. Bestandteil des langfristigen Ausbaus der A1 auf homogene Kapazitätsauslastung. Pannestreifenumnutzung bis 2045 hinreichend. Langfristig Ausbau erforderlich. Entlastung der Stadt durch flankierende Massnahmen absichern.	M
---	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	180	Projekt-ID ETH	1.121.180	Westumfahrung Zürich, Limmattal - Urdorf Süd
30.12.2025	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Ausbau zwischen Verzweigung Limmattal und Anschluss Urdorf Süd von 4 auf 6 Fahrstreifen; Limmatbrücken und Honeretunnel baulich bereits auf 6 Fahrstreifen ausgelegt.	NAF	126	Offen

Eckwerte

Formeller Status			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			J
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	2.53
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	3.32
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	126
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	126

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		M
Regionale Leitprojekte	Regionales Schlüsselprojekt	J
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4.00 3.00 2.00 1.00 0.00 Umwelt Betriebsqualität Raumplanung Wirtschaftlichkeit	Kommentar: Langfristig ausreichender Kapazitätsausbau sowie Beitrag zur Homogenisierung des Ausbaustandes der Autobahn. Moderater Eingriff, mässige Kosten.	2.64
---	--	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität		J
Aufwärtskompatibilität		J
Netzhomogenität		J
Engpassverlagerung	Eventuell in Richtung Birmensdorf	M
Intermodaler Verbund		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / V3 - Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm	SPV 2021, Kapitel 6.1, Seite 67; Limmattal - Urdorf Süd: Westumfahrung.	J
Perspektive Bahn 2050	Nicht relevant.	N
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	18.1
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	PUN	KV
----------------------------------	---	---	---	-----	-----------

Gesamteinschätzung

Priorität in Periode 2025 – 2045. Kostengünstiger und prioritärer Teilausbau des generell überlasteten Autobahnsystems in Zürich West mit minimalen Eingriffen. Bestandteil des langfristigen Ausbaus des Autobahnnetzes auf homogene Kapazitätsauslastung.	J
---	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	180	Projekt-ID ETH	1.122.180	Zürich Nord - Kloten Süd (Flughafen)
30.12.2025	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung
				3f

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Ausbau zwischen Anschluss Flughafen Kloten und Anschluss Opfikon von 4 auf 6 Fahrstreifen.	NAF	22	Offen

Eckwerte

Formeller Status			N
Teil einer internationalen Achse	Erschliessung des interkontinentalen Flughafens Zürich-Kloten.		M
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	57.39
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	72.52
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	22
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	22

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte	Regionales Schlüsselprojekt	J
Intermodale Projekte	Zuverlässigere Erschliessung des Flughafens Zürich-Kloten	M

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Vergleichsweise kleine kapazitätssteigernde Massnahme, grenzt beidseits an kapazitätskritische Bereiche praktisch ohne Ausbaumöglichkeit (vgl. insbesondere Verzicht auf Glattalautobahn). Erhöht damit Kapazität des Gesamtsystems nicht spürbar.	2.88
--	--	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität		J
Aufwärtskompatibilität		J
Netzhomogenität		J
Engpassverlagerung		N
Intermodaler Verbund	Zubringer Flughafen Kloten	M

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / V3 - Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich. SPV 2021 / V5 - Das Schweizer Gesamtverkehrssystem ist international bestens eingebunden.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm	SPV 2021, Kapitel 6.1, Seite 67; Zürich Nord - Zürich Flughafen: 6-spuriges Erweiterungsprojekt.	J
Perspektive Bahn 2050	Nicht relevant.	N
Bevölkerungsentwicklung BFS 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	18.1
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Vergleichsweise kleine Massnahme auf dem Flughafenzubringer. Im dicht genutzten Raum trotz wenigen baulichen Eingriffen kaum umsetzbar. Alternative Verbesserung der Flughafenanbindung durch starken Ausbau des öffentlichen Verkehrs (insbesondere Mehrspur Zürich – Winterthur). Projekt nicht weiterverfolgen.	N
---	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	X

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 180 **Projekt-ID ETH** 1.123.180 **Zürcher Oberlandautobahn**

30.12.2025 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Schliessung der Netzlücke zwischen Anschluss Wetzikon Uster Ost und Kreisel Betzholz mit je 2 Fahrstreifen pro Richtung.	NAF	1944	Offen

Eckwerte

Formeller Status		N
Teil einer internationalen Achse		N
Beitrag zu nationalem Netzverbund		J
Bewertungen	EBeN / IBE Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	-0.76
	EBeN / WKV Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	0.25
	NIBA Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	1944
Mio CHF	Davon 2025 - 2045 Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	1944

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte	Regionales Schlüsselprojekt	J
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität 5.00 4.00 3.00 2.00 1.00 0.00 Umwelt Betriebsqualität Raumplanung Wirtschaftlichkeit	Kommentar: Lückenschluss im Autobahnnetz an strategischer Stelle. Schaffung von Redundanz im Autobahnnetz. Starke regionale Entlastungswirkung im ganzen Korridor; damit Potential zur Neugestaltung der Ortsdurchfahrten und städtebaulichen Aufwertung. Starke Erhöhung der Verkehrssicherheit und Minderung der Immissionen. Im Gegenzug grosser Tunnelanteil und damit sehr hohe Bau- und Betriebskosten.	3.20
--	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität		J
Aufwärtskompatibilität		J
Netzhomogenität		J
Engpassverlagerung		N
Intermodaler Verbund		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A1 - Die polyzentrische Siedlungsentwicklung wird durch das Gesamtverkehrssystem gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach Innen ist durch die Auslegung der Verkehrsnetze gestärkt. SPV 2021 / V3 - Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich. SPV 2021 / U3 - Die Umweltbelastung durch den Verkehr ist markant reduziert.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm	SPV 2021, Kapitel 6.1, Seite 67; Oberlandautobahn.	J
Perspektive Bahn 2050	Nicht relevant.	N
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	18.1
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	WV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Priorität in Periode 2025 – 2045. Lückenschluss im Netz, nachhaltige Siedlungsentlastung und Verbesserung der Verkehrssicherheit. Öffentlicher Verkehr schon stark ausgebaut; auch dessen Weiterausbau kann keine vergleichbare Entlastung bringen. Homogenisierung der Netzkapazität und Redundanz im Autobahnnetz im Grossraum Zürichsee. Durch weitere Untersuchungen ist keine grundsätzlich bessere Lösung zu erwarten. Entlastung der Siedlungen durch flankierende Massnahmen absichern.	J
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 912 **Projekt-ID ETH** 1.124.912 **Rosenbergtunnel / Spange Güterbahnhof**

30.12.2025 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Dritte Röhre des Rosenbergtunnels zwischen Anschluss Kreuzbleiche und Anschluss St. Finden. Pannestreifenumnutzung zwischen Anschluss St. Finden und Anschluss Neuhoof, damit Ausbau von 4 auf 6 Fahrstreifen. Spange Güterbahnhof von Kreuzbleiche bis Tunnel Liebegg. Hinweis: In Volksabstimmung vom 24.11.2024 abgelehnt.	NAF	1244	2030 - 2040

Eckwerte

Formeller Status			N
Teil einer internationalen Achse	Verbindung nach Vorarlberg / Bayern		M
Beitrag zu nationalem Netzwerk			J
Bewertungen	EBen / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	-0.25
	EBen / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	1.00
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	1244
	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	1244

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		M
Regionale Leitprojekte	Regionales Schlüsselprojekt	J
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4.00 3.00 2.00 1.00 0.00 Umwelt Raumplanung Wirtschaftlichkeit Betriebsqualität	Kommentar: Aufwendiges Projekt, aber mit starken Wirkungen. Ermöglicht die gänzliche Trennung des Durchgangs- vom städtischen Verkehr und vermeidet Staus mit Verlagerungen auf das lokale Netz, auch bei Sanierungsarbeiten. Potential zu städtebaulichen Aufwertungen insbesondere durch Spange Güterbahnhof. Langfristig ausreichende Verbindung des schweizerischen Autobahnnetzes mit jenen von Deutschland und Österreich als Teil der internationalen West-Ost-Achse. Bringt nötige Redundanz für Sanierung der bestehenden Rosenbergtunnels.	3.32
---	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität		J
Aufwärtskompatibilität		J
Netzhomogenität		J
Engpassverlagerung		N
Intermodaler Verbund		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A1 - Die polyzentrische Siedlungsentwicklung wird durch das Gesamtverkehrssystem gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach Innen ist durch die Auslegung der Verkehrsnetze gestärkt. SPV 2021 / V3 - Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich. SPV 2021 / V5 - Das Schweizer Gesamtverkehrssystem ist international bestens eingebunden.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm	SPV 2021, Kapitel 6.9, Seite 164; Kreuzbleiche - Neudorf: Erweiterung mit dem Bau einer dritten Röhre des Rosenbergtunnels inklusive Teilspace Güterbahnhof mit Weiterführung zur Lustmühle in Richtung Appenzell, Realisierungshorizont 2030.	J
Perspektive Bahn 2050	Nicht relevant.	N
Bevölkerungsentwicklung Bfs 2055	ü = Überdurchschnittlich / d = Durchschnittlich / u = Unterdurchschnittlich	ü
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

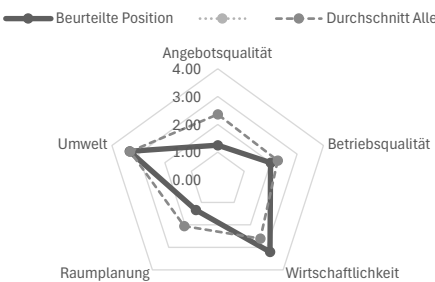
Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	WV
----------------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Priorität in Periode 2025 – 2045 im Hinblick auf Sanierung der bestehenden Anlagen; andernfalls langjährige Beeinträchtigung der Stadt während der Bauarbeiten. Entlastet Stadt und schafft mit der Spange Güterbahnhof wesentliche Potenziale zur städtebaulichen Weiterentwicklung. Wichtig für Funktionsfähigkeit des internationalen Verkehrs Schweiz – Deutschland/Österreich. Öffentlicher Verkehr wird gleichzeitig nicht entscheidend ausgebaut und kann keine Entspannung bringen. Entlastung der Stadt durch flankierende Massnahmen absichern.	J
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung				
Region:	311	Projekt-ID ETH	1.201.311	Villars-Ste-Croix - Cossonay
30.12.2025	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung
				3
Projektspiegel				
Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung	
Ausbau zwischen Verzweigung Villars-Ste-Croix und Anschluss Cossonay von 4 auf 6 Fahrstreifen.	NAF	115	Offen	
Eckwerte				
Formeller Status				N
Teil einer internationalen Achse				N
Beitrag zu nationalem Netzverbund				J
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00		-0.48
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00		0.83
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00		
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF		115
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF		115
Bezüge zu anderen Projekten				
Überregionale / Nationale Projekte				M
Regionale Leitprojekte				N
Intermodale Projekte				N
Wirkungsbeurteilung				
			Kommentar: Auch langfristig ausreichender Kapazitätsausbau sowie Beitrag zur Homogenisierung des Ausbaustandes der Autobahn (zusammen mit anderen Projekten). Keine weiteren strukturellen Effekte. Pannestreifenumnutzung in Betrieb.	
			2.22	
Konsistenzbeurteilung				
Abwärtskompatibilität				J
Aufwärtskompatibilität				J
Netzhomogenität				J
Engpassverlagerung				N
Intermodaler Verbund				N
Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven				
Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / V3 - Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich.			J
Sachplan Verkehr Teil Programm				N
Perspektive Bahn 2050	Nicht relevant.			N
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)			21.9
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend			n
Konsequenz bei Verzicht				
Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	PUN
				A
Gesamteinschätzung				
Kein schwerwiegender Kapazitätsengpass, kein erhebliches Nachfragewachstum zu erwarten. Derzeitiger Ausbaustand, kombiniert mit bestehender Pannestreifenumnutzung, genügt mutmasslich auch nach 2045. Option für langfristigen Ausbau auf 6 Fahrstreifen räumlich sichern, auf absehbare Zeit aber nicht prioritär.				N
Empfehlung				
Priorität 2025 - 2045 hoch				
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch				
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren				
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen				
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig				
Generell tiefe Priorität				X

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 311 **Projekt-ID ETH** 1.202.311 **Cossonay - La Sarraz**

30.12.2025 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Ausbau zwischen Anschluss Cossonay und Anschluss La Sarraz von 4 auf 6 Fahrstreifen.	NAF	180	Offen

Eckwerte

Formeller Status		N
Teil einer internationalen Achse		N
Beitrag zu nationalem Netzverbund		J
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF
		180
		180

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		M
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Auch langfristig ausreichender Kapazitätsausbau sowie Beitrag zur Homogenisierung des Ausbaustandes der Autobahn (zusammen mit anderen Projekten). Keine weiteren strukturellen Effekte. Alternative Kapazitätssteigerung mit geplanter Pannestreifenumnutzung möglich.	2.19
--	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität		J
Aufwärtskompatibilität		J
Netzhomogenität		J
Engpassverlagerung		N
Intermodaler Verbund		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / V3 - Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm	SPV 2021, Kapitel 6.3, Seite 90; Cossonay - La Sarraz: Aménagements.	J
Perspektive Bahn 2050	Nicht relevant.	N
Bevölkerungsentwicklung BFS 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	21.9
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	PUN	A
---------------------------	---	---	---	-----	---

Gesamteinschätzung

Kein schwerwiegender Kapazitätsengpass, kein erhebliches Nachfragewachstum zu erwarten. Derzeitiger Ausbaustand, kombiniert mit noch umzusetzender Pannestreifenumnutzung, genügt mutmasslich auch nach 2045. Option für langfristigen Ausbau auf 6 Fahrstreifen räumlich sichern, auf absehbare Zeit aber nicht prioritär.	N
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	X

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 270 **Projektpaket:** 1.203.270 **Augst - Rheinfelden**

30.12.2025 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Ausbau zwischen Verzweigung Augst und Verzweigung Rheinfelden von 4 auf 6 Fahrstreifen.	NAF	45	Offen.

Eckwerte

Formeller Status	Nein		N
Teil einer internationalen Achse	Ja	Verbindung A861 - A2	J
Beitrag zu nationalem Netzwerk	Ja		J
Bewertungen	EBeN / IBE	-0.21	R
	EBeN / WKV	0.54	G
	NIBA		
Investitionen	Total	45	
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	45	

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	Nein		N
Regionale Leitprojekte	Mittel	Leistungssteigerung ergänzend zu Rheintunnel und Ausbau Hagnau - Augst	M
Intermodale Projekte	Nein		N

Wirkungsbeurteilung

—●— Beurteilte Positionen - - - ● - - - Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4.00 3.00 2.00 1.00 0.00 Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung Umwelt	Kommentar: Auch langfristig ausreichender Kapazitätsausbau sowie Beitrag zur Homogenisierung des Ausbaustandes der Autobahn (zusammen mit anderen Projekten). Keine weiteren strukturellen Effekte. Alternative Kapazitätssteigerung mit geplanter Pannestreifenumnutzung möglich.	2.74
--	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität		J
Aufwärtskompatibilität		J
Netzhomogenität		J
Engpassverlagerung	Tendenziell Verlagerung in Abschnitt Augst - Hagnau, wenn kein Ausbau	M
Intermodaler Verbund		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / V3 - Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich. SPV 2021 / V5 - Das Schweizer Gesamtverkehrssystem ist international bestens eingebunden.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm	SPV 2021, Kapitel 6.2, Seite 77; Basel: Kapazitätserweiterung Abschnitt Augst - Rheinfelden.	J
Perspektive Bahn 2050	Nicht relevant.	N
Bevölkerungsentwicklung Bfs 2055	ü = Überdurchschnittlich / d = Durchschnittlich / u = Unterdurchschnittlich	u
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	Pannestreifen-Umnutzung	A
---------------------------	---	---	---	-------------------------	---

Gesamteinschätzung

Kein schwerwiegender Kapazitätsengpass. Derzeitiger Ausbaustand, kombiniert mit noch umzusetzender Pannestreifenumnutzung, genügt mutmasslich auch nach 2045. Option für langfristigen Ausbau auf 6 Fahrstreifen räumlich sichern, auf absehbare Zeit aber nicht prioritär.	M
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	X
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	400	Projekt-ID ETH	1.204.400	Weyermannshaus - Wankdorf
30.12.2025	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel			
Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Ausbau zwischen Verzweigung Weyermannshaus und Verzweigung Wankdorf von 6 auf 8 Fahrstreifen. Neubau des Felsenauviaduktes.	NAF	246	Offen

Eckwerte			
Formeller Status			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			J
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	1.94
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	0.96
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	246
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	246

Bezüge zu anderen Projekten			
Überregionale / Nationale Projekte			N
Regionale Leitprojekte			N
Intermodale Projekte			N

Wirkungsbeurteilung			
		Kommentar: Auch langfristig ausreichender Kapazitätsausbau sowie Beitrag zur Homogenisierung des Ausbaustandes der Autobahnen im Grossraum Bern (zusammen mit anderen Projekten). Betriebliche Optimierungsmöglichkeiten ausgeschöpft. Keine weiteren strukturellen Effekte. Gewisse Landschaftseingriffe durch Brückenneubau.	2.30

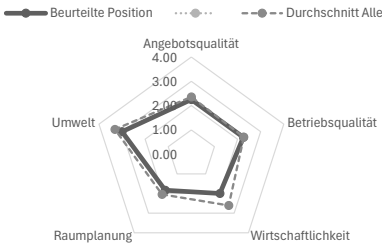
Konsistenzbeurteilung			
Abwärtskompatibilität			J
Aufwärtskompatibilität			J
Netzhomogenität			J
Engpassverlagerung	Wenn keine weiteren Ausbauten im Raum Wankdorf - Schönbühl ausgeführt werden		J
Intermodaler Verbund			N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven			
Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / V3 - Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich.		J
Sachplan Verkehr Teil Programm	SPV 2021, Kapitel 6.4, Seite 101; Bern, Kapazitätserweiterung: Weyermannshaus - Wankdorf.		J
Perspektive Bahn 2050	Nicht relevant.		N
Bevölkerungsentwicklung BFS 2055	ü = Überdurchschnittlich / d = Durchschnittlich / u = Unterdurchschnittlich		u
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend		n

Konsequenz bei Verzicht				
Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV

Gesamteinschätzung			
Nach 2045 prioritärer Ausbau, um Funktionalität der Ost-West-Achse und des regionalen Strassennetzes aufrechtzuerhalten. Engpassbehebung insbesondere relevant für Güterverkehr. Zu verbinden mit Substanzerhalt respektive Ersatz des Felsenauviadukts. Entlastung der Stadt durch flankierende Massnahmen absichern.			M

Empfehlung			
Priorität 2025 - 2045 hoch			
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch			X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren			
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen			
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig			
Generell tiefe Priorität			

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung				
Region:	400	Projekt-ID ETH	1.205.400	Bypass Bern-Ost, Wankdorf - Muri
30.12.2025	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung
3				
Projektspiegel				
Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung	
Bypass Bern-Ost: Ausbau zwischen Anschluss Muri und Verzweigung Wankdorf von 4 auf 6 Fahrstreifen. Verlegung in Tunnel zwischen Halbanschluss Schosshalde und Vollanschluss Muri. Abklassierung der bestehenden Strecke. Städtebauliche Sanierung. Verzweigung Wankdorf - Muri	NAF	1694	2034	
Eckwerte				
Formeller Status				N
Teil einer internationalen Achse	Zufahrt Lötschberg-Simplon			M
Beitrag zu nationalem Netzverbund				J
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00		-0.71
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00		0.21
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00		
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF		1694
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF		1694
Bezüge zu anderen Projekten				
Überregionale / Nationale Projekte	Ausbauten im Raum Wankdorf			M
Regionale Leitprojekte				N
Intermodale Projekte				N
Wirkungsbeurteilung				
			Kommentar: Auch langfristig ausreichender Kapazitätsausbau sowie Beitrag zur Homogenisierung des Ausbaustandes der Autobahn im Raum Bern (zusammen mit Umbau Knoten Wankdorf). Erhöhte Redundanz im Verkehrsnetz. Allerdings kein akuter Kapazitätsengpass und kein aussergewöhnliches Nachfragewachstum zu erwarten. Alternative Kapazitätssteigerung mit geplanter Pannestreifenumnutzung möglich. Sehr aufwendige Massnahme mit primärem Fokus auf städtebaulicher Reparatur; Landschaftseingriffe in den Portal- und Verflechtungsbereichen.	
			2.27	
Konsistenzbeurteilung				
Abwärtskompatibilität	Bedingt Umwidmung des bestehenden Abschnittes			M
Aufwärtskompatibilität				J
Netzhomogenität				J
Engpassverlagerung	Denkbar, wenn Raum Wankdorf nicht ausgebaut wird			M
Intermodaler Verbund				N
Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven				
Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A1 - Die polyzentrische Siedlungsentwicklung wird durch das Gesamtverkehrssystem gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach Innen ist durch die Auslegung der Verkehrsnetze gestärkt. SPV 2021 / V3 - Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich. SPV 2021 / V5 - Das Schweizer Gesamtverkehrssystem ist international bestens eingebunden. SPV 2021 / U3 - Die Umweltbelastung durch den Verkehr ist markant reduziert.			J
Sachplan Verkehr Teil Programm	SPV 2021, Kapitel 6.4, Seite 101; Bern, Ausbau: Wankdorf - Muri.			J
Perspektive Bahn 2050	Nicht relevant.			N
Bevölkerungsentwicklung Bfs 2055	ü = Überdurchschnittlich / d = Durchschnittlich / u = Unterdurchschnittlich			u
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend			n
Konsequenz bei Verzicht				
Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
Gesamteinschätzung				
Kein schwerwiegender Kapazitätsengpass, kein erhebliches Nachfragewachstum zu erwarten. Derzeitiger Ausbaustand, kombiniert mit umzusetzender Pannestreifenumnutzung, genügt verkehrlich mutmasslich auch nach 2045. Priorität nicht abschliessend beurteilbar, aber aus rein verkehrlicher Sicht tief, insbesondere mit Blick auf sehr hohe Kosten. Potential zur städtebaulichen Aufwertung hingegen unstrittig. Volle Finanzierung durch NAF würde verkehrlich dringendere Projekte verdrängen. Option jedenfalls räumlich sichern und alternative Finanzierungen prüfen. Entlastung der Stadt gegebenenfalls durch flankierende Massnahmen absichern.				N
Empfehlung				
Priorität 2025 - 2045 hoch				
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch				
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren				
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen				
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig				X
Generell tiefe Priorität				

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 180 Projekt-ID ETH 1.206.180 2. Röhre Fäsenstaubtunnel

30.12.2025 Status: 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Ausbau zwischen Anschluss Schaffhausen Süd und Anschluss Herblingen auf durchgehend 2 x 2 Fahrstreifen. 2. Röhre Fäsenstaubtunnel. Hinweis: In Volksabstimmung vom 24.11.2024 abgelehnt.	NAF	393	Ab 2030

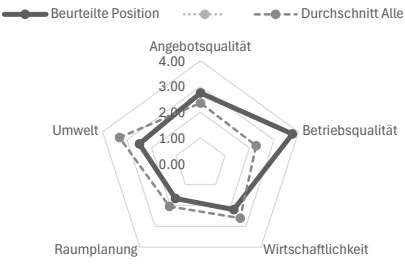
Eckwerte

Formeller Status			N
Teil einer internationalen Achse	Verbindung nach Deutschland, insbesondere Grossraum Stuttgart.		M
Beitrag zu nationalem Netzwerk			M
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	-2.15
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	-0.53
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	393
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	393

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	N
Regionale Leitprojekte	N
Intermodale Projekte	N

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Auch langfristig ausreichender Kapazitätsausbau sowie Beitrag zur Homogenisierung des Ausbaustandes der Autobahn Winterthur – Schaffhausen. Deutliche Erhöhung der Verkehrssicherheit. Redundanz für den Grossunterhalt des bestehenden Tunnels. Mässige Kosten.	2.57
--	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	J
Aufwärtskompatibilität	J
Netzhomogenität	J
Engpassverlagerung	N
Intermodaler Verbund	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A1 - Die polyzentrische Siedlungsentwicklung wird durch das Gesamtverkehrssystem gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach Innen ist durch die Auslegung der Verkehrsnetze gestärkt. SPV 2021 / V3 - Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich. SPV 2021 / V5 - Das Schweizer Gesamtverkehrssystem ist international bestens eingebunden.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm	SPV 2021, Kapitel 6.1, Seite 67; Schaffhausen Süd - Herblingen; Erweiterung, Ausbau Fäsenstaubtunnel, anschliessend Ausbau des Cholfirstunnels möglich.	J
Perspektive Bahn 2050	Nicht relevant.	N
Bevölkerungsentwicklung Bfs 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	0.4
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	WV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Derzeitiger Stand genügt mutmasslich bis 2045; Ausbau des öffentlichen Verkehrs kann Nachfragewachstum dämpfen. Schwerwiegende Sicherheitsrisiken bleiben aber und es fehlt eine stadtverträgliche Redundanz für die grosszyklische Sanierung. Wichtig für Funktionsfähigkeit des internationalen Verkehrs Schweiz – Deutschland. Priorität ab 2045 daher gegeben. Entlastung der Stadt durch flankierende Massnahmen absichern.	N
--	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 180 **Projekt-ID ETH** 1.207.180 **Umfahrung Netstal**

30.12.2025 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Neue Umfahrungsstrasse zwischen Anschluss Netstal Nord und Anschluss Netstal Süd. Linienführung weitgehend in neuem Wiggistunnel.	NAF	359	Offen

Eckwerte

Formeller Status		N
Teil einer internationalen Achse		N
Beitrag zu nationalem Netzverbund		N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	N
Regionale Leitprojekte	N
Intermodale Projekte	N

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsgüte 4.00 3.00 2.00 1.00 0.00 Umwelt Betriebsqualität Raumplanung Wirtschaftlichkeit	Kommentar: Wirksame Ortsentlastung zu sehr hohem Preis. Hohe ökologische Kosten wegen grossem Tunnelanteil (graue Energie der Erstellung, Betrieb und Unterhalt). Keine weiteren strukturellen Effekte im Verkehrssystem.	2.74
---	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	J
Aufwärtskompatibilität	J
Netzhomogenität	M
Engpassverlagerung	N
Intermodaler Verbund	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A1 - Die polyzentrische Siedlungsentwicklung wird durch das Gesamtverkehrssystem gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach Innen ist durch die Auslegung der Verkehrsnetze gestärkt. SPV 2021 / A2 - Ein räumlich und zeitlich angemessenes Erreichbarkeitsniveau wird weiterhin in allen Landesteilen sichergestellt. SPV 2021 / U3 - Die Umweltbelastung durch den Verkehr ist markant reduziert.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm	SPV 2021, Kapitel 6.1, Seite 67; als NEB-Strecke erwähnt.	J
Perspektive Bahn 2050	Nicht relevant.	N
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	2.5
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Sehr aufwendige Lösung mit ungünstigem Verhältnis zwischen Aufwand und Wirkungen, insbesondere verglichen mit anderen Projekten. Möglichkeit längerfristig aber offen halten, da Abschnitt für Erschliessung des Kantons essentiell ist. Entlastung der Gemeinde gegebenenfalls durch flankierende Massnahmen absichern. Anregung: Korridorstudie für alle NEB-Projekte im Kanton Glarus, da Projekt mit Umfahrung Näfels und allfälliger Umfahrung Glarus abzustimmen ist.	M
--	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 912 Projekt-ID ETH 1.208.912 Reichenau - Rothenbrunnen

30.12.2025 Status: 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Neubau zwischen Anschluss Reichenau und Anschluss Rothenbrunnen mit neuem Isla Bella-Tunnel; 2 Röhren mit je 2 Fahrstreifen. Renaturierung der bestehenden Strecke.	NAF	1861	Offen

Eckwerte

Formeller Status		N
Teil einer internationalen Achse	Nord - Süd - Verbindung durch die Alpen, Redundanz für A2 Gotthard.	J
Beitrag zu nationalem Netzverbund		J
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF
		1861
		1861

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		M
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raump lanung	Kommentar: Ausserordentlich kostspielige Massnahme, insbesondere auch im Betrieb. Starker Kapazitätsausbau nur für temporäre Nachfragespitzen; Durchschnittsbelastung moderat. Entlastung von Bonaduz und Rhäzüns beschränkt sich auf temporären Ausweichverkehr. Vorteilhaft ist Redundanz zwischen den beiden Röhren.	2.05
---	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität		J
Aufwärtskompatibilität		J
Netzhomogenität		J
Engpassverlagerung		N
Intermodaler Verbund		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A1 - Die polyzentrische Siedlungsentwicklung wird durch das Gesamtverkehrssystem gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach Innen ist durch die Auslegung der Verkehrsnetze gestärkt. SPV 2021 / A2 - Ein räumlich und zeitlich angemessenes Erreichbarkeitsniveau wird weiterhin in allen Landesteilen sichergestellt. SPV 2021 / V5 - Das Schweizer Gesamtverkehrssystem ist international bestens eingebunden. SPV 2021 / U3 - Die Umweltbelastung durch den Verkehr ist markant reduziert.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm	SPV 2021, Kapitel 6.12, Seite 211; Abschnitt Reichenau - Rothenbrunnen (mit Isla Bella- und Plazas-Tunnel): Erweiterung von 2 auf 4 Spuren.	J
Perspektive Bahn 2050	Nicht relevant.	N
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	ü = Überdurchschnittlich / d = Durchschnittlich / u = Unterdurchschnittlich	u
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	Lokale Verbesserungen	WV
---------------------------	---	---	---	-----------------------	----

Gesamteinschätzung

Stellenwert der N13 als Hauptverbindungsachse der Südostschweiz und als Transitachse unstrittig. Hohe Bedeutung zudem als Redundanz für N2 Gotthard. Ausweichverkehr zu touristischen Spitzenzeiten ist Belastung für Gemeinden. Projekt aber unverhältnismässig. Engpassbeseitigung nach 2045 mit reduziertem Projekt prüfen.	N
--	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	X

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 311 Projekt-ID ETH 1.209.311 Contournement Est de Genève

30.12.2025 Status: 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Integrale Ostumfahrung von Genève zwischen Verzweigung Le Vengeron und Anschluss Alagnou respektive Kreuzung des Chasseurs. Querung des Lac Léman als Tunnel, Brücke oder Kombinationsbauwerk (Variante noch offen).	NAF	5590	Projekt des Kantons Genève, noch nicht Teil des Netzbeschlusses

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzverbund			M
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	0.74
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	0.24
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	5590
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	5590

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Sehr wirksame, aber auch sehr teure Massnahme. Verschafft nicht nur langfristig hinreichende Kapazität und Redundanz, sondern kann auch Innenstadt nennenswert entlasten entsprechende flankierende Massnahmen vorausgesetzt. Verzicht auf andere Ausbauten des Autobahn- und Stadtstrassen-Netzes möglich (insbesondere Westumfahrung). Stärkung der internationalen Verbindung Schweiz – Frankreich. Extrem hoher Kunstbautenanteil.	3.49
--	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A1 - Die polyzentrische Siedlungsentwicklung wird durch das Gesamtverkehrssystem gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach Innen ist durch die Auslegung der Verkehrsnetze gestärkt. SPV 2021 / V3 - Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich. SPV 2021 / V5 - Das Schweizer Gesamtverkehrssystem ist international bestens eingebunden.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050	Nicht relevant.	N
Bevölkerungsentwicklung Bfs 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	21.6
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	Kapazitätsausbau auf bestehender Umfahrungsautobahn politisch umstritten, aber kostengünstiger; unausgewogene Entwicklung der Agglomeration (linkes versus rechtes Ufer) bleibt mutmasslich.	WV
---------------------------	---	---	---	--	----

Gesamteinschätzung

Grundsätzlich konsistentes Konzept, aber gleichzeitig starker Ausbau des öffentlichen Verkehrs geplant und damit unklare verkehrspolitische Prioritätensetzung. Erwartete Auslastung der Ostumfahrung gemäss Modellberechnungen zudem mässig, verglichen mit den sehr hohen Kosten. Gemessen an Grösse der Agglomeration auch langfristig überdimensionierte und kaum finanzierbare Lösung; würde zahlreiche andere prioritäre Projekte verunmöglichen. Daher auch langfristig nicht prioritär.	N
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	X

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 270 Projektpaket: 1.301.270 Contournement de Delémont

01.01.2026 Status: 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Östliche Umfahrungsstrasse zwischen Anschluss Delémont Est N16 und neuem Anschluss an N18 nördlich Delémont. Hauptanteil in zweistreifigem Tunnel; genaue Linienführung noch offen. Mehrere mögliche Varianten gemäss Korridorstudie.	NAF	380	Offen

Eckwerte

Formeller Status	Nein		N
Teil einer internationalen Achse	Teilweise	Teil der Verbindung nach / von Frankreich	M
Beitrag zu nationalem Netzwerk	Nein		N
Bewertungen	EBeN / IBE	-1.30	R
	EBeN / WKV	-0.14	R
	NIBA		
Investitionen	Total	380	
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	380	

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	Nein		N
Regionale Leitprojekte	Nein		N
Intermodale Projekte	Nein		N

Wirkungsbeurteilung

Legend: —●— Beurteilte Position - - - - - Durchschnitt Alle Dimensions: Angebotqualität (0,00 to 4,00), Betriebsqualität, Wirtschaftlichkeit, Raumplanung, Umwelt.	Kommentar: Lokal wirksame starke Entlastung der bestehenden Stadttangente Delémont und indirekt des städtischen Strassennetzes. Sehr hohe Erstellungs- und Betriebskosten infolge weitgehend unterirdischer Streckenführung. Kapazitätsgewinn hoch, aber nicht relevant, da kein wirklicher Engpass und auch kein starkes Nachfragewachstum zu erwarten. Gegenüber heutiger Situation nur marginale städtebauliche Potentiale.	2,82
---	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität		J
Aufwärtskompatibilität		J
Netzhomogenität	Schafft abschnittsweise Überkapazität	M
Engpassverlagerung		N
Intermodaler Verbund		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A1 - Die polyzentrische Siedlungsentwicklung wird durch das Gesamtverkehrssystem gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach Innen ist durch die Auslegung der Verkehrsnetze gestärkt. SPV 2021 / V5 - Das Schweizer Gesamtverkehrssystem ist international bestens eingebunden.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm	SPV 2021, Kapitel 6.7, Seite 144: Erwähnung als Teil des Gesamtprojektes "Delémont Est - Bâle".	J
Perspektive Bahn 2050	Nicht relevant	N
Bevölkerungsperspektiven BfS		N
Technologische Perspektiven		M

Konsequenz bei Verzicht

Leichte Mehrbelastung von Delémont durch Transitverkehr

Gesamteinschätzung

Sehr ungünstiges Verhältnis zwischen Aufwand und Wirkung, darum keine Priorität. Verbesserung der Situation durch alternative Massnahmen gemäss 8.1.1 und 8.1.2 des Syntheseberichts Korridorstudie (05.2025).

N

Empfehlung

Priorität unbestritten	
Priorität wahrscheinlich gegeben, aber nicht in diesem Zeitraum	
Priorität wahrscheinlich gegeben, aber Projektumfang zu reduzieren	
Priorität der Zielsetzung gegeben, aber mit einfacheren Massnahmen zu erreichen	Y
Priorität fraglich, aber detailliertere Abklärungen nötig	
Keine Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 270 **Projektpaket:** 1.302.270 **Zentrumsentlastung Laufen**

01.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Östlich der Birs gelegene Umfahrung zwischen Norimatt und neuer Brücke Bündten im Verlauf der Naustrasse und entlang der Bahn. Kurzer Tunnel mit 2 Fahrstreifen. Hinweis: Alternative zu Umfahrung Laufen – Zwingen [1.303.270]. Optimierungsstrategie gemäss Korridorstudie.	NAF	220	Offen

Eckwerte

Formeller Status	Nein		N
Teil einer internationalen Achse	Nein		N
Beitrag zu nationalem Netzverbund	Ja		J
Bewertungen	EBeN / IBE	-1.63	R
	EBeN / WKV	0.59	Y
	NIBA		
Investitionen	Total	220	
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	220	

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte			N
Regionale Leitprojekte			N
Intermodale Projekte			N

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position ... Durchschn. Alle - - - Durchschnitt Angebotsqualität 4.00 3.00 2.00 1.00 0.00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Lokal wirksame starke Entlastung der bestehenden westlichen Umfahrung des Stadtkerns Laufen. Hohe Erstellungs- und Betriebskosten infolge teilweise unterirdischer Streckenführung und weiterer Kunstbauten. Landschaftseingriffe durch zusätzliche Knoten, Brücken und Tunnelportale. Kapazitätsgewinn hoch, aber nicht entscheidend, da kein wirklicher Engpass und nur moderates Wachstum zu erwarten. Städtebauliche Potentiale im Bereich der Westumfahrung Laufen.	2.82
---	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität		J
Aufwärtskompatibilität		J
Netzhomogenität	Abschnittsweise Überkapazität	M
Engpassverlagerung		N
Intermodaler Verbund		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A1 - Die polyzentrische Siedlungsentwicklung wird durch das Gesamtverkehrssystem gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach Innen ist durch die Auslegung der Verkehrsnetze gestärkt. SPV 2021 / U3 - Die Umweltbelastung durch den Verkehr ist markant reduziert.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm	SPV 2021, Kapitel 6.2, Seite 77: Erwähnt als NEB-Projekt.	J
Perspektive Bahn 2050	Nicht relevant.	N
Bevölkerungsentwicklung Bfs 2055	BL, JU: Unterdurchschnittlich	N
Technologische Perspektiven	Allmähliche Lärminderung des MIV durch steigenden Anteil der Elektromobilität	M

Konsequenz bei Verzicht

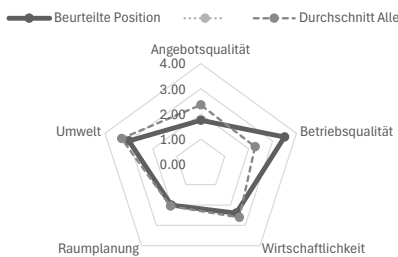
Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	Ortskern bleibt belastet durch Transitverkehr; leichte Entspannung der Lärmsituation durch Elektromobilität	KV
----------------------------------	---	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Nur lokal wirksame Massnahme zu mässigen Kosten, aber auch einigen Eingriffen. Tiefe verkehrliche Dringlichkeit, aber gewisse städtebauliche Potentiale. Im Zeitraum 2025 – 2045 nicht prioritär, danach zusammen mit Umfahrung Laufen – Zwingen nochmals zu prüfen. Kurz-/mittelfristig Verbesserungen durch alternative Massnahmen gemäss 8.2.1 des Syntheseberichts Korridorstudie (05.2025).	N
--	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	Y
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung				
Region:	270	Projektpaket:	1.303.270	Laufen - Zwingen
01.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung
				3
Projektspiegel				
Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung	
Umfahrungsstrasse (Nationalstrasse 2. Klasse) zwischen Anschluss Laufen Süd und Anschluss Zwingen Ost. Optionaler Anschluss Brislach. Tunnelabschnitte Birshollen, Pfaffenberg, Brislach. Hinweis: Alternative zu Zentrumsentlastung Laufen [1.302.270]. Maximalstrategie gemäss Korridorstudie.	NAF	1020	Offen, eher nach 2045	
Eckwerte				
Formeller Status	Nein			N
Teil einer internationalen Achse	Nein			N
Beitrag zu nationalem Netzwerk	Nein			J
Bewertungen	EBeN / IBE	-1.40		R
	EBeN / WKV	0.51		Y
	NIBA			
Investitionen	Total	1020		
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	1020		
Bezüge zu anderen Projekten				
Überregionale / Nationale Projekte	Nein			N
Regionale Leitprojekte	Nein			N
Intermodale Projekte	Nein			N
Wirkungsbeurteilung				
			Kommentar: Regional wirksame starke Entlastung mehrerer Siedlungsgebiete und Ortsdurchfahrten auf stärkerem Abschnitt der N18. Sehr aufwendig aufgrund des hohen Tunnelanteils, insbesondere in Betrieb und Unterhalt. Entlastungswirkung mässig, da erheblicher Lokalverkehr auf altem Netz verbleiben dürfte oder andere lokale Abschnitte zusätzlich belastet werden. Landschaftseingriffe durch zusätzliche Brücken und Tunnelportale. Kapazitätsgewinn hoch, aber mässig relevant, da nur moderates Wachstum zu erwarten ist. Städtebauliche Potentiale im Bereich der Westumfahrung Laufen.	
			2.83	
Konsistenzbeurteilung				
Abwärtskompatibilität				J
Aufwärtskompatibilität				J
Netzhomogenität	Abschnittsweise Überkapazität.			M
Engpassverlagerung				N
Intermodaler Verbund				N
Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven				
Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A1 - Die polyzentrische Siedlungsentwicklung wird durch das Gesamtverkehrssystem gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach Innen ist durch die Auslegung der Verkehrsnetze gestärkt. SPV 2021 / U3 - Die Umweltbelastung durch den Verkehr ist markant reduziert.			J
Sachplan Verkehr Teil Programm	SPV 2021, Kapitel 6.2, Seite 77: Erwähnt als NEB-Projekt.			J
Perspektive Bahn 2050	Nicht relevant.			N
Bevölkerungsentwicklung Bfs 2055	ü = Überdurchschnittlich / d = Durchschnittlich / u = Unterdurchschnittlich			u
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend			n
Konsequenz bei Verzicht				
Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	Fraglich, ob angestrebte Entlastung genügend wirksam wird, da verbleibender Lokalverkehr erheblich sein wird
KV				
Gesamteinschätzung				
Regional wirksame Massnahme mit sehr hohen Kosten und einigen Eingriffen. Tiefe verkehrliche Dringlichkeit, aber gewisse städtebauliche Potentiale. Im Zeitraum 2025 – 2045 nicht prioritär, danach zusammen mit Zentrumsentlastung Laufen nochmals zu prüfen unter Einbezug der Wirkung des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs. Kurz-/mittelfristig Verbesserungen durch alternative Massnahmen gemäss 8.2.1 des Syntheseberichts Korridorstudie (05.2025).				M
Empfehlung				
Priorität 2025 - 2045 hoch				
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch				X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren				
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen				
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig				
Generell tiefe Priorität				

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 270 **Projektpaket:** 1.304.270 **Muggenbergtunnel**

01.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Zweiröhriger Muggenbergtunnel mit je 2 Fahrstreifen zwischen Knoten Angenstein und LiebMatt.	NAF	450	Offen

Eckwerte

Formeller Status	Nein		N
Teil einer internationalen Achse	Nein		N
Beitrag zu nationalem Netzwerk	Nein		N
Bewertungen	EBeN / IBE	Keine	-0.94
	EBeN / WKV	Keine	0.21
	NIBA		
Investitionen	Total	665	
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	665	

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	Nein		N
Regionale Leitprojekte	Nein		N
Intermodale Projekte	Nein		N

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Sehr hohe Kosten für Bau, Betrieb und Erhaltung. Sehr starker Kapazitätsgewinn, der kurz-/mittelfristig aufgrund des moderaten Wachstums nicht dringend benötigt wird. Sicherheitstechnische Sanierung des Knotens Angenstein. Keine nennenswerte Entlastung von Siedlungsräumen.	2.28
--	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität		J
Aufwärtskompatibilität		J
Netzhomogenität	Schaffung von Überkapazität und inhomogener Netzausbau.	N
Engpassverlagerung		M
Intermodaler Verbund		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A1 - Die polyzentrische Siedlungsentwicklung wird durch das Gesamtverkehrssystem gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach Innen ist durch die Auslegung der Verkehrsnetze gestärkt. SPV 2021 / V3 - Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm	SPV 2021, Kapitel 6.2, Seite 77: Erwähnt als NEB-Projekt.	J
Perspektive Bahn 2050	Nicht relevant.	N
Bevölkerungsentwicklung BFS 2055	ü = Überdurchschnittlich / d = Durchschnittlich / u = Unterdurchschnittlich	u
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	Frage an ASTRA: Welches wären mögliche Ersatzmassnahmen?	A
---------------------------	---	---	---	--	---

Gesamteinschätzung

Sehr teures Projekt, das vorab den Knoten Angenstein saniert und Kapazität dieses Streckenabschnittes langfristig sichert. In der vorliegenden zu beurteilenden Form für die Periode 2025 – 2045 nicht prioritär und Priorität/Finanzierbarkeit auch nach 2045 fraglich. Sanierung Knoten Angenstein in anderer Form anzugehen.	N
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	X

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 180 **Projekt-ID ETH** 1.305.180 **Hirzelverbindung**

01.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Neubaustrecke zwischen Vollanschluss Walterswil West und Vollanschluss Horgen zur Verbindung der N4a mit N3. Zweiröhriger Hirzeltunnel mit je 2 Fahrstreifen.	NAF	2309	Offen, kein aktives Projekt

Eckwerte

Formeller Status		N
Teil einer internationalen Achse		N
Beitrag zu nationalem Netzverbund		J
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position ... Durchschnitt Alle Angebotsqualität 5.00 4.00 3.00 2.00 1.00 0.00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Vergleichsweise teure, aber landschaftsverträgliche Lösung. Entlastung der Ortschaften, Sicherheitsgewinn, Lückenschluss im Autobahnnetz, zusätzliche Netzredundanz. Entlastung der A3 und des Üetliberg-Tunnels von Übereckverkehr.	3.11
--	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität		J
Aufwärtskompatibilität		J
Netzhomogenität		J
Engpassverlagerung		N
Intermodaler Verbund		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A1 - Die polyzentrische Siedlungsentwicklung wird durch das Gesamtverkehrssystem gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach Innen ist durch die Auslegung der Verkehrsnetze gestärkt. SPV 2021 / V3 - Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich. SPV 2021 / U3 - Die Umweltbelastung durch den Verkehr ist markant reduziert.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm	SPV 2021, Kapitel 6.1, Seite 67: Als NEB-Projekt erwähnt.	J
Perspektive Bahn 2050	Nicht relevant.	N
Bevölkerungsentwicklung BFS 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	17.3
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	Keine wirksamen Massnahmen zur Entlastung der bestehenden Strassen möglich	WV
---------------------------	---	---	---	--	----

Gesamteinschätzung

Nicht prioritär in Periode 2025 – 2045, aber ab 2045: Verbindet Wirtschaftsräume Obersee und Zug; kein Bahnausbau auf dieser Relation geplant. Starke Siedlungsentlastung und Sicherheitsgewinn. Lückenschluss und Redundanz Zürich Süd-Ost, insbesondere auch für künftigen Grossunterhalt. Entlastung der A3 und des Üetliberg-Tunnels von Übereckverkehr, Vermeidung von Umwegverkehr.	J
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 180 **Projekt-ID ETH** 1.306.912 **Umfahrung Weinfelden**

01.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Neue Umfahrungstrasse Weinfelden im Zug der N23 zwischen westlichem und östlichem Siedlungsrand. Mehrheitlich in Tunnel mit 2 Fahrstreifen. Hinweis: Ergebnis der Korridorstudie N23.	NAF	830	Offen

Eckwerte

Formeller Status			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	-0.37
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	0.31
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	830
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	830

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position: ...●... Durchschnitt Alle: ---●--- Angebotsqualität 4.00 3.00 2.00 1.00 0.00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Sehr kostspielige Massnahme aufgrund des hohen Tunnelanteils. Vorab Entlastung der bestehenden Südtangente. Hoher Anteil Ziel-/Quellverkehr Weinfelden; daher nur mässige Wirkung, insbesondere kaum Wirkung im Stadtkern zu erwarten. Kapazitätsengpässe vorab durch Knoten verursacht. Landschaftsbeeinträchtigung in oberirdischen Abschnitten und Portalbereichen. Sehr tiefer Marktanteil des öffentlichen Verkehrs im gesamten Korridor.	2.33
---	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität		J
Aufwärtskompatibilität		J
Netzhomogenität	Besserer Ausbaustand als Anschlussstrecken, Überkapazität.	N
Engpassverlagerung		N
Intermodaler Verbund		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A1 - Die polyzentrische Siedlungsentwicklung wird durch das Gesamtverkehrssystem gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach Innen ist durch die Auslegung der Verkehrsnetze gestärkt. SPV 2021 / V3 - Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm	SPV 2021, Kapitel 6.9, Seite 164: Als NEB-Projekt im Rahmen der BTS erwähnt.	J
Perspektive Bahn 2050	Nicht relevant.	N
Bevölkerungsentwicklung Bfs 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	20.2
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Projekt deutlich zu aufwendig, da Weinfelden bereits teilweise entlastet ist. Alternative Massnahmen zur Knotensanierung und Unterbindung von Schleichverkehr suchen. Nachfragewachstum kann durch Ausbau des öffentlichen Verkehrs gebremst werden. Orientierung an Basisstrategie Korridorstudie.	N
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	X
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	912	Projekt-ID ETH	1.307.912	Umfahrung Amriswil Nord
01.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Neue zweistreifige Umfahrungsstrasse zwischen Biessenhofen (westlich Amriswil) und Anschluss Arbon West. Anschluss Romanshorn. 4 Tunnels. Hinweis: Ergebnis der Korridorstudie N23.	NAF	1260	Offen

Eckwerte

Formeller Status			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	1.21
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	0.92
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	1260
	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	1260

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Sehr kostspielige Massnahme wegen des hohen Tunnelanteils. Trotz langer Strecke ist Verkehrsentlastung nur in Amriswil relevant, aufgrund hohen Anteils Ziel-/Quellverkehr allerdings nur mässig. Kapazitätsengpässe vorab durch Knoten verursacht. Landschaftsbeeinträchtigung durch lange oberirdische Abschnitte und zahlreiche Portalbereiche. Sehr tiefer Marktanteil des öffentlichen Verkehrs im gesamten Korridor.	2.44
--	--	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität		J
Aufwärtskompatibilität		J
Netzhomogenität	Besserer Ausbau als auf westlicher Fortsetzung,Schaffung von Überkapazität.	M
Engpassverlagerung		N
Intermodaler Verbund		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A1 - Die polyzentrische Siedlungsentwicklung wird durch das Gesamtverkehrssystem gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach Innen ist durch die Auslegung der Verkehrsnetze gestärkt. SPV 2021 / V3 - Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm	SPV 2021, Kapitel 6.9, Seite 164: Als NEB-Projekt im Rahmen der BTS erwähnt.	J
Perspektive Bahn 2050	Nicht relevant.	
Bevölkerungsentwicklung Bfs 2055	ü = Überdurchschnittlich / d = Durchschnittlich / u = Unterdurchschnittlich	ü
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Projekt deutlich zu aufwendig. Hohe Kosten und starke Landschaftsbeeinträchtigungen durch mässige Entlastung von Amriswil nicht zu rechtfertigen. Alternative Massnahmen zur Knotensanierung und Strassenraumaufwertung suchen. Nachfragewachstum kann durch Ausbau des öffentlichen Verkehrs gebremst werden. Orientierung an Basisstrategie Korridorstudie.	N
---	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	X
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 912 Projekt-ID ETH 1.308.912 Umfahrung Wilen

01.01.2026 Status: 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Neue Umfahrungsstrasse Wilen zwischen Langenstrasse und Industriestrasse, weitgehend in zweistreifigem Tunnel. Hinweis: Ersatzprojekt für Zubringer Appenzellerland, Korridorstudie N25.	NAF	160	Offen (eher vor 2045)

Eckwerte

Formeller Status			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	0.02
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	1.13
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	160
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	160

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position: ---●--- Durchschnitt Alle: - - - ● - - - Umwelt, Wirtschaftlichkeit, Betriebsqualität, Angebotsqualität, Raumplanung	Kommentar: Lokale Massnahme; infolge Tunnelbaus vergleichsweise aufwendig. Entlastet grösseren Siedlungsraum und schafft Potential für städtebauliche Aufwertung. Verkehrsaufkommen eher hoch für zweistreifige Ortsdurchfahrt. Landschaftliche Eingriffe in Portal- und Verknüpfungsbereichen.	2.48
---	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität		J
Aufwärtskompatibilität		J
Netzhomogenität	Schafft Überkapazität.	M
Engpassverlagerung		N
Intermodaler Verbund		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A1 - Die polyzentrische Siedlungsentwicklung wird durch das Gesamtverkehrssystem gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach Innen ist durch die Auslegung der Verkehrsnetze gestärkt. SPV 2021 / V3 - Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich. SPV 2021 / U3 - Die Umweltbelastung durch den Verkehr ist markant reduziert.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm	SPV 2021, Kapitel 6.9, Seite 164: Als NEB-Projekt im Rahmen des Ausbaus Gossau - Waldstatt erwähnt.	J
Perspektive Bahn 2050	Nicht relevant.	N
Bevölkerungsentwicklung Bfs 2055	ü = Überdurchschnittlich / d = Durchschnittlich / u = Unterdurchschnittlich	u
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Ergebnis einer gesamtverkehrlichen Korridorstudie. Vergleichsweise nicht prioritär für Periode 2025 - 2045, aber Option für Periode nach 2045 offenhalten, da positive Wirkungen für Siedlungsraum hoch und Verkehr erheblich. Keine Entlastung durch öffentlichen Verkehr zu erwarten.	N
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 912 **Projekt-ID ETH** 1.309.912 **Umfahrung Bivio**

01.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Neue Umfahrungsstrasse der N29 östlich Bivio, grosser Anteil in Tunnel mit 2 Fahrstreifen.	NAF	193	Offen

Eckwerte

Formeller Status			N
Teil einer internationalen Achse			M
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	-0.92
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	-0.23
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	193
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	193

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Wirksame punktuelle Lösung der schwierigen Situation hinsichtlich Siedlungsqualität und Verkehrssicherheit. Sehr hohe Kosten gemessen an der Wirkung wegen unterirdischer Linienführung und vergleichsweise kleinem betroffenem Siedlungsgebiet.	2.01
--	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität		J
Aufwärtskompatibilität		J
Netzhomogenität		J
Engpassverlagerung		N
Intermodaler Verbund		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A1 - Die polyzentrische Siedlungsentwicklung wird durch das Gesamtverkehrssystem gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach Innen ist durch die Auslegung der Verkehrsnetze gestärkt. SPV 2021 / V3 - Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich. SPV 2021 / V5 - Das Schweizer Gesamtverkehrssystem ist international bestens eingebunden. SPV 2021 / U3 - Die Umweltbelastung durch den Verkehr ist markant reduziert.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm	SPV 2021, Kapitel 6.12, Seite 211: Als NEB-Projekt erwähnt.	J
Perspektive Bahn 2050	Nicht relevant.	N
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	ü = Überdurchschnittlich / d = Durchschnittlich / u = Unterdurchschnittlich	u
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Prioritärer Handlungsbedarf gegeben, aber sehr ungünstiges Verhältnis zwischen Kosten und Wirkung, insbesondere im Vergleich zu anderen Projekten. Kostengünstige Lösungen entwickeln.	N
--	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	X
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 311 **Projekt-ID ETH** 2.101.311a **Grundmodul** Genève-Lausanne, Ouest (Cornavin)

02.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Kapazitätsausbau des Knotens Genève Cornavin durch zweigleisigen Tiefbahnbahnhof mit Zufahrten aus Richtungen Lausanne respektive Aéroport.	BIF	1769	2028

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzverbund			M
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	1769
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	1769

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	Ausbau Fernverkehr Genève - Lausanne; [2.512.311] Genève Cornavin Ausbau oberirdisch	M
Regionale Leitprojekte	Léman 2030	J
Intermodale Projekte	Ausbau Knoten Genève Cornavin	M

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität Umwelt Raumplanung Wirtschaftlichkeit Betriebsqualität	Kommentar: Schlüsselobjekt für den Ausbau des Angebotes in der Agglomeration Genève und auf der Achse Lausanne – Genève, zusammen mit oberirdischem Umbau Genève Cornavin [2.512.311]. Kostspielig, aber Voraussetzung für Wirkung der weiteren Ausbauprojekte in der Metropolitanregion. Stadtverträgliche Umsetzung.	2.67
--	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	M

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / V3 - Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich. SPV 2021 / V5 - Das Schweizer Gesamtverkehrssystem ist international bestens eingebunden. SPV 2021 / U1 - Die Verkehrsinfrastrukturen werden flächen-, boden- und lebensraumschonend realisiert; sie sind gut in die offene Landschaft und in die Siedlungsräume integriert.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm	SIS 2025, Kapitel 3, FO 3.4, S. 77.	J
Perspektive Bahn 2050	PB 2024, S. 48: Extension des capacités.	J
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	21.6
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	WV
----------------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Prioritär in Periode 2025 – 2045. Schlüsselprojekt zum langfristigen Kapazitätsausbau auf der gesamten Achse Lausanne – Genève. Voraussetzung für Wirksamkeit der weiteren Projekte, insbesondere NBS Lausanne - Genève.	J
--	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	311	Projekt-ID ETH	2.101.311b	Grundmodul Genève-Lausanne, Est (Lausanne - Nyon)
02.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Neubaustrecke Morges - Perroy und HS-Leitung. Nyon: Verkürzung der Zugfolgezeit und 4 Perrongleise à 400 m. Renens: 3 neue Diagonalen am Westkopf. Lausanne: Kapazitätssteigerung durch gleichzeitige Ein-/Ausfahrten Geleise 5, 7, 8.	BIF	3121	2028

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzverbund			J
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	3121
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	3121

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	Ausbau Fernverkehr Genève - Lausanne; [2.201.311a] Genève Cornavin souterraine	J
Regionale Leitprojekte	Léman 2030	J
Intermodale Projekte		M

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position ... Durchschnitt Alle Angebotsqualität Umwelt Raumplanung Wirtschaftlichkeit Betriebsqualität	Kommentar: Erste Etappe der Neubaustrecke / 2. Doppelspur Lausanne – Genève. Kompatibel mit langfristigem Ausbau der West – Ost – Achse Genève – St. Gallen. Hohe Wirkungen, bringt bereits erhebliche Leistungssteigerung. Erhöht regional die Redundanz. Lässt sich landschafts- und siedlungsverträglich umsetzen.	2.44
--	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A1 - Die polyzentrische Siedlungsentwicklung wird durch das Gesamtverkehrssystem gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach Innen ist durch die Auslegung der Verkehrsnetze gestärkt. SPV 2021 / V3 - Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich. SPV 2021 / V5 - Das Schweizer Gesamtverkehrssystem ist international bestens eingebunden.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm	SIS 2025, Kapitel 3, FO 3.4, S. 77	J
Perspektive Bahn 2050	PB 2024, S. 48: Extension des capacités, réduction de temps de parcours	J
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	21.8
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	a

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	WV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Prioritär in Periode 2025 – 2045, wenn finanzierbar, sonst prioritär in Periode ab 2045. Schlüsselmassnahme zum Kapazitätsausbau Lausanne - Genève und zur Schaffung der Redundanz auf dieser Achse. Voraussetzung für den vollen Nutzen ist Tiefbahnhof Genève Cornavin.	M
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 180 **Projekt-ID ETH** 2.102.180 **S-Bahn Zürich / Bahnhof Stadelhofen**

02.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Zürich Stadelhofen: 4. Gleis. Herrliberg – Meilen: Doppelspur. Dübendorf – Aathal: Zugfolgezeitverkürzung, Doppelspur.	BIF	1649	2027

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	1649
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	1649

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	Mehrspur Zürich - Winterthur	M
Regionale Leitprojekte	Weiterausbau S-Bahn Zürich	J
Intermodale Projekte	Ausbau Fahrgastanlagen Bahnhof Stadelhofen und Verknüpfung mit Stadtverkehr	M

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position: —●— Durchschnitt Alle: - - - ● - - - Angebotsqualität: 4.00, 3.00, 2.00, 1.00, 0.00 Umwelt, Wirtschaftlichkeit, Betriebsqualität, Raumplanung	Kommentar: Schlüsselobjekt für den Ausbau des Angebotes der S-Bahn Zürich. Behebung von Kapazitätsengpässen des S-Bahn-Netzes Zürich und des Personenflusses Zürich Stadelhofen. Kapazität der jetzigen 3-gleisigen Anlage lässt sich nicht mehr steigern. Stadtverträgliche unterirdische Umsetzung. Sehr hohe Kosten.	2.66
---	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	M
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	J

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A1 – Die polyzentrische Siedlungsentwicklung wird durch das Gesamtverkehrssystem gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach innen ist durch die Auslegung der Verkehrsnetze gestärkt. SPV 2021 / A2 – Ein räumlich und zeitlich angemessenes Erreichbarkeitsniveau wird im Personenverkehr sichergestellt. SPV 2021 / V3 – Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich. SPV 2021 / U1 – Die Verkehrsinfrastrukturen werden flächen-, boden- und lebensraumschonend realisiert; sie sind gut in die offene Landschaft und in die Siedlungsräume integriert.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm	SIS 2025, Kapitel 1, OB 1.4, S. 45	J
Perspektive Bahn 2050	PB 2024, S. 36: Dichtes bis sehr dichtes S-Bahn-Angebot, hohe Vernetzung.	J
Bevölkerungsentwicklung Bfs 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	19.2
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

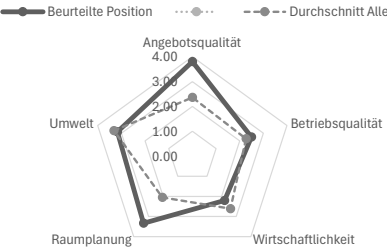
Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	Ausbau behebt historisch bedingte Engpässe der S-Bahn Zürich.	WV
----------------------------------	---	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Prioritär in Periode 2025 – 2045. Strategisches Schlüsselprojekt für den Kapazitätsausbau der nächsten Jahrzehnte im Grossraum Zürich, zusammen mit Mehrspur Zürich – Winterthur und weiteren Ausbauten. Dringend im Hinblick auf anhaltenden Bevölkerungszuwachs im Metropolitanraum Zürich.	J
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung				
Region:	180	Projekt-ID ETH	2.103.180a	Grundmodul Zürich - Luzern Nord; ZBT
02.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung
3				
Projektspiegel				
Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung	
Zimmerberg-Basistunnel Teil 2: 2 Einspurrohren, unterirdischer Anschluss Nidelbad an ZBT1, oberirdischer Anschluss Litti, Wendeanlage Litti, Unterhaltsanlage Litti.	BIF	1762	2030	
Eckwerte				
Formeller Status, Verträge				N
Teil einer internationalen Achse				J
Beitrag zu nationalem Netzwerk				J
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00		
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00		
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00		
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF		1762
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF		1762
Bezüge zu anderen Projekten				
Überregionale / Nationale Projekte	Durchgangsbahnhof Luzern, Ausbau Zürich - Milano			J
Regionale Leitprojekte	Weiterausbau S-Bahn Zürich			J
Intermodale Projekte				N
Wirkungsbeurteilung				
			Kommentar: Sehr hohe Wirksamkeit. Beseitigung zweier Einspurabschnitte im zentralen Netzbereich und damit Eliminierung eines systemischen Kapazitätsengpasses. Reisezeitverkürzung auf Achsen Zürich - Tessin - Milano und Zürich Luzern. Stärkung der Wachstumsachse Zürich - Zug - Luzern, zusammen mit Durchgangsbahnhof Luzern und begleitenden Ausbauten. Allfällige spätere Gesamtsanierung der alten Strecke kann nach einfacheren Standards und ausserhalb des laufenden Betriebs ausgeführt werden.	
			3.00	
Konsistenzbeurteilung				
Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen			J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten			J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich			J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt			N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern			N
Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven				
Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A1 – Die polyzentrische Siedlungsentwicklung wird durch das Gesamtverkehrssystem gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach innen ist durch die Auslegung der Verkehrsnetze gestärkt. SPV 2021 / A2 – Ein räumlich und zeitlich angemessenes Erreichbarkeitsniveau wird im Personenverkehr sichergestellt. SPV 2021 / V3 – Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich. SPV 2021 / V5 – Das Schweizer Gesamtverkehrssystem ist international bestens eingebunden und das Verlagerungsziel im alpenquerenden Güterverkehr wird unterstützt. SPV 2021 / U1 – Die Verkehrsinfrastrukturen werden flächen-, boden- und lebensraumschonend realisiert; sie sind gut in die offene Landschaft und in die Siedlungsräume integriert.			J
Sachplan Verkehr Teil Programm	SIS 2025, Kapitel 1, OB 1.2, S. 38			J
Perspektive Bahn 2050	PB 2024, S. 36: Ausbau Beförderungskapazität, Fahrzeitverkürzung.			J
Bevölkerungsentwicklung BFS 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)			17.3
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend			n
Konsequenz bei Verzicht				
Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	Einspurabschnitte limitieren Fahrplangestaltung und weiteren Ausbau des Angebotes auf zwei Hauptachsen. WV
Gesamteinschätzung				
Prioritär in Periode 2025 – 2045. Strategisches Schlüsselprojekt für den erforderlichen Angebots- und Kapazitätsausbau der nächsten Jahrzehnte. Empfehlungen: (1) Der geplante 500 m-Radius im Portalbereich Litti verlängert die Fahrzeit und ist nicht zukunftsorientiert; eine Auslegung auf 140 – 160 km/h ist anzustreben. (2) Vorinvestition Meilibachtunnel ist wieder in Projekt aufzunehmen, da später nicht mehr nachrüstbar.				J
Empfehlung				
Priorität 2025 - 2045 hoch				X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch				
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren				
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen				
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig				
Generell tiefe Priorität				

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	500	Projekt-ID ETH	2.103.180b	Grundmodul Zürich - Luzern Süd; Baar - Luzern
02.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Baar: Ausbau aller Perrons; Stellwerkersatz; neue Personenunterführung. Baar – Zug: Durchgehendes 3. Gleis; Haltestellenausbau. Zug: Umbau Nordkopf; schneller Spurwechsel; Perronerweiterungen; Stellwerkersatz; neue Abstellanlage Unterfeld. Ebikon; Anlagenenerweiterung Rotkreuz: 6 Perronkanten, zusätzliche Spurwechsel. Ebikon – Fluhmühle: Zugfolgezeitverkürzung durch Blockverdichtung.	BIF	692	2030

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzwerk			J
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	692
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	692

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	Zimmerberg-Basistunnel 2, Durchgangsbahnhof Luzern, Ausbau Zürich - Milano	J
Regionale Leitprojekte	Weiterausbau S-Bahn Zentralschweiz	J
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position ... Durchschnitt Alle Angebotsqualität Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung Umwelt	Kommentar: Sehr starker Angebotsausbau hinterlegt, der sich selbst bei hohen Wachstumsraten erst längerfristig rechtfertigt. Weiteres Bevölkerungs- und damit Nachfragewachstum im Perimeter aufgrund hoher Mietpreise und schwindender Baulandreserven möglicherweise überschätzt. 3. Gleis Zug – Baar sehr kostspielig. Neues Angebot noch nicht ausgerichtet auf Realisierung von ZBT2 zusammen mit Durchgangsbahnhof Luzern; kann Ausbaubedarf beeinflussen.	2.37
--	---	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A1 – Die polyzentrische Siedlungsentwicklung wird durch das Gesamtverkehrssystem gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach innen ist durch die Auslegung der Verkehrsnetze gestärkt. SPV 2021 / A2 – Ein räumlich und zeitlich angemessenes Erreichbarkeitsniveau wird im Personenverkehr sichergestellt. SPV 2021 / V3 – Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm	SIS 2025, Kapitel 1, OB 1.3, S. 41	J
Perspektive Bahn 2050	PB 2024, S. 36: Ausbau Beförderungskapazität, Fahrzeitverkürzung.	J
Bevölkerungsentwicklung Bfs 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	24.1
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	Derzeitige Anlagen genügen mutmasslich nicht, um den Nutzen von ZBT 2 und DBL zu erreichen.	WV
----------------------------------	---	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Ausbauten grundsätzlich erforderlich für neues Angebot auf den Achsen Zürich - Zug – Luzern und Zürich - Tessin. In Periode 2025 – 2045 kann Projektumfang aber durch etapierten Angebotsausbau reduziert und teilweise auf Periode nach 2045 verschoben werden. Angebotskonzept zudem noch nicht stabil, da Durchgangsbahnhof Luzern nicht berücksichtigt ist.	M
---	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 180 Projekt-ID ETH 2.151.180 Zürich - Aarau; Direktverbindung

08.01.2026 Status: 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Bau zweier Einspurttunnel zwischen Zürich und Aarau. Die Tunnelportale in Zürich sind im Bereich der Europabrücke geplant. In Aarau sind diese im Suhretwald mit einem Projektende in Aarau an der Furorastrasse/Rohrerstrasse vorgesehen.	BIF	10200	

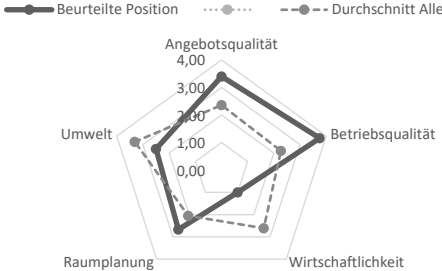
Eckwerte

Formeller Status, Verträge		N
Teil einer internationalen Achse		J
Beitrag zu nationalem Netzverbund		J
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
Investitionen Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF
	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	Bisher konzeptionell nicht in Weiterentwicklung des nationalen Netzes integriert, wäre aber Schlüsselstelle.	M
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Sehr teures und in dieser Form nicht etappierbares Projekt zur Erhöhung der Kapazität und zur deutlichen Fahrzeitverkürzung. Aufgrund der gegebenen Taktknoten profitieren viele Regionen vorderhand nicht von den 6 Minuten Reisezeitreduktion. Der Fahrzeitznutzen entfaltet sich erst durch eine Weiterführung auf Seite Aarau in Richtung Olten - Rothrist (bspw. durch einen weiteren Tunnel oder eine Neubaustrecke) und/oder durch Auflösung der strikten Anschlussknoten. Aufgrund der Tunnellänge und damit verbundenen Zusatzanforderungen erhöhen sich Kilometerkosten progressiv. Aufgrund der relativ kleinen Tunnelquerschnitte erwartet die SBB einen hohen Tunnelwiderstand und erheblichen Energiemehrbedarf. Zudem zeigen SBB-Berechnungen, dass die Tunnelhöchstgeschwindigkeit von 250 km/h aufgrund des Tunnelwiderstandes nicht erreicht werden dürfte. Aufgrund der geplanten Lage des Portals nahe dem Stadtrand von Aarau ist die Weiterführung ungünstig. Bei einer späteren Weiterführungsstrecke ist ein aufwändiges Tunnelbauwerk erforderlich und/oder möglicherweise eine Enteignung der Grundstücksflächen in Aarau entlang der Bahnstrecke (bspw. im Bereich Gislifluestrasse und Obermattweg).	2,66
--	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	N
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	N
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	M
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	J
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		J
Sachplan Verkehr Teil Programm		J
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung Bfs 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	19,2
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	A

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	A
---------------------------	---	---	---	---

Gesamteinschätzung

Die markante Beschleunigung der Achse Genf - St. Gallen (auch mit Queranbindung an Basel) ist für die Entwicklung der Schweiz eine wichtige langfristige Option. Diese wird umfangreiche Neu- und Ausbaustrecken erfordern und ist finanziell nur über einen längeren Zeitraum umsetzbar. Es ist ein schlüssiges Achsenkonzept zugrunde zu legen. Aufgrund der Kosten ist generell Ausbau in Etappen vorzuziehen. Neubaustrecken sind dabei aufwärtskompatibel zu planen und Anschlussabschnitte freizuhalten, sodass bei Bedarf Verlängerungen möglich sind.	N
Für nächste Jahrzehnte ist pragmatischer Kapazitätsausbau Zürich – Olten in Kombination mit anderen Projekten und unter Minimierung der Kosten zu realisieren. Die Lage einer allfälligen künftigen Hochgeschwindigkeitsstrecke soll dadurch nicht präjudiziert werden.	

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	X
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	500	Projekt-ID	ETH 2.152.500	Luzern; Durchgangsbahnhof
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Unterirdischer Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) bestehend aus drei Teilprojekten: Dreilindentunnel, Tiefbahnhof und Neustadtunnel. Der heutige Bahnhof bleibt bestehen.	BIF	4870	

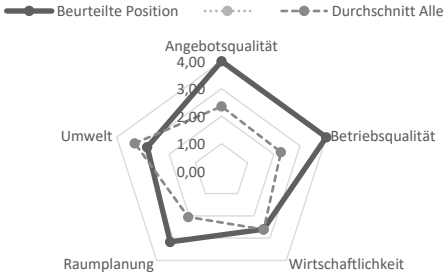
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzwerk			J
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	0,80
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	4870
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	4870

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	Zimmerberg-Basistunnel 2	J
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte	Umgestaltung Bahnhofareal Luzern mit Verbesserung der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln	J

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Der Bahnhof Luzern ist mit seinen kurzen Bahnsteigen und dem ungünstigen Gleisvorfeld stark eingeschränkt. Durch den Engpass am Zugang und Gleisvorfeld diktiert der Bahnhof Luzern den Fahrplan und die maximal mögliche Zuglänge für grössere Landesteile. Ein oberirdischer Ausbau ist faktisch nicht möglich, insbesondere aufgrund der städtebaulichen und topographischen Gegebenheiten. Der Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) erhöht die Kapazität erheblich und trägt so zu der Entwicklung von Luzern und den Nachbarkantonen bei. Für den Kanton Luzern wird in den nächsten Jahrzehnten das grösste prozentuale Bevölkerungswachstum der Schweiz erwartet. Der Durchgangsbahnhof ist eine bereits aufs wesentliche konzentrierte Minimallösung, sodass von einer Etappierung stark abgeraten wird. Luzern hat im Vergleich zu den anderen 6 betrachteten Grossprojekten das beste Nutzen-Kosten-Verhältnis. Der Planungsstand und die daraus resultierende Detaillierung ist bei diesem Projekt vergleichsweise hoch, die Topologie durchdacht und optional ausbaubar (bspw. Anbindung Verkehrshaus/Küssnacht). Die Brutto-Grundkosten betragen 2.681 Mia bei einer vergleichsweise hohen Kostengenaugkeit von +/-20 %. Die Budgetierung auf 4.87 Mia resultiert aus Sicherheitszuschlägen von über 2 Mia. Alternative mindestens gleichwertige Lösungen zu tieferen Kosten sind nicht denkbar.	3,32
--	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	J

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		J
Sachplan Verkehr Teil Programm		J
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	31,6
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	WV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Prioritär in der Periode 2025 – 2045. Behebung grundlegender Mängel des Bahnknotens Luzern mit Kapazitäts- und Flexibilitätsgewinn in einem grösseren Netzbereich. Ist Teil der Stärkung der Achse Luzern – Zug – Zürich, zusammen mit dem Zimmerberg-Basistunnel 2 und weiteren Ausbauten. Bestmögliche Nutzung der vorhandenen Infrastrukturen und damit kostengünstigste wirksame Erweiterungsmöglichkeit.	J
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	500	Projekt-ID ETH	2.152.500	Luzern; Durchgangsbahnhof 1. Etappe (a)
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Unterirdischer Kopftiefbahnhof Luzern bestehend aus zwei Teilprojekten: Dreilindentunnel und Tiefbahnhof.	BIF	3000	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	0,40
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	3000
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	3000

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	Zimmerberg-Basistunnel 2	J
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte	Umgestaltung Bahnhofareal Luzern mit Verbesserung der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln	J

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Teurer Teilausbau mit eher tiefem verkehrlichem, betrieblichem und städtebaulichem Nutzen, wobei sich der Nutzen deutlicher stärker reduziert als die Kosten, was sich auch im Nutzen-Kosten-Faktor (NIBA) ausdrückt. Baulogistisch wäre 2. Etappe mutmasslich schwieriger und kostspieliger zu realisieren als bei zeitgleicher Erstellung des Gesamtwerkes. Angesichts des schweizweiten Projektüberhangs ist Fertigstellung der 2. Etappe aus heutiger Sicht erst gegen Ende des 21. Jahrhunderts zu erwarten. Dies würde die städtebauliche Weiterentwicklung des Bahnhofquartiers für Jahrzehnte blockieren.	2,12
--	--	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	J

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		J
Sachplan Verkehr Teil Programm		M
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	31,6
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	WV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Von einer Etappierung des Durchgangsbahnhofs ist abzuraten. Wesentliche netzweite Wirkungen des DBL würden sich nicht einstellen. Die zu erwartende sehr lange Zeit bis zur allfälligen 2. Etappe würde die Weiterentwicklung des Stadtzentrums blockieren.	N
---	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	X

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 500 Projekt-ID ETH 2.152.500 Etappe mit Gütschtunnel II (b)

08.01.2026 Status: 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Bau eines zweiten Gütschtunnels im Bereich des bestehenden Gütschtunnels.	BIF	500	Durch BAV auszufüllen

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	0,80
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	500
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	500

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	Zimmerberg-Basistunnel 2	J
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte	Umgestaltung Bahnhofareal Luzern mit Verbesserung der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln	J

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Als einzelne Etappe nützt ein Gütschtunnel II wenig, da er den doppelspurigen Engpassbereich etwas verkürzt, aber nicht aufheben wird. Auch mit diesem Tunnel hat der Bahnhof Luzern am Engpass nur zwei Zufahrtsgleise und weiterhin seine wenigen und kurzen Bahnsteige. Mögliche Alternative: Zusammenlegung mit dem Neustadttunnel als komplett unterirdische Strecke, sodass der Neustadttunnels am Nordportal des Gütschtunnel II endet (erspart die aufwendige Rampe Heimbach/Gütsch). Auf die Anbindung DBL Richtung Verkehrshaus kann in diesem Fall verzichtet werden. Dies kann zu einem späteren Zeitpunkt anstelle einer Sanierung des Luzerner Stadttunnels über den Dreilindentunnel nachgeholt werden.	2,04
--	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	J
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	M

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		J
Sachplan Verkehr Teil Programm		J
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	31,6
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	WV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Als einzelne Massnahme bringt der Tunnel wenig Mehrwert. Es verbleiben insbesondere die zu kurzen Perronlängen, der Einspurabschnitt am Rotsee und die komplexen Verflechtungen im Raum Emmenbrücke sowie im Vorbahnhof Luzern. Erst als Fortführung des Durchgangstiefbahnhofs wird er vorteilhaft.	N
--	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	X

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	270	Projekt-ID ETH	2.153.270	Basel; Gesamtmassnahmen inklusive Herzstück
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Bau des Herzstückes und aller tangierender Gesamtmassnahmen.	BIF	14200	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			M
Beitrag zu nationalem Netzwerk			M
Bewertungen	EBen / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBen / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	0,10
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	14200
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	14200

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		M
Regionale Leitprojekte	Diverse Agglo-Projekte	J
Intermodale Projekte	Diverse Agglo-Projekte	J

Wirkungsbeurteilung

Beurteiltes Paket Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Raumplanung Wirtschaftlichkeit	Kommentar: Extrem teures Gesamtprojekt mit mehreren Tunnelbahnhöfen, die zudem vom Fernverkehr nicht genutzt werden können. Kostentreibend scheint insbesondere das Herzstück in dieser Konfiguration mit Tiefbahnhöfen in Basel SBB und Basel Bad zu sein. Das Gesamtprojekt hat ein NKV von 0.1 und die Etappen sind mit je -0.1 noch schlechter. Die Verkehrsverlagerung durch die Änderung des Modalsplits ist gering. Vorstudie sieht im Horizont 2035 „eine ausreichende Kapazität“ für das geplante Angebot vor, daher keine Dringlichkeit für raschen Vollausbau. Aktuelle Schätzungen gehen von einer Realisierung nicht vor 2080 aus. Angesichts dessen und der gesellschaftlichen und technologischen Weiterentwicklung ist heute nicht abschätzbar, ob in dieser fernen Zukunft diese Infrastruktur zum Zeitpunkt der Fertigstellung überhaupt noch benötigt wird oder ggf. komplett anders sein müsste. Das Projekt beinhaltet auch Projektteile, die verzichtbar wären. Bspw. werden am Basel Bad Bf über 3 Mia eingeplant, die in Relation zu den Kosten einen eher geringen Nutzen aufweisen. Anregung: Eine weniger komplexe und möglicherweise finanzierbare Alternative wäre ein vereinfachter Durchmessertunnel ohne Tiefbahnhöfe und gegebenenfalls mit Verzicht auf bisherige Projektparadigmen. Die Verbindung der beiden Bahnhöfe über eine Nordschleife ist für den S-Bahn-Ausbau aufgrund der Verkehrsgeographie zwingend, für die Innenstadterschliessung bestehen dagegen Alternativen.	1,90
---	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	M
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	M
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	J

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		J
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	5,8
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	A
---------------------------	---	---	---	---

Gesamteinschätzung

In dieser Form als Gesamtkonzept nicht prioritär für 2025 – 2045, sondern eher sehr langfristige Vision mit Realisierung bis ca. 2080. Insgesamt zu aufwendig. Elemente daraus werden in separaten Positionen beurteilt. Projekt flexibler modularisieren, damit Entwicklungen und neue Anforderungen der nächsten Jahrzehnte berücksichtigt werden können.	N
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 270 **Projekt-ID ETH** 2.153.270 **Basel; 1. Etappe Tiefbahnhof Basel SBB (a)**

08.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Tiefbahnhof in Basel SBB, welcher als Herzstück verlängert werden kann.	BIF	3500	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			M
Beitrag zu nationalem Netzverbund			M
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	-0,10
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	3500
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	3500

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		M
Regionale Leitprojekte	Diverse Agglo-Projekte	J
Intermodale Projekte		J

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Umwelt Wirtschaftlichkeit Betriebsqualität Angebotsqualität Raumplanung	Kommentar: Diese Etappe alleine hat ein NKV von -0.1 und ist daher aus volkswirtschaftlicher Sicht kaum vertretbar. Es liegt kein Kapazitätsengpass vor, der dieses Projekt begründen könnte. Auch die Vorstudie sieht im Horizont 2035 „eine ausreichende Kapazität“ für das geplante Angebot. Sofern einzelne Engpässe auftreten, lassen sich diese mit Ausbauten der bestehenden Anlagen deutlich kostengünstiger beseitigen.	1,74
--	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	M
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	M
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	J

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		J
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	5,8
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	A
---------------------------	---	---	---	---

Gesamteinschätzung

Generell nicht weiterzuverfolgen. Kein Engpass, welcher diese Kosten begründen würde. Kosten und mögliche Wirkungen in sehr schlechtem Verhältnis zueinander.	N
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	X

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	270	Projekt-ID ETH	2.153.270	Basel; Reduzierte 1. Etappe Konsolidierung (b)
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Entflechtung Pratteln und 3. Gleis entlang der Hauptstrecke zur Einführung eines S-Bahn 1/4 Stundentaktes.	BIF	1300	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			M
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	-0,10
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	1300
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	1300

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte	Diverse Agglo-Projekte	N
Intermodale Projekte		J

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Raumplanung Wirtschaftlichkeit	Kommentar: Der internationale Transitverkehr benötigt viel Kapazität entlang dieser Strecke, sodass für die S-Bahn diese extremen teuren baulichen Massnahmen erforderlich werden. Zu diesen Kosten stehen die Wirkungen in einem sehr ungünstigen Verhältnis.	1,70
---	--	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	J

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		J
Sachplan Verkehr Teil Programm		J
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	5,8
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	A
----------------------------------	---	---	---	----------

Gesamteinschätzung

Generell nicht weiterzuverfolgen. Kosten und mögliche Wirkungen stehen in sehr schlechtem Verhältnis zueinander. Der öV ist im Perimeter im Landesvergleich bereits gut. Sofern weitere Verbindungsverdichtungen gewünscht sind, sind kostengünstige Varianten mit leichten zeitlichen Abweichungen im Takt zu prüfen.	N
--	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	X

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	311	Projekt-ID ETH	2.154.311a	Lausanne - Bern; Ersatz WAKO	Fahrzeit 61 min
08.01.2025	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung	3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Das Vorhaben besteht aus zwei Teilen. 1. NBS Lussy-Matran: Abzweigend von der Bestandsstrecke zwischen Lussy FR und Vilaz-St-Pierre, weiter nordwestlich der Bestandsstrecke, die Bestandsstrecke nördlich von Neyruz FR kreuzend; weiter südwestlich der Bestandsstrecke verlaufend; Einmündung in die Bestandsstrecke kurz südlich des Bahnhofs Matran. Kurvig trassiert für 200 km/h mit 2000 m Radien mit rund 56 % Kurstausendanteile (Tunnel und Viadukte). Die Bestandsstrecke bleibt bestehen, hier wird lediglich der Bogen bei La Briguelette nach Süden verlegt. 2. Tunnel Vauderens-Oron: Abzweigend von der Bestandsstrecke bei Vauderens; Nördliches Tunnelportal beim Fluss Rousseau de la Roseire; südliches Tunnelportal beim Fluss Le Fior; einmündend in die Bestandsstrecke nördlich Oron-le-Châtel. Die Höchstgeschwindigkeit für die neue Strecke liegt bei 160 km/h. Die Bestandsstrecke wird aufgegeben.	BIF	3000	2039

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			J
Bewertungen	EBen / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBen / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	0,60
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	3000
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	3000

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

Beurteiltes Paket Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Beschleunigung der West – Ost – Achse ist grundsätzlich wirksame Strategie zur Stärkung der Bahn in der Schweiz. Derzeit besteht dazu allerdings derzeit kein schlüssiges Konzept. Vorteilhaft an der NBS Lussy - Matran ist die teilweise oberirdische Trassierung und die damit verbundene Kostenreduktion. Ebenfalls vorteilhaft ist, dass die NBS die Kapazität ungefähr verdoppelt. Zugleich ist die Zeitersparnis pro Investition hier höher als bei der Ausbaustrecke Winterthur - St. Gallen. Die NBS Lussy - Matran ist mit 1995 m Mindesttrassen allerdings sehr eng trassiert und nicht aufwärtskompatibel für 250 km/h oder höher. Auch wenn die Strecken nach heutigem Stand nur mit 200 km/h befahren werden sollen, sind Neubaustrecken aufgrund des langen Zeithorizonts (Fertigstellung in 20 Jahren, Betrieb >100 Jahre) geometrisch auf mind. 250 aber eher 300 km/h zu trassieren. Die Trassierungen der NBS Lussy - Matran und des Tunnels Vauderens - Oron ist zudem kaum aufwärtskompatibel für oberirdische Verlängerungen. Das aktuell vorliegende Konzept für mögliche Verlängerungen ist auf dieser Achse extrem tunnelfastig und wird kaum finanzierbar sein. Ergänzend und kurzfristig werden Fahrzeitreduktionen auf der Strecke Bern und Lausanne, durch die Anwendung anderer Fahrzeug- und Trassierungsparameter für die Bestandsstrecke empfohlen. Die Zeitersparnis lässt sich durch Fahrerassistenzsysteme wie ATO GoA2 nochmals erhöhen.	2,35
---	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	N
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		J
Sachplan Verkehr Teil Programm		J
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	18,15
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Priorität des Bedarfs nach einer Beschleunigung West – Ost grundsätzlich sehr hoch, kann aber aus finanziellen Gründen erst nach 2045ff. auf einem zukunftstauglichen Niveau beantwortet werden. Die Realisierung wird jedenfalls etappiert werden müssen. Die Aufwärtskompatibilität aller Investitionen muss dabei sichergestellt werden; dies ist beim aktuellen Projekt Vauderens - Oron fraglich, bei Lussy – Matran scheint sie eher gegeben.	M
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	X

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 311 **Projekt-ID ETH** 2.155.311b **Lausanne - Bern; Ersatz WAKO Fahrzeit** 64 min
08.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung **3**

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Beinhaltet nur die NBS Lussy Matran. Siehe ETH ID 2.154.311	BIF	2100	2039

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzwerk			J
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	0,10
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	2100
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	2100

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Siehe ETH ID 2.154.311	2,56
---	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		J
Sachplan Verkehr Teil Programm		J
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	18,15
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	V

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	WV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Siehe ETH ID 2.154.311	N
------------------------	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	X
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	912	Projekt-ID ETH	2.155.912a	Winterthur - St. Gallen, Ersatzmassnahmen WAKO
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Ausbau der bestehenden Strecke Winterthur – St. Gallen mit Abschnitt-weisen Geschwindigkeitserhöhungen auf 140 oder 160 km/h.	BIF	2175	Durch BAV auszufüllen

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzverbund			J
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	0,20
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	2175
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	2175

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Beschleunigung der West – Ost – Achse ist grundsätzlich wirksame Strategie zur Stärkung der Bahn in der Schweiz. Derzeit besteht dazu allerdings derzeit kein schlüssiges Konzept. Grundsätzlich (zu) pragmatisches Projekt, das aber mit sehr hohen Kosten insgesamt nur eine bescheidene und nicht-systemrelevante Wirkung erzielt. Die Zeitersparnis beträgt 162 Sekunden, sodass jede gesparte Sekunde rund 13 MCHF kostet. Diese hohen Kosten resultieren aus den Randbedingungen, indem viel auf Tunnels gesetzt wird, welche entsprechend viel Geld kosten, aber trotzdem nur mit 140 oder maximal 160 km/h befahren werden sollen. Nach Projektabschluss steht zudem keine zweite Strecke zur Verfügung, sodass die Kapazität nahezu gleich ist. Hinweis: Es wird mit Fahrzeugparametern alter Züge mit zu geringen Beschleunigungen gerechnet. Würde mit den Parametern heutiger oder künftiger Züge gerechnet, bräuhete es für diesen Zeitgewinn weniger Ausbauten. Zeiteinsparungen durch Fahrerassistenzsysteme wie ATO GoA2 werden gar nicht berücksichtigt.	1,84
--	---	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		J
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	21,7
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Priorität des Bedarfs nach einer Beschleunigung Ost – West grundsätzlich sehr hoch, kann aber aus finanziellen Gründen erst nach 2045ff. auf einem zukunftstauglichen Niveau beantwortet werden. Die Realisierung wird jedenfalls etappiert werden müssen. Durch diese relative teure Investition in einzelne Abschnitte, deren Bauzeit noch mindestens 20 Jahren benötigt, nimmt man nachfolgenden Generationen die Chance, dannzumal eine echte Schnellfahrstrecke - bspw. parallel der Autobahn A1 - zu bauen. Dieser Ansatz ist deshalb nicht weiterzuverfolgen.	M
--	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	X
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	912	Projekt-ID ETH	2.155.912b	St.Gallen - St.Margrethen, Umleitung Railjet
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung
				3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Geschwindigkeitsanhebungen zwischen Rorschach und St. Margrethen	BIF	229	Durch BAV auszufüllen

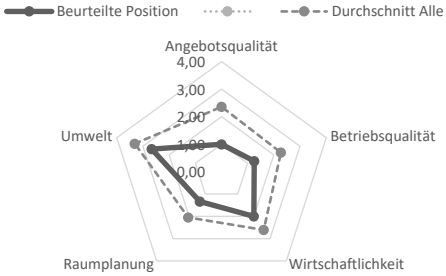
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	229
	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	229

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Massnahme damit der Railjet aus Österreich dauerhaft über St. Gallen umgeleitet werden kann, was die Fahrzeit um etliche Minuten verlängert. Das primäre Ziel besteht darin Kapazität auf der bisherigen Strecke für andere Züge frei zu bekommen. Dies widerspricht dem verkehrspolitischen Ziel des Bundes zur Verlagerung des Flugverkehrs auf internationale Zugverbindungen grundsätzlich. Gerade auf dieser Achse starke Konkurrenz auch durch Autobahn; daher substantielle Fahrzeitverkürzung gegenüber heute anzustreben. Für diese Railjet-Umleitung ist die SBB auf Massnahmen der ÖBB angewiesen, um die Fahrzeit auf der österreichischen Seite zu reduzieren (bspw. Beschleunigung Arlberg-Tunnel, Doppelspur Bludenz Richtung Arlberg). Ob überhaupt und wann diese umgesetzt werden, ist nicht gesichert. Andernfalls fällt die Fahrzeitverlängerung noch grösser aus. Darüber hinaus soll diese Massnahme einen Teil der Fahrzeitverlängerung durch den geplanten Neigetechnikverzicht Zürich - München kompensieren. Mit der Umlegung ist es geplant, dass der Railjet sich mit dem EC Zürich – München die Trasse teilt und die Züge abwechselnd im Zweistundentakt verkehren. Dadurch entfällt sowohl für den Railjet, als auch für den EC Zürich – München die Möglichkeit, längerfristig stündlich zu fahren, was nicht aufwärtskompatibel ist. In den verschiedenen Dokumenten sind für dieses Projekt vier Preise zu finden (125, 160, 220 und 229 MCHF). Der Preis von 125 MCHF soll der gültige sein. Zusätzliche sind weitere 134 MCHF erforderlich, wenn der Railjet noch in St. Gallen halten soll.	1,65
--	---	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	N
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	N
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	M
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	J
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		M
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		N
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	25,3
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	A
----------------------------------	---	---	---	----------

Gesamteinschätzung

Projekt generell nicht weiterverfolgen. Sehr teuer für einen geringen Nutzen (29 Sekunden). Konträr zur verkehrspolitischen Strategie des Bundes im Rahmen der Klimaziele, da der internationale Verkehr konkurrenzfähiger werden soll. Ist mit diesem Projekt trotz hoher Investitionen nicht der Fall.	N
--	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	X

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	311	Projekt-ID ETH	2.156.311	Innertkirchen - Oberwald; Grimseltunnel
20.05.2025	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Bau eines Tunnels von Innertkirchen nach Oberwald mit einer Haltestelle Guttangen und Handeck	BIF	800	Durch BAV auszufüllen

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzwerk			J
Bewertungen	EBen / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBen / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	0,00
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	800
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	800

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		J
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		J

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung Umwelt	Kommentar: Projektcharakter aussergewöhnlich, da ausgerichtet auf die Stärkung der Standortgunst peripherer Gegenden zur Regionalentwicklung, die Förderung des sanften Tourismus und jenen mit der Bahn sowie den Lückenschluss im Meterspurnetz. Aufgrund der zentralen Lage und der Verbindung der Meterspurnetze profitieren sieben Kantone vom Grimseltunnel: Graubünden, Uri, Wallis, Bern, Obwalden, Nidwalden und Luzern. Der Grimseltunnel ist dabei in einer Reihe mit Furka-Basistunnel und Vereinatunnel zu sehen. Ihnen allen ist gemeinsam, dass sie die alpinen Regionen untereinander schnell und wintersicher miteinander verbinden. Dies verbessert die Standortgunst und Entwicklungsmöglichkeiten des Goms und eröffnet die Chance zu kombinierten touristischen Angeboten im zentralen Alpenraum. Aufgrund der Verbindung kann der Tunnel weiter ganz neue touristische Bahnangebote mit hoher Wirtschaftlichkeit ermöglichen und kann auch Synergien zwischen den Meterspurbahnen fördern. Durch die Alpine Erschliessung mit der Bahn unterstützt die Verkehrsverlagerung vom touristischen Autoverkehr auf die Schiene. Der Tunnel ermöglicht durch das durchgängige Meterspurnetz eine Vielzahl an technischen und betrieblichen kostensenkenden Synergien.	2,94
---	--	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	M

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		J
Sachplan Verkehr Teil Programm		J
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	10,25
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	V

Konsequenz bei Verzicht

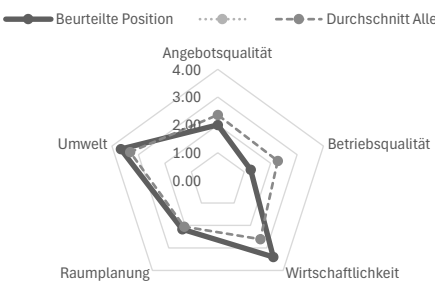
Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Prioritär in der Periode 2025 – 2045, falls finanzierbar. Ist eine Investition in das Potential der Regionalentwicklung und des sanften Tourismus. Zeitliche Dringlichkeit zur Nutzung der Ko-Finanzierung durch die Starkstromverbindung von Swissgrid. Erfüllt Bundesbeschluss vom 21.06.2019 bezüglich des Zugangs zu den Tourismusregionen.	J
---	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung				
Region:	311	Projekt-ID ETH	2.201.311	IPV Genève - Milano
02.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung
				3
Projektspiegel				
Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung	
St-Triphon: Neue Überholgleise für Güterzüge 750 m in beiden Fahrtrichtungen. Sion: Perronverlängerung Gleis 1 auf 420 m.	BIF	69	2028	
Eckwerte				
Formeller Status, Verträge				N
Teil einer internationalen Achse				J
Beitrag zu nationalem Netzverbund	Güterverkehrsnetz			J
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00		
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00		
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00		
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF		69
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF		69
Bezüge zu anderen Projekten				
Überregionale / Nationale Projekte				N
Regionale Leitprojekte				N
Intermodale Projekte				N
Wirkungsbeurteilung				
			Kommentar: Taktverdichtung des internationalen Personenverkehrs. Damit Angebotsausbau und Stärkung der Wettbewerbsposition gegen Flugverkehr. Moderate Kosten.	
			2.50	
Konsistenzbeurteilung				
Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen			J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten			J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich			J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt			N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern			N
Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven				
Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / V5 – Das Schweizer Gesamtverkehrssystem ist international bestens eingebunden und das Verlagerungsziel im alpenquerenden Güterverkehr wird unterstützt.			J
Sachplan Verkehr Teil Programm				N
Perspektive Bahn 2050	PB 2024, S. 92: Intégration à l'axe du Simplon.			J
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)			18.5
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend			n
Konsequenz bei Verzicht				
Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	WV
Gesamteinschätzung				
Priorität in der Periode 2025 – 2045. Strategisches Projekt zur Stärkung des internationalen Personen- und Güterverkehrs.				J
Empfehlung				
Priorität 2025 - 2045 hoch				X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch				
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren				
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen				
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig				
Generell tiefe Priorität				

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 270 Projekt-ID ETH 2.203.000 GV Transit Gotthard

02.01.2026 Status: 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Basel Badischer Bahnhof: Zusätzliche Gleisachse G2, Zugfolgezeit-Verkürzung Basel Bad – RB Muttenz, Othmarsingen: Perronverlängerung Gleise 4/5, schnelle Durchfahrt 100 km/h Gleis 6 für Güterzüge. Brunnen / Arth - Goldau / Chiasso: Diverse Massnahmen.	BIF	168	2026

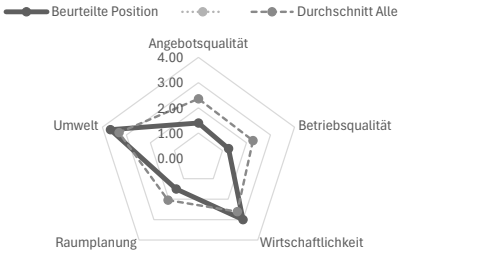
Eckwerte

Formeller Status, Verträge	Alpentransit-Beschluss / 6 Cargo-Trassen Nord - Süd		J
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	168
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	168

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Massnahmen zur vollen Kapazitätsnutzung des Gotthard-Basistunnels und für den stabilen Betrieb der gesamten Nord - Süd - Achse Gotthard. Kosten eher hoch, gemessen am Nutzen.	2.16
--	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	M
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	M
	Stärkung des unbegleiteten kombinierten Güterverkehrs UKV.	M

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A3 – Ein räumlich und kapazitativ angemessenes Erreichbarkeitsniveau wird in allen Landesteilen für den Gütertransport sichergestellt. SPV 2021 / V3 – Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich. SPV 2021 / V5 – Das Schweizer Gesamtverkehrssystem ist international bestens eingebunden und das Verlagerungsziel im alpenquerenden Güterverkehr wird unterstützt.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050	PB 2024, S. 30: Konzeptkarte Güterverkehr [Kapazitätssteigerung Transit nicht explizit vorgefunden]	M
Bevölkerungsentwicklung BFS 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Kapazitätsausbau der Transitgüterachse Gotthard in Periode 2025 - 2045 prioritär. Mögliche Projektreduktionen und Projekthalte prüfen. Teilprojekte Othmarsingen und Arth-Goldau scheinen vor allem durch bestimmte Konzepte des Personenverkehrs verursacht zu sein, die möglicherweise modifizierbar sind. Kapazitätsgewinn nur eine Trasse und in Periode 2025 - 2045 nicht prioritär.	M
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 311 **Projekt-ID ETH** 2.204.311 **GV Transit Lötschberg - Simplon**

02.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Brig: Leistungssteigerung durch verschiedene Topologieanpassungen, Sicherung von 4 Güterzuggleisen mit 750 m Länge.	BIF	60	2028

Eckwerte

Formeller Status, Verträge	Staatsvertrag Schweiz - Italien		J
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBen / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBen / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	60
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	60

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	Doppelspurausbau Lötschberg-Basistunnel	J
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position ... Durchschn. Alle Angebotsqualität 4.00 3.00 2.00 1.00 0.00 Umwelt Betriebsqualität Raumplanung Wirtschaftlichkeit	Kommentar: Umbau zur Nutzung der Zusatzkapazitäten des auszubauenden Lötschberg-Basistunnels. Wirtschaftliche und verträgliche Lösung. Stärkt Redundanz mit Gotthard.	2.66
---	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	M
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	J

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A3 – Ein räumlich und kapazitativ angemessenes Erreichbarkeitsniveau wird in allen Landesteilen für den Gütertransport sichergestellt. SPV 2021 / V3 – Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich. SPV 2021 / V5 – Das Schweizer Gesamtverkehrssystem ist international bestens eingebunden und das Verlagerungsziel im alpenquerenden Güterverkehr wird unterstützt.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm	SIS 2025, Kapitel 11, OB 11.5 Raum Brig, S. 186	J
Perspektive Bahn 2050	PB 2024, S. 30: Konzeptkarte Güterverkehr [Kapazitätssteigerung Transit nicht explizit vorgefunden]	M
Bevölkerungsentwicklung Bfs 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

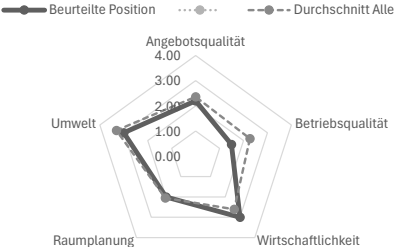
Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Priorität in der Periode 2025 – 2045 im Hinblick auf Weiterausbau des LBT. Erforderlich, um dessen Zusatzkapazität nutzen zu können. Verschafft zusätzliche Redundanz im Nord – Süd – System der Schweiz. Staatsvertraglich vereinbart.	J
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung				
Region:	180	Projekt-ID ETH	2.206.180	Grundmodul B-Ebene Olten - Zürich
02.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung
				3f
Projektspiegel				
Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung	
Rupperswil: Schnelle Einfahrt Gleis 1. Aarau: Schnelle Spurwechsel, Parallele Einfahrt. Lenzburg: Schneller Spurwechsel. Schönenwerd: Wendegleise. Brugg: Spurwechsel für parallele Ein-/Ausfahrten. Wettingen: Puffergleis.	BIF	250	2029	
Eckwerte				
Formeller Status, Verträge				N
Teil einer internationalen Achse				N
Beitrag zu nationalem Netzwerk				M
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00		
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00		
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00		
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF		250
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF		250
Bezüge zu anderen Projekten				
Überregionale / Nationale Projekte	Viertelstundentakt Zürich - Bern			M
Regionale Leitprojekte				N
Intermodale Projekte				N
Wirkungsbeurteilung				
			Kommentar: Aufwendiges Massnahmenpaket zur starken Verdichtung des Angebotes und zur Angebotssystematisierung im ganzen Perimeter. Kapazitätssteigerung in Netzbereich mit erwarteter starker Marktdynamik und Engpässen auf der Autobahn.	
			2.34	
Konsistenzbeurteilung				
Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen			M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten			J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich			M
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt			N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern			N
Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven				
Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A1 – Die polyzentrische Siedlungsentwicklung wird durch das Gesamtverkehrssystem gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach innen ist durch die Auslegung der Verkehrsnetze gestärkt. SPV 2021 / A2 – Ein räumlich und zeitlich angemessenes Erreichbarkeitsniveau wird im Personenverkehr sichergestellt. SPV 2021 / V3 – Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich. SPV 2021 / U1 – Die Verkehrsinfrastrukturen werden flächen-, boden- und lebensraumschonend realisiert; sie sind gut in die offene Landschaft und in die Siedlungsräume integriert.			J
Sachplan Verkehr Teil Programm				N
Perspektive Bahn 2050	PB 2024, S. 36: Ausbau Beförderungskapazität.			J
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)			19.2
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend			a
Konsequenz bei Verzicht				
Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
Gesamteinschätzung				
Priorität eines Angebotsausbaus in Periode 2025 – 2045 gegeben. Angebotsverdichtungen allerdings weitgehend im Abgeltungsbereich; damit abhängig von Verfügbarkeit der Abgeltungsmittel. Reduktion des Projektumfangs durch Optimierung aller Verkehrsarten sowie Koordination mit pragmatischen Massnahmen zur Leistungssteigerung Zürich – Aarau (Empfehlungen zu [2.151.180]). Überinvestitionen im Hinblick auf längerfristige NBS Zürich – Aarau (- Olten) vermeiden.				M
Empfehlung				
Priorität 2025 - 2045 hoch				
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch				
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren				X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen				
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig				
Generell tiefe Priorität				

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 500 **Projekt-ID ETH** 2.207.500 **Grundmodul B-Ebene Bern - Luzern (Halbstundentakt)**

02.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Dagmersellen: Ausbau der Güteranlage. Aarburg – Zofingen: Spurwechsel Zofingen, Stellwerkersatz Zofingen, Anlagenanpassungen. Luzern - Zofingen – Kriegsschlaufe: Ausbau.	BIF	295	2028
Eckwerte			
Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			J
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	295
	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	295

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	N
Regionale Leitprojekte	N
Intermodale Projekte	N

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Hauptziel ist Umsetzung des seit langem geplanten Halbstundentaktes Luzern – Bern, nebst weiteren Angebotsanpassungen. Sehr aufwendige Lösung aufgrund von Trassenrestriktionen, insbesondere im Knoten Luzern. Spielräume zur Kostenminderung durch Durchgangsbahnhof Luzern und seine Zusatzkapazität zu erwarten.	2.20
--	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	Umbau bestehender Anlagen aufgrund neuer Fahrplanstruktur	N
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	Mögliche neue Fahrplanlagen mit Durchgangsbahnhof Luzern	N
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich		M
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	Verlagerung in Knoten Luzern, wenn kein Durchgangsbahnhof	M
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A1 – Die polyzentrische Siedlungsentwicklung wird durch das Gesamtverkehrssystem gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach innen ist durch die Auslegung der Verkehrsnetze gestärkt. SPV 2021 / A2 – Ein räumlich und zeitlich angemessenes Erreichbarkeitsniveau wird im Personenverkehr sichergestellt. SPV 2021 / V3 – Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050	PB 2024, S. 54: Fahrzeitverkürzung [Halbstundentakt nicht explizit vorgefunden]	J
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	26
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	a

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	Fahrplangrundlagen nicht stabil. Trassenengpass Luzern entfällt mit Durchgangsbahnhof. Dies reduziert mutmasslich den Projektumfang.	A
----------------------------------	---	---	---	--	---

Gesamteinschätzung

Umsetzung des Halbstundentakts Luzern – Bern in Periode 2025 – 2045 prioritär. Allerdings zuerst Neuplanung des Angebotes Bern - / Basel - Luzern unter Einbezug des Durchgangsbahnhofes Luzern, anschliessend Neubeurteilung. Design-to-Cost. Mutmasslich verbleibt gewisser Umbaubebedarf Zofingen / Dagmersellen, wenn Nationalbahn höhere Bedeutung im Güterverkehr erhalten soll; vorher langfristige Leitung der Güterzüge Nationalbahn – Gäubahn klären.	M
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 311 (180/400) **Projekt-ID ETH** 2.208.000 **Cargo-Express-Trassen**

02.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
RBL – Dietikon: Zugfolgezeitverkürzung, Altstetten – Oerlikon: Zugfolgezeitverkürzung, Kilwangen-Spreitenbach: Schneller Spurwechsel, Thörishaus – Niederwangen: Überholgleis, Onnens-Bonvillars: Überholgleis, Annahme- und Formationsgleis.	BIF	128	2030

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			J
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	128
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	128

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Moderate Investitionen zum Ausbau der zukunftstauglichen Cargo Express-Angebote. Damit Beitrag zur Verlagerung des Binnengüterverkehrs auf die Bahn. Beitrag zur Verbesserung der allgemeinen Betriebsstabilität des Netzes.	2.43
--	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen		J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten		J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich		J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt		N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	Unterstützen auch kombinierten Verkehr.	M

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A3 – Ein räumlich und kapazitativ angemessenes Erreichbarkeitsniveau wird in allen Landesteilen für den Gütertransport sichergestellt. SPV 2021 / V3 – Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050	PB 2024, S. 28, Kapitel 5.5 Netz: Hinweis auf beschleunigtes Netz zur Verbindung urbaner Umschlagplattformen. S. 30: Konzeptkarte Güterverkehr.	J
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Prioritär in der Periode 2025 – 2045. Wesentliche Erhöhung marktgerechter der Cargo-Kapazitäten zu vertretbaren Kosten. Beitrag zur Betriebsstabilität insbesondere im Raum Zürich.	J
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	180	Projekt-ID ETH	2.209.180	Güterverkehr Nationalbahn - RBL
02.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Oberentfelden: Entflechtung AVA durch Tieferlegung Oberentfelden. Safenwil – Walterswil – Striegel: Doppelspurusbau und 2. Perronkante Walterswil-Striegel. Suhr West: Neues Kreuzungsgleis. Safenwil: Neues Annahmegleis. Lenzburg – Hunzenschwil: Partielle Doppelspur. Köllikon: Neues Kreuzungsgleis. Zofingen – Lenzburg: Lärmschutzmassnahmen.	BIF	394	2028

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund	Insbesondere Stärkung der Netzredundanz Zürich - Olten		J
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	394
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	394

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	Generelle Stärkung der Redundanz im Netz.	M
Regionale Leitprojekte	Entflechtung Schiene - Strasse in Oberentfelden / AVA	J
Intermodale Projekte	[Entlastung Ortsdurchfahrt Oberentfelden]	M

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4.00 3.00 2.00 1.00 0.00 Umwelt Betriebsqualität Raumplanung Wirtschaftlichkeit	Kommentar: Teures Kombinationsprojekt, aber mit mehrfacher Wirkung: Insbesondere Kapazitätssteigerung im Güterverkehr und im Vorortsverkehr von Aarau, Verbesserung der Netzredundanz, städtebauliche Aufwertung. Investition in den langfristigen Weiterausbau der Nationalbahn zu alternativer Güterverkehrsachse. Bereinigung einer historisch gewachsenen schwierigen Situation.	3.21
---	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A2 – Ein räumlich und zeitlich angemessenes Erreichbarkeitsniveau wird im Personenverkehr sichergestellt. SPV 2021 / A3 – Ein räumlich und kapazitativ angemessenes Erreichbarkeitsniveau wird in allen Landesteilen für den Gütertransport sichergestellt. SPV 2021 / V3 – Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm	SIS 2025, Kapitel 8, OB 8.3, S. 150.	J
Perspektive Bahn 2050		N
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Priorität in der Periode 2025 – 2045, sofern finanzierbar. Mehrere Hauptnutzen: Eigentrassierung der AVA in Oberentfelden und Entlastung der Ortsdurchfahrt, Kapazitätssteigerung Güterverkehr Ost - West, bessere Bedienung der Güterkunden, Stärkung der Netzredundanz Zürich - Olten.	J
--	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:
311

Projekt-ID ETH
2.210.311

RER Vaudois

02.01.2026

Status:

1 = Erstbeurteilung
2 = Fachausschuss
3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Aigle: Zentral gelegtes Wendegleis, Chavornay: Perronverlängerung mit 150 m Nutzlänge (Gleis 1) und neue Weichenverbindung (Gleis 51 - Gleis 2).	BIF	101	2030

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzverbund			M
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	101
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	101

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte	Weiterausbau RER, Zusammenhang mit BAV-Modul 11	J
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Ermöglicht Angebotsausbau auf Hauptachse der RER Vaudois; Einführung eines neuen beschleunigten Produktes mit Reisezeitverkürzung. Damit Kapazitätssteigerung im Agglomerationsverkehr. Beitrag zur Betriebsflexibilität und -stabilität. Eher hohe Kosten.	2.59
--	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A1 – Die polyzentrische Siedlungsentwicklung wird durch das Gesamtverkehrssystem gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach innen ist durch die Auslegung der Verkehrsnetze gestärkt. SPV 2021 / A2 – Ein räumlich und zeitlich angemessenes Erreichbarkeitsniveau wird im Personenverkehr sichergestellt. SPV 2021 / V3 – Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050	PB 2024, S. 47: Indirekte Erwähnung unter "transport périurbain".	M
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	21.9
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Priorität in der Periode 2025 – 2045. Massnahme zu Weiterausbau und Leistungssteigerung der RER; Beitrag zur Nutzungsflexibilität der Achse Lausanne - Brig und zur Betriebsstabilität. Kein Ausbau der Autobahn auf dieser Achse absehbar.	J
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	400	Projekt-ID ETH	2.211.400	S-Bahn Bern
02.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Münsingen: Zentrales Wendegleis als zusätzliche 4. Gleisachse. Bern – Schwarzenburg: Kreuzungsstelle Lanzenhäusern, gleichzeitige Einfahrten Köniz, Schönbühl SBB: Neuer Spurwechsel Seite Zollikofen. Kaufdorf: Eliminierung der Tiefhaltung.	BIF	262	2034

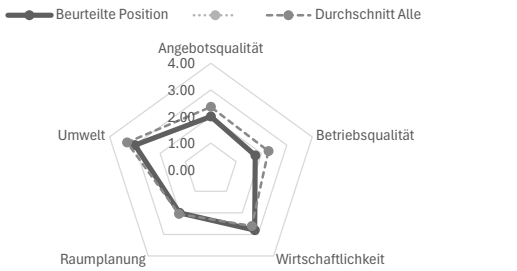
Eckwerte

Formeller Status, Verträge	Planungsvereinbarung mit Gemeinde Münsingen	J
Teil einer internationalen Achse	[Zufahrt Löttschberg]	M
Beitrag zu nationalem Netzverbund		N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte	Weiterausbau S-Bahn Bern	M
Intermodale Projekte	Entwicklung Bahnhofareal Münsingen mit Verbesserung der Fussgängeranlagen	J

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Insgesamt teures Massnahmenpaket, wovon rund 200 Mio CHF allein auf den Umbau Münsingen entfallen. Hauptwirkung des Ausbaus ist Verdichtung des S-Bahn-Angebotes mit Kapazitätssteigerung und Verdichtung im Agglomerationsverkehr.	2.31
--	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	M
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	M

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A1 – Die polyzentrische Siedlungsentwicklung wird durch das Gesamtverkehrssystem gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach innen ist durch die Auslegung der Verkehrsnetze gestärkt. SPV 2021 / A2 – Ein räumlich und zeitlich angemessenes Erreichbarkeitsniveau wird im Personenverkehr sichergestellt. SPV 2021 / V3 – Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050	PB 2024, S. 53: Indirekte Erwähnung unter "Periurbaner Transport".	M
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	2.0
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	a

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	4. Gleisachse Münsingen nur durch Nachtabstellung begründet; löst unverhältnismässigen Ausbau des Bahnhofs aus. Vierspur Aaretal erst sehr langfristig zu erwarten, wenn überhaupt erforderlich.	A
---------------------------	---	--	---

Gesamteinschätzung

Bedarf prioritär in der Periode 2025 – 2045. Weiterausbau der S-Bahn Bern zweckmässig und angemessen. Grossumbau von Münsingen auf absehbare Zeit nicht ausgewiesen; kann auf Periode nach 2045 verschoben werden.	M
--	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	311	Projekt-ID ETH	2.251.311	Genève Aéroport; Auszieh- und Wendegleise
02.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Genève - Genève Aéroport. Auszieh- und Wendegleise	BIF	451	2032

Eckwerte

Formeller Status, Verträge		N
Teil einer internationalen Achse	Erschliessung Interkontinentalflughafen Genève.	M
Beitrag zu nationalem Netzverbund		N
Bewertungen	EBeN / IBE EBeN / WKV NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00 Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00 Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte	Verknüpfung mit Flugverkehr und Nahverkehr.	M

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Sehr aufwendige Infrastrukturmassnahme mit hohen Realisierungsrisiken als Voraussetzung, um auch beim ausgebauten Angebot AK35 Lausanne – Genève alle Fernverkehrszüge bis Aéroport führen zu können.	1.75
--	---	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	N
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	M

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / V1 – Die Verkehrsmittel (inkl. Fuss- und Veloverkehr) werden im Personenverkehr entsprechend ihrer Stärken wirkungsvoll miteinander kombiniert. SPV 2021 / V5 – Das Schweizer Gesamtverkehrssystem ist international bestens eingebunden und das Verlagerungsziel im alpenquerenden Güterverkehr wird unterstützt. SPV 2021 / U1 – Die Verkehrsinfrastrukturen werden flächen-, boden- und lebensraumschonend realisiert; sie sind gut in die offene Landschaft und in die Siedlungsräume integriert.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		N
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	21.6
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	A
----------------------------------	---	----------

Gesamteinschätzung

Keine Priorität, vorderhand nicht weiterzuverfolgen. Ausserordentlich teure und risikoreiche Massnahme bei limitiertem Mehrwert. Kurz- und mittelfristig mutmasslich betrieblich lösbar. Massnahme wieder prüfen im Horizont nach 2045, im Kontext des weiteren Ausbaus Lausanne - Genève und insbesondere eines allfälligen boucle.	M
--	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	X

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 311 Projekt-ID ETH 2.252.311 Genève Cornavin; Weichen Châteline

02.01.2026 Status: 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Genève Châteline: Zusätzlicher Spurwechsel, Zugfolgezeitverkürzung durch Blockverdichtung. Genève Aéroport: Perronanpassungen mit Optimierung der Zugänge, Umbau Bahnhofkopf Seite West.	BIF	123	2041

Eckwerte

Formeller Status, Verträge		N
Teil einer internationalen Achse	Erschliessung Interkontinentalflughafen Genève.	M
Beitrag zu nationalem Netzverbund		N
Bewertungen	EBeN / IBE EBeN / WKV NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00 Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00 Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte	Verknüpfung mit Flugverkehr und Nahverkehr.	M

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Dient den Betriebsfahrten im Zusammenhang mit der Angebotsverdichtung nach Genève Aéroport. Ermöglicht damit den Ausbau des Fernverkehrsangebotes zum Flughafen. Relativ hohe Kosten gemessen an Wirkung.	1.92
--	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	N
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / V1 – Die Verkehrsmittel (inkl. Fuss- und Veloverkehr) werden im Personenverkehr entsprechend ihrer Stärken wirkungsvoll miteinander kombiniert. SPV 2021 / V5 – Das Schweizer Gesamtverkehrssystem ist international bestens eingebunden und das Verlagerungsziel im alpenquerenden Güterverkehr wird unterstützt. SPV 2021 / U1 – Die Verkehrsinfrastrukturen werden flächen-, boden- und lebensraumschonend realisiert; sie sind gut in die offene Landschaft und in die Siedlungsräume integriert.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		N
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	21.6
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	a

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	Erforderlich für betriebliche Fahrten im Zusammenhang mit der Angebotsverdichtung nach Genève Aéroport	A
---------------------------	---	--	---

Gesamteinschätzung

Priorität erst in Periode nach 2045. Massnahme könnte ohnehin frühestens 2041 in Angriff genommen werden und Nutzen zudem gebunden an die weiteren grossen Ausbauten in Genève. Bedarf für Perronverlängerung auf 420 m generell fraglich und durch fahrzeugseitige Massnahmen zur besseren Anhaltgenauigkeit zu ersetzen. Finanziell bedingte Verschiebung in Folgeperiode zur Entlastung 2025 – 2045 kann verantwortet werden.	M
--	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 400 **Projekt-ID ETH** 2.253.400 **Bern - Neuchâtel, Halbstundentakt / Beschleunigung**
08.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung **3**

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Gümmenen - Kerzers: Doppelspurausbau Gümmenen: Neue(r)/zusätzliche(r)/schnelle(r) Spurwechsel/Weiche(n): zusätzlicher Spurwechsel Ins: Neue(r)/zusätzliche(r)/schnelle(r) Spurwechsel/Weiche(n): neuer Spurwechsel, Einbindung Gleis 5 in Richtung Neuchâtel Kerzers: Neue(r)/zusätzliche(r)/schnelle(r) Spurwechsel/Weiche(n): schnellere Spurwechsel/Weiche Gleis 4 St.Blaise Lac: Neue/zusätzliche Perronkante (2. Perronkante) Zihlbrücke - Marin-Epagnier: Doppelspurausbau	BIF	824	2031

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			J
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	824
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	824

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Ausbaupaket mit Doppelspurbauten und Geschwindigkeitserhöhung in Kombination mit dem Substanzerhalt. Die Geschwindigkeitserhöhung sind wegen den Fernverkehrsanschlüssen in Neuchâtel und Bern notwendig (auf Linie Lausanne-Neuchâtel-Olten ändert sich der Fahrplan gegenüber heute). Einige Bestandteile des Massnahmenpakets sollten zeitnah realisiert werden, weil sie mit notwendigen Sanierungen und Substanzerhalt zusammenfallen. Dies ist bspw. der Doppelspurausbau Zihlbrücke - Marin-Epagnier für 90 MCHF, der alleine 7 MCHF für den Schienenersatzverkehr spart und lange Totalsperrungen vermeidet. Die Zielgeschwindigkeit soll überprüft werden. Eine konstante Geschwindigkeit (hier 160 km/h) hat Vorteile, ist aber meist die teure Lösung. Für alle Abschnitte sollten die Geschwindigkeitserhöhungen in 5 km/h Schritten überprüft werden. Damit lassen sich gegebenenfalls hohe Sprungkosten vermeiden. Auf Teilabschnitten kann mehr als 160 km/h möglicherweise nahezu kostenneutral möglich sein (bis alles fertig ist, gibt es höchstwahrscheinlich ETCS L2 und genügend Fahrzeuge mit >160 km/h). Anregung: Das Projekt sollte für eine Südkurve um Kerzers (Verbindung Bern - Payerne) aufwärtskompatibel sein, damit in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts die Möglichkeit besteht, dass sich die Strecke über Payerne zu einer Entlastungsstrecke entwickelt.	2,59
--	---	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen		J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten		J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich		J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt		N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		J
Sachplan Verkehr Teil Programm		M
Perspektive Bahn 2050		J
Bevölkerungsentwicklung Bfs 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	1,2
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Sehr teures Paket, welches in Etappen unterteilt werden kann, da nicht alle Teilprojekte gleich dringend sind. Die zeitnahe Realisierung der Projektteile mit hohem Substanzerhaltungsanteil ist zweckmässig, um insgesamt Kosten zu sparen. Ausrichtung der Priorisierung im Einzelnen an Fahrzeitziel.	M
--	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 400		Projekt-ID ETH		2.254.400		Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds, Ligne directe					
02.01.2026		Status:		1 = Erstbeurteilung		2 = Fachausschuss		3 = Finale Fassung		3	
Projektspiegel											
Projekte			Finanzierung		Kosten Mio CHF		Frühest mögliche Ausführung				
Neuer Einspurtunnel Neuchâtel - La Chaux de Fonds mit Kreuzungsstation Cernier. Cortébert: Ausbau zu Kreuzungsstation. Le Crêt-du-Loicle: Ausbau zu Kreuzungsstation. Neuchâtel, Neuers Gleis 0.			BIF		1548		2032 (gemäss étude préliminaire)				
Eckwerte											
Formeller Status, Verträge											N
Teil einer internationalen Achse			Verbindung nach / von Frankreich								M
Beitrag zu nationalem Netzverbund											M
Bewertungen			EBen / IBE		Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00						
			EBen / WKV		Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00						
			NIBA		Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00					0.60	
Investitionen			Total		Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF					1548	
Mio CHF			Davon 2025 - 2045		Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF					1548	
Bezüge zu anderen Projekten											
Überregionale / Nationale Projekte											N
Regionale Leitprojekte			ID ETHZ [2.502.400] Gare de Neuchâtel								M
Intermodale Projekte											N
Wirkungsbeurteilung											
							Kommentar: Ersatz der bestehenden langsamen Strecke durch leistungsfähige Verbindung mit minimalen Fahrzeiten, verdoppelter Taktichte und hoher Kapazität. Hohe Wettbewerbsfähigkeit gegenüber Individualverkehr. Starke raumplanerisch und standortpolitisch erwünschte Wirkungen bei moderaten ökologischen Folgen. Auf Erhalt der Bestandesstrecke kann verzichtet werden, damit Entfall der Kosten einer Gesamtsanierung.				3.26
Konsistenzbeurteilung											
Abwärtskompatibilität			Aufbau auf bisherigen Investitionen					J			
Aufwärtskompatibilität			Kompatibel mit künftigen Absichten					J			
Netzhomogenität			Homogene Kapazität im Netzbereich					J			
Engpassverlagerung			Verlagerung in anderen Abschnitt					N			
Intermodaler Verbund			Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern					N			
Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven											
Verkehrsperspektiven 2050			SPV 2021 / A1 – Die polyzentrische Siedlungsentwicklung wird durch das Gesamtverkehrssystem gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach innen ist durch die Auslegung der Verkehrsnetze gestärkt. SPV 2021 / A2 – Ein räumlich und zeitlich angemessenes Erreichbarkeitsniveau wird im Personenverkehr sichergestellt. SPV 2021 / V3 – Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich. SPV 2021 / V5 – Das Schweizer Gesamtverkehrssystem ist international bestens eingebunden und das Verlagerungsziel im alpenquerenden Güterverkehr wird unterstützt. SPV 2021 / U1 – Die Verkehrsinfrastrukturen werden flächen-, boden- und lebensraumschonend realisiert; sie sind gut in die offene Landschaft und in die Siedlungsräume integriert.							J	
Sachplan Verkehr Teil Programm			SIS 2025, Kapitel 7, FO 7.1 Région de Neuchâtel (ouest), S. 134.							J	
Perspektive Bahn 2050			PB 2024, S. 70: Indirekte Erwähnung unter "Réseau de villes", "Approches fonctionnelles".							M	
Bevölkerungsentwicklung Bfs 2055 [%]			Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)							0.40	
Technologische Perspektiven			v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend							n	
Konsequenz bei Verzicht											
Veränderung gegenüber Ist		WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen		KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen		A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar		WV			
Gesamteinschätzung											
Priorität in Periode 2025 – 2045, sofern finanzierbar; andernfalls prioritär in Periode nach 2045. Zukunftsorientierter Ersatz für veraltete und sanierungsbedürftige Strecke. Starke positive regionale Wirkungen mit Standortverbesserung der Region La Chaux-de-Fonds – Le Locle sowie Stärkung der Kohäsion des Kantons. Strukturelle Verbesserung des Angebotes mit Marktanteilsgewinnen der Bahn. Hinweis: Eine konventionelle Bahn ist klar zu bevorzugen, da sonst keine Netzeffekte möglich sind. Die Steigung ist technologisch beherrschbar.										J	
Empfehlung											
Priorität 2025 - 2045 hoch										X	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch											
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren											
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen											
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig											
Generell tiefe Priorität											

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	311	Projekt-ID ETH	2.255.311	Dail lens - Vallorbe, Lichtraumprofilerweiterung EBV 2
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Lichtraumprofilerweiterungen zur Durchführung von Doppelstockzügen.	BIF	141	2036

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	141
	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	141

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte	Weiterausbau RER Vaudois	J
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Folgeinvestition aus Umstellung auf Doppelstockzüge, da einstöckige Züge im unteren Bereich um Lausanne während der Hauptverkehrszeit überfüllt wären. Dadurch nicht nur hohe Baukosten, sondern auch das Flügeln in Le Day in der Hauptverkehrszeit muss eingestellt werden, sodass 10 Bahnhöfe ihre Direktverbindung nach Lausanne verlieren. Dadurch Attraktivitätsverlust statt -gewinn des Angebots. Anregungen: (1) Durch eine 3-Fachtraktion FLIRT zwischen Lausanne und Cossonay-Penthalaz lässt sich die Kapazität nach Lausanne um 50 % erhöhen. Sofern das 3. Fahrzeug auch noch bis Vallobere fahren soll, kann dieses in Cossonay-Penthalaz abgekuppelt werden und 2 bis 3 Minuten später auf der doppelspurigen, eher wenig ausgelasteten Strecke bis Vallorbe folgen. (2) Änderungen im Liniennetz zum Angebotsausbau im Kernbereich der RER.	1,90
--	---	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen		N
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten		M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	Abhängig von Fahrzeugkonzept - und -einsatz	M
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt		N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		N
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		N
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	21,9
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	A
----------------------------------	---	---	---	----------

Gesamteinschätzung

Teures Projekt mit geringem Nutzen und zum Teil negativer Wirkung. Konzeptionelle Lösungen für Überlast im Kernbereich der S-Bahn suchen.	N
---	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	X

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	400	Projekt-ID ETH	2.256.400	Broye longitudinale, Bahnhofausbauten / LRP EBV 2
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Domdidier: Neubau/Ausbau Kreuzungsstation Galmiz: Neue/zusätzliche Perronkante mit 150m PNL (2. Perronkante) Murten: Perronverlängerung mit 150m PNL (Gleis 1) Palézieux - Payerne - Kerzers: Lichtraumprofilerweiterung EBV 2	BIF	69	Durch BAV auszufüllen

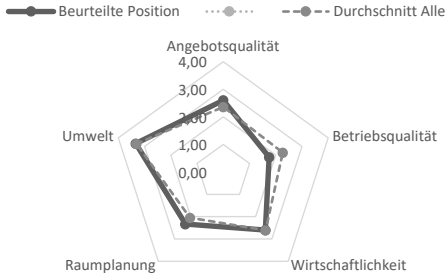
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	69
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	69

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Vereinheitlichung des Lichtraumprofils auf der Achse und geringe Angebotsanpassungen. Die geplanten Ausbauten sind nur bedingt aufwärtskompatibel mit einer möglichen Entwicklung der Strecke 2045+. Anregung: Mit einem Umgebungsbogen südlich Kerzers, kann sich die Strecke 2045+ zu einer Personenverkehrsdirektverbindung zwischen Bern, Payerne und Yverdon-les-Bains entwickeln, was die Attraktivität dieser Gemeinden erhöht, zugleich die anderen Strecken entlastet und vorteilhaft für den Energieverbrauch ist. Ebenso besteht aufgrund der moderaten Steigung 2045+ im Güterverkehr Potential auf der Achse Solothurn - Büren - Lyss - Payerne. Dies würde den Knoten Bern entlasten. Das Gelände sollte daher für längere Doppelspurausbauten freigehalten werden.	2,52
--	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen		J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten		M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich		M
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt		N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		N
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		N
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	18,15
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Mit Ausnahme der Perronverlängerung in Murten (6 MCHF), die zeitnah umgesetzt werden sollte, hat das Projekt im aktuellen Zeitrahmen noch keine Priorität. 2045+ kann sich der Perimeter zu einer neuen Durchgangsachse entwickeln. Dazu wird Erstellung eines Konzepts aus Gesamtnetzsicht empfohlen, welches insbesondere mögliche Entlastungen der Hauptachsen und die verbesserte Redundanz einbezieht.	N
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	X
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	400	Projekt-ID ETH	2.257.400	Bern - Biel / - Olten; Ausbauten Äspli / Wankdorf / Studen
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Ausbau des heutigen 4-Spur Abschnittes auf 6 Spuren im Bereich Löchlüt - Wankdorf Nord mit folgenden Auslösern: "ein echter 15min-Takt BN-ZUE"; "stabilisierend auf die Zeiten mit Eventverkehr"; andere Fahrpläne bei der S-Bahn. Die geplante Projektzeit beträgt 20 Jahre ab Start.	BIF	667	2037

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzverbund			J
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	667
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	667

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position: —●— Durchschnitt Alle: - - - ● - - - Angebotsgüte: 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt: 1,00 Betriebsqualität: 2,00 Wirtschaftlichkeit: 2,00 Raumplanung: 1,00	Kommentar: Ohne diese Massnahmen können zwar 4 Züge von Bern nach Zürich im Takt fahren, aber nicht exakt alle 15 Minuten, sondern im «Hinketakt, 12/18». Projekt abgestimmt auf heute favorisiertes Fahrplankonzept, welches aber bis zur Fertigstellung wieder ändern kann. Auch Systeme wie GoA2 werden bereits Anfang der 2030 Jahre - also lange vor der Fertigstellung dieses Bauwerks - den Nutzen zumindest z.T. in Frage stellen. Anregung: Ausbauten auf dieser Achse sind aufgrund der Platzverhältnisse und das Bauen unter Betrieb sehr teuer, zeitintensiv und beeinträchtigen die ohnehin schon knappe Kapazität. Daher sind auch alternative Trassen zu prüfen. Eine teilweise Entlastung des Perimeters durch weniger Güterverkehr auf der Achse Lausanne-Olten wäre über Büren, Lyss, Kerzers, Payerne denkbar.	2,40
--	--	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	M
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	M
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		N
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		N
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	2,0
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	A

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	Viertelstundentakt Bern - Zürich ermöglicht auch unkonventionelle Fahrpläne ausserhalb des 00-Knotensystems.	A
----------------------------------	---	--	----------

Gesamteinschätzung

Relativ teures Projekt, dessen Nutzen erst nach 2050 eintreffen wird. Der generelle Kapazitätssteigerungsbedarf auf dieser Achse ist prioritär, sodass Massnahmen erforderlich sind, hierbei werden aber Kostensenkungen empfohlen.	M
---	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	311	Projekt-ID ETH	2.259.311	Lausanne - Bercher; Doppelspur Assens - Etagnières
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Die Position beinhaltet: (1) Bau einer neuen Kreuzungsstelle durch: oberirdische Doppelspur nördlich des Ortes (2) Doppelspurbahntunnel unter der Gemeinde, welcher die alte Strecke ersetzt (3) Neuer zweigleisiger Bahnhof ausserhalb des Ortes, welcher den heutigen Bahnhof aufhebt.	BIF	144	Durch BAV auszufüllen

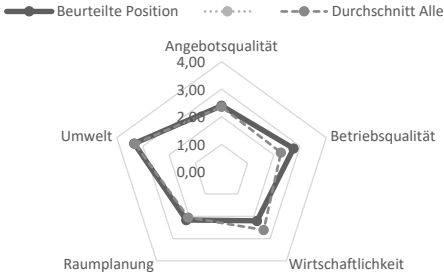
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	144
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	144

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	
Regionale Leitprojekte	
Intermodale Projekte	N

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: In Etagnières teilen sich die LEB und Durchgangsstrasse den engen Raum, was zu Gefahren beim Bahnübergang führt und den BehiG-Ausbau sowie die Doppelspur für Zugkreuzungen erschwert. Die aktuelle Lösung ist durch den oberflächennahen Tunnel extrem teuer, der dezentrale neue Bahnhof verlängert für viele Einwohner den Weg und die verbleibende Strasse durchschneidet weiterhin der Ort. Der Nachbarort Cheseaux wurde durch eine Umfahrungsstrasse entlastet. Um Etagnières sollte daher eine oberirdische Umfahrungsstrasse geprüft werden, um Platz für einen Doppelspurausbau sowie einen BehiG-konformen Bahnhof zu schaffen. Das langfristige Fahrplankonzept wurde nur auf 90 km/h ausgelegt. Die LEB besitzt aber bereits Fahrzeuge für 120 km/h und könnte die höhere Geschwindigkeit z.T. auch ausfahren, sodass möglicherweise genau diese Kreuzungsstelle obsolet wird.	2,57
--	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	N
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	M

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		J
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	21,9
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	A

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	A
---------------------------	---	---	---	---

Gesamteinschätzung

Aufgrund der relativ teuren Lösung sind Alternativen zu prüfen. Andernfalls nicht prioritär 2025 – 2045.	M
--	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	X
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	400	Projekt-ID ETH	2.260.400	Diverse Massnahmen Bowil / Emmenmatt / Grosshöchstetten
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Die Position beinhaltet: 1) Bowil: schneller Spurwechsel Grosshöchstetten: 2. Perronkante 2) Emmenmatt: schnellere Spurwechselwechsel	BIF	52	2034

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	52
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	52

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Fahrzeitreduktion auf der Achse Bern-Langenau in Konolfingen, sowie Halbstundentakt für abseits des Siedlungsraum befindlichen Bahnhöfe Tägertschi und Worb SBB. Zu den Vorteilen der Massnahme zählt bspw. der Entfall des Hinketakes zweier Linien und die Fahrzeitreduktion Bern-Langenau in Konolfingen (durch Anschlussverzicht). Zu den Nachteilen zählt bspw., dass auf der Linie Bern-Langenau in Konolfingen die Anschlüsse nach Thun und Hasle-Rügsau entfallen würden. Die Nachteile relativieren die Vorteile.	2,24
---	--	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		N
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		N
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	2,0
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	Investitionsoptimierte fahrplantechnische Lösungen suchen.	A
----------------------------------	---	---	---	--	----------

Gesamteinschätzung

Wenig Nutzen und für einen Teil der Fahrgäste sogar nachteilhaft.	N
---	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	X

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	180	Projekt-ID ETH	2.261.400	Burgdorf - Solothurn, Ausbauten Aefligen / Biberist Ost
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel			
Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
1) Solothurn – Biberist Ost: Partielle Doppelspur 2) Biberist Ost: Neubau/Ausbau Kreuzungsstation	BIF	102	Durch BAV auszufüllen

Eckwerte			
Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	102
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	102

Bezüge zu anderen Projekten			
Überregionale / Nationale Projekte			N
Regionale Leitprojekte			N
Intermodale Projekte			N

Wirkungsbeurteilung		
	Kommentar: Geringe Nutzenreduktion bei Nichtausführung. Bspw. Verzicht auf die Kreuzung zweier Güterzüge mit maximaler Länge.	2.10

Konsistenzbeurteilung			
Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen		M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten		M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich		M
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt		N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven			
Verkehrsperspektiven 2050			N
Sachplan Verkehr Teil Programm			N
Perspektive Bahn 2050			N
Bevölkerungsentwicklung BFS 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)		10.7
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend		N

Konsequenz bei Verzicht				
Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV

Gesamteinschätzung	
Relativ teure Massnahme mit geringer Nutzenreduktion bei Nichtausführung. Vollständiger Verzicht möglich.	N

Empfehlung	
Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	X

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 180 **Projekt-ID ETH** 2.262.180 **Ausbauten Freiamt; Wendegleis Muri, Perron Wohlen**
08.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Muri AG: Auszieh- und Wendegleis(e) mit 220m Wohlen Gl.1: Perronverlängerung 150m	BIF	158	2036

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	158
	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	158

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Raumplanung Wirtschaftlichkeit	Kommentar: Ziel ist Viertelstundentakt Lenzburg-Wohlen bis nach Muri. Heute gibt es 3 Züge/h ganztags sowie 5 Züge/h im Berufsverkehr. Mit 9000 Einwohnern ist Potential von Muri für 6 Züge/h kaum gegeben. Dagegen spricht auch die Siedlungsstruktur. Bauzonenplan von Muri verzichtet auch in Zukunft auf zusätzliche Wohnnutzungen im 500 Meter-Radius um den Bahnhof und sieht dafür einen Ausbau der Wohnzonen ausserhalb dieses 500 Meter Radius vor. Diese Massnahme, welche erst in mindestens 11 Jahren ab Projektbeginn fertig wird (das wäre im Jahr 2037), läuft zudem Gefahr, durch zu erwartende Änderungen der Fahrpläne des Fernverkehrs in Lenzburg obsolet zu werden. Dies kann zur Folge haben, dass ein Viertelstundentakt wieder andere Massnahmen benötigt. Im Perimeter Zürich und Olten kann ein NBS Abschnitt die Fahrpläne ändern und Kapazität frei machen. Ferner kann sich auch der Durchgangstiefbahnhof Luzern auf diesen Perimeter entlastend auswirken (durch weniger eingespannte Fahrpläne und Transit-EC-Züge über Luzern anstatt Zürich, welche dann Kapazität bei Lenzburg frei machen). Mit geringer Lageanpassung des geplanten Fahrplankonzeptes bleibt zwischen Wohlen und Muri der Halbstundentakt nach Lenzburg erhalten. Zusätzlich ist ein ganztägiger durchgehender Halbstundentakt nach Othmarsingen möglich.	1,91
--	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	N
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	N
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		N
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		N
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	20,3
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Sehr teure Massnahme für nicht-prioritäre Angebotsverdichtung mit fraglichem Marktpotential. Eine Lageanpassung des geplanten Fahrplankonzeptes mit Halbstunden-Takt Muri-Lenzburg und neuem Halbstunden-Takt Muri-Othmarsingen ist vorzuziehen. Je nach längerfristiger Marktentwicklung wieder aufnehmen.	N
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	X

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	180	Projekt-ID ETH	2.263.180	Turgi - Bad Zurzach; diverse Ausbauten
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung
				3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Bad Zurzach: Perronverlängerung und gleichzeitige Einfahrt Döttingen: Neue(r)/zusätzliche(r)/schnelle(r) Spurwechsel/Weiche(n) Koblentz Dorf: Perronverlängerung 320m Rietheim: Perronverlängerung 320m Turgi - Döttingen: Doppelspurausbau	BIF	330	2030

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			M
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	330
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	330

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Raumplanung Wirtschaftlichkeit	Kommentar: Heute liegt ein Halbstundentakt vor. In der HVZ wird dieser durch einen nach Zürich durchfahrenden Verstärker pro Stunde ergänzt. Der Primärnutzen dieser teuren Massnahme sind dauerhaft zwei HVZ-Verstärker pro Stunde. Der Sekundärnutzen ist das Vermeiden einer „Kapazitätsteilung mit einem West/Ost-Trasse“ im Güterverkehr. Anregung: Die benötigten Doppelspurausbauten sind hier pro Kilometer moderat. In Kombination mit der geplanten Elektrifizierung Basel - Waldshut ist es möglich, Güterzüge über die Strecke Basel Bad Bf - Waldshut - Turgi umzuleiten. Durch die Doppelspur könnten einzelne ICE-Zugpaare nach Zürich zur Entlastung des Knotens Basel ebenfalls über Waldshut fahren und dort halten. Dann würde Trassenkapazität im Kanton Basel-Land frei werden (zusätzliche Kapazität in Basel-Land ist deutlich teurer, wie der 1.3 Mrd. CHF teure ¼-h-Takt Rheinfelden zeigt). Mit einer Berücksichtigung der beschriebenen Umlegung Waldshut, wäre sie mit über 3 deutlich besser.	1,83
--	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	M
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		N
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		N
Bevölkerungsentwicklung Bfs 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	20,3
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Aufgrund der Kosten keine Priorität im Zeitraum 2025 - 2045. Es wird aber empfohlen die Flächen für einen durchgängigen Doppelspurausbau frei zu halten, weil diese Strecke auch Potential für Transitverkehr hat. Zudem ist weitere Siedlungsentwicklung zu beobachten.	N
--	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 180 Projekt-ID ETH 2.264.180 Urdorf Weihermatt - Bonstetten; Ausbauten
 08.01.2026 Status: 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
(1) Zugfolgezeitverkürzung Birmensdorf – Bonstetten (2) Doppelspurusbau Urdorf Weihermatt - Birmensdorf	BIF	109	2036

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	109
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	109

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Heute fahren auf dieser Strecke bspw. in Affoltern am Albis die Züge Richtung Zürich im folgenden Takt ab: xx:12, xx:22, xx:42, xx:52. In die Gegenrichtung kommen die S-Bahn-Züge um: xx:07, xx:18, xx:33, xx:48. Es fahren also 4 Züge pro Stunde im Hinketakt. Im Kontext dieser Massnahme wird zum einen das Gesamtangebot auf der Zürcher S-Bahn angepasst. Es fahren weiterhin 4 Züge pro Stunde, aber im exakten 15 min Takt (Affoltern am Albis - Abfahren nach Zürich neu: xx:07, xx:22, xx:37, xx:52 – Ankunft von Zürich neu: xx:07, xx:22, xx:37, xx:52). Zudem entfällt die halbstündliche Direktverbindung nach Wetzikon, Pfäffikon SZ. Betrieblich ist diese Massnahme wegen geringerer Zugfolgezeit zu den Güterzügen ungünstig.	1,78
--	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	M
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		N
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		N
Bevölkerungsentwicklung Bfs 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	18,1
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	A

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	A
---------------------------	---	---

Gesamteinschätzung

Im Vergleich zu den meisten Projekten kleiner Mehrwert. Kein direkter Angebotsnutzen, da gleiche Fahrplandichte. Erheblicher Landschaftseingriff mit grossen Realisierungsrisiken.	N
--	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	180	Projekt-ID ETH	2.265.180	Zürich Seebach - Otelfingen, DS-Ausbau
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Doppelspurausbau Otelfingen-Buchs-Dällikon-Regensdorf	BIF	162	Durch BAV auszufüllen

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzwerk			J
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	162
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	162

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Dieser Doppelspurausbau ist mit 38 MCHF/km deutlich unter dem Preisdurchschnitt und dem Median, weil hier ein Ausbau vergleichsweise einfach umsetzbar ist. Dieser Ausbau ermöglicht eine Güterverkehrsverlagerung auf die Schiene und stellt eine Entlastung des Knotens Zürich dar. Für das bestehende Angebot verbessert sich die Stabilität. Gemäss neusten Angebotskonzepten wird dieser Ausbau nicht mehr benötigt.	2,92
---	--	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		J
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	18,1
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Potentielle Entlastungsstrecke, deren Ausbau vorderhand nicht benötigt wird.	M
--	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	180	Projekt-ID ETH	2.266.180	Niederweningen Dorf; Neubau Kreuzungsstation
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Bau einer Kreuzungsstation zwischen Niederweningen Dorf und Schöffliisdorf	BIF	52	2036

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	52
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	52

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte	Ausbau S-Bahn Zürich	J
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Die teure neue Kreuzungsstelle rund 1 km vom bestehenden Endpunkt wird nur erforderlich, weil beim beabsichtigten neuen Fahrplan an der bestehenden Kreuzungsstelle in Dielsdorf keine Kreuzungen mehr ohne Wartezeit möglich sind. Anmerkungen: Eine kürzere Fahrzeit macht auch bei dem neuen Fahrplan die Kreuzungsstelle obsolet. Anscheinend wurde der Fahrplan mit den Beschleunigungswerten des heute im Einsatz befindlichen rund 30 Jahre alten Re 450 DPZ gerechnet. Eine Berechnung mit neueren Fahrzeugen reduziert die Fahrzeit. Die ETH Berechnungen zeigen weiter, dass auf einigen Abschnitten dieser Strecke Geschwindigkeitsanhebungen um 5 bis 20 km/h möglich sein könnten (durch höhere Geschwindigkeiten in den Geraden und höheren Überhöhungen in den Kurven).	1,65
--	---	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	N
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	N
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	M
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		N
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	18,1
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	A
----------------------------------	---	---	---	----------

Gesamteinschätzung

Die Strecke hat auch durch die neue Kreuzungsstation weiterhin einen Halbstundentakt; es ändern sich nur die Fahrzeiten. Es sind fahrplantechnische Alternativen zu suchen, unter Prüfung der Fahrzeitberechnungen. Nicht prioritär in der Periode 2025 – 2045.	N
---	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	X
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	180	Projekt-ID ETH	2.267.180	Kollbrunn, Turbenthal; Ausbau Kreuzungsstationen
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Die Position beinhaltet: 1) Kreuzungsstation Kollbrunn (65 MCHF) 2) Kreuzungsstation Turbenthal (16 MCHF)	BIF	81	2034

Eckwerte

Formeller Status, Verträge		N
Teil einer internationalen Achse		N
Beitrag zu nationalem Netzverbund		N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF

81

81

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Angebotsystematisierung im Tösstal durch neue Kreuzungspunkte und dem Ziel, das Schwächen/Stärken von Zügen zu vermeiden. Gemäss BAV/SBB gibt es aber ein alternatives Angebotskonzept, welches die Kreuzung im 1.4 km entfernten Bahnhof Sennhof-Kyburg hat und somit die teure Kreuzungsstation in Kollbrunn nicht benötigt. Im aktuellen Fahrplan ist der End- und Wendepunkt der HVZ Verstärkerverbindung in Wila. Das neue geplante Fahrplankonzept sieht vor, den End- und Wendepunkt einen Bahnhof vor zu verlegen, damit er in Turbenthal endet. Das heisst Wila verliert die HVZ Verstärkerverbindung, was sich negativ auswirkt. Bevor Wila den HVZ Verstärker verlieren kann, müssen aber in Turbenthal erst 16 MCHF investiert werden. Baulich ist der Bahnhof Kollbrunn kein idealer Ort für eine Kreuzungsstation, weil die Platzverhältnisse sehr beengt sind und Grundstücksflächen der Anwohner benötigt werden. Dies führt zu vergleichsweise hohen Kosten, benötigt Grundstücksflächen und ist kaum ausbaufähig.	1,97
--	--	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	N
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	N
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		N
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		N
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	18,1
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	Fahrplantechnische Lösung	A
----------------------------------	---	---	---	----------------------------------	----------

Gesamteinschätzung

Teure Massnahme. Zum Teil geringfügige Angebotsverbesserung durch das neue Fahrplankonzept, mit Nachteilen für andere Fahrgastgruppen. Auch langfristig nicht prioritär.	N
--	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	X

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	180	Projekt-ID ETH 2.268.180	Winterthur - Schaffhausen; Perronverlängerung/DS-Ausbau
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung	3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Die Position beinhaltet: 1) 1.1 km Doppelspur bei Dachsen (81 MCHF). 2) Perronverlängerung auf 320 m (80 MCHF). 3) 300 m Doppelspur bei Neuhausen (52 MCHF).	BIF	213	Keine Angabe des BAV

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			M
Beitrag zu nationalem Netzwerk			M
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	213
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	213

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Massnahmenpaket zum Angebotsausbau und zur Verlängerung der Zugskompositionen. Die kurze und in ungünstiger Lage befindliche Doppelspur bei Neuhausen bis zum Tunnel Rötli für 52 MCHF wird bei genau diesem Fahrplan erforderlich, damit der Halt am Schloss Laufen am Rheinfluss nicht entfallen muss. Der Wegfall dieses Haltes ist nicht nur nachteilig für den Tourismus, sondern auch für den Strassenverkehr und die Umwelt. Bei einem Wegfall, wird sich die Situation auf der Strasse weiter verschärfen und dort werden Investitionen fällig. Treiber der Perronverlängerungen sind nicht Kapazitätsspeise in diesem Perimeter, sondern solche im Kernbereich der S-Bahn. Dazu sollen die S-Bahn-Kompositionen auf 300 m verlängert werden. <i>„In Winterthur besteht keine Möglichkeit, dass S-Bahnen enden oder gestärkt/geschwächt werden können. Somit müssen die S-Bahnen in angrenzende Korridore durchgebunden werden, wo aufgrund der Zugslängen Perronverlängerungen notwendig werden.“</i> Die Folge wäre eine Überdimensionierung der Kapazität, ein Rollmaterialmehrabbedarf sowie eine Erhöhung von Verschleiss und Energieverbrauch.	2,17
--	--	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	M
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		N
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		N
Bevölkerungsentwicklung BfS 2050	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	9,25
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

ZH 18.1 SH 0.4

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	Investitionsoptimiertes Fahrplankonzept.	A
----------------------------------	---	---	---	--	----------

Gesamteinschätzung

Kapazitätssengpässe im Kern des S-Bahn-Netzes sind nicht bestritten. Vorgeschlagene Massnahmen, insbesondere Perronverlängerungen in der Peripherie, gesamthaft aber suboptimal und in der Periode 2025 – 2045 nicht prioritär. Fahrplankonzept zu überarbeiten. Halt am Schloss Laufen weiterhin anbinden und wenn möglich auf die teure aufwendige Doppelspur bei Neuhausen zu verzichten. Andersorts sind wahrscheinlich Doppelspurausbauten erforderlich. Zugschwächungen oder Flügelbetrieb in Betracht ziehen. Hinketakt hinnehmbar, wenn Investitionen vermieden werden können.	M
--	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 912 **Projekt-ID ETH** 2.269.912 **Münsterlingen-Scherzingen, Kesswil**

08.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
1) Bau einer 2. Perronkante in Münsterlingen-Scherzingen 2) Neue Kreuzungsstation in Kesswil.	BIF	54	2032

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzwerk			J
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	54
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	54

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	Hochrhein - Bodensee - Express	J
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Raumplanung Wirtschaftlichkeit	Kommentar: Der Ausbau an der Seelinie ist für den länderübergreifenden Hochrhein-Bodensee-Express (Basel - Konstanz - St. Gallen) und auch für den Güterverkehr erforderlich. In Kesswil beinhaltet das Projekt auch den Stellwerksersatz. Die 2. Perronkante in Münsterlingen-Scherzingen resultiert aus Güterzugkreuzungen. Anmerkung: - Güterverkehrsverlagerungen auf Nebenlinien entlasten die Hauptlinien. Ausbauten der Hauptlinien sind meist nicht mehr machbar oder dann extrem teuer, weil diese bereits über Jahre schon optimiert wurden. - Der Hochrhein-Bodensee-Express entlastet die Strecke Basel-Zürich-St. Gallen, weil er kürzere Fahrzeiten ermöglicht.	2,98
--	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		M
Sachplan Verkehr Teil Programm		M
Perspektive Bahn 2050		M
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	21,2
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Priorität in Periode 2025 – 2045, sofern finanzierbar. Relevant für den länderübergreifenden Verkehr mit Auswirkungen bis nach Basel.	J
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 912 **Projekt-ID ETH** 2.270.912 **Pfäffikon SZ - Chur; Zugfolgezeitverkürzung**

08.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Blockverdichtung	BIF	73	2039

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	73
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	73

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Raumplanung Wirtschaftlichkeit	Kommentar: Teure und nicht zukunftsorientierte Massnahme mit konventioneller Technologie. Umstellung auf ETCS 2 FSS priorisieren. Doppelspur Tiefenwinkel würde zudem Entspannung bringen.	2,20
---	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen		M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	Könnte durch ETCS2 obsolet werden	M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich		M
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt		N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		N
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	9,8
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	A

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Relativ teure Massnahme und nicht zukunftsorientierte Massnahme. Umstellung auf ETCS 2 FSS forcieren.	M
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	X
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	180	Projekt-ID ETH 2.271.180a	Zürich - Schaffhausen; ZfZ, DS-Ausbau, Annahmegleis G
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung	3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
1) Zugfolgezeitverkürzung Glattbrugg-Bülach 22 MCHF 2) Annahme- und Formationsgleis Güterverkehr in Glattbrugg 74 MCHF	BIF	279	2028

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzverbund			M
Bewertungen	EBen / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBen / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	279
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	279

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		M
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position ... Durchschn. Alle - - - Durchschnitt Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Raumplanung Wirtschaftlichkeit	Kommentar: Die Taktverdichtung Zürich-Schaffhausen nutzt Kapazitäten und verändert den Fahrplan. Die beiden Positionen sowie Niederwerungen (2.266.180) sind zur Angebotswiederherstellung erforderlich. Der Teil Formationsgleis ist hinsichtlich des Nutzes relativ teuer wird möglicherweise bei einem etwas anderen Fahrplan obsolet. Der Teil Zugfolgezeitverkürzung wäre Prio 1, fällt aber Prio. 4 weil bei der Technologie Alternativen zu prüfen sind. Die Umsetzung der Zugfolgezeitverkürzung für 22 MCHF dauert rund 10 Jahre und soll bis 2040 abgeschlossen sein. Die aktuell geplante Umsetzung mit Lichtsignalen ist wahrscheinlich vor der Fertigstellung bereits veraltet, weil dann wahrscheinlich ETCS L2 FSS der Standard wird. Daher sollte gleich ETCS L2 FSS in Erwägung gezogen werden.	2,47
---	--	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen		N
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten		M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich		J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt		N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		M
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		M
Bevölkerungsentwicklung Bfs 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	9,25
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	A

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Das aktuelle Fahrplankonzept ist nicht ideal und es sind Alternativen zu suchen, die weniger hohe Folgeinvestitionen verursachen. Hinketakt hinnehmbar, wenn Investitionen vermieden werden können.	M
---	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	X
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 180 **Projekt-ID ETH** 2.271.180b **Zürich - Schaffhausen; Etappe DS-Ausbau**

08.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Lottstetten-Jestetten: Doppelspur	BIF	184	Gemäss BAV 2027

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzverbund			M
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	184
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	184

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	Ausbau Angebot Zürich - Stuttgart	M
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Raumplanung Wirtschaftlichkeit	Kommentar: Nach Fertigstellung wäre diese Strecke bis auf 3 kurze Abschnitte durchgängig doppelspurig, was vorteilhaft für den internationalen Fernverkehr ist. Ggf. ist in einem Folgeprojekt zu prüfen, ob die Doppelspur um circa 2 km bis Rafz zu verlängern ist, sodass auf dieser Strecke nur noch zwei kurze Einspurabschnitte verbleiben um die Flexibilität und Stabilität nochmals zu erhöhen.	2,92
---	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		J
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		M
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	9,25
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Nützlicher Doppelspurausbau auf der internationalen Achse, welcher eine deutliche Flexibilität beim Fahrplan und der Stabilität schafft, die im Abschnitt Zürich-Bülach-Eglisau nicht mehr vorhanden ist.	J
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	500	Projekt-ID ETH	2.272.500	Sursee - Luzern; Zugfolgezeit, Spurwechsel
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
1) Rothenburg - Luzern: zusätzliche Spurwechsel/Weichen 2) Emmenbrücke: Zugfolgezeitverkürzung	BIF	122	2035

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			M
Beitrag zu nationalem Netzwerk			M
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	122
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	122

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Diese kleinen, aber teuren Kapazitätssteigerungsmassnahmen, welche bis 2040 umgesetzt werden sollen, sind eine Folge des sehr dicht befahrenen Knotens Luzern, welcher den Fahrplan für das umgebende Netz diktiert und dort zu Einschränkungen führt. Durch dieses Massnahmenpaket soll die Verspätungswahrscheinlichkeit auf der Strecke Luzern Sursee etwas reduziert und eine zusätzliche integrale Trasse geschaffen werden. Um dies zu ermöglichen, sollen vom Gütschtunnel bis Rothenburg mehrere neue Spurwechsel eingebaut werden und durch Stellwerksanpassungen Zugfolgezeitverkürzungen umgesetzt werden. Dies verdeutlicht, wie stark der Knoten Luzern am Limit ist, sodass bereits bei einem minimalen Nutzen sehr teure Massnahmen notwendig werden. Es wird aufgrund des vorgesehenen Durchgangstiefbahnhofs Luzern von diesem Massnahmenpaket abgeraten. Durch ihn wird die Fahrplan- und Engpassituation in diesem Bereich entspannt, sodass diese Massnahmen wahrscheinlich entfallen können.	2,17
--	--	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen		J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten		N
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich		M
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt		M
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		N
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		N
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	31,6
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	A

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	Durchgangsbahnhof Luzern entspannt Kapazitätssituation.	A
----------------------------------	---	---	----------

Gesamteinschätzung

Es wird aufgrund des vorgesehenen Durchgangstiefbahnhofs Luzern von diesem Massnahmenpaket abgeraten.	N
---	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	X
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 180 **Projekt-ID ETH** 2.273.180 **Zürich Seebach - Otelfingen, Perronverlängerungen**

08.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Perronverlängerungen von Regensdorf-Watt bis Würenlos	BIF	127	Durch BAV auszufüllen

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	127
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	127

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsgüte 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Treiber dieses Projektes sind nicht Kapazitätsspiele in diesem Perimeter, sondern aus solche im Kernbereich der S-Bahn. Dazu sollen die S-Bahn-Kompositionen auf 300 m verlängert werden. Die Perronverlängerungen für diesen Streckenabschnitt ist mit 127 MCHF im Vergleich zu anderen Bahnsteigverlängerungen relativ teuer (es betrifft nur 5 Bahnhöfe), weil alleine die Verlängerung in Regensdorf-Watt 79.3 MCHF kostet.	1,99
---	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	N
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	M
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		N
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		N
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	18,1
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	A

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Kapazitätssengpässe im Kern des S-Bahn-Netzes sind nicht bestritten. Vorgeschlagene Massnahmen, insbesondere Perronverlängerungen in der Peripherie, gesamthaft aber suboptimal und in der Periode 2025 – 2045 nicht prioritär. Fahrplankonzept zu überarbeiten. Engpässe im Kernbereich der S-Bahn Zürich müssen in Periode 2025 – 2045 in Kauf genommen werden.	N
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	311	Projekt-ID ETH	2.274.311	Visp - Zermatt; Tunnel Unnerchriz, Täsch - Zermatt
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Bau des Mattertunnels von Täsch nach Zermatt	BIF	469	2028

Eckwerte

Formeller Status, Verträge	Vereinbarung «Unnerchriz»		
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	469
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	469

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Gemäss BAV sind von den 469 MCHF bereits 27 MCHF investiert, weiter steht auf der Bestandsstrecke ein Sanierungsbedarf von rund 200 MCHF an (insbesondere wegen den Steinschlaggalerien). Zudem vermeidet der Tunnel Kosten eines Ausbaus, sowie der Sicherung der Strasse und erspart weitere Kosten zum Schutz von Naturgefahren entlang der Bestandsstrecke. Die Fahrzeitverkürzung von 5 min erhöht die Attraktivität. Betrieblich ist durch die Fahrzeitreduktion entweder eine Taktverdichtung oder Umlaufreduktion (> 20 MCHF Ersparnis) interessant. Durch den Wegfall der Zahnstange reduzieren sich die Unterhaltskosten deutlich.	3,19
---	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	N
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	M
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	J

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		M
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		J
Bevölkerungsentwicklung Bfs 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	18,5
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	V

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Projekt mit mehrfachem Nutzen. Prioritär in der Periode 2025 – 2045, wenn finanzierbar.	J
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	311	Projekt-ID ETH	2.275.311	Montreux - Zweisimmen; diverse Ausbauten
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
(1) Die Kreuzungsstation Äbeni-Weid (16 MCHF) soll ungefähr in der Mitte der Kreuzungsstationen Saanenmöser und Oescheltern im Bereich Äbeni-Weid gebaut werden. (2) Die Kreuzungsstation Planchamp (31 MCHF) soll den bestehenden Haltepunkt zu einer Kreuzungsstation ausbauen.	BIF	61	Keine Angabe seitens BAV

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			J
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	61
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	61

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsgüte 5,00 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Raumplanung Wirtschaftlichkeit	Kommentar: An beiden Streckenenden wird der MOB aufgrund der Anschlussstation der Fahrplan vorgegeben, was wiederum die Kreuzungsstellen erfordert. Die Kreuzungsstation Äbeni-Weid ist bereits beim heutigen Fahrplan für die Stabilität Vorteilhaft.	3,09
--	--	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen		J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten		J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich		J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt		N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern		J

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		J
Sachplan Verkehr Teil Programm		M
Perspektive Bahn 2050		J
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	11,95
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	WV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Prioritär in der Periode 2025 – 2045, wenn finanzierbar. Priorität dieses Moduls resultiert, aus dem zukünftigen Fahrplan, den der MOB vorgegebenen Anschlussbeziehungen und der Betriebsstabilität.	J
--	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 180 **Projekt-ID ETH** 2.276.180 **Zürich - Sihlwald / - Uetliberg; DS-Ausbau Binz**

08.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Doppelspurausbau bei Binz	BIF	25	Durch BAV auszufüllen

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBen / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBen / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	25
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	25

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		J

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität 5,00 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Raumplanung Wirtschaftlichkeit	Kommentar: Die Stabilität in diesem Streckenabschnitt ist bereits beim heutigen 10 Minuten Takt stark verspätungsanfällig. Insbesondere ist es ungünstig, dass der heutige Doppelspurabschnitt vor der Haltestelle endet, sodass die Züge vor dem Ende des Doppelspurabschnittes warten müssen. Die Doppelspur wäre daher schon mit dem heutigen 10 Minuten Takt vorteilhaft. Bei einem zukünftigen 7.5 Minuten Takt ist es eine Minimallösung und es sind längerfristig wahrscheinlich weitere Doppelspuren erforderlich. Anregung: ETH Berechnung zeigen, dass es bei der SZU an einigen Abschnitten Potential für minimale Geschwindigkeitserhöhungen durch höhere Kurvengeschwindigkeiten gibt um die heute schon knappe Stabilität zu erhöhen. Diese werden wahrscheinlich auch bis 2045 erforderlich.	3,50
--	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	J

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	18,1
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	WV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Prioritär in der Periode 2025 – 2045.	J
---------------------------------------	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 912 **Projekt-ID ETH** 2.277.912 **Landquart - Klosters; Fideristunnel**

08.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Bau eines Tunnels, beginnend südlich von Küblis bis zum Bahnhof Fideris	BIF	160	2027

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	160
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	160

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	Ausbau Nationalstrasse A28	J
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsgüte 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Der Treiber für dieses Projekt ist nicht die Bahn, sondern der Ausbau der Strasse. Die Fahrzeitreduktion von 1 Minute steht zu den Kosten im ungünstigen Verhältnis. Geologisch zeigt die Untersuchung des Baugrundes, dass hier sehr ungünstige Bedingungen vorliegen - bspw.: "Die Geologie ist sehr wechselhaft. In den meisten Teilen des Vortriebs werden verschiedene Arten von Lockergestein oder aufgelockerter Fels erwartet. Oft sind gemischte Ortsbrustverhältnisse möglich, kompakter Fels mit genügender Überlagerung wird nur auf kurzen Strecken erwartet (199 m, bzw. 6.6%)". „Weiters befindet sich der Tunnelquerschnitt über weite Strecken im Grundwasser, wobei sich der Grundwasserspiegel von West nach Ost bis zu einer maximalen Lage von ca. 16 m über Tunnelrinne ungefähr bei Tm 880 erhöht. Der Verlauf des Berg- und Grundwasserspiegels kann sehr unregelmässig und mit grösserem Gradienten auftreten.“ Damit hohes Risiko für Kostensteigerungen.	1,95
---	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	M
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	M
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	M

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		M
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		J
Bevölkerungsentwicklung Bfs 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	2,9
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	A

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Nicht prioritär als Bahnprojekt in der Periode 2025 – 2045.	N
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	270	Projekt-ID ETH	2.278.270	Diverse Massnahmen Knoten Basel: Teil Kapazität
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
(1) Basel SBB 2. Einfahrt in RB Basel (93 MCHF) (2) Basel SBB, Wolf (1. Teil) (292 MCHF) (3) Basel Bad Bf, Ertüchtigung Gleise 4 und 5 (59 MCHF) (4) Basel SBB, 2 Ausziehgleise (299 MCHF)	BIF	743	Durch BAV auszufüllen

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzwerk			M
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	743
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	743

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	
Regionale Leitprojekte	
Intermodale Projekte	Agglo: OV-Drehscheibe Bahnhof SBB West ETH 3-401-270

J

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Raumplanung Wirtschaftlichkeit	Kommentar: Sehr aufwendige Massnahme mit hohem Anteil Umbau bestehender und grundsätzlich noch tauglicher Anlagen. Priorität 1 oder 3: Teilprojekte: „Basel SBB 2. Einfahrt in RB Basel“, „Basel SBB, Wolf (1. Teil)“ und „Basel Bad Bf, Ertüchtigung Gleise 4 und 5“. Priorität 6: Teilprojekt „Basel SBB, 2 Ausziehgleise“ für 299 MCHF liegt aufgrund aufwendiger Bauwerke 5 bis 10 Mal über dem Preis von Abstellgleisen. Zwischen hochausgelasteten Taktknotenzeiten sind beachtliche Lücken in der Gleisbelegung vorhanden.	2,62
---	---	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	M
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	M

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		M
Sachplan Verkehr Teil Programm		M
Perspektive Bahn 2050		J
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	5,8
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Teil der Massnahmen prioritär in Periode 2025 – 2045. Kostenreduktion durch Flexibilisierung der Fahrplananforderungen suchen.	M
--	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	270	Projekt-ID ETH	2.279.270	Diverse Massnahmen Knoten Basel: Teil Margarethenbrücke/Westkopf
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Neubau der Margarethenbrücke zum Ausbau als zweite Verkehrsdrehscheibe	BIF	578	Durch BAV auszufüllen

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzwerk			M
Bewertungen	EBen / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBen / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	578
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	578

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		J
Regionale Leitprojekte		J
Intermodale Projekte	Agglo: OV-Drehscheibe Bahnhof SBB West ETH 3-401-270	J

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsgüte 5,00 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Raumplanung Wirtschaftlichkeit	Kommentar: Anstelle einer Erneuerung ohne Ausbau wird ein Neubau der Margarethenbrücke/Westkopf empfohlen. Eine neue Margarethenbrücke hat gemeinsam mit der Tramhaltestelle (ETH Nr. 3.401.270) das Potential einer zweiten Verkehrsdrehscheibe. Diese Verkehrsdrehscheibe ist eine günstigere Alternative zu innerstädtischen Haltepunkten des Herzstückes und rascher realisierbar. Das Projekt beinhaltet einen deutlichen Substanzerhalt, da alleine die Sanierung der Margarethenbrücke 188 MCHF kosten würde. Anregung: Eine neue Margarethenbrücke, welche zu allem Perron einen Zugang hat ist sehr aufwendig, weil dies teure Perronverlängerungen erfordert. Daher könnte eine senkrechte Querverbindung/Brücke zwischen der heutigen Bahnhofspasserelle und der neuen Margarethenbrücke die Gleise ohne diese Perronverlängerungen verbinden.	3,30
--	---	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	M
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	J

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		M
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	5,8
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Die Verkehrsdrehscheibe Margarethenbrücke ist im Zusammenhang mit der Tram und in Kombination mit Tramausbauten eine Alternative zu den innerstädtischen Haltestellen des Herzstückes.	J
--	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	X
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 912 **Projekt-ID ETH** 2.280.912 **St. Gallen** 3. lange Perronkante

08.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Perronverlängerung	BIF	134	2036

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	134
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	134

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Perronverlängerung, damit neu an drei Gleisen 400 Meter Züge zeitgleich halten können und somit auch in Zukunft der Railjet. Dieses dritte längere Gleis lässt sich auch von anderen längeren Zügen nutzen. Der EC Zürich München benötigt das Gleis wahrscheinlich nicht, weil in Deutschland nicht alle Bahnhöfe 400 Meter Bahnsteige haben. Der Kostentreiber sind die für die Perronverlängerung erforderlichen Umbauten im Gleisvorfeld. 420 m Bahnsteige sind eine sehr teure Investition ohne Gegenwert, weil sie bereits heute nicht benötigt werden und in Zukunft wegen Systemen zum präzisen Anhalten obsolet werden.	1,34
--	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	N
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	N
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		N
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		N
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	25,3
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	A

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	Ausnützung der technischen Möglichkeiten	A
---------------------------	---	---	---	--	---

Gesamteinschätzung

Von der Railjetumlegung über St. Gallen wird aus strategischen Gründen abgeraten. Das Projekt entfällt damit auch langfristig.	N
--	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	X

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 912 Projekt-ID ETH 2.284.912 Tägerschen, Wil, Lütisburg

08.01.2026 Status: 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
1) Kreuzungsstationen Tägerschen 2) Kreuzungsstationen Lütisburg	BIF	54	2032

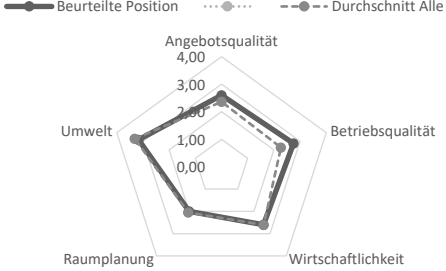
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzwerk			J
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	54
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	54

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Das Modul versucht die Problematik der geänderten Fahrplanlagen mit neuen Kreuzungsstationen in Tägerschen und Lütisburg zu kompensieren. Durch die geänderte Fahrplanlage auf der Linie St. Gallen Zürich entfallen in Wil wegen wenigen Minuten Anschlüsse an den Fernverkehr (Übergang in Wil: 3 min von Bettwiesen-Weinfelden, sowie 2 min von Lichtensteig Wattwil). Zusätzlich bedarf es durch die kurze Wendezeit auf der Strecke Lichtensteig einen 2. Lokführer. Leicht frühere Ankunftszeiten und spätere Abfahrtszeiten auf diesen Querverbindungen würden diese Problematik beseitigen. Die Fahrplangrundlagen auf der Ost – West – Hauptachse sind aber mittel- und längerfristig noch nicht stabil. Anregung: Alternativ zu den Kreuzungsstationen können auch geringfügige Fahrzeitreduktionen (1 min Strecke Wil- Weinfelden, 2 min Strecke Wil-Wattwil) diese Problematik beseitigen. Potential für diese Fahrzeitreduktionen ergibt sich daraus, dass bis zur geplanten Umsetzung sowieso neues Rollmaterial auf der Strecke unterwegs ist. Durch die in Zukunft eingesetzten FLIRT Triebzüge, sind höhere Geschwindigkeiten (bis 160 km/h) und höhere Beschleunigungen als mit dem heutigen Turbo möglich.	2,62
--	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		M
Sachplan Verkehr Teil Programm		M
Perspektive Bahn 2050		M
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	21,2
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	A

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	Betriebliche Massnahmen, insbesondere Beschleunigung, prüfen. Zudem sind Fahrlagen des FV in Wil noch nicht stabil.	A
---------------------------	---	---	---

Gesamteinschätzung

Projekte abhängig von künftiger Fahrplanlage des Fernverkehrs, die noch nicht stabil ist. Projekt daher erst 2045ff. gegebenenfalls prioritär. Beschleunigungsmassnahmen auf den Nebenstrecken selbst können möglicherweise die Kreuzungsstationen vermeiden.	M
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 912 **Projekt-ID ETH** 2.282.912 **Schwarzenbach Annahmegleis GV**

08.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Bau eines Güterannahmegleises.	BIF	49	Dem BAV unbekannt.

Eckwerte

Formeller Status, Verträge		N
Teil einer internationalen Achse		J
Beitrag zu nationalem Netzverbund		N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	N
Regionale Leitprojekte	N
Intermodale Projekte	N

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Der Bedarf resultiert aus Kapazitätsengpässen auf der Ost-West-Achse und verdeutlicht, dass auf dieser Achse eine weitere neue Trasse vorteilhaft sein könnte.	2,11
--	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	N
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	N
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	J

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		M
Sachplan Verkehr Teil Programm		M
Perspektive Bahn 2050		M
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	25,3
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Relativ teure Einzelinvestition für einen berechtigten, aber doch limitierten Nutzen. Es ist zu prüfen, ob das Problem nicht ggf. günstiger im Rahmen der WAKO Ersatzmassnahmen behoben werden kann. In der Periode 2025 – 2045 noch nicht prioritär.	M
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	912	Projekt-ID ETH	2.283.912	Gossau SG: ZfZ, schnelle Ein-/Ausfahrten
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Ersatz des Gleiswechsels	BIF	6	2035

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	6
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	6

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität 5,00 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Vergleichsweise günstige Massnahme, welche durch einen 60 km/h Gleiswechsel (anstatt 40 km/h) die Fahrzeit hier um ½ min reduziert, sodass die stündliche Güterexpresstrasse aufgrund einer anderen Fahrplanlage 12 min schneller wird und die Strecke früher freigegeben wird, sodass Kapazität gewonnen wird.	2,77
--	--	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		M
Sachplan Verkehr Teil Programm		M
Perspektive Bahn 2050		M
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	25,3
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Es wird empfohlen, diesen Gleiswechsel dann zu ersetzen, wenn sowieso eine Erneuerung ansteht.	J
--	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	912	Projekt-ID ETH	2.284.912	Rorschach - Rorschach Stadt: Schliessung DS-Lücke
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Rorschach - Rorschach Stadt; Schliessung Doppelspurlücke	BIF	35	2031

Eckwerte

Formeller Status, Verträge		N
Teil einer internationalen Achse		J
Beitrag zu nationalem Netzwerk		J
Bewertungen	EBen / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	EBen / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF

35

35

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Die aktuelle Doppelspurlücke ist ein sehr ungünstiger kapazitäts- und stabilitätsreduzierender Engpass. Die Schliessung dieser Lücke soll zeitnah angegangen werden, weil sie bereits heute notwendig wäre, um die Stabilität zu erhöhen. Zusätzlich ermöglicht die Doppelspur eine Angebotserweiterung, erhöht die Flexibilität in der Fahrplanerstellung und hat eine positive Netzwirkung.	3,31
---	--	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		M
Sachplan Verkehr Teil Programm		M
Perspektive Bahn 2050		M
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	25,3
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	WV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Prioritär in der Periode 2025 – 2045. Betrieblich längst notwendige Massnahme zur Stabilitätserhöhung, welche darüber hinaus auch eine Angebotserweiterung ermöglicht.	J
--	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	912	Projekt-ID ETH	2,285.912	Leistungssteigerung Bahnhöfe St Gallen / Rorschach
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
1) St. Gallen: Leistungssteigerung Bahnhof (68 MCHF) 2) Rorschach: 6. Perronkante (78 MCHF)	BIF	146	2027

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzverbund			M
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	146
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	146

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Raumplanung Wirtschaftlichkeit	Kommentar: Die Position dient dem Ausbau der S-Bahn St. Gallen und der Durchbindung einer halbstündlichen internationalen S-Bahn nach Österreich (heute ist ein Umsteigen in St. Margarethen erforderlich). Bereits heute sind Schienen- und Strassenverkehr in dieser Region am Kapazitätslimit. Das prognostizierte Bevölkerungswachstum ist im Kanton St. Gallen deutlich überdurchschnittlich. Die Möglichkeit weiterer Strassenausbauten ist aufgrund von zu erwartenden Umweltsprachen eher unwahrscheinlich. Im grenzüberschreitenden Strassenverkehr wird bspw. die Bodensee Schnellstrasse seit den 1980er immer wieder verhindert. Hingegen sind von der ÖBB Doppelspurausbauten auf der grenzüberschreitenden Linie bei Lustenau vorgesehen. Anmerkung: - Dieser Angebotsausbau setzt die Schliessung der Doppelspurücke Rorschach voraus. - Das Einstellen oder Reduzieren von bestehenden Angeboten ist nicht gerechtfertigt, um Kapazität für neue Angebote zu schaffen. Konkret bedeutet dies, dass die Rorschach-Heiden-Bahn gegenüber einem neuen Angebot auf der Relation Rorschach Hafen - Rorschach Bf - Heiden Priorität hat. Wenn die Rorschach-Heiden-Bahn an der Seebleiche enden müsste, wäre sehr nachteilig.	2,91
--	--	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	M

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		M
Sachplan Verkehr Teil Programm		M
Perspektive Bahn 2050		M
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	25,3
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	WV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Prioritär in der Periode 2025 – 2045. Es sind Massnahmen erforderlich, um den Nahverkehr entsprechend dem erwarteten Bevölkerungswachstum auszubauen und den durchgängigen grenzüberschreitenden S-Bahn-Verkehr zu ermöglichen.	J
---	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 912 Projekt-ID ETH 2.286.912 Winterthur Grüze–Wil SG: Perronverlängerung 300 m
 08.01.2026 Status: 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Diese Position beinhaltet Perronverlängerungen in: Winterthur Hegli, Rätterschen, Schottikon, Elgg, Aadorf, Guntershausen, Eschlikon TG und Sirmach.	BIF	63	Nicht vom BAV genannt.

Eckwerte

Formeller Status, Verträge		N
Teil einer internationalen Achse		J
Beitrag zu nationalem Netzwerk		N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	N
Regionale Leitprojekte	N
Intermodale Projekte	N

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Raumplanung Wirtschaftlichkeit	Kommentar: Treiber dieses Projektes sind nicht Kapazitätsspie in diesem Perimeter, sondern aus solche im Kernbereich der S-Bahn. Dazu sollen die S-Bahn-Kompositionen auf 300 m verlängert werden. Stärken/Schwächen in Winterthur nach Angaben der SBB nicht möglich. Die Folge wäre aber eine Überdimensionierung der Kapazität, ein Rollmaterialmehrabedarf sowie eine Erhöhung von Verschleiss und Energieverbrauch.	1,68
--	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	M
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		N
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		N
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	21,2
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	A

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	A
---------------------------	---	---	---	---

Gesamteinschätzung

Kapazitätssengpässe im Kern des S-Bahn-Netzes sind nicht bestritten. Vorgeschlagene Massnahmen, insbesondere Perronverlängerungen in der Peripherie, gesamthaft aber suboptimal und in der Periode 2025 – 2045 nicht prioritär. Fahrplankonzept zu überarbeiten. Engpässe im Kernbereich der S-Bahn Zürich müssen in Periode 2025 – 2045 in Kauf genommen werden	N
--	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	X
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	912	Projekt-ID ETH	2.287.912	Weinfelden; Anlagenerweiterungen und ZfZ
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
1) Perronverlängerungen Weinfelden 2) Zugfolgezeitverkürzung	BIF	108	2027

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			M
Beitrag zu nationalem Netzverbund			J
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	108
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	108

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position ... Durchschn. Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Das Flügelkonzept Konstanz/Romanshorn im Fernverkehr ist eine deutliche Verbesserung des Angebots. Bei der infrastrukturseitigen Umsetzung sind Alternativen zu prüfen. Infrastruktur Weinfelden Bf: Die bestehenden Perrons sind heute 400 m lang und sollen dennoch verlängert werden, weshalb auch Weichen und Signalanlagen anzupassen sind. Anhaltegenauigkeit kann alternativ zugsseitig verbessert werden, womit die bestehende Perronlänge ausreicht. Infrastruktur Zugfolgezeit: Bei der Technologie sind Alternativen zu wählen. Die aktuell geplante Umsetzung mit Lichtsignalen ist vor der Fertigstellung bereits veraltet, weil längerfristig ETCS L2 der Standard sein wird.	2,49
---	--	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	N
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		J
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		J
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	20,2
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	A

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Mögliche kostengünstigere Alternativen bei Perronlänge (< 420 m) und Sicherungsanlagen gegeben.	M
---	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	X
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	912	Projekt-ID ETH	2.289.912	Romanshorn Wendegleis - Frauenfeld Schnelle Weichen
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
1) Wendegleise am Bodensee circa 2 km nördlich vom Bahnhof entfernt zwischen Romanshorn und Uttwil in Riedererzelg (13 MCHF) 2) Schneller befahrbare Weichen in Frauenfeld (39 MCHF)	BIF	52	2036

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	52
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	52

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsgüte 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Raumplanung Wirtschaftlichkeit	Kommentar: Wendegleis am Bodensee: ist zu prüfen ob in den umfangreichen Gleisanlagen südlich des Bahnhofs wirklich kein einziges Gleis verfügbar ist. Zudem bestehen Realisierungsrisiken durch Landschaftseingriffe und Kapazitätsmehrbedarf durch Leerfahrten Weichen Frauenfeld: Es ist zu prüfen, ob diese teure Massnahme nicht deutlich günstiger zu gegebener Zeit mit einer Gleiserneuerung zusammenzulegen ist.	1,76
--	---	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	N
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	M
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		N
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		N
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	20,2
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	A

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Investitionsmässig und betrieblich kostengünstigere Alternativen prüfen.	M
--	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	X
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 912 **Projekt-ID ETH** 2.290.912 **Oberwinterthur- Frauenfeld Perronverlängerung**
08.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung **3**

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Perronverlängerungen	BIF	20	2036

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	20
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	20

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Treiber dieses Projektes sind nicht Kapazitätspässe in diesem Perimeter, sondern aus solche im Kernbereich der S-Bahn. Dazu sollen die S-Bahn-Kompositionen auf 300 m verlängert werden. Stärken/Schwächen in Winterthur nach Angaben der SBB nicht möglich. Da es sich hier um eine relativ kurze Strecke handelt, auf der die Züge überdimensioniert sind und ein Wendegleis wahrscheinlich 10 bis 15 MCHF kosten würde, sind die Alternativen kaum günstiger.	1,83
--	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	M
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		N
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		N
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	20,2
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	A

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	WV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Prioritär in der Periode 2025 – 2045. Aufgrund des kurzen Abschnittes sind mögliche Alternativen in einer ähnlichen preislichen Grössenordnung.	J
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	912	Projekt-ID ETH	2.291.912	Oberwinterthur, Ossingen, Seuzach, Stein am Rhein
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
1) Oberwinterthur: Neues Perron 2 (229 MCHF) 2) Ossingen: Kreuzungsstation (26 MCHF) 3) Seuzach: Wendegleis (10 MCHF) 4) Stein am Rhein: Wendegleis (8 MCHF)	BIF	273	Durch BAV auszufüllen

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	273
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	273

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		M
Regionale Leitprojekte		M
Intermodale Projekte		M

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Raumplanung Wirtschaftlichkeit	Kommentar: Oberwinterthur: Bahnhofsumbau Der Bahnhof ist aktuell nicht optimal. Die ursprünglichen Varianten für 9 respektive 18 MCHF Varianten hätten die Situation am Perron 2 verbessert und wären priorisiert worden. Der nun zu prüfende Komplettumbau des Bahnhofs für 229 MCHF ist in seiner Wirkung in Bezug auf die extrem hohen Kosten äusserst fraglich. Der Umbau betrifft neben Perron 2 mittlerweile nahezu die gesamte Anlage, die Unterführungen, Umbauten des Perron 3/4 und erfordert einen umfangreichen Umbau der Gleisanlage mit Neubau von 30 Weichen zuzüglich einiger Schutzweichen, Gleisdurchschneidungen, Kreuzungsweiche und einiger optionaler Weichen. Hier sind deutlich kostengünstigere Alternativen erforderlich. Ossingen: Kreuzungsstation Erneuerung der Kreuzungsstelle mit 12 MCHF Substanzerhalt hat Prio. 1. Seuzach: Wendegleis Erforderlich für die in Seuzach endende S-Bahn hat Prio. 1. Stein am Rhein: Wendegleis Für die endende S-Bahn mit zeitgleicher Kreuzung hat Prio. 1.	2,39
---	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		M
Sachplan Verkehr Teil Programm		M
Perspektive Bahn 2050		M
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	21,2
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Grundsätzlich ist ein Ausbau mit Taktverdichtungen in diesem Perimeter mit den Projekten Ossingen, Seuzach und Stein am Rhein zu begrüssen. Der Komplettumbau des Bahnhofs Oberwinterthur ist dagegen unverhältnismässig.	M
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	X
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	912	Projekt-ID ETH	2.292.912	Oberwinterthur-Stein aRh: Perronverlängerung
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Perronverlängerungen in: Dinhard, Thalheim, Ossingen, Stammheim, Etwilen	BIF	66	Durch BAV auszufüllen

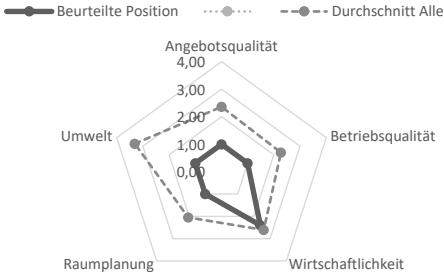
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	66
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	66

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Zur Durchbindung der S-Bahn Bülach - Winterthur – Seuzach - Stein am Rhein sind hier Perronverlängerungen geplant. Durch das Projekt sind in Dinhard, Thalheim, Ossingen, Stammheim, Etwilen je 220m Perrons geplant. In der Summe sind das 1540 Meter Bahnsteig. Nördlich von Seuzach ist die Siedlungsdichte und Nachfrage eher gering. Einige Bahnhöfe zählen nicht mal 200 Ein- und Aussteiger am Tag (DTV - Stand 2024). Dinhard, Thalheim, Ossingen, Stammheim, Etwilen haben in Summe 1480 Ein- und Aussteiger am Tag (DTV - Stand 2024).	1,28
--	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen		N
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten		M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich		N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt		N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050			N
Sachplan Verkehr Teil Programm			N
Perspektive Bahn 2050			N
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)		20,2
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend		A

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	A
---------------------------	---	---	---	---

Gesamteinschätzung

Siedlungsdichte nördlich Seuzach zu gering für so lange Bahnsteige.	N
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	X

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	400	Projekt-ID ETH	2.293.400	RBS - Tram 6 - Melchenbühl - Gümligen: Doppelspur
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Doppelspurausbau		26	Durch BAV/ARE auszufüllen

Eckwerte

Formeller Status, Verträge	Plangenehmigungsverfügung BAV (Ordentliches Verfahren) vom 19.01.1990		
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	26
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	26

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Raumplanung Wirtschaftlichkeit	Kommentar: Die Taktverdichtung auf der Tram 6 beseitigt Überlast und verbessert die Anbindung an die S-Bahn an den Bahnhof Gümligen. Plangenehmigungsverfügung BAV (Ordentliches Verfahren) vom 19.01.1990.	3,14
---	--	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	J

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	2
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Prioritär in der Periode 2025 – 2045. Taktdurchbindung zur Entlastung der Tram anzustreben.	J
---	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 400 **Projekt-ID ETH** 2.294.400 **RBS - Bolligen - Deisswil: Doppelspur**

08.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Doppelspurausbau	BIF	50	Durch BAV auszufüllen

Eckwerte

Formeller Status, Verträge		
Teil einer internationalen Achse		N
Beitrag zu nationalem Netzwerk		N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	
Regionale Leitprojekte	
Intermodale Projekte	

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Raumplanung Wirtschaftlichkeit	Kommentar: Der Doppelspurausbau ist aus Synergiegründen mit der bis 2045 anstehenden Totalsanierung des Streckenabschnittes Bolligen Deisswil zusammenzulegen, da er dann >40 % Substanzerhaltung mit sich bringt.	2,75
---	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	2
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Prioritär in der Periode 2025 – 2045, aber nur im Zusammenhang mit Sanierungen.	J
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	400	Projekt-ID ETH	2.295.400	RBS - Stettlen - Boll-Utzigen: Doppelspur
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Doppelspurausbau	BIF	29	Durch BAV auszufüllen

Eckwerte

Formeller Status, Verträge		
Teil einer internationalen Achse		N
Beitrag zu nationalem Netzwerk		N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	
Regionale Leitprojekte	
Intermodale Projekte	

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Der neue Doppelspurabschnitt verändert die Kreuzungen. Kombiniert mit Beschleunigungen, reduziert sich die Fahrzeit um 2 Minuten, sodass sich Anschlussituationen so verbessern, dass sich die Reisezeit um 10 bis 15 Minuten reduziert. Im Kontext dieser Verbesserung ist es eine vergleichsweise günstige Massnahme.	3,13
---	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	J

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	2
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Prioritär in der Periode 2025 – 2045. Deutliche Reisezeitreduktion durch Verbesserung der Anschlussituationen	J
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 400 Projekt-ID ETH 2.296.400 RBS - Zollikofen: Wendegleis

08.01.2026 Status: 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
1) Wendegleis 2) Blockverdichtung 3) Gleiswechsel	BIF	14	Durch BAV auszufüllen

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	14
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	14

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	
Regionale Leitprojekte	
Intermodale Projekte	

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position ... Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Raumplanung Wirtschaftlichkeit	Kommentar: Das Wendegleis für HVZ Verstärker. Durch eine leichte Verschiebung im Fahrplan lässt sich die Blockverdichtung zum RE vermeiden. Weiter ist zu prüfen ob ein Wendegleis anderenorts einfacher und günstiger zu bauen ist. Ggf. kann auch ein anderer Endpunkt dieser Verstärkerlinie die Infrastrukturmassnahmen zum Wenden reduzieren.	2,43
---	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	N
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	N
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	J

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	2
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

In der Periode 2025 – 2045 nicht prioritär. Der Aufwand und damit verbundene Preis dieses Verstärkerzuges ist Bezug auf den Nutzen relativ hoch.	M
--	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	X
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	311	Projekt-ID ETH	2.297.311	Aigle - Leysin; Verlängerung Leysin Télécabine
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Verlängerung zur Seilbahn und BehiG Massnahmen.	BIF	125	Durch BAV auszufüllen

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	125
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	125

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	
Regionale Leitprojekte	
Intermodale Projekte	J

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Das Skigebiet Leysin ist relativ nah an der stark wachsenden Region Genfersee. Skifahren in Wohnortnähe vermeidet lange, deutlich klimaschädlichere Anfahrten in die grösseren alpinen Skigebiete. Die Direktverbindung der Bahn zur Seilbahnstation Leysin entlastet die Strasse bei Le Sepey, vermeidet Strassenverkehr und den Ausbau der Zufahrtsstrassen und Parkplätze. Die ursprünglich geplante Streckenführung bzw. Verlängerung zur Seilbahnstation Lysin hätte 38 MCHF gekostet. Im gleichen Perimeter besteht nach BehiG die Notwendigkeit die Bahnhöfe Leysin-Village, Vermont, Feyday nach BehiG umzubauen. Wegen der starken Steigung ist dies in Village und Vermont nicht oder nur mit deutlichen Umtrassierungen möglich, sodass die BehiG-Umbauten zu Kostenexplosionen führen können. Aufgrund der Problematik durch die BehiG Umbauten wurde diese neue Streckenführung / Verlängerung zur Seilbahn geplant, welche zugleich neue BehiG konforme Bahnhöfe beinhaltet. Durch eine neue Lage der Bahnhöfe wird der Ortskern besser erschlossen.	2,99
--	--	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	N
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	M
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	J

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	21,9
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	WV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Prioritär in Periode 2025 – 2045, wenn finanzierbar. Kombination aus notwendigen BehiG-Massnahmen und einer besseren Erschliessung. Erfüllt Bundesbeschluss vom 21.06.2019 bezüglich des Zugangs zu den Tourismusregionen.	J
--	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	311	Projekt-ID ETH	2.302.311	Grundmodul Lausanne-Bern, Ausbau Romont
02.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Romont: Kapazitätssteigerung des Ostkopfes durch schnelle Spurwechsel 80 km/h für TPF.	BIF	21	2027

Eckwerte

Formeller Status, Verträge		N
Teil einer internationalen Achse		N
Beitrag zu nationalem Netzverbund		M
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF

21

21

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Beschleunigung der Einfahrt Romont ermöglicht Angebotsverdichtung und leistet Beitrag zur Betriebsstabilität. Hohe Wirkung zu moderaten Kosten.	2,55
---	---	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A1 – Die polyzentrische Siedlungsentwicklung wird durch das Gesamtverkehrssystem gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach innen ist durch die Auslegung der Verkehrsnetze gestärkt. SPV 2021 / A2 – Ein räumlich und zeitlich angemessenes Erreichbarkeitsniveau wird im Personenverkehr sichergestellt.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050	PB 2024, S. 48: Lausanne - Bulle als Achse mit tiefem Modal Split erwähnt.	M
Bevölkerungsentwicklung Bfs 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	14,4
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Priorität in der Periode 2025 – 2045. Hohe positive Wirkung auf Angebote Lausanne - Bern und Broc - Bern; bessere Angebotsvernetzung. Insgesamt kleiner Eingriff.	J
---	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	180	Projekt-ID ETH 2.303.180	Grundmodul, B-Ebene Bern - Olten
02.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung	3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Bern: Zugfolgezeitverkürzung Ostseite auf 2 min durch zusätzliche Signale im Bereich Strassenunterführung Neubrücke, Rothrist: Neue Spurwechsel Born.	BIF	16.2 48.8 (neue Schätzung BAV aufgrund Projektvertiefung)	2030

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	65
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	65

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position ... Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung Umwelt	Kommentar: Hauptziel des Umbaus Rothrist ist umsteigefreie Verbindung Langenthal - Aarau. Löst in Rothrist aufwendigen Bahnhofumbau ohne wesentlichen weiteren Mehrwert aus. Marktwirkung der Neuverknüpfung eher limitiert. Zugfolgezeitverkürzung zur Sicherung der Kapazität für das Angebotskonzept 2035.	2,18
--	--	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	N
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A1 – Die polyzentrische Siedlungsentwicklung wird durch das Gesamtverkehrssystem gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach innen ist durch die Auslegung der Verkehrsnetze gestärkt. SPV 2021 / V3 – Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050	PB 2024, S. 54: Ausbau Beförderungskapazität Bern - Olten.	J
Bevölkerungsentwicklung Bfs 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	15,5
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	a

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	Betriebliche oder technische Lösung zur Neuverknüpfung der S23 ohne bauliche Eingriffe in Rothrist suchen.	A
----------------------------------	---	---	---	--	----------

Gesamteinschätzung

Teilmodul umfasst zwei Projekte ohne direkten inhaltlichen Zusammenhang: (1) Zugfolgezeitverkürzung Bern Ost grundsätzlich sinnvoll und im Zeitraum 2025 - 2045 umzusetzen. Es wird aber empfohlen ETCS mit Führerstandssignalisierung vorzuziehen. (2) Marktseitiger Mehrwert der Neuverknüpfung S23 und damit des Eingriffs in Rothrist nicht prioritär. Kann später umgesetzt werden.	M
--	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 311 **Projekt-ID** ETH 2.304.311 **RER-Genève-La-Plaine**

02.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
La Plaine: Gesamtumbau der Topologie zu Wendebahnhof und Neubau von zwei Perrons.	BIF	42	Nach Abschluss des Tiefbahnhofs Cornavin

Eckwerte

Formeller Status, Verträge		N
Teil einer internationalen Achse		J
Beitrag zu nationalem Netzverbund		N
Bewertungen	EBeN / IBE EBeN / WKV NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00 Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00 Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte	Ausbau RER Genève	J
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Anlagenausbau als Voraussetzung für den Angebotsausbau der RER Genève. Moderate Kosten. Beträchtlicher Anteil Werterhalt.	2,34
--	---	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A1 – Die polyzentrische Siedlungsentwicklung wird durch das Gesamtverkehrssystem gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach innen ist durch die Auslegung der Verkehrsnetze gestärkt. SPV 2021 / A2 – Ein räumlich und zeitlich angemessenes Erreichbarkeitsniveau wird im Personenverkehr sichergestellt. SPV 2021 / V3 – Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		N
Bevölkerungsentwicklung Bfs 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	21,9
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	-----------

Gesamteinschätzung

Prioritär in Periode 2025 – 2045. Dient direkt dem Ausbau des S-Bahnangebotes zum Viertelstundentakt. Voraussetzung ist der Umbau des oberirdischen Teils von Genève Cornavin, daher Ausführung möglicherweise erst nach 2045 erforderlich.	J
---	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	270	Projekt-ID ETH	2.305.270	Grundmodul; S-Bahn Basel / Wendegleis Aesch
02.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Neues Wendegleis Aesch und Umbau des Spurwechsels auf höhere Geschwindigkeit. Zugfolgezeitverkürzung Aesch – Münchenstein.	BIF	16	2026

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	16
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	16

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte	Ausbau Regio-S-Bahn Basel	J
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position: —●— Durchschnitt Alle: - - - ● - - - Angebotsqualität: 4.00 3.00 2.00 1.00 0.00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Ausbauten für die Einführung des Angebotsausbaus der S-Bahn Basel - Aesch zum Viertelstundentakt. Moderate Kosten und Auswirkungen.	2.51
--	---	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A1 – Die polyzentrische Siedlungsentwicklung wird durch das Gesamtverkehrssystem gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach innen ist durch die Auslegung der Verkehrsnetze gestärkt. SPV 2021 / A2 – Ein räumlich und zeitlich angemessenes Erreichbarkeitsniveau wird im Personenverkehr sichergestellt. SPV 2021 / V3 – Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050	PB 2024, S. 42: Indirekte Erwähnung unter "Vernetzen Laufental - Ergolzthal".	M
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	5.8
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Prioritär in Periode 2025 – 2045. Ermöglicht Viertelstundentakt Basel - Aesch der S-Bahn Basel mit moderaten Investitionen. Setzt nach Angaben des BAV gewisse Massnahmen des Ergänzungsmoduls 15 Produktion Basel voraus.	J
--	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 270 Projekt-ID ETH 2.351.270 Porrentruy, zusätzlicher Spurwechsel

08.01.2026 Status: 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Bau eines zusätzlichen Spurwechsels und Blockabschnittes bei Porrentruy zur Einführung eines Flügelbetriebs.	BIF	9	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			M
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	9
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	9

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position — Durchschnitt Alle Angebotqualität 5,00 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Der Flügelbetrieb spart ein Fahrzeug ein, sodass sich alleine dadurch das Projekt amortisiert. Zudem ermöglicht dies Direktverbindungen in eine periphere Region, verbessert deren Erschliessung und Attraktivität. Ferner sind Vorteile für den Unterhalt und die internationale Grenzverbindung (Belfort & TGV) möglich.	3,09
--	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	-0,1
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Prioritär in der Periode 2025 – 2045. Projekt zur Verbesserung der peripheren Anbindung, welches sich bei der Gesamtbetrachtung auch betriebswirtschaftlich amortisiert.	J
--	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 311 **Projekt-ID ETH** 2.352.311 **Lausanne - Aigle, Spurwechsel Cully**

08.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Cully: Zusätzlicher Spurwechsel zur beidseitigen Nutzung von Gleis 2 als Überholgleis	BIF	35	Offen

Eckwerte

Formeller Status, Verträge		N
Teil einer internationalen Achse		J
Beitrag zu nationalem Netzverbund		M
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte	Weiterausbau RER, Zusammenhang mit Grundmodul / Teilmodul 42	J
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsgüte 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Raumplanung Wirtschaftlichkeit	Kommentar: Massnahme zur Leistungssteigerung der RER unter Beibehaltung der Bedienungsqualität; Beitrag zur generellen Nutzungsflexibilität der Achse Lausanne - Brig und zur Betriebsstabilität.	2,68
---	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		N
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	21,9
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	Ohne dieses Projekt müssen Halte auf der langsamen S-Bahn gestrichen werden.	WV
---------------------------	---	---	---	--	----

Gesamteinschätzung

Prioritär in der Periode 2025 – 2045, wenn finanzierbar.	J
--	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 400 **Projekt-ID ETH** 2.353.400 **La Heutte, Gare de croisement**

08.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Bahnhofsumbauten und Verschiebung der Kreuzungsstation von Reuchenette-Péry nach La Haute zur minimalen Anpassung der Fahrplanlage.	BIF	52	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	52
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	52

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	
Regionale Leitprojekte	
Intermodale Projekte	

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position — Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Aufgrund des BehiG sind hier Massnahmen erforderlich. Die Gesamtmassnahme ist jedoch relativ teuer in Relation zum Nutzen. Zudem ist sie für die Anwohnenden wenig vorteilhaft, weil diese den Zugangsweg zum Bahnhof La Heutte verlängert. Es sind Kostenreduktionen oder Alternativen anzustreben.	2,19
---	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	N
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	2
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Massnahmen aufgrund des BehiG erforderlich. Kosten des Gesamtprojektes in Relation zum Nutzen zu hoch. Kostengünstigere Möglichkeit zur Erfüllung des BehiG entwickeln.	M
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	180	Projekt-ID ETH	2.354.180	Schwanden - Linthal; Zfz, Perronlängen, Kreuzungsstation
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Bau einer Kreuzungsstation und Perronverlängerung zur Einführung des Halbstundentaktes nach Linthal.	BIF	79	

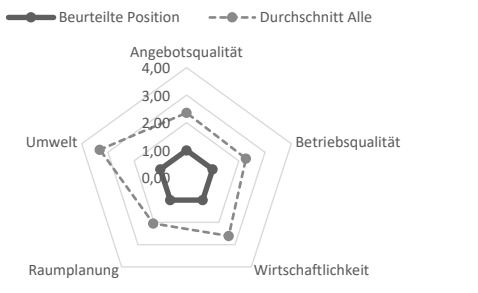
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	79
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	79

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Die Infrastrukturkosten sind verglichen mit dem Verkehrspotential südlich von Schwanden sehr hoch (circa 4000 Einwohner, in den von der Taktverdichtung betroffenen Ortschaften; entspricht mehr 19000 CHF Investition pro Einwohner). Die Siedlungsentwicklung im betroffenen Gebiet ist meist nicht entlang der Bahnhöfe orientiert und die aktuellen Zonenpläne (Stand Dez. 2024) zeigen, dass sich dies auch in Zukunft kaum ändern soll.	1,00
--	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		N
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		N
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	2,5
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	A

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Keine Priorität in Periode 2025 – 2045. Die aktuelle Bevölkerungsdichte um die Bahnhöfe rechtfertigt die Kosten nicht. Für Periode nach 2045 nach Massgabe der Siedlungsentwicklung wieder prüfen.	N
--	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 610 **Projekt-ID ETH** 2.355.610 **Locarno; zusätzliche Perronkante**

08.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Bau einer zusätzlichen Perronkante im Bahnhof Locarno.	BIF	15	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	15
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	15

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position — Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Aufgrund der Umsteigebeziehungen in Locarno Bf hat bspw. das vorzeitige Wenden vor Locarno (und damit verbunden Verpassen der Anschlüsse in Locarno) Auswirkungen für gesamte Region bis nach Milano. Andere infrastrukturseitige Stabilitätserhöhungsmassnahmen (bspw. Doppelspurausbauten) sind aufgrund der vorhandenen Bebauung in diesem Gebiet um ein Vielfaches teurer und weniger wirksam. Ebenso ist die Beschaffung und der Betrieb von Reservezügen in diesem Fall teurer.	3,23
--	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	J

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		M
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		J
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	3
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	WV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Für das Angebot und das Vermeiden von vorzeitigem Wenden werden 4 Perrons benötigt.	J
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 311 Projekt-ID ETH 2.365.311 Allaman; Auszieh- und Wendegleis

08.01.2026 Status: 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Neues Auszieh- und Wendegleis zur leichten Fahrplananpassung.	BIF	15	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge		N
Teil einer internationalen Achse		J
Beitrag zu nationalem Netzverbund		N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	
Regionale Leitprojekte	
Intermodale Projekte	

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position — Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Relativ geringer Einfluss auf den Fahrplan, welche nur bei einem bestimmten Fahrplan wirkt und auch in diesem Fall kaum Mehrwert erzeugt.	1,84
--	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	N
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	M
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	21,9
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Auch langfristig nicht prioritär.	N
-----------------------------------	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	X

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	180	Projekt-ID ETH	2.357.180	Embrach; zusätzliche Perronkante
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung
				3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Bau einer zusätzlichen Perronkante in Embrach zur Wiederherstellung des Angebots.	BIF	13	

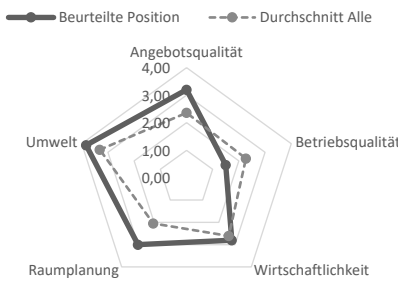
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	13
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	13

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	
Regionale Leitprojekte	
Intermodale Projekte	

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Der Angebotsausbau mit der Durchbindung der S-Bahn nach Stein am Rhein führt zu Fahrplanänderungen. Dadurch kann am dem Bahnhof des Winterthurer Ortsteils Wülflingen (rund 17000 Einwohner) nicht mehr angehalten werden kann. Dabei hat der Bahnhof Wülflingen eine Frequentierung (DWV 2024), welcher über dem Schweizer Median liegt. Durch eine zweite Perronkante am Bahnhof Embrach bleibt der Halt in Wülflingen bestehen.	2,87
--	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	N
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	M
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	18,1
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	WV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Prioritär in der Periode 2025 – 2045. Notwendig, damit zukünftig weithin in Wülflingen gehalten wird.	J
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	270	Projekt-ID ETH	2.358.270	Trimbach - Läfelfingen; Perronverlängerungen
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Bahnsteigverlängerungen in Trimbach und Läfelfingen.	BIF	14	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBen / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBen / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	14
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	14

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Weil im Bahnhof Olten die Kapazität zum Wenden der S-Bahn fehlt, soll die S-Bahn von Solothurn bis Läfelfingen weitergeführt werden, was Bahnsteigverlängerungen in Trimbach und Läfelfingen erfordert. Als Folge wird die durchgehende S9 Sissach - Olten - Läfelfingen gebrochen und in zwei Äste aufgeteilt. Kostspielige und fahrgastunfreundliche Lösung des betrieblichen Problems in Olten. Die Aufteilung in zwei Linien hebt die durchgehenden Verbindungen des ohnehin schon schwach frequentierten Angebotes auf. Zudem ist der Anschluss in Sissach mit 3 min aufgrund des Fahrplankonzeptes am untersten Limit. Schon bei kleinen Verspätungen verpassen die Fahrgäste den Anschluss nach Basel.	1,80
--	--	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	N
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	M
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	8,35
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	A
----------------------------------	---	---	---	----------

Gesamteinschätzung

Konzept der geteilten S9 nicht weiterverfolgen. Gefährdet die Weiterexistenz der Linie bei hohen Kosten.	N
--	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	X

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	400	Projekt-ID ETH	2.359.400	Ringoldingen; Kreuzungsstation
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Ausbau der Haltepunktes Ringoldingen zu einer neuen Kreuzungsstation.	BIF	25	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	25
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	25

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Kostspielige Massnahme. Bereits 2.3 km talaufwärts und 2.5 km talabwärts befinden sich Kreuzungsbahnhöfe. In Kombination mit der dort gefahrenen Geschwindigkeit ist der Effekt einer neuen Kreuzungsstation Ringoldingen in dem Fahrplan marginal. Geplante Kreuzungen in Ringoldingen werden zu einem unnötigen Anhalten führen, weil hier nur ein Halt auf Verlangen ist. Aufgrund der <49 DTV, <49 DWV, <49 DNWV und der Siedlungsstruktur wird Ringoldingen ein Halt auf Verlangen bleiben. Daher erhöht die Kreuzungsstation Ringoldingen mit dem unnötigen Anhalten den Energieverbrauch und erzeugt eine zusätzliche Lärmemission. Zudem erhöht sich der Infrastrukturunterhalt.	1,66
---	---	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen		N
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten		N
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich		M
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt		N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	2
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	A
----------------------------------	---	---	---	----------

Gesamteinschätzung

Konzept nicht weiterverfolgen. Marginaler Effekt, nur bei ganz bestimmtem Fahrplan. Hohe Kosten.	N
--	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	X

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	311	Projekt-ID ETH	2.360.311	St-Maurice - St-Gingolph; Vouvry, gare de croisement
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Bau einer neuen Kreuzungsstation.	BIF	28	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			M
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	28
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	28

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Die Kreuzungsstelle war für das ursprüngliche Fahrplankonzept erforderlich. Durch den neu geplanten Fahrplan ist ein Halbstundentakt ohne diese Kreuzungsstelle möglich, sodass die Wirkung nahezu entfällt.	1,63
---	--	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen		N
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten		N
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich		N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt		N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	18,5
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	A
----------------------------------	---	---	---	----------

Gesamteinschätzung

Wird durch den neuen Fahrplan nicht mehr benötigt. Nicht mehr weiterverfolgen.	N
--	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	311	Projekt-ID ETH	2.361.311	Fribourg - Payerne; Givisiez, Spurwechsel
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Bau eines Spurwechsels, welcher ein 400 m Überholgleis - und in Gegenrichtung ein 200 m Überholgleis ermöglicht.	BIF	8	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzwerk			J
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	8
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	8

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Diese Überholgleis hebt eine bestehende Taktlücke auf und ermöglicht weitere vorgesehene Expressgüterzüge. Andernfalls müsste entweder auf Güterzugausbau verzichtet werden oder es würde für jeden zusätzlichen Güterzug eine Taktlücken entstehen.	2,52
---	--	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen		M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten		M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich		J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt		N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	14,4
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	WV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Priorität in Periode 2025 – 2045. Notwendige Maßnahme, welche die heutige Kapazitätsengpasssituation entspannt.	J
---	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 400 **Projekt-ID ETH** 2.362.400 **Olten - Solothurn; Egerkingen, Perronverlängerung**
08.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung **3**

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Perronverlängerungen zum Halten zusätzlicher längere Züge.	BIF	2	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	2
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	2

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Durch die zusätzliche Halte sind Auswirkungen auf die Zugfolgezeit, ein Kapazitätsverlust und ein Stabilitätsverlust auf der kritischen Jurafusslinie zu erwarten, was Folgemassnahmen verursachen kann.	2,35
--	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	J
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	M

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	10,7
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Derzeit geringe Priorität, weil der Ort relativ abgelegen vom Bahnhof ist. Für Periode 2045ff. eventuell wieder prüfen.	M
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	180	Projekt-ID ETH	2.363.180	Wädenswil - Biberbrugg; Samstagn, 3. Durchfahrtsgleis
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Bahnhofsumbau mit Verbeiterung der Anlagen und neuer Trassierung.	BIF	26	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	26
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	26

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Im landesweiten Vergleich geniesst der Bahnhof Samstagn (Gemeinde mit rund 3100 Einwohner) ein relativ hohes Angebotsniveau. Zudem besteht sogar für den Verspätungsfall noch etwas Flexibilität. Eine Vielzahl an Schweizer Bahnhöfen (mit einwohnerreicheren Gemeinden) und Gleisanlagen befinden sich heute in einem deutlich ungünstigeren Zustand.	2,07
--	---	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	N
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	8,3
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Im Schweizweiten Vergleich ist der Bedarf für den Bahnhofsusbau hier gering. Für Periode 2045ff. eventuell wieder prüfen.	N
---	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	X

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 180 **Projekt-ID ETH** 2.364.180 **Frauenfeld - Wil; Diverses**

08.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Dieses Modul beinhaltet zwei Pakete: Kreuzungsstelle/Beschleunigung und Neutrassierung bei Wil.	BIF	47	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBen / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBen / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	47
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	47

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position — — — Durchschnitt Alle Angebotqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Doppelspur und Beschleunigung ermöglichen langfristig den ¼-Stunden-Takt. Aber auch beim bestehenden ½-Stundentakt ist das Massnahmenpaket wirtschaftlich sehr interessant, weil die Investitionen durch Einsparungen amortisiert werden können. So reduziert sich beim 1/2 Stundentakt der Rollmaterialbedarf um einen Umlauf (Fahrzeuganschaffungskosten im Jahr 2012 bereits 6.2 MCHF). Das sind hier -33 % Rollmaterial. Zudem ist ein Substanzerhaltungsanteil enthalten. Die Neutrassierung bei Wil mit der neuen Haltestelle wird durch den neuen Autobahnanschluss und die Stadtentwicklung ausgelöst, weil heutige Flächen der Bahn benötigt werden. Dieses Paket ist auch dann vorteilhaft, wenn nur die Stadtentwicklung (ohne Autobahnanschluss) zustande kommt, weil sich die Erschliessung verbessert und dadurch die Nachfrage und Wirtschaftlichkeit der Bahn erhöhen kann.	3,06
--	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	M

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		J
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	22,75
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Prioritär in der Periode 2025 – 2045. Vorteilhaftes Kombinationsprojekt zur deutlichen Angebotsverbesserung.	J
--	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 180 **Projekt-ID ETH** 2.365.180 **Wohlen - Bremgarten; DS**

08.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Doppelspur als Kreuzungsstelle bei Bremgarten	BIF	33	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	33
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	33

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Der Bedarf dieser Kreuzungsstelle resultiert aus einem bestimmten Fahrplan und wird bei einer Fahrplanänderung mutmasslich obsolet. Der zugrunde gelegte Fahrplan sieht in Dietikon Umsteigezeiten von 2 und 3 min vor, was nicht stabil betreibbar ist, sodass Fahrplanmodifikationen erforderlich sind. Bei 2 und 3 Minuten Umsteigezeit bedeutet zudem bereits eine minimale Verspätung ein Verpassen des Anschlusses oder eine Verspätungsübertragung. Allgemeine Anmerkung: Anschlüsse müssen machbar sein, 3 min ist ohne Verspätung die unterste Grenze und muss wahrscheinlich durch die älter werdende Gesellschaft im Horizont 2050 nach oben korrigiert werden – siehe Gutachten.	2,09
--	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen		N
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten		N
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich		N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt		M
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	20,3
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Der Fahrplan ist wahrscheinlich nicht stabil und die Kreuzungsstelle wahrscheinlich bei einem anderen Fahrplan obsolet.	M
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	X
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	180	Projekt-ID ETH	2.366.180	Aarau - Menziken; DS Bleien Liebegg - Teufenthal AG
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Doppelspur als Kreuzungsstelle	BIF	29	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	29
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	29

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Der Bedarf dieser Kreuzungsstelle resultiert aus einem bestimmten Fahrplan und wird bei einer Fahrplanänderung mutmasslich obsolet. Der zugrundeliegende Fahrplan ist als nicht optimal zu beurteilen und Fahrplanänderungen sind wahrscheinlich. Heute ist der Übergang in Suhr nach Menziken von Zofingen 6 oder 7 min, sowie von Lenzburg 2 oder 4 min. Zukünftig sind es von Zofingen immer 2 min und von Lenzburg 0 oder 1 min. Da dies fast immer zu kurz ist. Anmerkung: Mit der heutigen Infrastruktur ist bereits ein 15 Minuten Takt möglich. Allgemeine Anmerkung: Anschlüsse müssen machbar sein, 3 min ist ohne Verspätung die unterste Grenze und muss wahrscheinlich durch die älter werdende Gesellschaft im Horizont 2050 nach oben korrigiert werden – siehe Gutachten.	1,97
--	--	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen		N
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten		N
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich		N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt		M
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	21,3
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Der Fahrplan ist nicht optimal und die Kreuzungsstelle wahrscheinlich bei einem anderen Fahrplan obsolet.	M
---	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	270	Projekt-ID ETH	2.367.270	Basel - Rodersdorf; diverse Ausbauten
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Ausstattung der Tram mit Schranken und Signaltechnik mit dem Aufwand einer Eisenbahn/Vollbahn.	BIF	18	

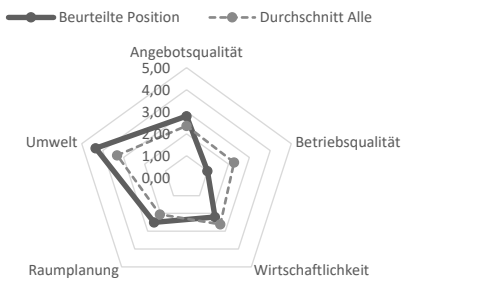
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	18
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	18

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Das Vorprojekt für 18 MCHF mit Schranken und zusätzlicher Signalisierung ist wirtschaftlich fragwürdig und widerspricht der seit über 100 Jahren erfolgreich in der Schweiz und Deutschland vielerorts etablierten Praxis. Verkehrspsychologisch führen diese Schranken an den einzelnen Tramhaltestellen zu einem gefährlichen Reboundeffekt. Heute assoziiert das Gehirn bei einem Fussgängerüberweg: Schiene = Gefahr. Durch die Schranken an vereinzelter Tramhaltestellen wird die Gefahr weniger stark mit der Schiene assoziiert, sondern neu mit der Schranke. Dies resultiert in einer reduzierten Aufmerksamkeit, welche sich an den verbleibenden 184 Basler Haltestellen unfall erhöhend auswirkt. Zudem erhöht dies die Risikobereitschaft, schnell vor eine Tram über die Gleise zu rennen. Um dieser Unfallerhöhung entgegenzuwirken müssten mutmasslich sukzessive an zahlreichen Tramhaltestellen Schranken oder Unterführungen gebaut werden. In Darmstadt wird das Konzept mit den gleichen Fahrzeugen (Stadler Tina) ohne Schranken nach BoStrab umgesetzt. In anderen Städten finden die Durchfahrten mit deutlich schwereren Fahrzeugen statt - oft sind dies sogar Eisenbahnfahrzeuge (bspw. Zwickau). Auch die Signalisierung mit Vorsignalen wird in anderen Städten bei Haltestellendurchfahrten und höheren Fahrzeugdichten (teilweise >20 Fahrzeuge pro Stunde) nicht benötigt, weil ein Tram durch die Magnetschienenbremsen eine Bremsverzögerung von >2.7 m/s² nachweisen muss (vgl. BoStrab). Die zugrundeliegende Bremswegberechnung mit den hier angenommenen Parametern für den Stadler Tango und Stadler Tina ist offensichtlich viel zu konservativ und führt bei 70 km/h zu deutlich über 200 m Bremsweg; für die BoStrab-Zulassung halten die gleichen Stadler-Fahrzeuge bei 70 km/h einen Bremsweg von maximal 69 m ein; und bei 40 km/h stehen sie nach maximal 27 m. Es wird empfohlen, die Massnahme nach dem etablierten Vorbild der Forchbahn oder analog zu BoStrab umzusetzen (Haltestellendurchfahren nach Weil am Rhein würden auch nach BoStrab § 50(4) Nr. 1 gemacht werden). Wahrscheinlich sind lediglich Blinklichter an den Übergängen der 7 Haltestellen nachzurüsten.	2,57
--	---	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen		M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten		N
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich		M
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt		M
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern		J

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	5,8
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	A

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	A
----------------------------------	---	---	---	----------

Gesamteinschätzung

Verkehrsmässig ist die S-Tram mit Durchfahrt durch Tram-Haltestellen äusserst sinnvoll und bspw. auch in der Schweiz von der Forchbahn seit über 100 Jahren praktiziert. Die Umsetzung als Eisenbahn/Vollbahn überschreitet klar den Stand der Technik bei Stadtbahnen. Es sind pragmatische Lösungen anzuwenden.	N
---	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	X
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	400	Projekt-ID ETH	2.368.400	La Chaux-de-Fonds - Le Noirmont; DS
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Doppelspurausbau der durch die Rue du Mangège und Rue du Crêt.	BIF	26	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	26
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	26

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotqualität 5,00 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Das Projekt hat zwei Auslöser. Der erste ist die neue Anschlusssituation und Stabilität durch die „Ligne directe“. Der Zweite ist die ungünstige Situation, dass die Eisenbahn im Gegenverkehr auf der Strasse fährt, was möglich ist, aber für die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss nicht ideal.	3,03
---	--	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen		M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten		M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich		J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt		N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern		M

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	0,4
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Langfristig notwendige Massnahme, dessen Zeitpunkt in Anbetracht der Auslöser so gewählt werden soll, dass die Erneuerung mit der bestehenden Infrastruktur gebündelt wird, sodass ein möglichst hoher Anteil an Substanzerhalt und Synergien genutzt wird (bspw. gemeinsame Schienen-, Strassen-, Brücken- und Kanalisationserneuerung).	J
---	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	311	Projekt-ID ETH	2.369.311	Nyon - La Cure; Doppelspurausbau Trél�x
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Doppelspurausbau Tr�lex – Tr�lex Depot	BIF	31	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	31
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	31

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Der Bedarf dieser Kreuzungsstelle resultiert aus diesem einen bestimmten Fahrplan, welcher sich aus dem SBB Fahrplan Lausanne-Genève ableitet. Eine mögliche Abschaffung der Neigetechnik auf der Jurausstrecke kann diese Kreuzungsstellen sowie eine Vielzahl weitere Kreuzungsstellen der Zubringerlinien obsolet machen und den Bau ganz andere Kreuzungsstellen erfordern.	2,35
--	--	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen		M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten		M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich		M
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt		M
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	21,9
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Der übergeordnete Fahrplan auf der Jurausstrecke ist aktuell noch nicht stabil, sodass allfällige Infrastrukturausbauten erst bei Vorliegen eines definitiven langfristigen Fahrplans wieder geplant werden sollen.	M
---	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	X
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	400	Projekt-ID ETH	2.370.400	Oensingen - Balsthal; Geschwindigkeitserhöhung
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Beschleunigung zur Gewährleistung der Stabilitätsverbesserung im Zusammenhang mit Anschlusssituation.	BIF	7	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBen / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBen / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	7
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	7

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Die Fahrzeit ist ungünstig für Wendezeit, Anschlüsse und Stabilität. Dies verstärkt sich aufgrund der kurzen Anschlüsse (hier teilweise nur 3 Minuten) und den geplanten 1/4 Stundentakt, sodass es Fahrzeitreduktionen braucht. Ein zusätzlicher Fahrzeugumlauf, um die Situation zu entspannen, wäre bereits wegen der Fahrzeuganschaffung teurer. Zur vorgeschlagenen Trassierung sind jedoch Alternativen zu suchen, welche die Fahrzeiterparnis erhöhen. Anregung: Die langgezogene Kurve zwischen Bahnübergang Aeussere Klus und der Brücke Klusstrasse ist anstelle der aktuell geplanten 80 km/h auf mindestens 100 oder 120 km/h zu strecken. Da eine grössere Kurvenstreckung in ein unbebautes Feld hineinragt, sind kaum Mehrkosten zu erwarten. Der Normalbetrieb wäre auf 80 km/h auszuliegen, im Verspätungsfall würde schneller gefahren, um den Fahrplan zu stabilisieren. Durch neue Beschleunigungsstärkere Fahrzeuge wird das Fahrzeiteinsparpotential der Stärken Kurvenstreckung noch gesteigert.	2,93
---	--	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	N
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	J

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		J
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	10,7
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	J

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	WV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Prioritär in der Periode 2025 – 2045. Notwendige Massnahmen zur Gewährleistung der Anschlüsse, Stabilität bei einem 1/4 Stundentakt. Das Projekt ist noch hinsichtlich seiner Wirkung zu optimieren.	J
--	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	912	Projekt-ID ETH	2.371.912	St. Moritz - Tirano; Kreuzungsstation Li Foppi
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Bau einer Neuen Kreuzungsstation.	BIF	0	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	27
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	27

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Gemessen am starken Effekt auf den Fahrplan (Fahrzeitreduktionen und zugleich Systematisierung) relativ günstige Massnahme. Die Fahrzeit für etliche Verbindungen von Pontresina nach Tirano reduziert sich um 22 Minuten.	3,20
---	---	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen		J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten		J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich		J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt		N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern		M

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	2,9
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Prioritär in der Periode 2025 – 2045. Relativ kostengünstige Massnahme für eine deutliche Verbesserung des Angebots.	J
--	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	311	Projekt-ID ETH	2.372.311	Yverdon - Ste-Croix; Kreuzungsstellen, Korrektur Linienführung
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Kreuzungsstelle, Korrektur Linienführung	BIF	32	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	32
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	32

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Raumplanung Wirtschaftlichkeit	Kommentar: Der Bedarf dieser Kreuzungsstelle resultiert aus diesem einen bestimmten Fahrplan, welcher sich aus dem SBB Fahrplan Lausanne-Genève ableitet. Eine mögliche Abschaffung der Neigetechnik auf der Jurausstrecke kann diese Kreuzungsstellen sowie generell eine Vielzahl weitere Kreuzungsstellen der Zubringerlinien obsolet machen und den Bau ganz andere Kreuzungsstellen erfordern.	2,38
---	---	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen		M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten		M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich		M
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt		M
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	21,9
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Der übergeordnete Fahrplan auf der Jurausstrecke ist aktuell noch nicht stabil, sodass allfällige Infrastrukturausbauten erst bei Vorliegen eines definitiven langfristigen Fahrplans wieder geplant werden sollen.	M
---	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	X
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	311	Projekt-ID ETH	2.373.311	La Chaux-de-Fonds - Les Ponts-de-Martel; Ausbauten
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Bau einer Kreuzungsstelle auf dem durch die Ligne direct freiwerdenden Trasse.	BIF	12	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	12
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	12

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Raumplanung Wirtschaftlichkeit	Kommentar: Der Bau dieser Kreuzungsstelle L'Orée-du-Bois kann erst nach Abschluss des Baus der „Ligne directe“ erfolgen. Deren Verlängerung zu einer Doppelspur ist zu prüfen, um die volle freiwerdende Länge des alten Gleises zu nutzen. Weiter ist dann zu prüfen, die Haltestelle Reymond in den Bereich dieser Doppelspur zu verlegen, um das Wohngebiet L'Orée-du-Bois besser anzuschliessen, mit Blick auf das Wachstumspotential dieses Wohngebiets.	2,37
---	--	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen		J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten		M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich		J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt		M
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	0,4
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Prioritär in der Periode 2045ff.	M
----------------------------------	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	500	Projekt-ID ETH	2.374.500	Luzern - Meiringen; Doppelspur Kägiswil
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Kombination aus Doppelspurausbau für den Übereckanschluss, der zu erneuern der Bestandsbrücke und Hochwasserschutz	BIF	27	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	27
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	27

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		M

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Raumplanung Wirtschaftlichkeit	Kommentar: Position der bestehenden Brücke in S-Kurve ungünstig, weil sie auf einer potentiellen 120 km/h-Strecke zu einem 95 km/h Geschwindigkeitseinschnitt führt (die ZB hat 120 km/h-Rollmaterial). Durch Streckung der Linienführung könnten Fahrzeitzersparen für die Fahrplanstabilität gewonnen werden. Energieverbrauch und Verschleiss lassen sich verringern. Die Durchführungsplanung ist verkehrlich und baulich ungünstig. Der Brückenneubau neben der alten Brücke und das Verschieben an die Position der alten Brücke führt zu einer längeren Netzteilung mit Mehrschichtbetrieb und teurem Schienenersatzverkehr. Anregung: Bau der Neuen Brücke neben der alten, sodass der Geschwindigkeitseinschnitt und die Zeitweise Netzteilung vermieden wird.	2,73
---	--	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	M
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	M
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	0,4
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Der Doppelspurausbau hat Priorität, wenn eine 120 km/h Trassierung gewählt wird, welche eine neue Brücke neben der alten Brücke baut.	J
---	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 311 Projekt-ID ETH 2.375.311 Vevey - Les Pléiades; Kreuzungsstelle Blonay - Les Pléiades
 08.01.2026 Status: 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung 3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Kreuzungsstelle Blonay - Les Pléiades	-	-	-

Eckwerte

Formeller Status, Verträge	
Teil einer internationalen Achse	
Beitrag zu nationalem Netzwerk	
Bewertungen	EBeN / IBE Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00 EBeN / WKV Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00 NIBA Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
Investitionen Mio CHF	Total Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF Davon 2025 - 2045 Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	
Regionale Leitprojekte	
Intermodale Projekte	

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position — — — Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Raumplanung Wirtschaftlichkeit	Kommentar: Anliegen wird nicht mehr weiterverfolgt, da bereits eine zweckmässige Alternative gefunden und umgesetzt wurde.
---	--

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	
Sachplan Verkehr Teil Programm	
Perspektive Bahn 2050	
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar
---------------------------	---

Gesamteinschätzung

Entfällt gänzlich.	
--------------------	--

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	180	Projekt-ID ETH	2.401.180	Mägenwil Ost; Überholgleis Güterverkehr
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Überholgleis bei Mägenwil für zusätzliche Expressgüterzugtrasse pro Stunde	BIF	78	Durch BAV auszufüllen

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzverbund			J
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	78
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	78

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Teure Massnahme, gemessen an Wirkung. Ermöglicht lediglich das Überholen kurzer und zeitlich genau koordinierter Expressgüterzüge. Im Perimeter Zürich - Olten besteht genereller Kapazitätsengpass und benötigt aufwärtskompatibel trassierte Strecke, die sich in finanzierbaren einzelnen Etappen bauen lässt. Dazu ist gesamtheitliche Sicht zu entwickeln.	2,14
--	--	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen		M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten		N
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich		J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt		J
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	20,3
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	A

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	A
----------------------------------	---	---	---	----------

Gesamteinschätzung

Nicht aufwärtskompatible Behelfslösung mit wenig zusätzlicher Kapazität. In dieser Form nicht weiterverfolgen, sondern Bedarf in Gesamtkonzept Zürich - Olten integrieren.	N
--	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	X

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	180	Projekt-ID ETH	2.402.180	Rekingen - Weichach, Zugfolgezeitverkürzung
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Bau zusätzlicher Blockabschnitte zur Zugfolgezeitverkürzung	BIF	6	Durch BAV auszufüllen

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			M
Beitrag zu nationalem Netzverbund			M
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	6
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	6

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Bedarf kann durch geringfügige Fahrplananpassungen ohne Fahrzeitverlängerung behoben werden. Längerfristige Alternative: ETCS L2 FSS. Strecke hat Potential als Umgehungsstrecke bei Störungen und zur Entlastung der Hauptstrecken. Dies würde allerdings grössere Anpassungen erfordern.	2,21
--	---	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen		J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten		N
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich		M
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt		N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	20,3
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	A

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	A
----------------------------------	---	---	---	----------

Gesamteinschätzung

In dieser Form nicht weiterverfolgen, sondern längerfristiges Potential der Strecke hinsichtlich Redundanz und Entlastungswirkung analysieren.	N
--	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	X

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 270 Projekt-ID ETH 2.461.270 Entflechtung Pratteln

08.01.2026 Status: 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Ausbau des Überwerfungsbauwerkes westlich des Bahnhofs Pratteln, Bahnhofausbau	BIF	674	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzverbund			M
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	674
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	674

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position — Durchschnitt Alle Angebotsgüte 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Sehr aufwendiges Projekt. Aufgrund des Adlertunnels und der bereits vorhandenen Überwerfungsbauwerke besteht bereits eine teilweise Entflechtung. Für weitere Entflechtung besteht gemäss Angebotskonzept 2035 kein Bedarf.	1,87
--	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen		M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten		M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich		J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt		N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		J
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	5,8
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Sehr teure Anlage ohne definierten Bedarf. Auch in Periode 2045ff. nicht weiterverfolgen.	N
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	X

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 400 **Projekt-ID ETH** 2.462.400 **Massnahmen zur Behebung negativer Auswirkung Fahrplan 2025**
08.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung **3**

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Massnahmenpaket zur Behebung negativer Auswirkung des Fahrplan 2025 in der Westschweiz	BIF	100	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			
Teil einer internationalen Achse			
Beitrag zu nationalem Netzwerk			
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	100
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	100

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Eine Wirkungsbeurteilung ist nicht möglich, da Fahrplansituation nicht genügend stabil. Insbesondere sind Auswirkungen einer allfälligen Abschaffung der Neigetechnik noch nicht absehbar.	
--	---	--

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	
---------------------------	---	---	---	--

Gesamteinschätzung

Der übergeordnete Fahrplan ist aktuell noch nicht stabil, sodass allfällige Infrastrukturausbauten erst bei Vorliegen eines definitiven langfristigen Fahrplans wieder geplant werden sollen. Einzelne Eingriffe in Periode 2025 – 2045 nicht auszuschliessen.	M
--	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	X
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 400 Projekt-ID ETH 2.463.400 Studien WCH
 08.01.2026 Status: 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Ausbaupaket für den ArcExoress der CJ auf dem Abschnitt La Chaux-de-Fonds - Delémont	BIF	39	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge		
Teil einer internationalen Achse		
Beitrag zu nationalem Netzwerk		
Bewertungen	EBen / IBE EBen / WKV NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00 Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00 Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
Investitionen Mio CHF	Total Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF
		39 39

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	
Regionale Leitprojekte	
Intermodale Projekte	

Wirkungsbeurteilung

---●--- Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Raumplanung Wirtschaftlichkeit	Kommentar: Eine Wirkungsbeurteilung ist nicht möglich, da Fahrplansituation nicht genügend stabil. Das Projekt hat Potential für die Region, zuerst muss das Angebot aber auf die Ligne Directe abgestimmt werden.	
---	--	--

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	
---------------------------	---	--

Gesamteinschätzung

Eventuell prioritär in der Periode 2045ff. Der übergeordnete Fahrplan hängt von der Ligne Directe ab und ist aktuell noch nicht stabil. Allfällige Infrastrukturausbauten sollen erst bei Vorliegen des entsprechenden Grundsatzentscheides und eines definitiven langfristigen Fahrplans wieder geplant werden.	M
--	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 912 **Projekt-ID ETH** 2.464.912 **Walensee: Tiefenwinkel, DS**

08.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Bau eines neuen Doppelspurtunnels, welche den alten Einspurtunnel ersetzt und dort Flächen freigibt.	BIF	245	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzwerk			J
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	245
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	245

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotqualität 5,00 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Raumplanung Wirtschaftlichkeit	Kommentar: Der Bau des Doppelspurabschnittes Tiefenwinkel auf der internationalen Achse Zürich - Innsbruck, war bereits 1966, 1990 und 2014 relativ konkret und immer wieder aus Budgetgründen verschoben worden. Die Vorteilhaftigkeit der Engpassbeseitigung zur Stabilitätserhöhung und Fahrplanverdichtung hat sich wiederholt bestätigt. Zudem ermöglicht die Doppelspur mehr Flexibilität für den Knoten Zürich sowie Angebotsausbauten auf der Achse Zürich – Graubünden / Glarus sowie indirekt im St.Galler Rheintal. Dies ist angesichts der Überlastung der Autobahnen durch den touristischen Verkehr mittel- und langfristig entscheidend. Insbesondere im Wochenendtourismusverkehr ist sowohl der Fernverkehr auf dieser Die Notwendigkeit einer Erneuerung des im Jahr 1859 gebauten Sutztunnels auf der Bestandesstrecke ist zudem in absehbarer Zeit wahrscheinlich, sodass alleine deswegen diese Investition in den nächsten 20 Jahren prioritär ist. Dessen Erhaltung in der Ist-Lage würde die Sperrung der Bahnstrecke bedingen, was durch das Strassennetz kaum zu bewältigen wäre. Dies könnte durch einen zweispurigen Neubau vermieden werden.	3,30
---	--	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen		M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten		M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich		J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt		N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		J
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	13,9
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	WV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Prioritär in der Periode 2025 – 2045. Schlüsselprojekt für die Achse Zürich – Graubünden und das St. Galler Rheintal. Hoher Anteil Werterhalt.	J
--	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	180	Projekt-ID ETH	2.501.180 3.301.180	Neuer Bahnhofplatz Olten
02.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Aufwertung des Bahnhofplatz Olten zu Verkehrsdrehscheibe, insbesondere Neugestaltung Bahnhofplatz / Strassenflächen, Anlagen der kombinierten Mobilität, Bahnzugänge Martin Disteli / Hardegg. Co-Finanzierungsanteil des BIF zu [3.301.180].	BIF [Agglomerations-Fonds]	33 [zuzüglich 79 aus Agglo-Programm 5]	2027

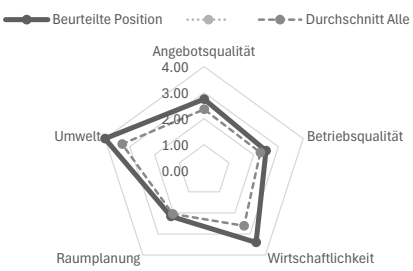
Eckwerte

Formeller Status, Verträge	Bauherrenvereinbarung 13.09.2025 Kanton Solothurn, Stadt Olten, SBB		J
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	33
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	33

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte	Neuer Bahnhofplatz Olten	M
Intermodale Projekte	Neuer Bahnhofplatz Olten	J

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Funktionale und qualitative Ertüchtigung der Schnittstelle zwischen Stadt und Bahnhof Olten für erhöhte Ansprüche und Mehrverkehr. Städtebauliche Sanierung und Werterhalt. Hoher Mehrwert für Fahrgäste.	2.96
--	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	N
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	J

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A1 – Die polyzentrische Siedlungsentwicklung wird durch das Gesamtverkehrssystem gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach innen ist durch die Auslegung der Verkehrsnetze gestärkt. SPV 2021 / V1 – Die Verkehrsmittel (inkl. Fuss- und Veloverkehr) werden im Personenverkehr entsprechend ihrer Stärken wirkungsvoll miteinander kombiniert.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		N
Bevölkerungsentwicklung BFS 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	10.7
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	WV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Hohe Priorität, angemessener Kostenanteil aus dem BIF. Langfristig tragfähige verkehrliche und städtebauliche Bereinigung. Zu klären ist, ob Projekt unabhängig von [2.513.180] ausgeführt werden kann; brächte aber mutmasslich auch unabhängig davon hohen Mehrwert.	J
--	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 400 **Projekt-ID ETH** 2.502.400 **Gare de Neuchâtel; installations d'accueil**

02.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Anpassungen der Gleistopologie an künftiges Betriebsprogramm. Ausbau der Perronanlagen und Perronzugänge für erwartete Personenflüsse und Anpassung an geänderte Topologie.	BIF	573	2034

Eckwerte

Formeller Status, Verträge		N
Teil einer internationalen Achse		N
Beitrag zu nationalem Netzverbund		N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF
		573
		573

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte	Ligne directe Neuâtel - La Chaux-de-Fonds	M
Intermodale Projekte	Aufwertung des Bahnhofsgebietes durch die Stadt Neuchâtel	J

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position: —●— Durchschnitt Alle: - - - ● - - - Angebotsgüte: 4.00 Betriebsqualität: 3.00 Wirtschaftlichkeit: 2.00 Raumplanung: 1.00 Umwelt: 0.00	Kommentar: Sehr kostspieliges kombiniertes Projekt, obwohl Fahrgastfluss derzeit nicht sehr kritisch. Städtebauliche und qualitative Aufwertungen. Wirkung der Topologieanpassungen hängen von finalem Fahrplankonzept ab.	2.14
---	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	M

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A1 – Die polyzentrische Siedlungsentwicklung wird durch das Gesamtverkehrssystem gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach innen ist durch die Auslegung der Verkehrsnetze gestärkt. SPV 2021 / V1 – Die Verkehrsmittel (inkl. Fuss- und Veloverkehr) werden im Personenverkehr entsprechend ihrer Stärken wirkungsvoll miteinander kombiniert.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm	SIS 2025, Kapitel 7, FO 7.1, S. 133 (Erwähnung im Textteil).	J
Perspektive Bahn 2050		N
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	0.4
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	Personenfluss auch längerfristig nicht sehr kritisch; wurde konservativ gerechnet. Betriebliche Optimierungen möglich.	A
----------------------------------	---	---	---	--	---

Gesamteinschätzung

Sehr aufwendiges Projekt, in dieser Form für Periode 2025 – 2045 nicht prioritär. Personenfluss auch mittelfristig nicht sehr kritisch. Fahrplan derzeit noch nicht stabil. Neue Topologie mutmasslich nicht zwingend für Ligne Directe. Nach Stabilisierung der Anforderungen ist redimensioniertes Projekt zu entwickeln.	N
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	X
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	270	Projekt-ID ETH	2.503.270	Bahnhof Basel SBB; Ausbau Publikumsanlagen
02.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Umbau Westkopf Bahnhof SBB mit Anpassung der Topologie und der Perronanlagen, Neubau Margarethenbrücke mit direktem Perronzugang und Tramstation, Ersatz der provisorischen Passarelle.	BIF	293	2034

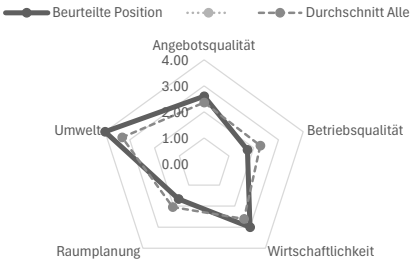
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	293
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	293

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte	Herzstück Basel	M
Intermodale Projekte	Aufwertung Umsteigepunkt Markthalle	J

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Schaffung einer zweiten vollwertigen Umsteigeachse mit direktem Übergang zum Nahverkehr; damit Verkürzung der Umsteigewege und neue Direktrelationen in die Stadt. Entlastung der östlichen Publikumsanlagen und des Centralbahnplatzes. Ertüchtigung der Topologie für künftiges Betriebsprogramm. Nennenswerter Anteil Werterhalt.	2.60
--	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen		J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten		J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich		J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	Wenn Markthalle nicht ausgebaut wird.	M
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern		J

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A1 – Die polyzentrische Siedlungsentwicklung wird durch das Gesamtverkehrssystem gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach innen ist durch die Auslegung der Verkehrsnetze gestärkt. SPV 2021 / V1 – Die Verkehrsmittel (inkl. Fuss- und Veloverkehr) werden im Personenverkehr entsprechend ihrer Stärken wirkungsvoll miteinander kombiniert.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm	SIS 2025, Kapitel 2, OB 2.1, S. 59 (Erwähnung im Textteil).	J
Perspektive Bahn 2050	PB 2024, S. 42: Indirekte Erwähnung unter "Ausbau Beförderungskapazität Korridor Basel - Olten".	M
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	5.6
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	WV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Starke Verbesserung der (1) Verknüpfung mit dem Nahverkehr und (2) der Personenflusskapazität, prioritär in Periode 2025 – 2045 trotz hoher Kosten. Gesamtkonzept zusammen mit ÖV-Drehscheibe Bahnhof SBB West [3.401.270] und Tramverlängerungen aus Agglomerationsprogramm, insbesondere zur Innenstadtanbindung.	J
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	270	Projekt-ID ETH	2.504.270	Bahnhof Basel Bad Bahnhof; Ausbau Publikumsanlagen
02.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Absenkung Perrons 3 bis 5 in Anpassung an Einstiegshöhe 55 cm von Niederflurfahrzeugen. Rampen an nördliche Personenunterführung, alternativ Lift.	BIF	29	2029

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	29
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	29

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz.	M
Regionale Leitprojekte	Herzstück Basel.	M
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Raumplanung Wirtschaftlichkeit	Kommentar: Vorab BehiG-Projekt und Werterhalt. Keine weiteren strukturellen Wirkungen.	2,18
---	---	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	M

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A1 – Die polyzentrische Siedlungsentwicklung wird durch das Gesamtverkehrssystem gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach innen ist durch die Auslegung der Verkehrsnetze gestärkt. SPV 2021 / V1 – Die Verkehrsmittel (inkl. Fuss- und Veloverkehr) werden im Personenverkehr entsprechend ihrer Stärken wirkungsvoll miteinander kombiniert.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		N
Bevölkerungsentwicklung Bfs 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	5,6
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Projekt ausgelöst durch Behindertengleichstellungsgesetz; Massnahmen unstrittig und kostenmässig moderat. Prioritär in Periode 2025 – 2045 als kurzfristig umsetzbare Aufwertung der Bahnanlagen Basel.	J
---	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	400	Projekt-ID ETH	2.505.400	Bahnhof Interlaken Ost; Kapazität Fahrgastfluss
02.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Umbau der Gleis- und Perronanlagen zur Schaffung niveaufreier Umsteigebeziehungen. Abstellanlage Lanzenen. Betriebs- und Unterhaltsanlage Meterspur.	BIF	170	2033

Eckwerte

Formeller Status, Verträge		N
Teil einer internationalen Achse		N
Beitrag zu nationalem Netzverbund		J
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF

N

N

J

170

170

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

N

N

N

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Schaffung der Behindertengerechtigkeit, grosse Qualitätsverbesserungen für alle umsteigenden Fahrgäste durch Eliminierung von Treppen und Umwegen. Langfristig genügende Kapazität für Personenfluss. Damit Minimierung eines Verspätungsrisikos für einspurige und dicht befahrene Meterspurstrecken. Beträchtlicher Anteil Werterhalt.	2.86
--	--	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	M

J

J

J

N

M

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A1 – Die polyzentrische Siedlungsentwicklung wird durch das Gesamtverkehrssystem gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach innen ist durch die Auslegung der Verkehrsnetze gestärkt. SPV 2021 / V1 – Die Verkehrsmittel (inkl. Fuss- und Veloverkehr) werden im Personenverkehr entsprechend ihrer Stärken wirkungsvoll miteinander kombiniert.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		N
Bevölkerungsentwicklung Bfs 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	2.00
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

J

N

N

2.00

n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	WV
----------------------------------	---	---	---	-----------

WV

Gesamteinschätzung

Pragmatische und sehr funktionale Lösung des Umsteigeproblems in Interlaken Ost. Prioritär umzusetzen in Periode 2025 – 2045. Realisierung der Infrastrukturmassnahmen 2 (Abstellanlage Lauenen) und 3 (Betriebsanlage Meterspur) wäre auch später möglich, aber gleichzeitige Ausführung mutmasslich kostenmässig vorteilhafter.	J
---	----------

J

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

X

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	180	Projekt-ID ETH	2.506.180	Bahnhof Wädenswil
02.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Gesamtumbau der Gleisanlagen mit neuer Topologie, 2 Kopfgleise SOB. Verbreiterung des Mittelperrons. Niveaugleicher Umstieg SOB – SBB in Richtung Zürich. Neue Personenunterführung Seehof. Umbau P&R / B&R.	BIF	172	2026

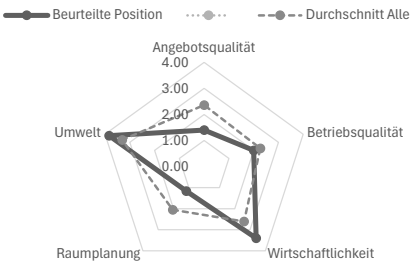
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			M
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	172
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	172

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz.	M
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte	Aufwertung Bahnhofgebiet Wädenswil.	J

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Schaffung der Behindertengerechtigkeit, Qualitätsverbesserungen für alle umsteigenden Fahrgäste. Langfristig genügende Kapazität für Personenfluss. Damit Eliminierung eines Verspätungsrisikos für einspurige und dicht befahrene SOB. Beträchtlicher Anteil Werterhalt. Eher hohe Kosten wegen umfassender Eingriffe.	2.36
--	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	J

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A1 – Die polyzentrische Siedlungsentwicklung wird durch das Gesamtverkehrssystem gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach innen ist durch die Auslegung der Verkehrsnetze gestärkt. SPV 2021 / V1 – Die Verkehrsmittel (inkl. Fuss- und Veloverkehr) werden im Personenverkehr entsprechend ihrer Stärken wirkungsvoll miteinander kombiniert.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050	PB 2024, S. 36: Indirekte Erwähnung unter "Ausbau Beförderungskapazität Zürich - Pfäffikon SZ".	M
Bevölkerungsentwicklung Bfs 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	18.1
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Vorab Umsetzung BehiG, Verbesserung von Umsteigebeziehungen und Personenfluss, Werterhalt. Keine weiteren strukturellen Wirkungen, aber Ausführung im Zeitraum 2025 - 2045 sinnvoll, wenn finanzierbar. Ist verbunden mit Projekt Bahnhofstrasse der Stadt Wädenswil. Verschiebung auf 2045ff erscheint bahnseitig als möglich. Direkte Züge Zürich – Einsiedeln sind weiterhin zu ermöglichen und Projekt gegebenenfalls entsprechend zu modifizieren.	M
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 180 **Projekt-ID ETH** 2.507.180 **Bahnhof Zürich-Enge; Kapazität Fahrgastfluss**

03.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Anpassung 2. Etappe des Bahnzuganges zur BehiG-Ertüchtigung aller Zugänge, Beseitigung von Engstellen beim Perron 1, konforme Perronnutzlängen. Zeitliche Abhängigkeit mit Tunnelsanierung.	BIF	26	2028

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			M
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	26
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	26

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz.	M
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position: ...●... Durchschnitt Alle: ---●--- Umwelt, Raumplanung, Wirtschaftlichkeit, Betriebsqualität, Angebotsqualität	Kommentar: Vorab BehiG-Massnahmen sowie punktuelle Verbesserung des Fahrgastflusses. Vergleichsweise mässige bis hohe Kosten bei insgesamt kleinen Wirkungen für Gesamtheit der Fahrgäste.	2.04
---	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	M

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A1 – Die polyzentrische Siedlungsentwicklung wird durch das Gesamtverkehrssystem gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach innen ist durch die Auslegung der Verkehrsnetze gestärkt. SPV 2021 / V1 – Die Verkehrsmittel (inkl. Fuss- und Veloverkehr) werden im Personenverkehr entsprechend ihrer Stärken wirkungsvoll miteinander kombiniert.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		N
Bevölkerungsentwicklung Bfs 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	18.1
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Priorität in der Periode 2025 – 2045 angesichts der Umsetzungspflicht des BehiG, in Verbindung mit gleichzeitig geplanter Tunnelsanierung. Andernfalls hätte Projekt vor 2045 keine Priorität, weil ohne weiteren Mehrwert.	J
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 311 **Projekt-ID ETH** 2.508.311 **Bahnhof Brig; Kapazität Fahrgastfluss**

03.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Neue Personenunterführung mit Perronzugängen parallel zur Natersstrasse. Verlängerung Perrons 1 – 4 auf 420 m. Sanierung Perronkanten Perrons 1 - 4.	BIF	54	2036

Eckwerte

Formeller Status, Verträge		N
Teil einer internationalen Achse		J
Beitrag zu nationalem Netzverbund		N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte	Umbau des Bahnhofplatzes Brig	J

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Behebung punktueller Sicherheitsmängel für die Fahrgäste, bessere Fahrgastverteilung entlang des Perrons durch neue Unterführung. Perronverlängerung auf geforderte Soll-Länge.	2.39
--	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	M

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A1 – Die polyzentrische Siedlungsentwicklung wird durch das Gesamtverkehrssystem gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach innen ist durch die Auslegung der Verkehrsnetze gestärkt. SPV 2021 / V1 – Die Verkehrsmittel (inkl. Fuss- und Veloverkehr) werden im Personenverkehr entsprechend ihrer Stärken wirkungsvoll miteinander kombiniert.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm	SIS 2025, Kapitel 11, OB 11.5 Raum Brig, S. 186.	J
Perspektive Bahn 2050		N
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	18.5
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	Operative / örtliche Massnahmen zur Behebung der Sicherheitsmängel.	A
----------------------------------	---	---	---	---	---

Gesamteinschätzung

Umsetzung in Periode 2025 - 2045 nicht dringlich, da Personenflusskapazitäten grundsätzlich ausreichend sind. Sicherheitsrisiken mit lokalen Massnahmen behebbar. Perronverlängerung auf 420 m generell fraglich und durch fahrzeugseitige Massnahmen zur besseren Anhaltegenauigkeit zu ersetzen. Nach 2045 koordiniert mit Substanzerhalt mutmasslich sinnvoll.	M
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	180	Projekt-ID ETH	2.509.180	Bahnhof Bülach; Kapazität Fahrgastfluss
03.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Zusätzlicher Spurwechsel Gleis 32/33 Seite Zürich, Reduktion der Gleisüberhöhung im Bogen zwecks Einhaltung des BehiG und dadurch neue Geometrie. Perronverbreiterungen 1/2 und 3. Anpassung von Rampenneigungen und Lift.	BIF	147	2034

Eckwerte

Formeller Status, Verträge		N
Teil einer internationalen Achse		M
Beitrag zu nationalem Netzverbund		N
Bewertungen	EBeN / IBE EBeN / WKV NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00 Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00 Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF

147

147

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz.	M
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität Umwelt Raumplanung Wirtschaftlichkeit Betriebsqualität	Kommentar: Kombination von fahrplanbedingtem neuem Spurwechsel, BehiG-Anpassungen und Verbesserungen des Fahrgastflusses. Sehr hohe Kosten angesichts der insgesamt kleinen Wirkungen für Gesamtheit der Fahrgäste.	2.18
--	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	M

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A1 – Die polyzentrische Siedlungsentwicklung wird durch das Gesamtverkehrssystem gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach innen ist durch die Auslegung der Verkehrsnetze gestärkt. SPV 2021 / V1 – Die Verkehrsmittel (inkl. Fuss- und Veloverkehr) werden im Personenverkehr entsprechend ihrer Stärken wirkungsvoll miteinander kombiniert.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050	PB 2024, S. 36: Indirekte Erwähnung unter Ausbau Beförderungskapazität Zürich - Schaffhausen.	M
Bevölkerungsentwicklung Bfs 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	18.1
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WW = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	A
---------------------------	---	---

Gesamteinschätzung

Unterschiedliche Dringlichkeit der drei Massnahmenpakete. Spurwechsel und BehiG-Massnahmen mit reduziertem Projekt in Periode 2025 – 2045 umsetzen, falls Spurwechsel wirklich zwingend ist. Fahrgastflusses/-sicherheit erst nach 2045 potentiell kritisch; deshalb Erweiterung der Publikumsanlagen zurückstellen.	M
--	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	180	Projekt-ID ETH	2.510.180	Bahnhof Baden; Kapazität Fahrgastfluss
03.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Perronverlängerung Gleise 4/5 auf 320 m, ausgelöst durch Verlängerung der S-Bahn-Kompositionen der S6.	BIF	377	2031

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	377
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	377

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position ... Durchschnitt Alle Umwelt Wirtschaftlichkeit Betriebsqualität Angebotsqualität Raumplanung	Kommentar: Sehr kostspieliges Projekt, auch aufgrund beengter Platzverhältnisse. Ermöglicht das Wenden von 300 m-Einheiten der S6 und erweitert die Publikumsanlagen. Allerdings kein akutes Kapazitäts- und Sicherheitsproblem absehbar. Instabile Fahrplananforderungen; Bedarf für Perronverlängerung derzeit nicht bestätigt, denn möglicherweise wendet S6 längerfristig nicht mehr in Baden. Keine weiteren Wirkungen des Projektes.	1.91
--	---	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	M

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A1 – Die polyzentrische Siedlungsentwicklung wird durch das Gesamtverkehrssystem gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach innen ist durch die Auslegung der Verkehrsnetze gestärkt. SPV 2021 / V1 – Die Verkehrsmittel (inkl. Fuss- und Veloverkehr) werden im Personenverkehr entsprechend ihrer Stärken wirkungsvoll miteinander kombiniert.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050	PB 2024, S. 36: Indirekte Erwähnung unter Ausbau Beförderungskapazität Zürich - Aarau - Olten".	M
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich (<10.9%)	20.3
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	Weiterführung S6 Richtung Westen statt Wende in Baden.	A
----------------------------------	---	---	---	--	----------

Gesamteinschätzung

Sehr grosse Investition. Instabile Projektanforderungen, zudem offenbar Widerspruch zu Masterplan. Priorität in Periode 2025 – 2045 nicht gegeben. Einfachere Lösung zum Zeitpunkt des Substanzerhalts nach 2045 suchen.	N
--	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	X

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 180 **Projekt-ID ETH** 2.511.180 **Bahnhof Effretikon; Kapazität Fahrgastfluss**

03.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Behebung von Sicherheits- und BehiG-mängeln sowie Verlängerung der Perrons 5/6 auf 320 m zwecks Verlängerung der Kompositionen der S3. Dadurch Totalumbau des Bahnhofes.	BIF	323	2034

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	323
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	323

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	Mehrspur Zürich-Winterthur. Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz.	J
Regionale Leitprojekte	4. Gleis Zürich-Stadelhofen	J
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Vorab Kapazitätsausbau der S3 sowie Erhöhung der Personenkapazität. Kaum weitere strukturelle Wirkungen, aber Schlüsselstelle im Raum Zürich – Winterthur im Kontext der Mehrspur Zürich – Winterthur. Ausserordentlich kostspielig, hoher Anteil Werterhalt.	2.57
--	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	M

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A1 – Die polyzentrische Siedlungsentwicklung wird durch das Gesamtverkehrssystem gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach innen ist durch die Auslegung der Verkehrsnetze gestärkt. SPV 2021 / V1 – Die Verkehrsmittel (inkl. Fuss- und Veloverkehr) werden im Personenverkehr entsprechend ihrer Stärken wirkungsvoll miteinander kombiniert.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050	PB 2024, S. 36: Indirekte Erwähnung unter Ausbau Beförderungskapazität Zürich - Winterthur - Wil SG.	M
Bevölkerungsentwicklung BFS 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	18.1
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	Etappierungsmöglichkeiten denkbar; auszuschöpfen bei Verzögerungen der Mehrspur.	A
----------------------------------	---	---	---	--	---

Gesamteinschätzung

Ausführung in Periode 2025 – 2045 prioritär, ausreichende Finanzierung vorausgesetzt. Projektziele sind Anpassung der Topologie an neues Angebotskonzept, Verlängerung der S3 auf 300 m, Hindernisfreiheit und Personenkapazität. Allerdings: (1) Angebot noch zu konsolidieren. (2) Kritische terminliche Abhängigkeit von Mehrspur. Bei Finanzierungsengpass ist Etappierung möglich.	J
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	311	Projekt-ID ETH	2.512.311	Gare Genève Cornavin; Kapazität Fahrgastfluss
03.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung
				3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Ausbau des Perrons 2/3 zu vollwertigem Perron; entsprechende Anpassungen weiterer Publikumsanlagen und der Topologie. Oberirdisches Teilprojekt „projet 2« des Gesamtprojektes „Genève, augmentation de la capacité“.	BIF	322	Ausführung erst nach Abschluss des Tiefbahnhofes Genève möglich; Baubeginn frühestens 2039

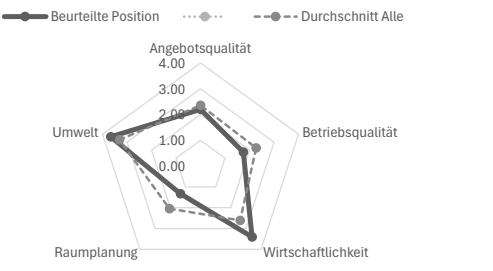
Eckwerte

Formeller Status, Verträge				N
Teil einer internationalen Achse				J
Beitrag zu nationalem Netzverbund				N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00		
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00		
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00		
Investitionen Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	322	
	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	322	

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	Tiefbahnhof Genève.	J
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte	Gesamtausbau der Fahrgast- und Umsteigeanlagen Genève Cornavin.	M

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Ausbau der Publikumsanlagen für erwartete höhere Nachfrage. Mutmasslich hoher Anteil Werterhalt. Ist Teil des Ausbaus Knotens Genève und abgestimmt auf „projet 1 – Gare souterraine + accès“. Kann möglicherweise erst im Anschluss daran ausgeführt werden.	2.47
--	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	M

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A1 – Die polyzentrische Siedlungsentwicklung wird durch das Gesamtverkehrssystem gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach innen ist durch die Auslegung der Verkehrsnetze gestärkt. SPV 2021 / V1 – Die Verkehrsmittel (inkl. Fuss- und Veloverkehr) werden im Personenverkehr entsprechend ihrer Stärken wirkungsvoll miteinander kombiniert.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm	SIS 2025, Kapitel 3, FO 3.4, S. 77.	J
Perspektive Bahn 2050	PB 2024, S. 48: Indirekte Erwähnung unter "Extension des capacités de transport Genève - Lausanne - Montreux".	M
Bevölkerungsentwicklung Bfs 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	21.6
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	WV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Prioritär in Periode 2025 – 2045, wenn auch Grossteil der Ausführung mutmasslich erst nach 2045 möglich. Langfristig zweckmässige Arrondierung der oberirdischen Anlagen des Bahnhofes Genève Cornavin in Anpassung an Tiefbahnhof und als Teil der Kapazitätssteigerung des Knotens. Hohe Terminrisiken aufgrund zeitlicher Verknüpfung mit Tiefbahnhof und fraglicher Akzeptanz der Baustellen; koordinierte Ausführung aber anzustreben.	J
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	180	Projekt-ID ETH	2.513.180	Olten: Personen- und Rangierbahnhof
03.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Zielkonzept Knoten Olten 2035++; Personen- und Rangierbahnhof. Gleisverlängerung 1 – 3 auf 420 m. Verbreiterung Mittelperron 2/3. Verbreiterung Unterführung Hardegg. Verlegung Posttunnel. Neubau Süd- und Nordkopf. Neue südliche Zufahrt Werk Olten. Neue Spurwechsel.	BIF	437	2030

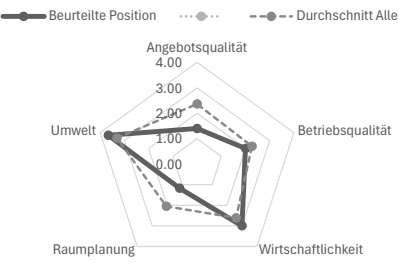
Eckwerte

Formeller Status, Verträge		N
Teil einer internationalen Achse		J
Beitrag zu nationalem Netzverbund		M
Bewertungen	EBeN / IBE Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	437
Mio CHF	Davon 2025 - 2045 Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	437

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte	Neuer Bahnhofplatz Olten	J

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Sehr kostspieliger Umbau im Hinblick auf Angebotskonzept 2035. Mutmasslich hoher Anteil Werterhalt. Perronverlängerung noch nicht zwingend, verbessert aber Flexibilität der Gleisbenützung. Optimierung der Publikumsanlagen trägt zur Fahrplanstabilität bei.	2.25
--	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	M

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A1 – Die polyzentrische Siedlungsentwicklung wird durch das Gesamtverkehrssystem gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach innen ist durch die Auslegung der Verkehrsnetze gestärkt. SPV 2021 / V1 – Die Verkehrsmittel (inkl. Fuss- und Veloverkehr) werden im Personenverkehr entsprechend ihrer Stärken wirkungsvoll miteinander kombiniert.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050	PB 2024, S. 76: Indirekte Erwähnung unter "Ausbau Beförderungskapazität" für diverse Korridore.	M
Bevölkerungsentwicklung Bfs 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	10.7
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	Sehr aufwendig. Hoher Anteil Werterhalt. Teil des Zielkonzepts Knoten Olten 2035++, aber Dringlichkeit im Zeitraum 2025 - 2045 nicht voll ersichtlich. Ausführung nach 2045 sinnvoll.	KV
---------------------------	---	---	----

Gesamteinschätzung

Geplanter langfristiger Umbau der Anlagen im Projektperimeter aus heutiger Sicht sinnvoll, aber angesichts der Mittelknappheit erst nach 2045 prioritär. Perronverlängerung auf 420 m generell fraglich und durch fahrzeugseitige Massnahmen zur besseren Anhaltgenauigkeit zu ersetzen. Zu erwarten ist zudem, dass sich die Angebotsgrundlagen im Kontext der reduzierten netzweiten Ausbaumöglichkeiten noch verändern werden.	M
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 311 Projekt-ID ETH 2.514.311 Morges; assainissement de la gare

03.01.2026 Status: 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Ausbau Publikumsanlagen für erwartete Nachfrageverdoppelung, Behebung von Sicherheitsmängeln, Erfüllung der Behindertengerechtigkeit. Perronverlängerung 2/3 und 4/5 auf 420 m. Anpassung Topologie an 3. Gleis Denges – Morges. Erneuerung Bahntechnik. Anpassungen MBC.	BIF	187	2027

Eckwerte

Formeller Status, Verträge		N
Teil einer internationalen Achse		M
Beitrag zu nationalem Netzwerk		M
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz.	M
Regionale Leitprojekte	3. Gleis Denges - Morges.	M
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Ausbau der Publikumsanlagen im Hinblick auf erwartetes sehr starkes Nachfragewachstum. Verbesserung der Güteranlagen der MBC. Umsetzung des BehiG. Anpassungen der Gleisanlage. Kosten eher moderat angesichts des Umfangs der Anpassungen. Anteile Werterhalt. Keine weiteren Wirkungen.	2.19
--	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	M

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A1 – Die polyzentrische Siedlungsentwicklung wird durch das Gesamtverkehrssystem gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach innen ist durch die Auslegung der Verkehrsnetze gestärkt. SPV 2021 / V1 – Die Verkehrsmittel (inkl. Fuss- und Veloverkehr) werden im Personenverkehr entsprechend ihrer Stärken wirkungsvoll miteinander kombiniert.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm	SIS 2025, Kapitel 3, FO 3.4, S. 77.	J
Perspektive Bahn 2050	PB 2024, S. 48: Indirekte Erwähnung unter "Extension des capacités de transport Genève - Lausanne - Montreux".	M
Bevölkerungsentwicklung BFS 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	21.9
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Priorität in Periode 2025 – 2045 nicht gegeben. Grundlegender Umbau nach 2045 jedenfalls erforderlich bei Realisierung der zweiten Doppelspur Morges Perroy. Anforderungen aus diesem Projekt aber noch nicht stabil. Westkopf müsste für Doppelspur Morges – Perroy wieder umgebaut werden. Perronverlängerung auf 420 m generell fraglich und durch fahrzeugseitige Massnahmen zur besseren Anhaltgenauigkeit zu ersetzen. Projekt inhaltlich und zeitlich abstimmen auf künftigen Ausbau Richtung Westen.	M
--	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 400 **Projekt-ID ETH** 2.515.400 **Bahnhof Solothurn: Gleis- und Publikumsanlagen**

03.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Verlängerung Perron 1, Verlängerung und Verbreiterung Perrons 2/3 und 4/5, Umbau Gleisanlagen Westkopf, Umbau Gleisanlagen Ostkopf inklusive Abstellanlagen.	BIF	200	2027
Eckwerte			
Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	200
	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	200

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte	Neue PU West, Umbau Anlagen RBS	M
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung Umwelt	Kommentar: Aufwendiges kombiniertes Projekt, weitgehender Gesamtumbau des Bahnhofes. Anpassung an neues Angebots- und Betriebskonzept. Sehr grosszügiger Ausbau der Perronanlagen, eher überdimensioniert. Überlanges Perron 2/3 fahrgastunfreundlich und verlängert Umsteigezeiten. Gemessen an Wirkungen eher teuer.	2.11
--	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	M

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A1 – Die polyzentrische Siedlungsentwicklung wird durch das Gesamtverkehrssystem gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach innen ist durch die Auslegung der Verkehrsnetze gestärkt. SPV 2021 / V1 – Die Verkehrsmittel (inkl. Fuss- und Veloverkehr) werden im Personenverkehr entsprechend ihrer Stärken wirkungsvoll miteinander kombiniert.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		N
Bevölkerungsentwicklung BFS 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	10.7
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	Fahrplan noch nicht stabil, hat Einfluss auf Dringlichkeit und Projektausgestaltung.	KV
----------------------------------	---	---	---	--	----

Gesamteinschätzung

Priorität in Periode 2025 – 2045 nicht gegeben. Spezifikationen noch nicht stabil; können zudem mutmasslich reduziert werden. Verbesserungen der Publikumsanlagen und Substanzerhaltung nach 2045 erforderlich, Bahnhof dannzumal als Ganzes umzubauen.	M
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	180	Projekt-ID ETH	2.516.180	Bahnhof Dietikon; Kapazität Fahrgastfluss	
03.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung	3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Verlängerung Perrons 1 und 3/4 Richtung Killwangen-Spreitenbach. Verschiebung Rampe PU Dietikon. Zwei neue Perronüberführungen ab Perron 3/4. Neuer Spurwechsel 63-64.	BIF	53	2033

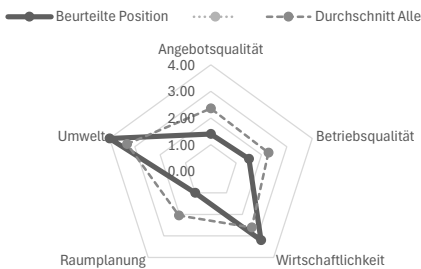
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBen / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBen / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	53
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	53

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	N
Regionale Leitprojekte	N
Intermodale Projekte	N

Wirkungsbeurteilung



Kommentar: Punktueller Kapazitätsausbau der Fahrgastanlagen für Zeitraum bis zum Gesamtumbau des Bahnhofs Dietikon. Keine weiteren Wirkungen. Kein wesentlicher Anteil Substanzerhalt.

2.22

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen		J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	Späterer Gesamtumbau geplant.	M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich		J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt		N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern		M

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A1 – Die polyzentrische Siedlungsentwicklung wird durch das Gesamtverkehrssystem gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach innen ist durch die Auslegung der Verkehrsnetze gestärkt. SPV 2021 / V1 – Die Verkehrsmittel (inkl. Fuss- und Veloverkehr) werden im Personenverkehr entsprechend ihrer Stärken wirkungsvoll miteinander kombiniert.	N
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050	PB 2024, S. 36: Indirekte Erwähnung unter "Ausbau Beförderungskapazität Zürich - Aarau - Olten".	M
Bevölkerungsentwicklung Bfs 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%) v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	18.1
Technologische Perspektiven		n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar		KV
---------------------------	---	---	---	--	----

Gesamteinschätzung

Keine Priorität im Zeitraum 2025 – 2045; Ausbau Fahrgastanlagen längerfristig möglicherweise erforderlich, aber nicht dringend. Starke Abhängigkeit von Neubaustrecke Zürich – Aarau. Gesamtausbau ohne Entlastungsstrecke nicht ausführbar. Projekt sistieren; punktuelle Schwachstellen pragmatisch beheben.	M
--	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 180 **Projekt-ID ETH** 2.518.180 **Bahnhof Schaffhausen; Kapazität Fahrgastfluss**

03.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Ausbau der Publikumsanlagen und entsprechende Topologieanpassungen. Zentralisierung O-Gruppe / Zirkulationsgleis B25. Vergrößerung Abstellgruppe B.	BIF	870	2036

Eckwerte

Formeller Status, Verträge		N
Teil einer internationalen Achse		J
Beitrag zu nationalem Netzverbund		N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Ausserordentlich kostspielige Sanierung der Personenfluss-Kapazitäten. Mutmasslich als Folge davon weitere grössere Anpassungen an den Gleisanlagen. Keine weiteren Wirkungen. Erheblicher Anteil Werterhalt.	1.99
--	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	M

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A1 – Die polyzentrische Siedlungsentwicklung wird durch das Gesamtverkehrssystem gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach innen ist durch die Auslegung der Verkehrsnetze gestärkt. SPV 2021 / V1 – Die Verkehrsmittel (inkl. Fuss- und Veloverkehr) werden im Personenverkehr entsprechend ihrer Stärken wirkungsvoll miteinander kombiniert.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050	PB 2024, S. 36: Indirekte Erwähnung unter "Ausbau Beförderungskapazität Zürich - Schaffhausen".	M
Bevölkerungsentwicklung BFS 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	0.4
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	Reduktion des Anforderungsumfangs oder Generierung von zusätzlichem Mehrwert.	A
---------------------------	---	---	---	---	---

Gesamteinschätzung

Sanierung des Bahnhofes Schaffhausen mittel-/längerfristig erforderlich. Punktuelle Kapazitätsengpässe, aber generelle Priorität für 2025 - 2045 nicht gegeben. Auch bei Ausführung ab 2045 ist Projektreduktion zu prüfen, da sonst schwer finanzierbar.	N
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	180	Projekt-ID ETH	2.519.180	Bahnhof Zürich-Hardbrücke; Kapazität Fahrgastfluss
03.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Behebung der punktuellen Kapazitätsengpässe des Mittelperrons durch Erweiterung; noch keine Bestvariante.	BIF	433	2036

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	433
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	433

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung Umwelt	Kommentar: Ausserordentlich aufwendige Kapazitätserweiterung des Mittelperrons und Behebung punktueller sicherheitskritischer Situationen. Machbare Lösung noch nicht absehbar. Anlage hat auch langfristig kein generelles Kapazitätsproblem.	1.98
--	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	M

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A1 – Die polyzentrische Siedlungsentwicklung wird durch das Gesamtverkehrssystem gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach innen ist durch die Auslegung der Verkehrsnetze gestärkt. SPV 2021 / V1 – Die Verkehrsmittel (inkl. Fuss- und Veloverkehr) werden im Personenverkehr entsprechend ihrer Stärken wirkungsvoll miteinander kombiniert.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050	PB 2024, S. 36: Indirekte Erwähnung unter "Ausbau Beförderungskapazität Zürich - Winterthur - Wil SG / - Schaffhausen".	M
Bevölkerungsentwicklung BFS 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	18.1
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	Sehr hohe Kosten- und Realisierungsrisiken aller bisher geprüften Varianten. Machbarkeit noch nicht gegeben.	A
---------------------------	---	--	---

Gesamteinschätzung

Keine inhaltliche Priorität in Periode 2025 – 2045. Zudem derzeit keine machbare Lösung vorliegend. Umsetzung sehr schwierig. Kritisch insbesondere Bedienung Migros und Bahnersatz während der Bauzeit. Alternative Lösungen zur Lenkung des Fahrgastflusses zu vertiefen. Dringlichkeit schwerwiegender Eingriffe auch ab 2045 nicht eindeutig gegeben.	N
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	X
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	400	Projekt-ID ETH	2.521.400	Bahnhof Solothurn RBS
03.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Ausbau auf Zuglänge 180 m. Perronanlage und Perrondach RBS. Personenunterführung West. Bahnhofplatz Süd. Velostation.	BIF	50	Offen.

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	50
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	50

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte	Gesamterneuerung Bahnhof Solothurn.	M
Intermodale Projekte	Städtebaulich Aufwertung Solothurn Süd.	J

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position --- Durchschnitt Alle Angebotsqualität 5.00 4.00 3.00 2.00 1.00 0.00 Umwelt Betriebsqualität Raumplanung Wirtschaftlichkeit	Kommentar: Zwingender Ausbau für Verlängerung der Züge Solothurn - Bern im Zusammenhang mit dem Ausbau der Strecke und insbesondere von Bern RBS. Grosser Anteil Werterhalt, verbunden mit städtebaulicher Aufwertung.	2.92
--	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	N
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	M

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	SPV 2021 / A1 – Die polyzentrische Siedlungsentwicklung wird durch das Gesamtverkehrssystem gefördert. Die Siedlungsentwicklung nach innen ist durch die Auslegung der Verkehrsnetze gestärkt. SPV 2021 / V1 – Die Verkehrsmittel (inkl. Fuss- und Veloverkehr) werden im Personenverkehr entsprechend ihrer Stärken wirkungsvoll miteinander kombiniert.	J
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		N
Bevölkerungsentwicklung Bfs 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	2.00
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	n

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	Zuglänge von 180 m kann auf dem RBS nicht gefahren werden. Neue Infrastrukturen im Bahnhof Bern RBS könnten nicht ausgenützt werden.	WV
---------------------------	---	---	---	--	----

Gesamteinschätzung

Priorität in Periode 2025 – 2045. Pragmatische und funktionale Lösung der Perronverlängerung. Ist zwingendes Folgeprojekt aus Ausbau des RBS Solothurn - Bern auf 180 m Zuglänge. Hinweis: Kantonaler Finanzierungsanteil am 28.09.2025 abgelehnt. Projekt in dieser Form gestoppt.	J
--	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	Beschränkung auf Massnahme 1 Personenbahnhof
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 400 **Projekt-ID ETH** 2.601.400 **Thun Nord; neue Haltestelle**

08.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Haltestelle am Eidgenössischen Waffenplatz Thun.	BIF	33	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	33
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	33

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position — — — Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Raumplanung Wirtschaftlichkeit	Kommentar: Anschluss and den Eidgenössischen Waffenplatz Thun. Hohe Kosten gemessen an Wirkung. Ungünstige Lage für eine Haltestelle an ausgelasteter Strecke. Kapazitätsverlust von Fahrplantrassen.	2,42
---	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen		N
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten		N
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich		N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt		M
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	2
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Bedarf hängt vom Waffenplatz ab. Streckenkapazitätsmässig fraglich. Tiefe Priorität in Periode 2025 – 2045.	M
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 400 **Projekt-ID ETH** 2.602.400 **Kleinwabern; neue Haltestelle**

08.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Neue Verkehrsdrehschreibe an der geplanten Tramendhaltestelle Kleinwabern	BIF	12	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	12
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	12

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position — — — Durchschnitt Alle Angebotsgüte 5,00 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Verkehrsdrehschreibe zur Verbindung zwischen der S-Bahn und Tram. Die hohe Wirkung entsteht hier aus der Verknüpfung des S-Bahn- mit dem Nahverkehr am Stadtrand in Verbindung mit den vergleichsweise moderaten Kosten.	2,92
---	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	M
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	J

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		J
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	2
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Prioritär in Periode 2025 - 2045, wenn die Tram Kleinwabern definitiv gebaut wird.	J
--	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 270 **Projekt-ID ETH** 2.603.270 **Le Noirmont Sous-la-Velle; neue Haltestelle**

08.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Neue Haltestelle im Bereich der Sous la Velle und Rue de l'Avenir	BIF	1	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	1
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	1

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position — — — Durchschnitt Alle Angebotqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Der bestehende Bahnhof liegt hier gut im Siedlungsschwerpunkt und erschliesst die Wohngebiete. Der neue Halt liegt aber abseits des Siedlungsschwerpunktes und nur deutlich weniger als 1 km vom Bahnhof entfernt. Der geplante Halt liegt nur 1 km vom Bahnhof entfernt und erschliesst vorab Industriegebiet. Tiefe Kosten.	2,28
---	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	N
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	M
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	-0,4
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Aus finanziellen Gründen nicht prioritär in Periode 2025 – 2045, danach aber wieder zu prüfen nach Massgabe der Entwicklung des Gebietes. Flächen freihalten.	M
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 311 **Projekt-ID ETH** 2.604.311 **Yverdon V-Parc; neue Haltestelle**

08.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Haltepunkt südlich Pierre-de-savoie	BIF	23	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	23
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	23

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position — — — Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Eher hohe Kosten gemessen an Erschliessungspotential. Zudem ist ein Kapazitätsverlust auf der IC Strecke zu erwarten.	2,27
--	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	N
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	J
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	21,9
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Aus finanziellen Gründen nicht prioritär in Periode 2025 – 2045, danach aber wieder zu prüfen nach Massgabe der Entwicklung des Gebietes. Flächen freihalten.	M
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 311 **Projekt-ID ETH** 2.605.311 **Collombey-le-Grand; neue Haltestelle**

08.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Neue Haltestelle bei Collombey-le-Grand	BIF	5	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	5
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	5

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position — — — Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Eher teures Projekt, gemessen an Wirkung. Aktuell ist die Besiedelung direkt um die Haltestelle noch nicht ausreichend dicht. Der geplante 1/2- Stundetakkt hat bereits Probleme, jeden Halt der Strecke zu bedienen. Bei einem weiteren Halt ist daher davon auszugehen, dass zusätzlich eine Kreuzungsstation erforderlich wird, welche mutmasslich deutlich über zehn Mio CHF kostet. Neue Haltestelle muss daher aus ganzheitlicher Streckensicht beurteilt werden.	2,24
---	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	N
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	M
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	18,5
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Nicht prioritär in Periode 2025 – 2045, danach aber wieder zu prüfen nach Massgabe der Entwicklung des Gebietes und unter Berücksichtigung der betrieblichen Konsequenzen.	M
--	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 400 Projekt-ID ETH 2.606.400 Agy; neue Haltestelle

08.01.2026 Status: 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Neue Haltestelle für den Stadtteil Agy	BIF	6	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	6
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	6

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Die intensive Suche nach günstigen Varianten konnte die Kosten um mehr als einen Faktor 3 reduzieren, sodass die Wirkung in Relation zu den Kosten steht. Bei Kostensteigerungen ergibt sich Prio. 2.	2,50
--	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	N
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	M
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	M

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	14,4
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Priorität in Periode 2025 – 2045. Relativ kostengünstige Haltestelle	M
--	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 311 **Projekt-ID ETH** 2.609.311 **Martigny-Expo; neue Haltestelle**

08.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Ausbau des heute nur bei Veranstaltung verwendeten Haltes von 100 auf 200 m Länge mit Perrondach 75 m.	BIF	5	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	5
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	5

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position — Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Es wird empfohlen, die bestehende Sonderzug-Haltestelle neu als Bedarfshalt für die Planzüge zu verwenden. Die relativ teuren Baumassnahmen stehen aber nicht im Verhältnis zur Wirkung, da die heutige Haltestelle bereits verwendet werden kann. Viele andere Perrons entlang der Strecke sind nur 100 Meter lang. Wie von der RhB bekannt, besteht die Möglichkeit, bei längeren Zügen den Ausstieg nur aus einem Zugteil zu ermöglichen und die Fahrgäste entsprechend zu informieren. Die Überdachung von 75 m Länge ist überdimensioniert und kann durch einen Personenunterstand/Wartehäuschen wie bei Bushaltestellen ersetzt werden.	2,46
--	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	M
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	M

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	18,5
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Einführung eines Haltepunktes als Halt auf Verlangen empfohlen, aber mit deutlichen Vereinfachungen.	J
--	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	X
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 270 **Projekt-ID ETH** 2.610.270 **Basel Neuallschwil; neue Haltestelle**

08.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Bau einer S-Bahn-Haltestelle im Bereich des Trams Morgartenring.	BIF	16	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	16
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	16

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position — — — Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Ermöglicht eine neue Verkehrsdrehschleife, erschliesst Neuallschwil und bindet die Tram Allschwil besser an. Steht im Verhältnis Wirkung zu Kosten im moderaten Bereich. Bei deutlichen Kostensteigerungen ergibt sich Prio 2.	2,62
---	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	J
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	J

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	5,8
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Prioritär in Periode 2025 – 2045. Kosten und Nutzen stehen im angemessenen Verhältnis.	J
--	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 270 Projekt-ID ETH 2.611.270 Basel Solitude; neue Haltestelle

08.01.2026 Status: 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Bau einer Haltestelle im Bereich des Gleisvorfeldes zwischen Basel Bad Bf und dem Rhein.	BIF	94	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBen / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBen / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	94
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	94

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Ausserordentlich teures Projekt. Das Perronende liegt nur 500 Meter von Basel Bad Bf entfernt). Aufgrund dieser Nähe zum Basel Bad Bf kaum zusätzliche Erschliessungswirkung. Geometrisch im Grenzbereich der Trassierung. Fahrdynamisch für durchfahrende Züge daher grenzwertig und führt möglicherweise zu Geschwindigkeitsreduktionen. Stark kapazitätsreduzierend, weil sie sich in der direkten Zufahrt und im Gleisvorfeld des Basel Bad Bf befindet und darüber hinaus zu Fahrstrassenausschlüssen führen kann.	1,98
--	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	N
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	N
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	J
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	M

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	5,8
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	A
---------------------------	---	---	---	---

Gesamteinschätzung

Projekt generell nicht weiterverfolgen. Technisch und betrieblich an äusserst ungünstigster Lage mit ausserordentlicher Kostenfolge. Ein Tram kann den Stadtteil und Firma Roche besser erschliessen.	N
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	X

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 270 **Projekt-ID ETH** 2.612.270 **Dornach Apfelsee; neue Haltestelle**

08.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Bau einer neuen Haltestelle zwischen Dornach und Aesch im Bereich der heutigen Bushaltestelle Dornach Apfelsee.	BIF	17	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	17
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	17

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position — — — Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Relativ aufwendiges Projekt, gemessen an der Wirkung. Der Haltepunkt ist unüblich nahe an den bestehenden Haltepunkten (Bahnsteigende/Bahnsteigende-Distanz nach Aesch BL ca. 0.8 km; nach Dornach ca. 1.2 km) vorgesehen. Dies erhöht den Energieverbrauch, verlängert die Fahrzeit und kann ungünstige Auswirkungen auf die Streckenkapazität der IC-Strecke haben. Aktuell ist die Besiedlung in diesem Bereich noch eher gering, aber entwicklungsfähig.	2,31
---	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	N
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	J
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	M

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	5,8
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Nicht prioritär in Periode 2025 – 2045, danach aber wieder zu prüfen nach Massgabe der Entwicklung des Gebietes und unter Berücksichtigung der betrieblichen Konsequenzen. Sehr geringer Haltestellenabstand.	M
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	400	Projekt-ID ETH	3.101.400	Aareland: Gesamtverkehrsprojekt Oensingen
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Bau einer Umfahrungsstrasse sowie flankierende Massnahmen zur Beruhigung der Ortsdurchfahrt.		73	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBen / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBen / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	73
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	73

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Die heutige Situation in Oensingen ist für LKW-, PKW-, Velo-, Fussverkehr und Anwohner belastend. Dieses Gesamtverkehrsprojekt reduziert den Transitverkehr durch die Gemeinde und erhöht dort die Attraktivität und Sicherheit. Der PKW-Verkehr wird im Ortskern zwar langsamer, aber entlang des oberirdischen neu gebauten Umfahrungsstrassenabschnittes schneller. Anregung: Ggf. ist eine Projekterweiterung erforderlich, da die vorliegenden Dokumente auf der Hauptstrasse durch die Geschwindigkeitsreduktion eine Entlastung aufzeigen, aber für die Quartierstrassen eine Mehrbelastung von 100 bis 300 PKW. Da ein Teil der Quartierstrassen keinen Gehweg hat, sind dort Sicherheitsmassnahmen oder Geschwindigkeitsreduktionen zu prüfen.	3,12
--	--	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	J

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	10,7
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Prioritär in der Periode 2025 – 2045.	J
---------------------------------------	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	400	Projekt-ID ETH	3.102.400	Aareland: ERO+, Umfahrung Hägendorf / Rickenbach
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Umfahrung Hägendorf		160	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	160
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	160

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Raumplanung Wirtschaftlichkeit	Kommentar: Die Massnahme entlastet relativ viele Menschen in mehreren Ortschaften (Wangen, Rickenbach, Hägendorf und Kappel). Die Verlängerung der Umfahrung hat einen positiven Netzeffekt und erhöht auch den Nutzen der bestehenden Umfahrung, weil diese stärker genutzt wird, was zusätzlich entlastet.	3,08
---	--	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	10,7
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Prioritär in der Periode 2025 – 2045.	J
---------------------------------------	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	270	Projekt-ID ETH	3.103.270	Basel: Zubringer Bachgraben - Allschwil
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Tunnel vom Bachgraben zur Anbindung an die Autobahn.	BIF	407	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			M
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	407
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	407

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		J
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Der Tunnel verändert die Verkehrsströme und führt zu deutlichen Entlastungen (teils bis -50 %). Zu beachten ist aber, dass auf den Zubringerstrassen zum Tunnel der Verkehr lokal steigt.	2,85
---	--	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	M
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	J
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	5,8
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Prioritär in der Periode 2025 – 2045.	M
---------------------------------------	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	270	Projekt-ID ETH	3.104.270	Basel: Entlastung Raum Augst - Kaiseraugst
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Mail von Agglo Basel: „Zur Massnahme «Basel: Entlastung Raum Augst – Kaiseraugst» möchte der Kanton Basel-Landschaft aktuell keine Dokumente abgeben.“		100	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge		
Teil einer internationalen Achse		
Beitrag zu nationalem Netzwerk		
Bewertungen	EBen / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	EBen / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF

100

100

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	
Regionale Leitprojekte	
Intermodale Projekte	

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Nicht beurteilbar.	1,00
--	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	5,8
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	
----------------------------------	---	---	---	--

Gesamteinschätzung

Nicht beurteilbar, darum Priorität 6.	N
---------------------------------------	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	X

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 400 **Projekt-ID ETH** 3.105.400 **Bern:** Autobahnanschluss Flamatt

08.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Tunnel von der Autobahnabfahrt Flamatt bis kurz vor Chrummatt (Portal im Bereich der Bahnunterführung)		125	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzwerk			M
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	125
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	125

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Die Sicherheitssituation in dem Ortsteil ist eingeschränkt. Das liegt zum einen am Durchgangsverkehr, aber auch daran, dass das Potential der Strassenraumgestaltung noch nicht ausgeschöpft ist. So können bspw. kurzfristig weitere Pollards installiert werden oder mittelfristig die flachen Bordsteinkanten durch höhere Bordsteinkanten ersetzt werden. Oberirdische Umfahrungen zur Kostensenkung lässt dieses Gelände kaum zu, sodass langfristig eine Umfahrung erforderlich werden kann, um zusätzlich auch die Durchgangsverbindung zu beschleunigen und den Engpass bei der Bahnunterführung zu beseitigen. Dafür sind die Flächen im Bereich der Tunnelportale freizuhalten.	2,66
--	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	M
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	M
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	M

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	14,4
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Aus finanziellen Gründen nicht prioritär in Periode 2025 – 2045, danach aber wieder zu prüfen nach Massgabe der Entwicklung der Situation und der Wirkung von Korrekturen am Bestand.	M
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	400	Projekt-ID ETH	3.106.400	Burgdorf - Oberburg - Hasle: Umfahrung Hasle
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Umfahrung Hasle mit Beseitigung des Bahnübergangs in Hasle		77	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzwerk			M
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	77
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	77

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Zur Anbindung der Region ist der Ausbau dieser Achse und die Beseitigung des Bahnüberganges gerechtfertigt. Die neue Bahnunterführung ist dabei so zu planen, dass zwei Ausfahrtgleise Richtung Konolfingen möglich sind.	2,86
---	---	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen		J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten		M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich		J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt		N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	2
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Prioritär in der Periode 2025 – 2045.	J
---------------------------------------	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	912	Projekt-ID ETH	3.107.912	Wil: Netzergänzung Wil Nord
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Umfahrungsstrasse zwischen der Wilerstrasse und der AMP Strasse		56	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzwerk			M
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	56
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	56

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Eine Umfahrung in diesem Perimeter ist wichtig, weil der vorgesehene neue Autobahnanschluss Wil West zu einer deutlichen Verkehrszunahme im Wohngebiet führen würde. Ein Tunnel ist in diesem Gelände wahrscheinlich nicht notwendig, sodass eine oberirdische Variante empfohlen wird, um Baukosten, Unterhaltskosten und den Ressourcenbedarf zu reduzieren.	2,89
--	--	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen		J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten		M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich		J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt		N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	25,3
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	WV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Prioritär in der Periode 2025 – 2045, aber mit Projektreduktion.	J
--	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	610	Projekt-ID ETH	3.108.610	Luganese: Viabilità Basso Malcantone - Galleria di Tresa
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Umfahrung für Ponte Tresa		55	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	55
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	55

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Diese Einzelmassnahme entlastet den Siedlungsraum lediglich auf einigen hundert Metern und kann zu einer Engpassverlagerung führen. Im Vergleich dazu hat ein langer Umfahrungstunnel [ETH ID 3.109.610] trotz höherer Kosten eine deutlich grössere Wirkung.	2,18
--	--	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen		M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten		M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich		M
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt		J
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern		M

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	3
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	A
----------------------------------	---	---	---	----------

Gesamteinschätzung

Projekt in dieser Form nicht weiterverfolgen.	N
---	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	X

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	610	Projekt-ID ETH	3.109.610	Luganese: Viabilità Basso Malcantone - Gallerie die Magliaso e Pura
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Umfahrungstunnel um Magliaso, Caslano und Ponte Tresa		332	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBen / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBen / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	332
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	332

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Als kurzfristige Lösung wird eine verkehrsflussoptimierte Verkehrsregelung und Dosierung mit Ampeln empfohlen: Einsatz von verkehrsflussoptimierten Ampeln während der Stauzeiten an den Kreisverkehren in Casalano und Magliaso sowie an der T-Kreuzung in Agno (Strasse 398 / 399). Einrichtung zur Verkehrsflussdosierung am Ortseingang von Agno je an der 398 und 399 sowie an den südlichen Ortseingängen von Ponte Tresa. Ampeln oder Verkehrskadetten an den Kreisverkehren während der Stauzeit. Langfristig und wenn diese Massnahmen nicht helfen, wird eine Umfahrung wahrscheinlich erforderlich werden. Der vorliegende Entwurf kann noch optimiert werden, weil der Tunnel nur einen Teil des staugefährdeten Bereiches entlastet. Insbesondere könnte er zu Mehrverkehr für Agno führen; Agno sollte daher einbezogen werden.	2,90
--	--	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	M
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	J
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	3
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	WV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Aus finanziellen Gründen nicht prioritär in Periode 2025 – 2045, danach aber wieder zu prüfen nach Massgabe der Entwicklung des Situation und der Wirkung von Korrekturen am Bestand.	M
---	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	180	Projekt-ID ETH	3.110.180	Uster: Unterführung Winterthurerstrasse
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Bahnübergangsbeseitigung durch Unterführung in der Winterthurerstrasse		50	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	50
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	50

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Die Prio. 1 dieses Projektes ergibt sich aus der Synergie und der zeitlichen Abhängigkeit zum Doppelspurausbau der SBB auf der Strecke und der entsprechenden Teilfinanzierung durch die SBB. Erfolgt der Ausbau der SBB nicht, resultiert Prio. 5, sodass eine nochmalige Prüfung erforderlich ist.	2,99
---	---	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	J

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		J
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	18,1
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Prioritär in der Periode 2025 – 2045.	J
---------------------------------------	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	180	Projekt-ID ETH	3.111.180	Winterthur: Zentrumserschliessung Neuhegi - Grütze
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Umfahrungstunnel im Perimeter Winterthur Grütze und Riethof		450	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	450
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	450

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Die Entlastung der Anwohner in diesem Perimeter ist wichtig. Aufgrund der Tunnellösung wird dies extrem teuer und hinsichtlich der Verhältnismässigkeit fraglich. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis ist bei allen 8 aktuellen Varianten unterhalb 0. Daher sind Alternativen, die zu einem deutlich grösseren Teil oberirdisch sind, umzusetzen.	2,60
--	---	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen		N
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten		M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich		J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt		M
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern		N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	18,1
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	A
----------------------------------	---	---	---	----------

Gesamteinschätzung

Prioritärer Bedarf in der Periode 2025 – 2045, aber kostengünstigere Lösung entwickeln.	M
---	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	X
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	270	Projekt-ID ETH	3.201.270	Basel:	Tramprojekt Klybeck
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung	3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Tram abzweigend an der Kreuzung Gärtnerstr./Maurerstr., nordöstlich weiter durch ein abgesperrtes Firmengelände bis kurz vor den Fluss Wiese; südöstlich weiter bis zum Kreisverkehr Riehenring/Maurerstr., weiter durch den Riehenring; einmündend ins Bestandsnetz an der Kreuzung Riehenring/Brombacherstr..		60	

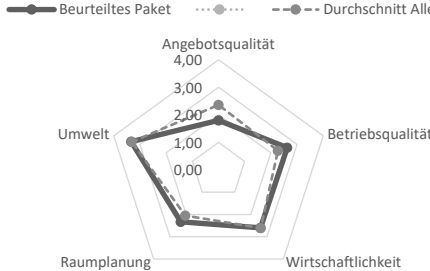
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			M
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	60
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	60

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	Trinationale S-Bahn	J
Regionale Leitprojekte	div Agglo Projekte	J
Intermodale Projekte	div Agglo Projekte	J

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Aktuell handelt es sich bei dem Perimeter um ein noch genutztes Industriegebiet, welches derzeit nicht öffentlich zugänglich ist. Es soll sich zu einem neuen Stadtteil entwickeln. Zwei der drei Haltestellen dieser neuen Tramverbindungen liegen direkt neben bestehenden Tramstrecken und könnten von diesen erschlossen werden. Die einzige Haltestelle, welche nicht neben bestehenden Tramlinien befindet (rund 400 m Abstand zur Tram 8), schöpft ihr Erschliessungspotential primär auf der Seite der Tram 8 aus (westlich), weil der Fluss Wiese den Zugang zur anderen Seite einschränkt (Nord-Östlich) und ein geplanter Grünstreifen (Nördlich) eine Distanz zur geplanten Bebauung erzeugt. Diese zusätzliche Verbindung schafft redundante Verbindung zu Depot und Werkstätte.	2,54
--	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	5,8
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Nicht prioritär in Periode 2025 – 2045, danach wieder auf Potential zu prüfen. Derzeit noch kein Wohngebiet vorhanden. Perimeter grossteils bereits durch bestehende Tramlinien erschlossen. Erzeugt z.T. eine redundante Verbindung zu dem Tram Depot und der Werkstätte.	M
--	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	270	Projekt-ID ETH	3.202.270	Tramprojekt	Bachgraben
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung	3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Tram abzweigend beim Bahnhof von St. Johann über die Luzerner Brücken; weiter durch den Luzernerring; abzweigend in die Hegenheimstr.; abzweigend in Belforterstr.; weiter durch den Hegenheimermattweg; endend im Hegenheimermattweg kurz nach den Sportplätzen.		160	

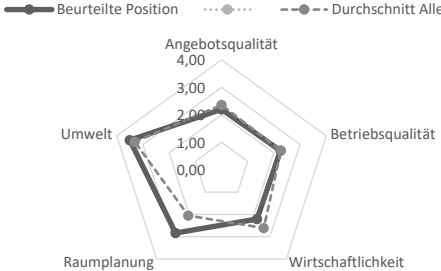
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	160
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	160

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	Trinationale S-Bahn	J
Regionale Leitprojekte	div Agglo Projekte	J
Intermodale Projekte	div Agglo Projekte	J

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Die Netzwirkung der Tram wäre deutlich besser, wenn diese über den Grabenringen bis zur Tram 6 verlängert würde. Ohne Verlängerung entsteht eine Netzwirkung nur zwischen St. Johann und Burgfelderstrasse. Anregung: Es ist auch eine Weiterführung und Verbindung über die Tram 6 hinweg zur Tram 8 nach Letten denkbar.	2,60
--	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	5,8
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Prioritär in Periode 2025 – 2045. Durchführung zur Tram 6 prüfen.	M
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	270	Projekt-ID ETH	3.203.270	Tram Grenzackerstrasse - Schwarzwaldstrasse
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Tram abzweigend beim Bad Bf durch die Schwarzwaldstr.; abzweigend in die Grenzackerstr.; einmündend ins Bestandsnetz am Wettsteinplatz.		82	Durch ARE auszufüllen

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	82
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	82

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	Trinationale S-Bahn	J
Regionale Leitprojekte	div Agglo Projekte	J
Intermodale Projekte	div Agglo Projekte	J

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Raumplanung Wirtschaftlichkeit	Kommentar: Erschliesst Roche mit über 11'000 Arbeitsplätzen und ist deutlich attraktiver als der Fussweg vom Badischen Bf. Ist deutlich näher an Roche als die geplante S-Bahn-Haltestelle Solitude und gemäss Kostenschätzung sogar günstiger als diese. Die zum Teil einseitige Wohn-Bebauung an der Grenzackerstr. ist ungünstiger, die Parkhäuser aber vorteilhaft, weil sie in Kombination mit der Tram P&R für Basel verbessern. Ermöglicht eine zweite Verbindung und einen Umleitungsverkehr zum Badischen Bf. Erhöht seine Priorität, wenn das Tram durch den Carlagraben gebaut wird.	3,33
---	---	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	J

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		M
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		N
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	5,6
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Prioritär in Periode 2025 – 2045. Anbindung vieler Arbeitsplätze sowie P&R. Erzeugt Redundanz im Netz. Priorität steigt durch Bau nach Tram Carlagraben	J
---	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 270 Projekt-ID ETH 3.204.270 Grossbasel - Teil Petersgraben

08.01.2026 Status: 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Tram abzweigend am Leonhardgraben in den Petersgraben; einmündend ins am Blumenrein.		20	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge		N
Teil einer internationalen Achse		N
Beitrag zu nationalem Netzverbund		N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	Trinationale S-Bahn	J
Regionale Leitprojekte	div Agglo Projekte	J
Intermodale Projekte	div Agglo Projekte	J

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Der für die Wirkung betrachtete Fall besteht darin, dass die Trams Petersgraben und Marktplatz koexistieren. Dann entsteht eine Netzfunktion und das Tram Petersgraben dient als Entlastung des hochfrequentierten Abschnittes am Marktplatz. Zudem ermöglicht es einen Umleitungsverkehr im Störfall. Ein Aufheben der Strecke am Marktplatz und eine Führung nur über den Petersgraben hätte eine erheblich schlechtere Wirkung und Prio 6, da die positiven betrieblichen Netzvorteile entfallen würden. Die Strecke vom Barfüsserplatz zur Schiffände wäre über den Petersgraben deutlich länger und energieintensiver. Die Erreichbarkeit der Innenstadt reduziert sich (ohne die Tram Marktplatz). Zudem fällt die Schaufensterfunktion der Tramfahrt entlang des Marktplatzes mit den Spontaneinkäufen weg.	3,42
--	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	M

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		M
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		N
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	5,8
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Prioritär in Periode 2025 – 2045. Aufgrund der Netzfunktion in Koexistenz mit der Tram am Marktplatz sehr wirkungsvoll.	J
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 270 Projekt-ID ETH 3.205.270 Grossbasel - Teil Spitalgasse

08.01.2026 Status: 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Tram abzweigend am Petersgraben durch die Spitalstrasse; abzweigend in die Schanzenstrasse bis kurz vor die Johanniterbrücke. Rückbau der Tram in St. Johannes-Vorstadt zwischen dem Petersgraben und der Johanniterbrücke.		20	Durch ARE auszufüllen

Eckwerte

Formeller Status, Verträge		N
Teil einer internationalen Achse		N
Beitrag zu nationalem Netzverbund		N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	Trinationale S-Bahn	J
Regionale Leitprojekte	div Agglo Projekte	J
Intermodale Projekte	div Agglo Projekte	J

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsgüte 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Relativ aufwändige und teure Massnahme, damit das Spital eine nähergelegene Haltestelle hat. Verhindert die gerade Linienführung durch die Strasse St.-Johannes-Vorstadt und verlängert dort die Fahrzeit. Zudem ist bekannt, dass sich Abzweige zu nah an Spitälern aus Gründen der Ruhestörung nachteilhaft erwiesen haben.	1,70
---	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	N
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	M
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	M

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		M
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		N
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	5,8
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	A
---------------------------	---	---	---	---

Gesamteinschätzung

Nicht prioritär in Periode 2025 – 2045, danach eventuell wieder zu prüfen. Teure Massnahme mit geringem oder ggf. sogar kontraproduktiven Nutzen.	N
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	270	Projekt-ID ETH	3.206.270	Grossbasel - Teil Schanzenstr. - Schützengr.
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Tram abzweigend an der Johannerbrücke durch die Schanzenstrasse; weiter über die Klingelbergstrasse zum Spalentor; weiter durch den Schützengraben zum Steinengraben.		62	Durch ARE auszufüllen

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	62
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	62

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	Trinationale S-Bahn	J
Regionale Leitprojekte	div Agglo Projekte	J
Intermodale Projekte	div Agglo Projekte	J

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Ist teurer als das Tram Petersgraben und ohne signifikanten Mehrwert gegenüber jenem Projekt. Ohne Tram Petersgraben wäre diese Variante erheblich vorteilhafter und hätte annähernd die Priorität des Tram Petersgraben.	2,64
--	---	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		M
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		N
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	5,8
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Nicht prioritär in Periode 2025 – 2045, danach wieder zu prüfen, insbesondere hinsichtlich der Realisierung / Nicht-Realisierung des Trams Petersgraben.	M
--	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

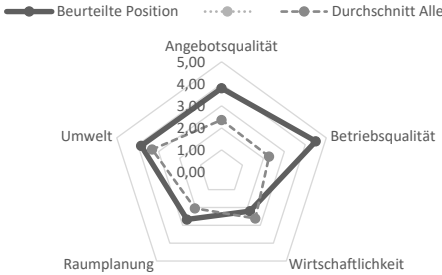
Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	270	Projekt-ID ETH	3.207.270	Grossbasel - AbschnTeil Petersgraben
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

Projektspiegel			
Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Tram abzweigend am Leonhardgraben durch den Steinengraben mit dem Ziel Bahnhof.		90	Durch ARE auszufüllen

Eckwerte			
Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	90
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	90

Bezüge zu anderen Projekten		
Überregionale / Nationale Projekte	Trinationale S-Bahn	J
Regionale Leitprojekte	div Agglo Projekte	J
Intermodale Projekte	div Agglo Projekte	J

Wirkungsbeurteilung		
	Kommentar: Eine Fortführung des Petersgrabens bis zum Bahnhof ist für die Stadtentwicklung und betrieblich vorteilhaft. Diese Verbindung kann auch gut mit dem Tram über die Margaretenbrücke und der dortigen Verkehrsdrehscheibe verbunden werden. Hinweis: Es bestehen Kostenunklarheiten und mögliche Kostensteigerungen bei der Weiterführung über die Heuwaage, weil durch das Heuwaage- Viadukt und einen möglichen Abbruch der Markthallenbrücke erhebliche Kosten und Auswirkungen entstehen können. Anregung: Eine mögliche günstigere Variante wäre ein Abzweig vor dem Heuwaage- Viadukt und Führung über Steinenschanze und Verbindung mit bestehender Tramstrecke am Auberg. Hier wäre eine angepasste Gleisführung an der Heuwaage von Auberg zur Inneren Margarethenstrasse zu prüfen.	3,40

Konsistenzbeurteilung			
Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen		J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten		J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich		J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt		N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern		J

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven		
Verkehrsperspektiven 2050		M
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		N
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	5,8
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht				
Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV

Gesamteinschätzung	
Prioritär in Periode 2025 – 2045. Die Verbindung ermöglicht eine zweite Achse durch die Stadt. Kostengünstigere Lösungen scheinen denkbar.	J

Empfehlung	
Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 270 Projekt-ID ETH 3.208.270 Basel: Tram Klybeck - Westquai
 08.01.2026 Status: 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Tram im Korridor des heutigen Industriegebiets westlich des Altrheinweg bis Westquai; weiter über Korridor bis kurz vor dem nördlichen Ende des Westquais.		75	Durch ARE auszufüllen

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	75
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	75

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	Trinationale S-Bahn	J
Regionale Leitprojekte	div Agglo Projekte	J
Intermodale Projekte	div Agglo Projekte	J

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Aktuell gibt es hier kaum Bedarf, weil lediglich ein paar Restaurant/Bars und das Industriegebiet vorhanden ist. Dies soll sich in einem Gesamtkonzept ändern, welches aber die Umsiedlung der vorhandenen Speditionsindustrie nach Erstellung eines neuen Hafenbeckens verlangt. Das neue Wohnquartier wäre zudem nur rund 500 Meter Luftlinie von der bestehenden Tramlinie entfernt. Mit der geplanten Brücke über das Hafenbecken 1 und ggf. minimalen Verschiebungen der bestehenden Tramhaltestellen liesse sich das gesamte Gebiet zudem noch besser mit der bestehenden Tram 8 erschliessen.	1,71
--	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	N
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	N
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	N

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		M
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		N
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	5,8
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	A

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	A
---------------------------	---	---	---	---

Gesamteinschätzung

Auch längerfristig nicht prioritär. Vergleichsweise bereits gut erschlossenes Gebiet.	N
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	X

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	270	Projekt-ID ETH	3.209.270	Margarethenverbindung
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Tram abzweigende im Bereich der Haltestelle Dornbach den Margarethenstich; einmündend in das Bestandsnetz im Bereich der Haltestelle Margarethe.		27	Durch ARE auszufüllen

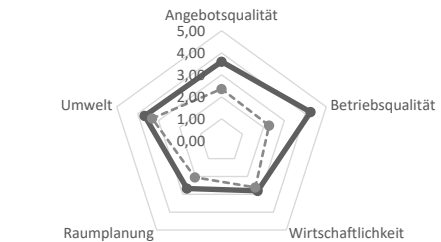
Eckwerte

Formeller Status, Verträge		N
Teil einer internationalen Achse		N
Beitrag zu nationalem Netzverbund		N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	Trinationale S-Bahn	J
Regionale Leitprojekte	div Agglo Projekte	J
Intermodale Projekte	div Agglo Projekte	J

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Zweckmässige Verbindung zur Verbesserung des Anschlusses an Basel SBB. Die Kosten sind relativ hoch, weil sie noch Haltestellenumbauten nach BehiG inkludieren.	3,40
--	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	J

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		M
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		N
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	5,8
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

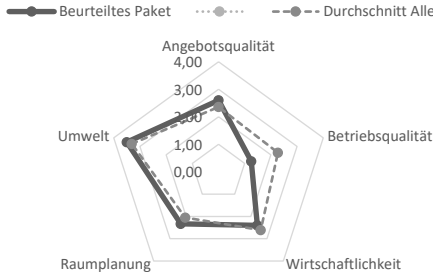
Prioritär in Periode 2025 – 2045. Vorteilhaft für die Anbindung an den Bahnhof und möglichen Umleitungsverkehr.	J
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

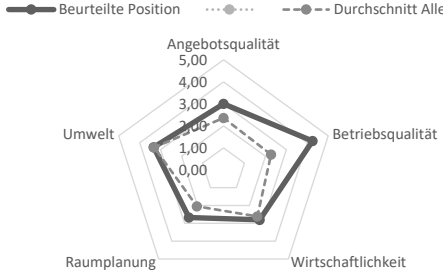
Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	270	Projekt-ID ETH	3.210.270	Basel:	Tram Kleinhüningen - Bahnhof Saint-Louis
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung	3

Projektspiegel					
Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung		
Tram abzweigend an der Hochbergerstrasse; weiter über die Westquaistrasse bis zum Rhein; weiter mit einer neue Rheinbrücke nach St. Louis; endend am Bahnhof St. Louis auf der nordöstlichen Seite.		115	Durch ARE auszufüllen		
Eckwerte					
Formeller Status, Verträge				N	
Teil einer internationalen Achse				M	
Beitrag zu nationalem Netzverbund				N	
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00			
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00			
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00			
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF		115	
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF		115	
Bezüge zu anderen Projekten					
Überregionale / Nationale Projekte	Trinationale S-Bahn			J	
Regionale Leitprojekte	div Agglo Projekte			J	
Intermodale Projekte	div Agglo Projekte			J	
Wirkungsbeurteilung					
			Kommentar: Komplett neue Verbindung und Erschliessung. Die Siedlungsdichte (auch in Frankreich) liefert derzeit noch nicht die für diese Investition nötige Nachfrage. Die für dieses Projekt geplante Rheinbrücken am Westquai ist in Sichtweite der anderen Rheinbrücken und relativ nahe von diesen. Das Projekt hat Varianten mit zusätzlichen Kosten und Umweltbelastungen. Eine Variante der Rheinbrücke wird vorgeschlagen, die 5 Meter breiter ist, um einen zusätzlichen Grünstreifen aufzunehmen. Diese Verbreiterung führt jedoch zu einer höheren Umweltbelastung (CO2 & Ressourcen).		2,42
Konsistenzbeurteilung					
Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen			J	
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten			J	
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich			M	
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt			N	
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern			M	
Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven					
Verkehrsperspektiven 2050				M	
Sachplan Verkehr Teil Programm				N	
Perspektive Bahn 2050				N	
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)			5,8	
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend			N	
Konsequenz bei Verzicht					
Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV	
Gesamteinschätzung					
Nicht prioritär in Periode 2025 – 2045, danach nach Massgabe der Entwicklung wieder zu prüfen. Die Siedlungsdichte (auch in Frankreich) bringt derzeit nicht die für diese Investition nötige Nachfrage.				N	
Empfehlung					
Priorität 2025 - 2045 hoch					
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch				X	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren					
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen					
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig					
Generell tiefe Priorität					

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	270	Projekt-ID ETH	3.211.270	Kleinbasel - Carlagraben
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung
				3

Projektspiegel				
Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung	
Tram abzweigend am Wettsteinplatz durch den Claragraben; einmündend in das Bestandsnetz an der Clarastrasse.		25	Durch ARE auszufüllen	
Eckwerte				
Formeller Status, Verträge				N
Teil einer internationalen Achse				N
Beitrag zu nationalem Netzverbund				N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00		
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00		
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00		
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF		27
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF		27
Bezüge zu anderen Projekten				
Überregionale / Nationale Projekte	Trinationale S-Bahn			J
Regionale Leitprojekte	div Agglo Projekte			J
Intermodale Projekte	div Agglo Projekte			J
Wirkungsbeurteilung				
			Kommentar: Nützliche Querverbindung zur Entlastung der Innenstadt und Verbindung zwischen Kleinbasel und Basel SBB.	3,21
Konsistenzbeurteilung				
Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen			J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten			J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich			J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt			N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern			M
Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven				
Verkehrsperspektiven 2050				M
Sachplan Verkehr Teil Programm				N
Perspektive Bahn 2050				N
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)			5,8
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend			N
Konsequenz bei Verzicht				
Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
Gesamteinschätzung				
Prioritär in Periode 2025 – 2045. Vorteilhaft für die Anbindung an den Bahnhof und möglichen Umleitungsverkehr.				J
Empfehlung				
Priorität 2025 - 2045 hoch				X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch				
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren				
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen				
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig				
Generell tiefe Priorität				

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:
270

Projekt-ID ETH
3.212.270

Weil am Rhein

08.01.2026

Status:

1 = Erstbeurteilung

2 = Fachausschuss

3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Tram abzweigend am Bahnhof zur Hauptstrasse; endend am Läubin-Park.		18	Durch ARE auszufüllen

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			M
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	18
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	18

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	Trinationale S-Bahn	J
Regionale Leitprojekte	div Agglo Projekte	J
Intermodale Projekte	div Agglo Projekte	J

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Relativ kostengünstige Erschliessung und Direktverbindung.	2,84
--	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	M

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		M
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		N
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Prioritär in Periode 2025 – 2045.	J
-----------------------------------	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	180	Projekt-ID ETH	3.213.311	Genève: Tram "la tangentielle" Aéroport - Lancy
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Tram von Nations über Servette, Jonction, Uni-Mail nach Villereuse.		400	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	400
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	400

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Die Tangentiallinie 16 ist ein prioritärer Bestandteil des zukünftigen Genfer Tramnetzes, in dem sie neben ihrer Erschliessung des westlichen äusseren Stadtraums auch die Reisezeiten verkürzt, die Attraktivität verbessert, die Innenstadt entlastet und Redundanzen ermöglicht.	3,40
--	--	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen		J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten		J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich		J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt		N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern		M

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	21,6
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	WV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Prioritär in Periode 2025 – 2045. Wichtige Tangentiallinie für den äusseren Bereich der Stadt.	J
--	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 180 Projekt-ID ETH 3.214.311 Genève: Tram "la petite ceinture" (C)

08.01.2026 Status: 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Tram von Avenue Luis Casal, über Balexert, Les Essert nach Place du 1er Août.		500	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	500
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	500

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität 5,00 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Raumplanung Wirtschaftlichkeit	Kommentar: Die Tangentiallinie 11 ist ein prioritärer Bestandteil des zukünftigen Genfer Tramnetzes, in dem sie neben ihrer Erschliessung im inneren Bereich Stadt die Reisezeiten verkürzt, die Attraktivität verbessert, die Innenstadt entlastet und Redundanzen ermöglicht.	3,32
--	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	M

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung Bfs 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	21,6
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	WV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Prioritär in Periode 2025 – 2045. Wichtige Tangentiallinie für den inneren Bereich der Stadt	J
--	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	180	Projekt-ID ETH	3.215.311	Genève: Tramverlängerung "axe ouest" Lancy - Onex
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Tram nach Onex in die Avenue de Grandes Communes.		200	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBen / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBen / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	200
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	200

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Diese Radiallinie führt durch einen sehr dicht besiedelten Stadtteil, sodass mit einer relativ kurzen Tram-Strecke sehr viele Menschen angebunden werden können.	2,93
---	---	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen		J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten		J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich		N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt		N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern		M

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	21,6
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	WV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Prioritär in Periode 2025 – 2045. Erschliesst einen sehr dicht besiedelten Stadtteil	J
--	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	180	Projekt-ID ETH	3.216.311	Genève:	U-Bahn Jura - Salève, 1. Etappe
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung	3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Die unterirdische Verbindung „Jura – Salève“ ist als Metro mit 18 bis 24 km Tunnelstrecke und 16 bis 21 Haltestellen geplant. 1. Etappe verläuft von St.-Genis-Pouilly (FR) in das Zentrum von Genève.		2500	Durch das ARE

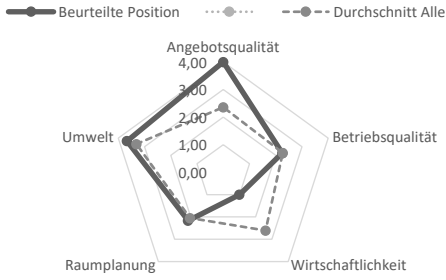
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			M
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	2500
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	2500

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Systembedingt ist eine Etappierung ungünstig, da eine Metro erst mit zunehmender Länge (und Netzgrösse/Verzweigung) seine Wirkung entfaltet. Dies resultiert aus den längeren Zugangswegen der unterirdischen Haltestellen, sodass für Kurzstrecken oberirdischen Systemen (Bus, Tram) für die Fahrgäste schneller sind. Wirkung der 1. Etappe daher ungünstig, verglichen mit sehr hohen Kosten. Sie soll in Normalspur gebaut werden und ist nicht mit Tram und den TSI-Bahnen kompatibel. Technische Berichte mit genauen Kosten sind noch in Arbeit. Vorläufig wurden Gesamtkosten von 4000 MCHF angegeben, davon 2500 MCHF für die 1. Etappe. Die geschätzten Gesamtkosten von 4000 MCHF entsprechen ungefähr 166 bis 222 MCHF/km. Das ist unüblich nied er. Die aktuell im Bau befindliche U5 in Hamburg bewegt sich bspw. in der Grössenordnung 560 bis 660 MEUR/km und kostet für 25 km voraussichtlich 14000 bis 16500 MEUR. Neben den extrem hohen Gesamtkosten ist diese unterirdische Verbindung „Jura – Salève“ für die Umwelt nicht vorteilhaft, weil Tunnelösungen im Vergleich zu oberirdischen Trassen beim Bau und Unterhalt viel mehr Ressourcen benötigen und viele Emissionen verursachen. Viel kostengünstiger und auch kurzfristiger lässt sich die Region mit Tramlinien erschliessen. Ob über die Tramverbindungen hinaus und nach 2045 ein so hohes Wachstum zu erwarten ist, welches diese Investition benötigt, kann heute noch niemand abschätzen. Insbesondere die 1. Etappe Metro mit dem Ziel St.-Genis-Pouilly, könnte auch mit der Tram erreicht werden. Das wären knapp 1.8 km Tramverlängerung und würde als Tram rund 100 MCHF kosten. Zur Beschleunigung werden, wie in vielen anderen Städten Trams mit Expressverbindungen empfohlen, die an einzelnen Haltestellen durchfahren und zum Teil auch kurze Überholgleise haben.	2,62
--	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	N
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	J

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	21,6
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	A
---------------------------	---	---	---	---

Gesamteinschätzung

Auch in der Periode 2045ff. nicht weiterzuverfolgen. Setzt sehr grosses weiteres Wachstum der Agglomeration voraus. Drittes nicht-kompatibles Bahnsystem in Genève; Zielsetzungen könnten auch von weiterentwickeltem Tram erfüllt werden.	N
--	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	X

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	180	Projekt-ID ETH 3.217.311	Genève: U-Bahn Jura - Salève, 2. Etappe
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung	3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Siehe Vorhaben von ETH-ID 3.216 Das Ziel der 2. Etappe ist es, die Stadt Genf mit St-Julien zu verbinden. Auch hier ist bspw. der Bau einer oberirdischen Strecke möglich.		1500	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge		N
Teil einer internationalen Achse		M
Beitrag zu nationalem Netzverbund		N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	
Regionale Leitprojekte	
Intermodale Projekte	

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raump lanung	Kommentar: Siehe Kommentar von ETH-ID 3.216.	2,56
---	--	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	J

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	
Sachplan Verkehr Teil Programm	
Perspektive Bahn 2050	
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	A
----------------------------------	---	---	---	----------

Gesamteinschätzung

Auch in der Periode 2045ff. nicht weiterzuverfolgen. Setzt sehr grosses weiteres Wachstum der Agglomeration voraus. Drittes nicht-kompatibles Bahnsystem in Genève; Zielsetzungen könnten auch von weiterentwickeltem Tram erfüllt werden.	N
--	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	X

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 311 **Projekt-ID ETH** 3.218.311 **Lausanne - Morges: m1 Langfristentwicklung**

08.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Ausbau der Metro 1 zur Kapazitäts- und Angebotssteigerung.		500	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBen / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBen / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	500
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	500

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsgüte 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung Umwelt	Kommentar: Das Projekt befindet sich im Planungszustand. Im Frühjahr 2025 wurde ein Preis von 50 MCHF mitgeteilt, was zu einer Prio. 1 geführt hätte. Im August 2025 wurde eine Kostensteigerung auf 500 MCHF mitgeteilt, sodass eine Kostenreduktion (Prio. 3) empfohlen wird.	2,57
---	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	M
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	J

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	21,9
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	WV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Bedarf in Periode 2025 – 2045 ausgewiesen, aber Kostenreduktion erforderlich.	J
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 912 Projekt-ID ETH 3.219.912a St. Gallen Tram Gesamtnetz

08.01.2026 Status: 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Einführung eines Tramnetz zwischen Winkeln, Heiligkreuz und Stephanshorn.		800	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge		N
Teil einer internationalen Achse		N
Beitrag zu nationalem Netzverbund		N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	
Regionale Leitprojekte	
Intermodale Projekte	

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Die Tram ist nicht nur umweltmässig, sondern auch für die Wirtschafts- und Standortförderung ein zweckmässiges Verkehrsmittel. Aufgrund der vorhandenen Appenzellerbahnen mit Trambetrieb in der Stadt sind Synergien bei Fahrzeugen und Engineering möglich. Für das Gesamtprojekt (800 MCHF exkl. Fzg.) ist bis 2045 nicht die höchste Priorität gegeben, weil das Tram aus Kapazitätsgründen erst ab dem Zeitraum 2040 bis 2065 auf der Gesamtstrecke notwendig wird. Es wird daher eine Etappierung empfohlen.	2,61
--	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	Bestehende Strecke der Appenzeller Bahnen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten		J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich		N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt		N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern		J

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	25,3
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Gesamtnetz erst in der Periode 2045ff. prioritär. Durch Appenzellerbahn sinnvolle 1. erste Etappe im nachfragestärksten und wirtschaftlich interessantesten Abschnitt möglich.	M
--	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	912	Projekt-ID ETH	3.219.912b	St. Gallen Tram Etappe: Marktplatz - Stephanshorn
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Erste Etappe. Tram abzweigend an der Haltestelle Marktplatz in die Rorschacherstr.; weiter durch die Rorschacherstr. am Kantonsspital vorbei; weiter bis nach Stephanshorn oder vorher endend.		220	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	220
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	220

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Aufgrund der vorhandenen Appenzellerbahnen mit Trambetrieb in der Stadt sind Synergien bei Fahrzeugen und Engineering möglich. Eine erste Etappe (Linie 1: Bahnhof - Marktplatz - Kantonsspital - Neudorf) hat aufgrund seiner hohen Nachfrage bereits heute eine hohe Priorität. Attraktivitätssteigernd sind hier auch mögliche Direktverbindungen von Appenzell Richtung St. Gallen Spital und Neudorf. Diese 3.8 km lange Neubaustrecke würde in der Grössenordnung 220 MCHF kosten. Mit möglichen Abstellanlagen und Reserven wären es bis zu 300 MCHF. Die Fahrzeuge (bspw. der Tango) könnte der Gleiche wie der Tango der AB sein. Der Infrastruktur- und Fahrzeugbetreiber wäre bspw. die Stadt und der Fahrzeughalter die AB, sodass es wegen der kurzen Strecke und wenigen Fahrzeuge keine eigene Unterhaltsanlagen braucht. Hinweis: Siehe auch ETH ID 3.219 Gesamtnetz	2,98
--	--	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	Bestehende Strecke der Appenzeller Bahnen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten		J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich		N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt		N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern		J

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	25,3
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	WV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Priorität in Periode 2025 – 2045. Durch Appenzellerbahn sinnvolle 1. Etappe im nachfragestärksten und wirtschaftlich interessantesten Abschnitt möglich.	J
--	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	180	Projekt-ID ETH	3.220.180	Zürich:	Tram Glattalbahn Kloten Industrie - Bassersdorf
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung	3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Tram als Verlängerung der noch nicht gebauten Tram Kloten, Beginnend in der Steinackerstr. (Kloten); weiter entlang Grindel auf die Klotenstr.; weiter bis zum Kreisverkehr Klotenstr./Baltenwilerstr.; weiter zum Bahnhof.		220	

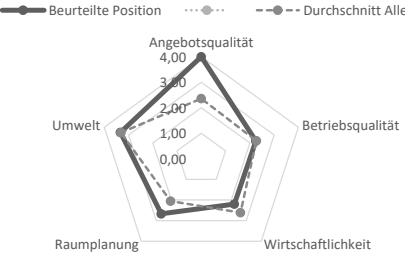
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	220
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	220

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	
Regionale Leitprojekte	
Intermodale Projekte	

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Die Fortführung der vorgesehenen Tram Kloten weiter nach Bassersdorf ist ein logischer und schon lange geplanter Schritt. Die bestehende Besiedlung und auch der Zonenplan bestätigen die Trasse.	2,89
--	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	J

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung Bfs 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	18,1
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

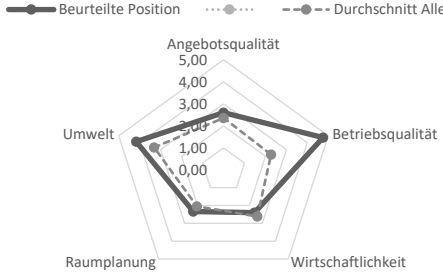
Prioritär in Periode 2025 – 2045.	J
-----------------------------------	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	180	Projekt-ID ETH	3.221.180	Zürich: Tram Abstellanlage Aargauerstrasse
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung
				3

Projektspiegel				
Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung	
Neues Tramdepot an der Aargauerstr. Auf dem Tramdepot ist eine Wohn- bebauung vorgesehen.		250		
Eckwerte				
Formeller Status, Verträge				N
Teil einer internationalen Achse				N
Beitrag zu nationalem Netzverbund				N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00		
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00		
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00		
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF		250
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF		250
Bezüge zu anderen Projekten				
Überregionale / Nationale Projekte				
Regionale Leitprojekte				
Intermodale Projekte				
Wirkungsbeurteilung				
			Kommentar: Diese Tramabstellanlage verdeutlicht das Platzproblem und die Herausforderungen in Zürich. Wegen der Flächennutzung ist eine doppelte Bebauung erforderlich, wegen Streckenausbauten und Tempo 30 braucht es mehr Trams. Ausserhalb von Zürich wäre eine Abstellanlage deutlich günstiger, aber betrieblich aufgrund der Anfahrtswege ungeeignet.	
			3,25	
Konsistenzbeurteilung				
Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen			M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten			M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich			M
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt			N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern			N
Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven				
Verkehrsperspektiven 2050				
Sachplan Verkehr Teil Programm				
Perspektive Bahn 2050				
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)			18,1
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend			N
Konsequenz bei Verzicht				
Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	WV
Gesamteinschätzung				
Prioritär in Periode 2025 – 2045. Aufwändige, aber notwendige Anlage.				J
Empfehlung				
Priorität 2025 - 2045 hoch				X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch				
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren				
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen				
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig				
Generell tiefe Priorität				

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	180	Projekt-ID ETH	3.222.180	Zürich: Tram Tangente Nord
15.08.2025	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung
				3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Tram abweigend von der Wehntalerstrasse der noch nicht gebauten Tram Affoltern in die Regensbergstr., weiter bis zur Hofwiesenstrasse und dort einmündend ins Bestandsnetz, weiter auf dem Bestandsnetz, abweigend aus dem Bestandsnetz bei der Haltestelle Messe/Hallenstadion in die Weissenstr., weiter durch die Ueberlandstr., einmündend ins Bestandsnetz bei der Haltestelle Luchswiesen, weiter auf dem Bestandsnetz bis zur Haltestelle Hirzenbach.		290	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge		N
Teil einer internationalen Achse		N
Beitrag zu nationalem Netzverbund		N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF
		290
		290

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	
Regionale Leitprojekte	
Intermodale Projekte	

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität 5,00 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Das heutige Netz verfügt hauptsächlich über Radiallinien und kaum Tangentiallinien. Beim Züricher Tangentialverkehr müssen mit der Tram teilweise beachtliche Umwege gefahren werden, was diesen unattraktiv macht. Diese Tramlinie erfüllt mehrere Anbindungselemente: Sie ermöglicht eine Tangentialverbindung, erschliesst grossteils Verdichtungsgebiete sowie das Hallenstadion und verbindet alles mit dem Bahnhof Oerlikon und Stettbach. Langfristig ist sie auch noch Richtung Altstetten verlängerbar.	3,41
--	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	J

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	18,1
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Prioritär in Periode 2025 – 2045. Erfüllt zugleich mehrere Anbindungselemente.	J
--	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	180	Projekt-ID ETH	3.223.180	Zürich: Tram Glattalbahnhof Giessen - Dietlikon
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Tram abweigend vom Bestandnetz bei der Haltestelle Am Ring in die Ueberlandstrasse; weiter durch die Ueberlandstrasse; abweigend in die Wangenstrasse; abweigend im Bereich des Reichwegs auf das Flughafenfeld zur geplanten neuen Botschaft; weiter den Flughafen verlassend bei der Kreuzung Weidstrasse/Dübendorfstrasse entlang der Weidstrasse Richtung Norden; weiter durch das Industriegebiet Aegeri; weiter die Autobahn überquerend und dann in Brandbachstrasse; weiter durch die Pappelstrasse; endend am Bahnhof Dietlikon.		350	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	350
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	350

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsgüte 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Raumplanung Wirtschaftlichkeit	Kommentar: Die schon lange geplante Erschliessung des Flugplatzes Dübendorf mit Innovationspark und von Dietlikon hat einen unbestrittenen Nutzen. Anregung: Das geplante Trasse bringt zwischen Stettbach über Giessen nach Dübendorf Bf. verkehrlich eher wenig Mehrwert und Neuerschliessung. Eine alternative Trasse von Stettbach über die Zürcherstrasse, Bahnhofstrasse, Neuhofstrasse, Ueberlandstrasse nach Dübendorf Bf. könnte für zusätzliche Teile von Dübendorf eine Neuerschliessung ermöglichen.	2,80
---	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	J

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	18,1
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Prioritär in Periode 2025 – 2045. Trassenalternativen prüfen.	J
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	311	Projekt-ID ETH	3.224.311	Fribourg: Neues Agglomerationsverkehrssys. - Var. Bus
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Noch keine genaue Trasse definiert. Variante - Bus		250	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	250
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	250

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Aktuell frühes Planungsstadium zur Systemeinführung. Die vorläufigen Studien, welche von einer Metro und Seilbahn abraten und dafür die Tram und BHNS in die engere Auswahl bringen, gehen in die zweckmässige Richtung. In Anbetracht der Stadtgrösse, der Kosten und dem Aspekt, dass keine Meterspurunternehmen direkt an der Stadt liegt, wird nach aktueller Einschätzung ein hochwertiger Busverkehr (BHNS) mit z.T. eigenen Busspuren empfohlen.	
--	---	--

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen		J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten		J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich		N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt		N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern		J

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	14,4
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Variante BHNS prioritär in Periode 2025 – 2045.	J
---	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 311 **Projekt-ID ETH** 3.225.311 **Fribourg:** Neues Agglo.-Verkehrssys. - Var. Tram (Sys. Genf o. Bern)

08.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung **3**

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Noch keine genaue Trasse definiert. Variante Tram (System Genf oder Bern)		250	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge		N
Teil einer internationalen Achse		N
Beitrag zu nationalem Netzverbund		N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	
Regionale Leitprojekte	
Intermodale Projekte	

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position — Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Ausreichend Potential für eine Tram wird erst zu einem späteren Zeitpunkt in der Zukunft gesehen. Es wird empfohlen die Busspuren und Haltestellenpositionen geometrisch so zu trassieren, dass diese später auch für eine Tram genutzt werden können.
--	---

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	N
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	J

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	
Sachplan Verkehr Teil Programm	J
Perspektive Bahn 2050	
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Nach 2045 Tram erneut prüfen.	M
-------------------------------	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	311	Projekt-ID ETH	3.226.311	Fribourg: Neues Agglo.Verkehrssys. - Var. Sonstiges
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Noch keine genaue Trasse definiert. Variante – Seilbahn, Tramway sur pneumatiques oder Spurbus, Tram-Train, RER		250	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	250
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	250

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position — Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Die Dokumente bündeln „Tramway“ und „Tramway sur pneumatiques“ zu einer Variante („Les tramways peuvent aussi être à pneus comme à Venise ...“), obwohl beide Systems extrem unterschiedliche Eigenschaften haben. Die „Tramway sur pneumatiques“ verwendet im Gegensatz zum konventionellen Tram Gummiräder und ist weltweit ein Nischenprodukt. Dies verstärkt sich dadurch, dass es unterschiedliche nicht kompatible Implementierungen gibt. Die „Tramway sur pneumatiques“ erweist sich Systembedingt nachteilhaft bei den Fahreigenschaften und im Verschleiss. Die Höchstgeschwindigkeiten liegen daher deutlich unterhalb von konventionellen Trams. Aufgrund dessen wird von einer „Tramway sur pneumatiques“ dringend abgeraten.
--	---

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen		N
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten		M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich		N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt		N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern		J

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		J
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	14,4
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	A

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	A
----------------------------------	---	---	---	----------

Gesamteinschätzung

Auch langfristig nicht weiterzuverfolgen. Keine zukunftsorientierte Technologie.	N
--	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	X

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 180 **Projekt-ID ETH** 3.301.180 **Aareland:** Neuer Bahnhofplatz Olten

08.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Aufwertung des Bahnhofplatz Olten zu Verkehrsdrehscheibe, insbesondere Neugestaltung Bahnhofplatz / Strassenflächen, Anlagen der kombinierten Mobilität, Bahnzugänge Martin Disteli / Hardegg, Co-Finanzierungsanteil des Agglo-Fonds zu [2.501.180].		79	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge		J
Teil einer internationalen Achse		N
Beitrag zu nationalem Netzwerk		N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		M
Intermodale Projekte		J

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Funktionale und qualitative Ertüchtigung der Schnittstelle zwischen Stadt und Bahnhof Olten für erhöhte Ansprüche und Mehrverkehr. Städtebauliche Sanierung und Werterhalt. Hoher Mehrwert für Fahrgäste.	2,96
--	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	N
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	J

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		J
Sachplan Verkehr Teil Programm		N
Perspektive Bahn 2050		N
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	10,7
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	WV
----------------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Hohe Priorität, angemessener Kostenanteil aus dem BIF. Langfristig tragfähige verkehrliche und städtebauliche Bereinigung. Zu klären ist, ob Projekt unabhängig von [2.513.180] ausgeführt werden kann; brächte aber mutmasslich auch unabhängig davon hohen Mehrwert.	J
--	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	311	Projekt-ID ETH	3.302.311	Genève: Massnahmenpaket St-Genis - Pouilly
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Bau eines P&R Platzes in St. Genis, neue Bushaltestellen und Anpassungen der Strasse.		67	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	67
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	67

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Der P&R in St. Genis ist eine zweckmässige Grundlage zur Entlastung des Strassenverkehrs in Genf. Die Busanbindung ist aber ungünstig, weil die Umsteigewirkung tiefer sein wird. Die geplante U-Bahn ist auf absehbare Zeit nicht realistisch. Anregung: Daher wird empfohlen, die 1.8 Kilometer entfernte Tram bis nach St Genis zu verlängern. Es sind Tram-Expresslinien anzubieten, um die Fahrzeit in die Innenstadt zu verkürzen.	2,74
--	---	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen		N
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten		M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich		N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt		N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern		J

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	21,6
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Prioritär in Periode 2025 – 2045. Kombination mit einer Tramverlängerung prüfenswert.	J
---	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	311	Projekt-ID ETH	3.303.311	Genève: Neues Verkehrsmittel Raum Annemasse
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Verlängerung der öV Anbindung nach Annemasse: Variante 1: Extension Nord direction Ville-la-Grand via Gare (1.9 km, 4 Haltestellen) Variante 2: Extension Est direction Aéroport (1.5 km, 4 Haltestellen), keine Anbindung Bahnhofs Annemasse		50	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge		N
Teil einer internationalen Achse		J
Beitrag zu nationalem Netzverbund		N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF

50

50

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	
Regionale Leitprojekte	
Intermodale Projekte	

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität 5,00 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Zweckmässige Verbesserung des Agglomerationsverkehrs. Aufgrund der dann bereits vorhandenen Tramanbindung, der Transportqualität, positiver Netzeffekte und der Durchgängigkeit bis nach Genf ist das Tram als Verkehrsmittel klar zu bevorzugen. Die Variante 1 schneidet bei der Wirkung besser ab, als die Variante 2. Die Neueinführung oder Verlängerung dieses kurzen Abschnittes mit einem anderen Verkehrsmittel hätte Priorität 6. Variante 1: Ausschlaggebend für die höhere Wirkung ist die Anbindung an den Bahnhof Annemasse. Dadurch werden Verkehrsströme zusätzlich auch Richtung Annemasse Bahnhof entstehen. Dies führt zu einer gleichmässigeren und besseren Auslastung der Tram. Es schafft eine ganz neue Vernetzung und neue Umsteigebeziehungen. Zudem entsteht eine bedingte Redundanz zur Bahnstrecke Annemasse - Genf. Variante 2: Durch das nicht Anbinden des Bahnhofs Annemasse reduziert sich die Wirkung und die Einstufung auf Prio. 2.	3,06
--	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	N
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	J

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	
Sachplan Verkehr Teil Programm	
Perspektive Bahn 2050	
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend

21,6

N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Prioritär in der Periode 2025 – 2045. Weiterführung als Tram über den Bahnhof Annemasse empfohlen.	J
--	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	610	Projekt-ID ETH	3.304.610	Luganese: Agglobus Lugano Centro - Pian Scairolo
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
BHNS auf der Nord-Süd-Achse		57	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	57
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	57

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Durch den Mischverkehr zwischen PKWs und Bussen wird hier der öV deutlich beeinträchtigt. Die Eigenen Fahrspuren zur Stauumfahrung Verbessern die öV Qualität deutlich. Anregung: Geometrische Trassierung so gestalten, dass diese eines Tages durch eine Tram oder erweiterte Ponte Tresa Bahn nutzbar sind.	2,88
--	---	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen		M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten		M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich		J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt		N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern		M

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	3
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Prioritär in der Periode 2025 – 2045.	J
---------------------------------------	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	270	Projekt-ID ETH	3.401.270	Basel: ÖV-Drehscheibe Bahnhof SBB West
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Ausbau der Margarethenbrücke führt zu einer Verkehrsdrehscheibe zwischen der Bahn und der Tram.		60	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			M
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	60
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	60

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Die Verkehrsdrehscheibe an der Margarethenbrücke verbindet den Nah- und Fernverkehr mit dem Tram. Durch das geplante Tram 30 (Grossbasel) erschliesst und entlastet der Neubau Margarethenbrücke die Innenstadt und ermöglicht bessere Tramverbindungen, nach Grossbasel, zum Universitätsspital, der Uni und langfristig bis nach Kleinbasel. Darüber hinaus verbessert sie auch die Anbindung für die Trams des Südens von Basel nach Basel-Land. Die bestehende Verknüpfung am Centralbahnplatz wird entlastet. Bei diesem Projekt besteht eine zeitliche und planerische Abhängigkeit. Es macht nur Sinn, wenn der SBB-Westkopf umgebaut wird. Hingegen ist die Verkehrsdrehscheibe mit und ohne Herzstück zweckmässig und prioritär.	3,46
--	--	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	J

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	5,8
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Prioritär in der Periode 2025 – 2045.	J
---------------------------------------	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	270	Projekt-ID ETH	3.402.270	Basel: ÖV-Drehscheibe S-Bahn-Haltestelle Klybeck
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Optionale Erweiterung des Basler Herzstückes durch eine Haltestelle im Klybeck.		50	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	50
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	50

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Die aktuelle und absehbare Nutzung in dem Gebiet rechtfertigt diese Haltestelle noch nicht.	2,19
---	--	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen		M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten		N
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich		N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt		M
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern		J

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	5,8
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	A
----------------------------------	---	---	---	----------

Gesamteinschätzung

Langfristig nicht prioritär.	N
------------------------------	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	X

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	311	Projekt-ID ETH	3.403.311	Genève: Verkehrsdrehscheibe Grand-Saconnex / Aéroport
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Erneuerung der Verkehrsdrehscheibe am Flughafen		58	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			M
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	58
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	58

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Der Bedarf der Neugestaltung der Verkehrsdrehscheibe ist vorhanden. Die Umgestaltung dieser Verkehrsdrehscheibe sollte in Abstimmung mit der geplanten Tram umgesetzt werden.	2,61
---	--	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen		M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten		M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich		N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt		M
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern		J

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	21,6
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Prioritär in der Periode 2025 – 2045.	J
---------------------------------------	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 311 **Projekt-ID ETH** 3.404.311 **Genève:** Verkehrsdrehscheibe Genève Cornavin
08.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung **3**

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Fussgängerzone westlich des Bahnhofs auch noch die gesamte Rue des Gares		64	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			M
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	64
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	64

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Der verkehrliche Nutzen dieser Massnahme für den Bahnhof eher gering. Der Nutzen erschliesst sich primär aus der Neugestaltung beim Bahnhofszugang. Zudem vermeidet eine reine Fussgängerzone die Unfälle zwischen Fussgängern mit PKWs & Velos. In unmittelbarer Nähe des Bahnhofs (Place de Montbrillant) kann sich der neu angelegte Platz positiv auf die öV-Nachfrage auswirken. Mit zunehmender Distanz reduziert sich dieser Effekt, zudem wird die Eliminierung von PKWs & Velos kaum umsetzbar. In Anbetracht der Finanzsituation und des Nutzens wird empfohlen, das Projekt zu etappieren und zuerst den Bereich in unmittelbarer Bahnhofszugangsnähe umzusetzen. Dazu zählt der südliche und hoch frequentierte Bereich bis kurz vor der Brücke bei der Rue des Alps (Place de Montbrillant, Place de la Pépinière, Teile der Rue des Grottes, Teile der Rue de Montbrillant).	2,38
--	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	J
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	J

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	21,6
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Bedarf prioritär in der Periode 2025 – 2045, aber auf den direkten Zugangsbereich reduzieren.	J
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	311	Projekt-ID ETH	3.405.311	Nyon: Verkehrsdrehscheibe Gare de Nyon
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Umgestaltung der Bahnhofsumgebung.		60	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBen / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBen / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	60
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	60

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Der Optimierungsbedarf im Bereich des Pl. de la Gare ist einerseits eindeutig vorhanden. Andererseits ist der verkehrliche Nutzen für die Primärfunktion des Bahnhofes relativ gering und teilweise sogar kontraproduktiv. So werden im Perimeter bspw. die P&R Möglichkeiten deutlich reduziert. Aktuell gibt es mit Einberechnung des Chem de Prélaz mehr als 400 Parkplätze. Später sollen es 120 Parkplätze sein. Das Projekt hat einen starken Fokus in der Gestaltung und um einen weiteren Verweilort zu schaffen. Zum Verweilen hat Nyon bereits sehr viele, sehr schöne Plätze mit denen auch ein hervorragend gestalteter Bahnhof nicht mithalten kann, sodass die Wirkung eines weiteren Platzes im Kontext der 60 MCHF eher gering sein wird. Es wird daher empfohlen das Projekt auf die wesentlichen Elemente zu reduzieren, dass der Bahnhof seine Primärfunktion erfüllen kann und dadurch die Kosten minimiert werden. Zur Erhöhung der Sicherheit sind Strassen durch deutliche Bordsteinkanten von Fusswegen abzugrenzen. Der Veloverkehr ist auf eigenen Wegen zu führen.	2,37
--	--	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	N
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	J
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	J

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	21,6
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Bedarf prioritär in der Periode 2025 – 2045, aber Projekt auf die Primärfunktionen des Bahnhofs reduzieren.	M
---	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	180	Projekt-ID ETH	3.406.180	Wetzikon: Verkehrsdrehscheibe
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Umgestaltung der Bahnhofsumgebung.		76	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	76
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	76

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

	Kommentar: Die Funktion der Anlage ist in weiten Teilen gewährleistet und sie ist auch nicht wie beschrieben „veraltet“, sondern eher in einem üblichen Zustand. Eine Kompletterneuerung ist daher nicht nachhaltig und nicht ressourcenschonend. Von einer Reduktion der P&R Parkplätze wird abgeraten, da die Verknüpfung von öV und MIV in Zukunft im Rahmen der Verkehrsverlagerung noch wichtiger wird.	2,29
--	--	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen		N
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten		M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich		N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt		J
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern		J

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	18,1
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Bedarf prioritär in der Periode 2025 – 2045, aber Projekt die Primärfunktionen des Bahnhofs reduzieren. P&R-Angebot nicht verringern.	M
---	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	X
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	270	Projekt-ID ETH	3.501.270	Basel: Veloquerung Basel SBB - Gundeldingen
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Veloquerung über den SBB Bahnanlagen im Perimeter des Bahnhof Basel SBB.		75	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	75
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	75

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Raumplanung Wirtschaftlichkeit	Kommentar: Eine jeweilige Trennung zwischen Fusswegen, Velowegen und der Strasse hat Priorität und ist im Interesse aller drei Verkehrsarten. Eine neue Querung kostet je nach Variante 26 MCHF (kurze Querung) bis 125 MCHF (Velotunnel). Bereits 75 MCHF sind als sehr teuer zu beurteilen.	2,64
---	---	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	M
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	M
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	M

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	5,8
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Bedarf prioritär in der Periode 2025 – 2045, aber Kostenreduktion empfohlen.	M
--	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	610	Projekt-ID ETH	3.502.610	Locarnese:	Fuss- und Velowegnetz Brissago / Ronco / Ascona
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung	3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Ausbau eines zusätzlichen Langsamverkehrswegs auf der Seeseite der Strasse.		50	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge		N
Teil einer internationalen Achse		J
Beitrag zu nationalem Netzwerk		M
Bewertungen	EBen / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	EBen / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF
		50
		50

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	
Regionale Leitprojekte	
Intermodale Projekte	

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Ausbaubedarf ist eindeutig vorhanden. Es wird eine Sicherheitsbarriere zwischen dem Fußgänger- und Veloweg empfohlen. Dies umso mehr, weil dieser Weg ein hohes Potential für Spaziergänge am See hat. Ohne Sicherheitsbarriere ist eine Gefährdung von Fussgängern und insbesondere Kindern zu erwarten.	2,67
---	---	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	J
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	M

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050	
Sachplan Verkehr Teil Programm	
Perspektive Bahn 2050	
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend
	3
	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Prioritär in der Periode 2025 – 2045.	J
---------------------------------------	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	180	Projekt-ID ETH	3.503.180	Zürich: Personenunterführung und Veloabstellplätze ZH Altstetten
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Ausbau der Unterführung und der Veloabstellplätze im Bahnhof Zürich Altstetten		50	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzwerk			M
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	50
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	50

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Die heutige Personenunterführung ist aufgrund der für diesen Abschnitt zu schnell fahrenden Velos eine akute Gefahrenstelle, was in einem zentralen Umsteigeknoten nicht akzeptiert werden kann. Daher hat eine Unterführung Priorität, die einen konfliktfreien sicheren Verkehr für Fussgänger und Velos ermöglicht und auch einen schnellen Veloweg darstellt.	2,67
---	--	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen		M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten		J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich		J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt		M
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern		M

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	18,1
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Prioritär in der Periode 2025 – 2045.	J
---------------------------------------	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 180 **Projekt-ID ETH** 3.504.180 **Zürich:** Franca-Mangnani-Brücke

08.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Brücke von der Seebahnstrasse zur Viaduktstrasse.		80	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzwerk			M
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	80
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	80

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position — Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Der Nutzen dieser langen Brücke ist ohne Velovorzugsroutennetz eher gering, sodass eine Abhängigkeit besteht. Sehr vorteilhaft an der Brücke ist die Trennung zwischen Fuss- und Veloweg durch eine Barriere. Dies trägt erheblich zur Sicherheit bei, reduziert Gefahren für Fussgänger schützt Kinder; vermeidet Konflikte und verbessert den Verkehrsfluss. Die Notwendigkeit solcher Barrieren steigt, da E-Bikes schneller und schwerer sind.	2,95
---	---	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	M
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	M

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	18,1
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Prioritär in der Periode 2025 – 2045.	J
---------------------------------------	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 500 **Projekt-ID ETH** 3.505.500 **Luzern: Veloparkierung Bahnhof Luzern**

08.01.2026 **Status:** 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Erstellung einer Anlage mit rund 8000 Veloparkplätzen		60	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	60
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	60

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position — — — Durchschnitt Alle Angebotsgüte 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Heute stehen 3800 Veloparkplätze zur Verfügung und ein Teil davon fällt beim Bau des Tiefbahnhofs weg. Gemäss Projektstudie sind die sehr gut erreichbaren Veloparkplätze teils überlastet, in den abgelegenen Bereichen bestehen noch Reserven. Die Platzverhältnisse um den Bahnhof sind sehr beengt, sodass die Veloparkplatzkosten mit zunehmender Anzahl an Parkplätzen stark steigen. Der untere Kostenbereich liegt bei 1400 CHF pro Veloparkplatz. Die Extremvariante mit Veloparkplatz unterhalb des Vierwaldstättersees verursacht Kosten von mindestens 66000 CHF pro Veloparkplatz. In Anbetracht dessen, dass heute noch Parkplätze verfügbar sind und die Parkplatzkosten progressiv steigen, wird empfohlen den Projektumfang zu reduzieren und das Projekt so aufzubauen, dass etappenweise bei Bedarf neue Parkplätze ergänzt werden können.	2,65
--	--	------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	M
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	M
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	J

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	31,6
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	N

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	WV
---------------------------	---	---	---	----

Gesamteinschätzung

Bedarf prioritär in der Periode 2025 – 2045, aber Projekt reduzieren respektive etappieren.	M
---	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region:	311	Projekt-ID ETH	3.601.311	Lausanne-Morges Beschaffung von Elektrobusen
08.01.2026	Status:	1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Beschaffung von Elektrobusen		51	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzwerk			N
Bewertungen	EBen / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBen / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	51
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	51

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position Durchschnitt Alle Angebotsqualität 4,00 3,00 2,00 1,00 0,00 Umwelt Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung	Kommentar: Die durchschnittliche Wirkung ist relativ tief, weil die Elektrobusse bei den Kriterien Angebot, Betrieb und Wirtschaftlichkeit ungünstig abschneiden. Aufgrund der Umweltkriterien und insbesondere dem schweizerischen NettoNull-Ziel wurden die Elektrobusse dennoch priorisiert.	1,94
---	--	-------------

Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	N
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	M
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	M

Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven

Verkehrsperspektiven 2050		
Sachplan Verkehr Teil Programm		
Perspektive Bahn 2050		
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	21,9
Technologische Perspektiven	v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend	V

Konsequenz bei Verzicht

Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Verschlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen	A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar	KV
----------------------------------	---	---	---	-----------

Gesamteinschätzung

Prioritär in der Periode 2025 – 2045.	J
---------------------------------------	----------

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	X
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tiefe Priorität	