

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 Netzwerkung	2.200.XXX
	Angebotsmodule (BAV-Gruppe 001/101) > 50 Mio CHF und/oder mit Netzwerkung	2.250.XXX
	Weitere Projekte Grundmodul (BAV-Gruppe 100) < 50 Mio CHF ohne Netzwerkung	2.300.XXX
	Angebotsmodule (BAV-Gruppe 001/101) < 50 Mio CHF ohne Netzwerkung	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 **)
Agglomerationsprojekte (ARE)	Kapazitätsausbauten Strasse	3.100.XXX **)
	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 Gesamtnett (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

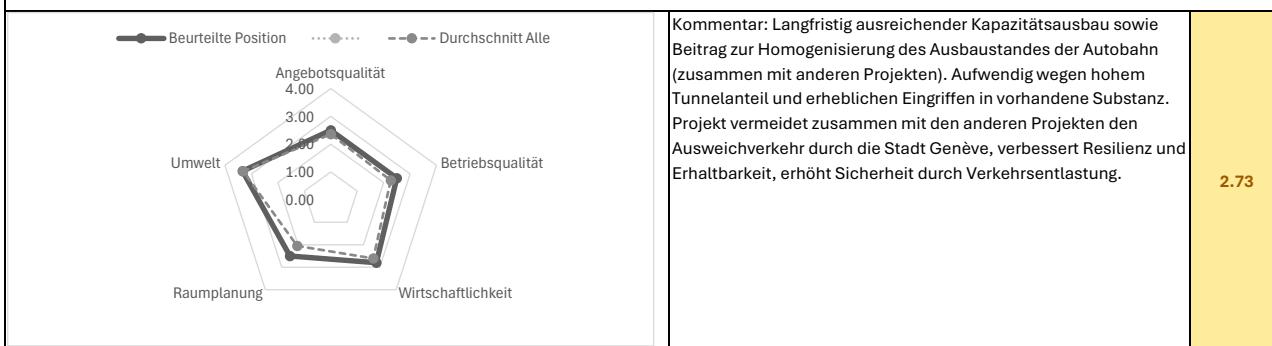
Eckwerte

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	-0.08
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	0.79
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	1005
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	1005

Bezüge zu anderen Projekten

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

Wirkungsbeurteilung



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

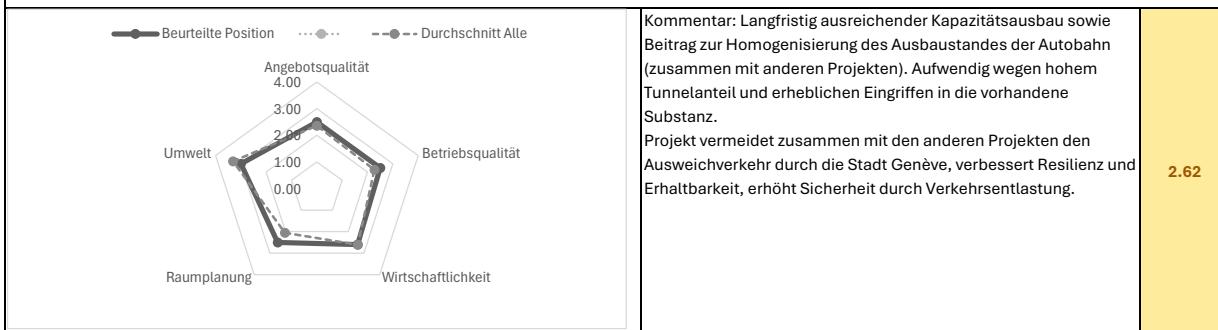
Eckwerte

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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	1265
	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



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]

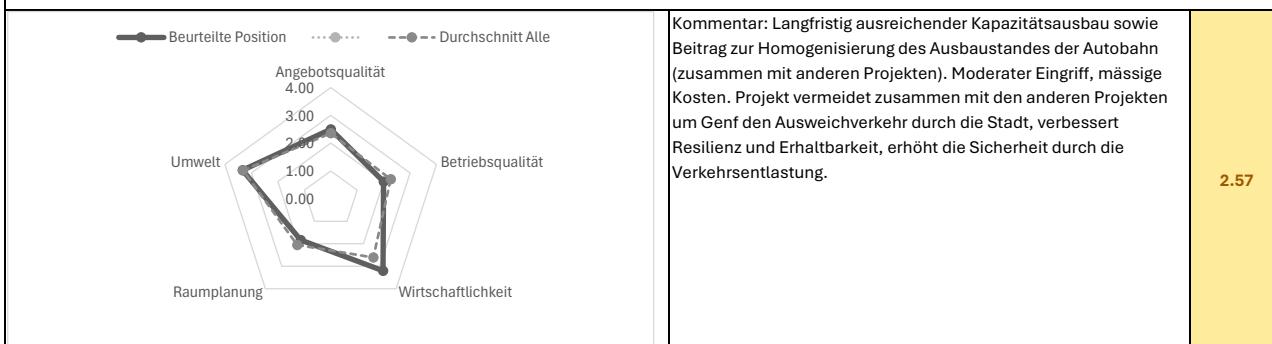
Eckwerte

Formeller Status			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzverbund			M
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	0.72 0.82
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	129 129

Bezüge zu anderen Projekten

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

Wirkungsbeurteilung



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	✓ = 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 tiefre 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

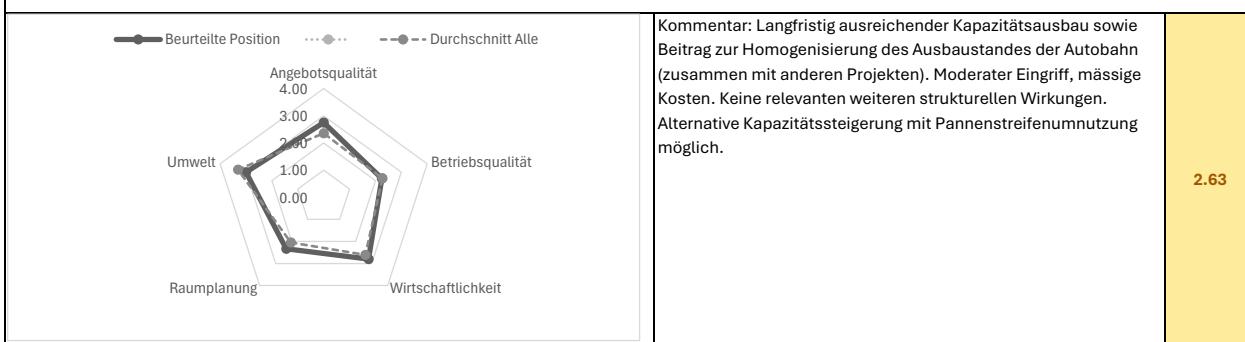
Eckwerte

Formeller Status			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzverband			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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	605
	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



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

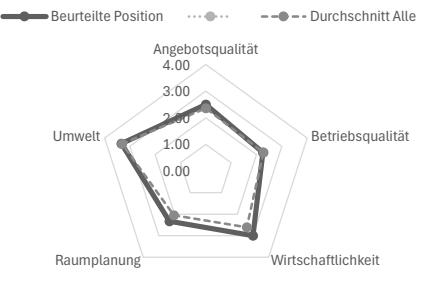
Sehr stark belasteter Nationalstrassenabschnitt, aber deutliche Kapazitätssteigerung durch Pannenstreifen-Umnutzung erreichbar. Zudem kann Bahnausbau Lausanne – Genève weiteres Nachfragewachstum aufnehmen. Auch ab 2045 keine Priorität.

M

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritätär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritätär, 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	
Projektspiegel				
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.	Finanzierung NAF	Kosten Mio CHF 282	Frühest mögliche Ausführung 2032 - 2036	
Eckwerte				
Formeller Status			N	
Teil einer internationalen Achse			M	
Beitrag zu nationalem Netzverbund			M	
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	7.27 3.20	
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	282 282	
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. Keine relevanten weiteren strukturellen Wirkungen. Alternative Kapazitätssteigerung mit Pannenstreifen Nutzung 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 Pannenstreifen-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.

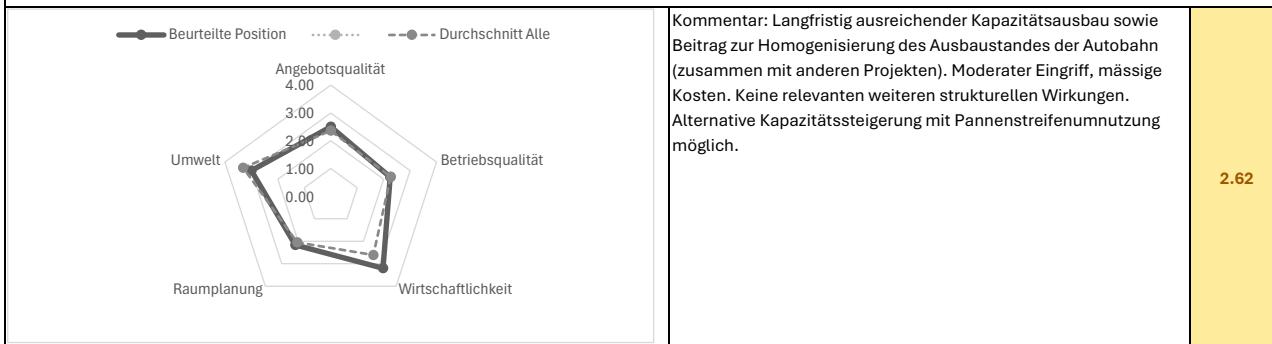
Eckwerte

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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	181
	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



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
Bewölkerungsentwicklung 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 Pannenstreifen-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
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.			
Eckwerte			
Formeller Status			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			J
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	-0.55 0.41
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	3190 3190
Bezüge zu anderen Projekten			
Überregionale / Nationale Projekte			J
Regionale Leitprojekte	Regionales Schlüsselprojekt		J
Intermodale Projekte			N
Wirkungsbeurteilung			
<p>Beurteilte Position (durchgezogene Linie): Angebotsqualität (ca. 3.0), Betriebsqualität (ca. 2.5), Wirtschaftlichkeit (ca. 1.0), Raumplanung (ca. 0.5), Umwelt (ca. 0.5). Durchschnitt Alle (gestrichelte Linie): Angebotsqualität (ca. 2.0), Betriebsqualität (ca. 1.5), Wirtschaftlichkeit (ca. 1.0), Raumplanung (ca. 0.5), Umwelt (ca. 0.5).</p>		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 Jurauss - 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 Zuberger Birsfelden / Verzweigung Hagnau bis Nordtangente N3 / Anbindung A5 (Deutschland). 2 Tunnelröhren à 2 Fahrstreifen. Hinweis: In Volksabstimmung vom 24.11.2024 abgelehnt.					
Eckwerte					
Formeller Status	Nein		N		
Teil einer internationalen Achse	Ja		J		
Beitrag zu nationalem Netzverbund	Nein		N		
Bewertungen	EBeN /IBE	-0.33	R		
	EBeN / WKV	0.17	Y		
	NIBA				
Investitionen	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	u = 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 internationale, nationale und regionale 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 tief 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

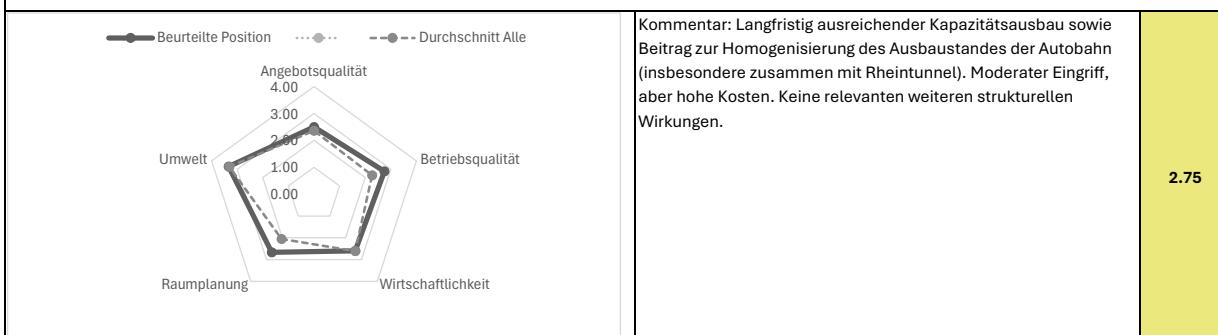
Eckwerte

Formeller Status	Nein		N
Teil einer internationalen Achse	Ja		J
Beitrag zu nationalem Netzverbund	Ja		J
Bewertungen	EBeN / IBE -0.03 EBeN / WKV 0.15 NIBA		R Y
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



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					
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
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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF			253
	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

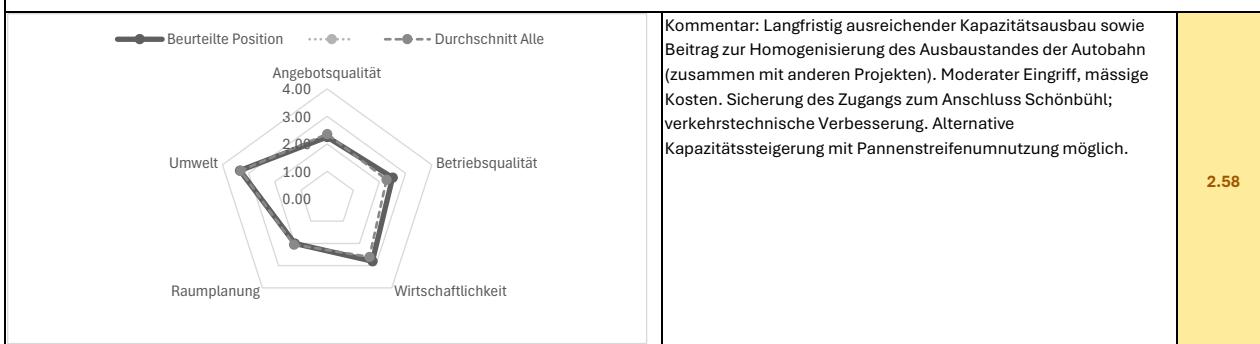
Eckwerte

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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	239
	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



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
Bewölkerungsentwicklung 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 Pannenstreifen-Umnutzung erreichbar. Pannenstreifenumnutzung 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

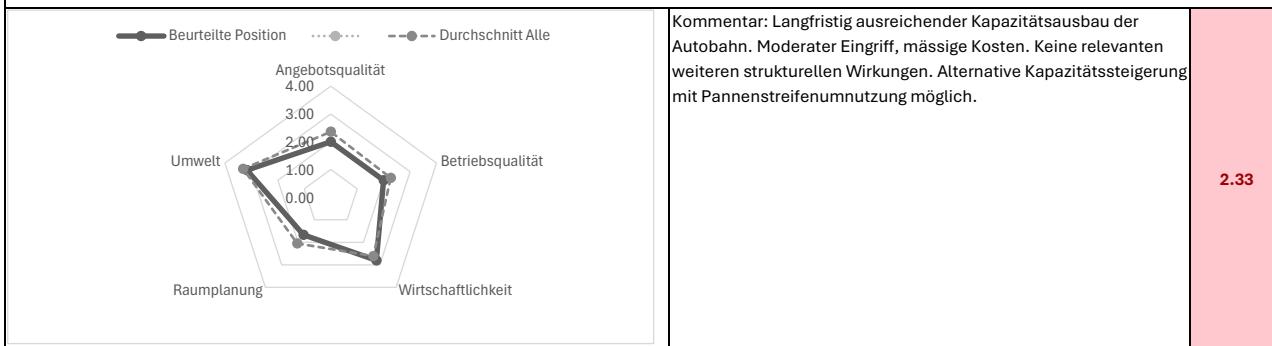
Eckwerte

Formeller Status			N
Teil einer internationalen Achse	Zufahrt Gotthard-Italien		M
Beitrag zu nationalem Netzverbind			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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	240
	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



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 Pannenstreifen-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		
Integrierter Umbau der Gesamtachse Lugano Sud - Mendrisio im Rahmen von PoLuMe. Einbezug des regionalen Strassennetzes. Abschnittsweise Ausbau sowie Einführung der Pannenstreifenumnutzung. Autobahn-Tunnel San Nicolao und Achsentausch mit Kantonstrasse.	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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF			1053
	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 - Mendrisio 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 prioritätär, aber Projektumfang zu reduzieren					
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritätär, 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 = Finales Fassung

3

Projektspiegel

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

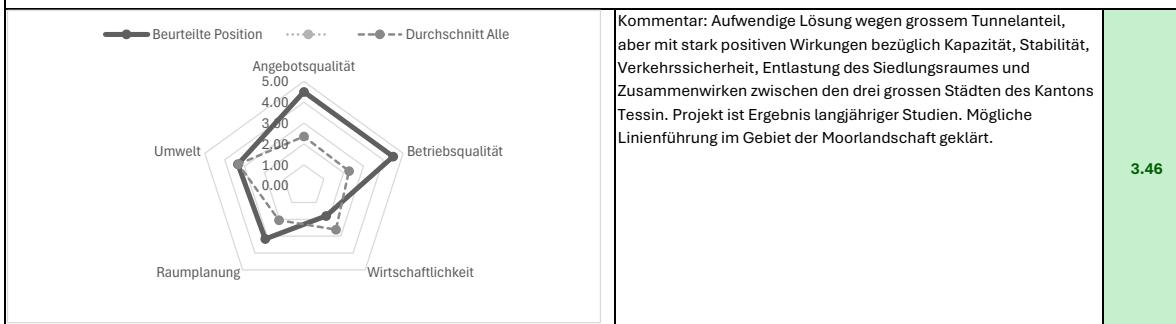
Eckwerte

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



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 prioritätär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritätär, 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

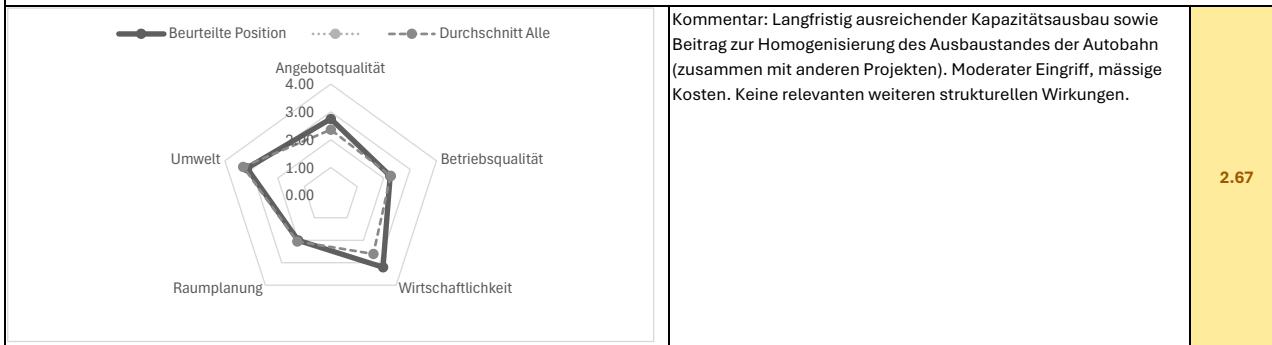
Eckwerte

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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	377
	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



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	

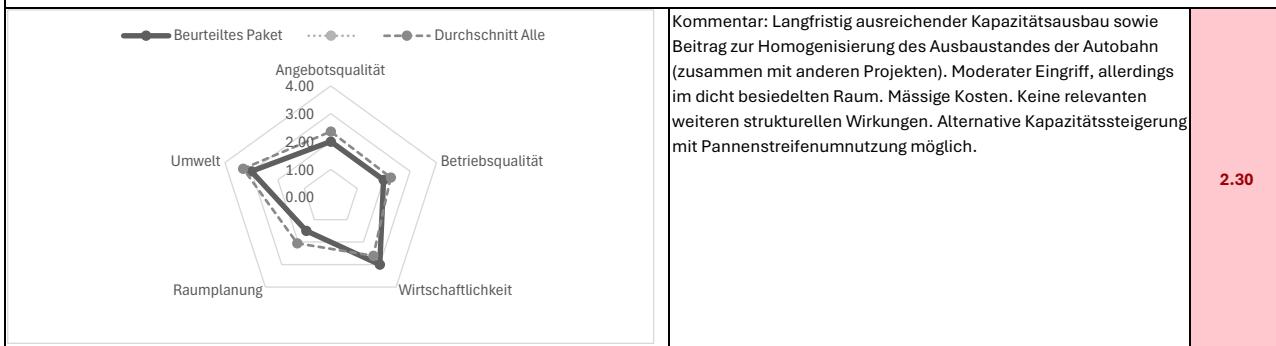
Eckwerte

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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	246
	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



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. Pannenstreifenumnutzung 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	Glatttalausbahn																														
30.12.2025	Status: 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung		3																													
Projektspiegel																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Projekte</th><th>Finanzierung</th><th>Kosten Mio CHF</th><th>Frühest mögliche Ausführung</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>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.</td><td>NAF</td><td>3912</td><td>2041</td></tr> </tbody> </table>				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																					
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																																
<table border="1"> <tr> <td>Formeller Status</td><td></td><td></td><td>N</td></tr> <tr> <td>Teil einer internationalen Achse</td><td></td><td></td><td>N</td></tr> <tr> <td>Beitrag zu nationalem Netzverbund</td><td></td><td></td><td>J</td></tr> <tr> <td rowspan="3">Bewertungen</td><td>EBeN / IBE</td><td>Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00</td><td>0.05</td></tr> <tr> <td>EBeN / WKV</td><td>Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00</td><td>0.56</td></tr> <tr> <td>NIBA</td><td>Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00</td><td></td></tr> <tr> <td rowspan="2">Investitionen Mio CHF</td><td>Total</td><td>Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF</td><td>3912</td></tr> <tr> <td>Davon 2025 - 2045</td><td>Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF</td><td>3912</td></tr> </table>				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
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																																
<table border="1"> <tr> <td>Überregionale / Nationale Projekte</td><td></td><td></td><td>M</td></tr> <tr> <td>Regionale Leitprojekte</td><td>Regionales Schlüsselprojekt</td><td></td><td>J</td></tr> <tr> <td>Intermodale Projekte</td><td></td><td></td><td>N</td></tr> </table>				Überregionale / Nationale Projekte			M	Regionale Leitprojekte	Regionales Schlüsselprojekt		J	Intermodale Projekte			N																	
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																																
<table border="1"> <tr> <td>Abwärtskompatibilität</td><td></td><td></td><td>J</td></tr> <tr> <td>Aufwärtskompatibilität</td><td></td><td></td><td>J</td></tr> <tr> <td>Netzhomogenität</td><td></td><td></td><td>J</td></tr> <tr> <td>Engpassverlagerung</td><td></td><td></td><td>N</td></tr> <tr> <td>Intermodaler Verbund</td><td></td><td></td><td>N</td></tr> </table>				Abwärtskompatibilität			J	Aufwärtskompatibilität			J	Netzhomogenität			J	Engpassverlagerung			N	Intermodaler Verbund			N									
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: Glatttalausbahn 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 Ver-schlechterung, keine Alternativen	KV = Keine Besserung, 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																																

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 Netzverband			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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	91
	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



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

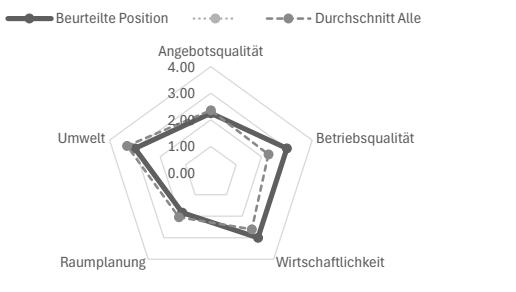
Nach 2045 prioritärer Kapazitätsausbau; vorgezogene Realisierung bei entsprechender Mittelverfügbarkeit könnte erwogen werden. Kostengünstiger Teilausbau des generell überlasteten Autobahnsystems in Zürich Nord. Bestandteil des langfristigen Ausbaus der A1 auf homogene Kapazitätsauslastung. Kurz- und mittelfristig können Pannenstreifenumnutzung 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		
Projektspiegel					
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	Kosten Mio CHF 956	Frühest mögliche Ausführung 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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	956		
	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). Pannenstreifenumnutzung 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. Pannenstreifenumnutzung 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 Honerettunnel 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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	126
	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



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 prioriterer Teilausbau des generell überlasteten Autobahnnetzes 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

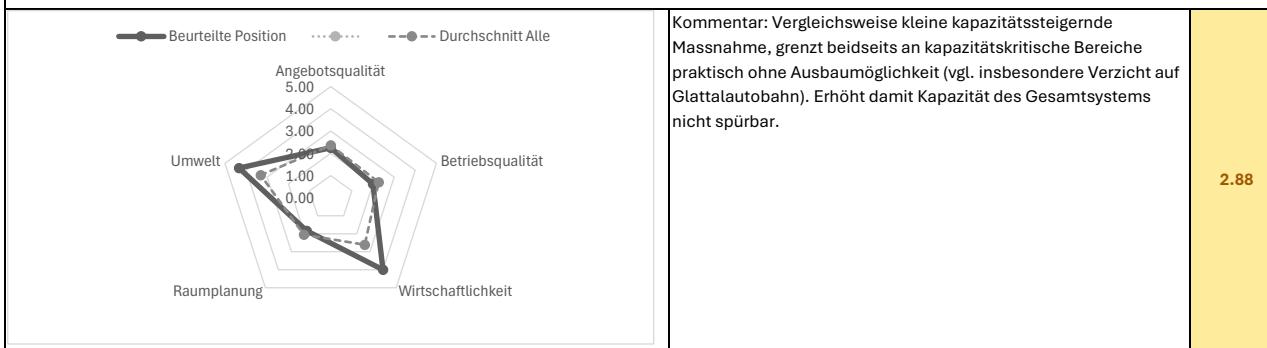
Eckwerte

Formeller Status	N		
Teil einer internationalen Achse	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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	22
	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	22

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	N		
Regionale Leitprojekte	J		
Intermodale Projekte	M		

Wirkungsbeurteilung



Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	J		
Aufwärtskompatibilität	J		
Netzhomogenität	J		
Engpassverlagerung	N		
Intermodaler Verbund	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	3		
30.12.2025	Status: 1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finales Fassung		
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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	1944		
	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					
		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																																					
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Projekte</th><th>Finanzierung</th><th>Kosten Mio CHF</th><th>Frühest mögliche Ausführung</th><th></th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Dritte Röhre des Rosenbergtunnels zwischen Anschluss Kreuzbleiche und Anschluss St. Finden. Pannenstreifenutzung zwischen Anschluss St. Finden und Anschluss Neuhof, damit Ausbau von 4 auf 6 Fahrstreifen. Spange Güterbahnhof von Kreuzbleiche bis Tunnel Liebegg. Hinweis: In Volksabstimmung vom 24.11.2024 abgelehnt.</td><td>NAF</td><td>1244</td><td>2030 - 2040</td><td></td></tr> </tbody> </table>					Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung		Dritte Röhre des Rosenbergtunnels zwischen Anschluss Kreuzbleiche und Anschluss St. Finden. Pannenstreifenutzung zwischen Anschluss St. Finden und Anschluss Neuhof, 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																								
Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung																																		
Dritte Röhre des Rosenbergtunnels zwischen Anschluss Kreuzbleiche und Anschluss St. Finden. Pannenstreifenutzung zwischen Anschluss St. Finden und Anschluss Neuhof, 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																																					
<table border="1"> <tbody> <tr> <td>Formeller Status</td><td></td><td></td><td></td><td>N</td></tr> <tr> <td>Teil einer internationalen Achse</td><td>Verbindung nach Vorarlberg / Bayern</td><td></td><td></td><td>M</td></tr> <tr> <td>Beitrag zu nationalem Netzverbund</td><td></td><td></td><td></td><td>J</td></tr> <tr> <td rowspan="2">Bewertungen</td><td>EBeN / IBE</td><td>Grün: <1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00</td><td></td><td>-0.25</td></tr> <tr> <td>EBeN / WKV</td><td>Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00</td><td></td><td>1.00</td></tr> <tr> <td rowspan="2">Investitionen Mio CHF</td><td>Total</td><td>Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF</td><td></td><td>1244</td></tr> <tr> <td>Davon 2025 - 2045</td><td>Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF</td><td></td><td>1244</td></tr> </tbody> </table>					Formeller Status				N	Teil einer internationalen Achse	Verbindung nach Vorarlberg / Bayern			M	Beitrag zu nationalem Netzverbund				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	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
Formeller Status				N																																	
Teil einer internationalen Achse	Verbindung nach Vorarlberg / Bayern			M																																	
Beitrag zu nationalem Netzverbund				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																																	
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																																					
<table border="1"> <tbody> <tr> <td>Überregionale / Nationale Projekte</td><td></td><td></td><td></td><td>M</td></tr> <tr> <td>Regionale Leitprojekte</td><td>Regionales Schlüsselprojekt</td><td></td><td></td><td>J</td></tr> <tr> <td>Intermodale Projekte</td><td></td><td></td><td></td><td>N</td></tr> </tbody> </table>					Überregionale / Nationale Projekte				M	Regionale Leitprojekte	Regionales Schlüsselprojekt			J	Intermodale Projekte				N																		
Überregionale / Nationale Projekte				M																																	
Regionale Leitprojekte	Regionales Schlüsselprojekt			J																																	
Intermodale Projekte				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, 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																																					
<table border="1"> <tbody> <tr> <td>Abwärtskompatibilität</td><td></td><td></td><td></td><td>J</td></tr> <tr> <td>Aufwärtskompatibilität</td><td></td><td></td><td></td><td>J</td></tr> <tr> <td>Netzhomogenität</td><td></td><td></td><td></td><td>J</td></tr> <tr> <td>Engpassverlagerung</td><td></td><td></td><td></td><td>N</td></tr> <tr> <td>Intermodaler Verbund</td><td></td><td></td><td></td><td>N</td></tr> </tbody> </table>					Abwärtskompatibilität				J	Aufwärtskompatibilität				J	Netzhomogenität				J	Engpassverlagerung				N	Intermodaler Verbund				N								
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 Teilsprange 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																																					
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch																																					
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritätär, aber Projektumfang zu reduzieren																																					
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritätär, 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 - Cossigny		
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 Cossigny von 4 auf 6 Fahrstreifen.	NAF	115	Offen		
Eckwerte					
Formeller Status				N	
Teil einer internationalen Achse				N	
Beitrag zu nationalem Netzverband				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	
	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					
<p>Beurteilte Position (durchgehende Linie) und Durchschnitt Alle (gestrichelte Linie)</p> <p>Angebotsqualität Betriebsqualität Wirtschaftlichkeit Raumplanung Umwelt</p>			Kommentar: Auch langfristig ausreichender Kapazitätsausbau sowie Beitrag zur Homogenisierung des Ausbaustandes der Autobahn (zusammen mit anderen Projekten). Keine weiteren strukturellen Effekte. Pannenstreifenumnutzung 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 Pannenstreifenumnutzung, 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 Cossionay - 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 Cossionay und Anschluss La Sarraz von 4 auf 6 Fahrstreifen.	NAF	180	Offen

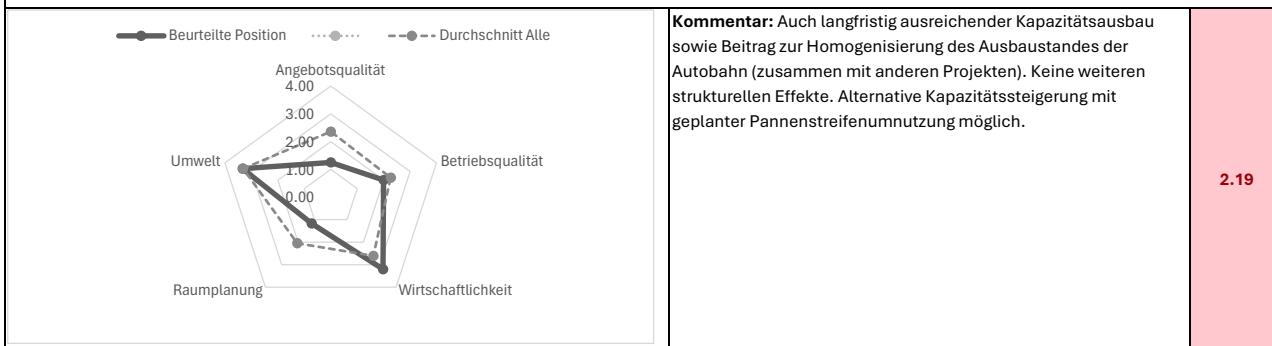
Eckwerte

Formeller Status			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			J
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	-0.87
Bewertungen	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	180
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	180

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		M
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung



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; Cossionay - 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 Pannenstreifenenumnung, 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.

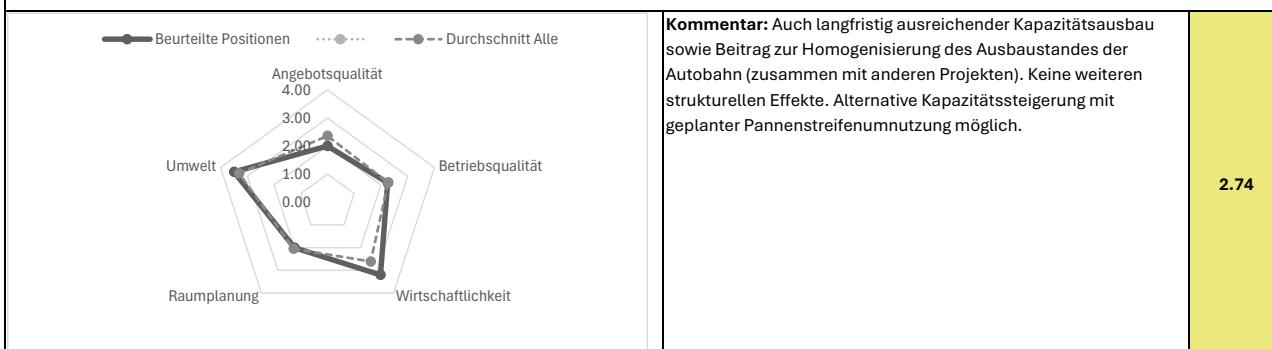
Eckwerte

Formeller Status	Nein		N
Teil einer internationalen Achse	Ja	Verbindung A861 - A2	J
Beitrag zu nationalem Netzverbund	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 Rheitunnel und Ausbau Hagnau - Augst	M
Intermodale Projekte	Nein		N

Wirkungsbeurteilung



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	Pannenstreifen-Umnutzung	A
---------------------------	---	---	---	--------------------------	---

Gesamteinschätzung

Kein schwerwiegender Kapazitätsengpass. Derzeitiger Ausbaustand, kombiniert mit noch umzusetzender Pannenstreifenumnutzung, 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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF		246
	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 <table border="1"> <tr> <td>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</td><td>Finanzierung NAF</td><td>Kosten Mio CHF 1694</td><td>Frühest mögliche Ausführung 2034</td></tr> </table>				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	Finanzierung NAF	Kosten Mio CHF 1694	Frühest mögliche Ausführung 2034																												
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	Finanzierung NAF	Kosten Mio CHF 1694	Frühest mögliche Ausführung 2034																																
Eckwerte																																			
<table border="1"> <tr> <td>Formeller Status</td><td colspan="3">N</td></tr> <tr> <td>Teil einer internationalen Achse</td><td colspan="3">M</td></tr> <tr> <td>Beitrag zu nationalem Netzverbund</td><td colspan="3">J</td></tr> <tr> <td>EBeN / IBE</td><td>Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00</td><td colspan="2">-0.71</td></tr> <tr> <td>EBeN / WKV</td><td>Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00</td><td colspan="2">0.21</td></tr> <tr> <td>NIBA</td><td>Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00</td><td colspan="2"></td></tr> <tr> <td>Investitionen Mio CHF</td><td>Total Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF</td><td colspan="2">1694</td></tr> <tr> <td>Davon 2025 - 2045</td><td>Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF</td><td colspan="2">1694</td></tr> </table>				Formeller Status	N			Teil einer internationalen Achse	M			Beitrag zu nationalem Netzverbund	J			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 Mio CHF	Total Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	1694		Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	1694	
Formeller Status	N																																		
Teil einer internationalen Achse	M																																		
Beitrag zu nationalem Netzverbund	J																																		
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 Mio CHF	Total Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	1694																																	
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 Pannenstreifenumnutzung 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 Ver-schlechterung, 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 Pannenstreifenumnutzung, 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.																																			
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 = Finales Fassung
3			
Projektspiegel			
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 Netzverbund			M
Evaluierungen	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	-2.15 -0.53
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	393 393
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 Cholfirsttunnels 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					
Neue Umfahrungsstrasse zwischen Anschluss Netstal Nord und Anschluss Netstal Süd. Linienführung weitgehend in neuem Wiggistunnel.	Finanzierung NAF	Kosten Mio CHF 359	Frühest mögliche Ausführung 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			-0.13
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00			0.85
	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			359
	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF			359
Bezüge zu anderen Projekten					
Überregionale / Nationale Projekte					N
Regionale Leitprojekte					N
Intermodale Projekte					N
Wirkungsbeurteilung					
			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		Strecke wird besser ausgebaut sein als Anschlussabschnitte			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 gleichwertigen 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.					
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

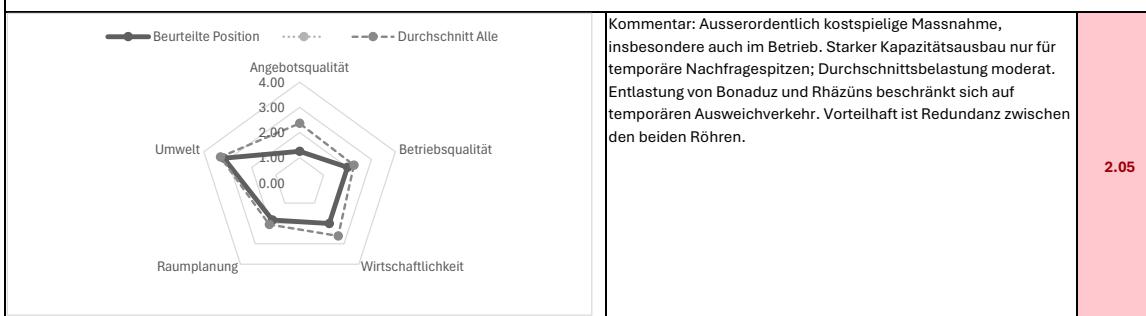
Eckwerte

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 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	-0.85 -0.08
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	1861 1861

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		M
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung



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 / VS - 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 Pazzas-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 gleichwertigen 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 Alagnon 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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: > 1000 MCHF			5590
	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 tief 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 zweistufigem 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 Netzverbund	Nein		N
Bewertungen	EBeN / IBE	-1.30	R
	EBeN / WKV	-0.14	R
	NIBA		
Investitionen	Total Mio CHF	380	
	Davon 2025 - 2045 Mio CHF	380	

Bezüge zu anderen Projekten

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

Wirkungsbeurteilung

<p>Beurteilte Position: Durchschnitt Alle</p> <p>Angbotsqualität: 4,00</p> <p>Betriebsqualität: 2,00</p> <p>Umwelt: 1,00</p> <p>Raumplanung: 1,00</p> <p>Wirtschaftlichkeit: 0,00</p>	<p>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.</p> <p>2,82</p>
---	---

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 = Finales 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

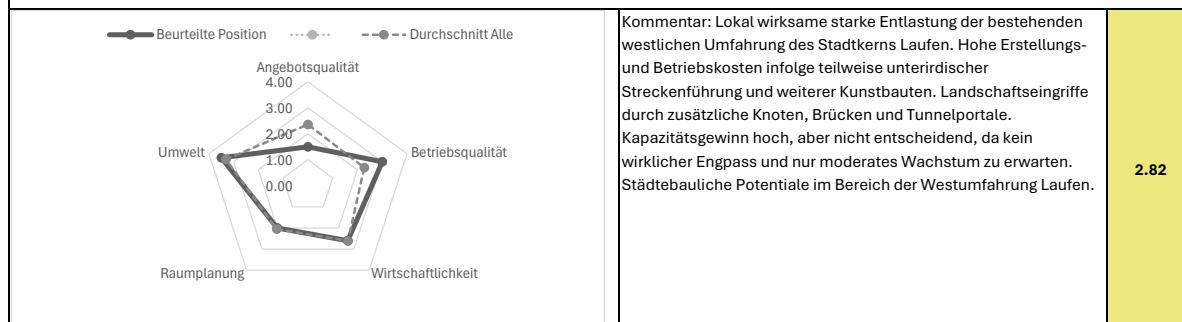
Eckwerte

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



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 Lärmreduzierung 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 Lärm situation durch Elektromobilität	KV
---------------------------	---	---	---	--	----

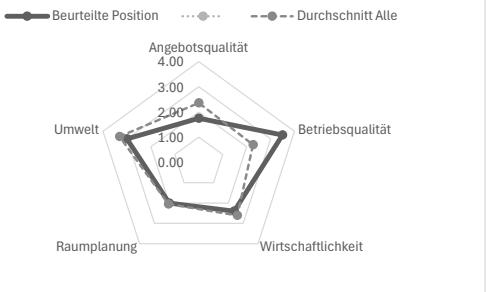
Gesamteinschätzung

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
--	---

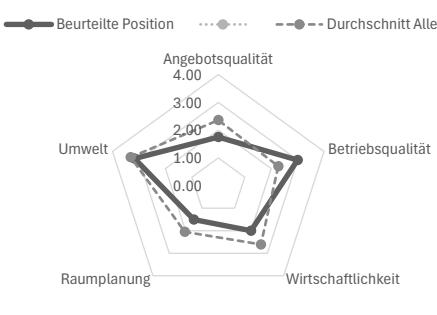
Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	Y
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritätär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritätär, 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 Umfahrungsstrasse (Nationalstrasse 2. Klasse) zwischen Anschluss Laufen Süd und Anschluss Zwingen Ost. Optionaler Anschluss Brislach. Tunnelabschnitte Birsholten, Pfaffenberg, Brislach. Hinweis: Alternative zu Zentrumsentlastung Laufen [1.302.270]. Maximalstrategie gemäss Korridorstudie.					
Eckwerte					
Formeller Status	Nein		N		
Teil einer internationalen Achse	Nein		N		
Beitrag zu nationalem Netzverbund	Nein		J		
Bewertungen	EBeN / IBE -1.40 EBeN / WKV 0.51 NIBA		R Y		
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 Ver-schlechterung, 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																																			
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>Projekte</th><th>Finanzierung</th><th>Kosten Mio CHF</th><th>Frühest mögliche Ausführung</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Zweiröhiger Muggenbergtunnel mit je 2 Fahrstreifen zwischen Knoten Angenstein und Liebmatt.</td><td>NAF</td><td>450</td><td>Offen</td></tr> </tbody> </table>				Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung	Zweiröhiger Muggenbergtunnel mit je 2 Fahrstreifen zwischen Knoten Angenstein und Liebmatt.	NAF	450	Offen																								
Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung																																
Zweiröhiger Muggenbergtunnel mit je 2 Fahrstreifen zwischen Knoten Angenstein und Liebmatt.	NAF	450	Offen																																
Eckwerte																																			
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>Formeller Status</td><td>Nein</td><td></td><td style="text-align: right;">N</td></tr> <tr> <td>Teil einer internationalen Achse</td><td>Nein</td><td></td><td style="text-align: right;">N</td></tr> <tr> <td>Beitrag zu nationalem Netzverbund</td><td>Nein</td><td></td><td style="text-align: right;">N</td></tr> <tr> <td>Bewertungen</td><td>EBeN / IBE</td><td>Keine</td><td style="text-align: right;">-0.94</td></tr> <tr> <td></td><td>EBeN / WKV</td><td>Keine</td><td style="text-align: right;">0.21</td></tr> <tr> <td></td><td>NIBA</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Investitionen</td><td>Total</td><td>665</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>Davon 2025 - 2045</td><td>665</td><td></td></tr> </table>				Formeller Status	Nein		N	Teil einer internationalen Achse	Nein		N	Beitrag zu nationalem Netzverbund	Nein		N	Bewertungen	EBeN / IBE	Keine	-0.94		EBeN / WKV	Keine	0.21		NIBA			Investitionen	Total	665			Davon 2025 - 2045	665	
Formeller Status	Nein		N																																
Teil einer internationalen Achse	Nein		N																																
Beitrag zu nationalem Netzverbund	Nein		N																																
Bewertungen	EBeN / IBE	Keine	-0.94																																
	EBeN / WKV	Keine	0.21																																
	NIBA																																		
Investitionen	Total	665																																	
	Davon 2025 - 2045	665																																	
Bezüge zu anderen Projekten																																			
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>Überregionale / Nationale Projekte</td><td>Nein</td><td></td><td style="text-align: right;">N</td></tr> <tr> <td>Regionale Leitprojekte</td><td>Nein</td><td></td><td style="text-align: right;">N</td></tr> <tr> <td>Intermodale Projekte</td><td>Nein</td><td></td><td style="text-align: right;">N</td></tr> </table>				Überregionale / Nationale Projekte	Nein		N	Regionale Leitprojekte	Nein		N	Intermodale Projekte	Nein		N																				
Überregionale / Nationale Projekte	Nein		N																																
Regionale Leitprojekte	Nein		N																																
Intermodale Projekte	Nein		N																																
Wirkungsbeurteilung																																			
 <p>Beurteilte Position (durchgehende Linie) und Durchschnitt Alle (gestrichelte Linie) im Vergleich zu den Kriterien Angebotsqualität, Betriebsqualität, Wirtschaftlichkeit, Raumplanung und Umwelt.</p> <p>Commentar: 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.</p> <p>2.28</p>																																			
Konsistenzbeurteilung																																			
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>Abwärtskompatibilität</td><td></td><td></td><td style="text-align: right;">J</td></tr> <tr> <td>Aufwärtskompatibilität</td><td></td><td></td><td style="text-align: right;">J</td></tr> <tr> <td>Netzhomogenität</td><td>Schaffung von Überkapazität und inhomogener Netzausbau.</td><td></td><td style="text-align: right;">N</td></tr> <tr> <td>Engpassverlagerung</td><td></td><td></td><td style="text-align: right;">M</td></tr> <tr> <td>Intermodaler Verbund</td><td></td><td></td><td style="text-align: right;">N</td></tr> </table>				Abwärtskompatibilität			J	Aufwärtskompatibilität			J	Netzhomogenität	Schaffung von Überkapazität und inhomogener Netzausbau.		N	Engpassverlagerung			M	Intermodaler Verbund			N												
Abwärtskompatibilität			J																																
Aufwärtskompatibilität			J																																
Netzhomogenität	Schaffung von Überkapazität und inhomogener Netzausbau.		N																																
Engpassverlagerung			M																																
Intermodaler Verbund			N																																
Kompatibilität mit langfristigen Perspektiven																																			
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>Verkehrsperspektiven 2050</td><td>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.</td><td></td><td style="text-align: right;">J</td></tr> <tr> <td>Sachplan Verkehr Teil Programm</td><td>SPV 2021, Kapitel 6.2, Seite 77: Erwähnt als NEB-Projekt.</td><td></td><td style="text-align: right;">J</td></tr> <tr> <td>Perspektive Bahn 2050</td><td>Nicht relevant.</td><td></td><td style="text-align: right;">N</td></tr> <tr> <td>Bevölkerungsentwicklung BFS 2055</td><td>Ü = Überdurchschnittlich / d = Durchschnittlich / u = Unterdurchschnittlich</td><td></td><td style="text-align: right;">u</td></tr> <tr> <td>Technologische Perspektiven</td><td>v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend</td><td></td><td style="text-align: right;">n</td></tr> </table>				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												
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	
Projektspiegel					
Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung		
Neubaustrecke zwischen Vollanschluss Walterswil West und Vollanschluss Horgen zur Verbindung der N4a mit N3. Zweiröhrliger 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		-0.78	
	EBeN / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00		0.04	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00			
Investitionen	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF		2309	
	Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	2309	
Bezüge zu anderen Projekten					
Überregionale / Nationale Projekte				N	
Regionale Leitprojekte				N	
Intermodale Projekte				N	
Wirkungsbeurteilung					
		Kommentar: Vergleichsweise teure, aber landschaftsverträgliche Lösung. Entlastung der Ortschaften, Sicherheitsgewinn, Lückenschluss im Autobahnnetz, zusätzliche Netzedundanz. 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.			J	
	SPV 2021 / V3 - Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich.				
	SPV 2021 / U3 - Die Umweltbelastung durch den Verkehr ist markant reduziert.				
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 priorität 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 prioritätär, aber Projektumfang zu reduzieren					
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritätär, 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		
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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	830		
	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					
		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 Stadtzentrum 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 = Finales 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 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	1.21 0.92
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	1260 1260

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

Beurteilte Position	Durchschnitt Alle	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 gleichwertigen 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 Strassenraumauflistung suchen. Nachfragerwachstum kann durch Ausbau des öffentlichen Verkehrs gebremst werden. Orientierung an Basisstrategie Korridorstudie.

N

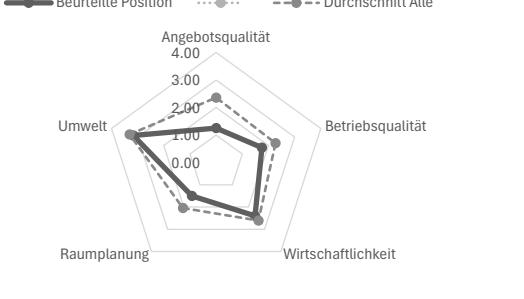
Empfehlung

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				3
01.01.2026	Status: 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung			
Projektspiegel				
Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung	
Neue Umfahrungsstrasse Wilen zwischen Langelenstrasse und Industriestrasse, weitgehend in zweistufigem 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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF		160
	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				
		Kommentar: Lokale Massnahme; infolge Tunnelbaus vergleichsweise aufwendig. Entlastet grösseren Siedlungsraum und schafft Potential für städtebauliche Aufwertung. Verkehrsaufkommen eher hoch für zweistufige 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 Netzverband			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	-0.92 -0.23		
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	193 193		
Bezüge zu anderen Projekten					
Überregionale / Nationale Projekte			N		
Regionale Leitprojekte			N		
Intermodale Projekte			N		
Wirkungsbeurteilung					
 <p>Beurteilte Position: 2.01 Durchschnitt Alle: 2.01</p> <p>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.</p>					
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 Tiefbahnhof mit Zufahrten aus Richtungen Lausanne respektive Aéroport.	BIF	1769	2028

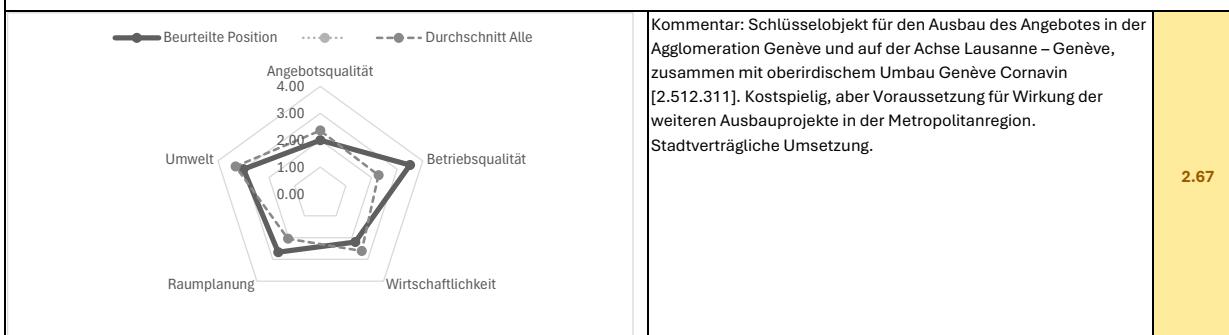
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzverband			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



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

3

Projektspiegel

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

Eckwerte

Formeller Status, Verträge		N
Teil einer internationalen Achse		J
Beitrag zu nationalem Netzverbund		J
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

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



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 finanziert, sonst priorität 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 priorität, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich priorität, 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

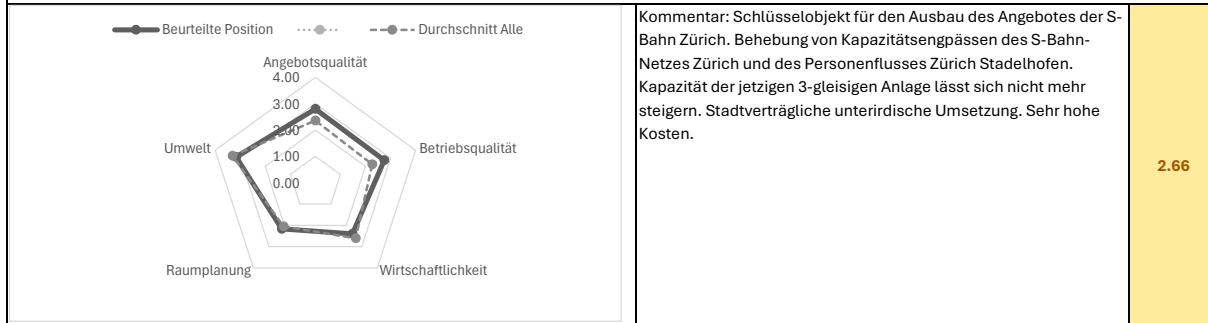
Eckwerte

Formeller Status, Verträge		N	
Teil einer internationalen Achse		N	
Beitrag zu nationalem Netzverbund		N	
Bewertungen	EBen / IBE 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	1649 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



Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen		J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	Hängt von weiteren Netzausbauten ab. Nicht isoliert beurteilbar.	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.	J
	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.	
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

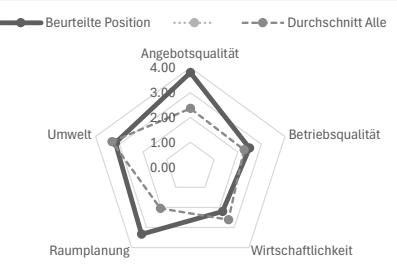
Konsequenz bei Verzicht

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 tiefre 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 = Finales Fassung																														
3																																		
Projektspiegel																																		
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Projekte</th><th>Finanzierung</th><th>Kosten Mio CHF</th><th>Frühest mögliche Ausführung</th><th></th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Zimmerberg-Basistunnel Teil 2:2 Einspurröhren, unterirdischer Anschluss Nidelbad an ZBT1, oberirdischer Anschluss Litti, Wendeanlage Litti, Unterhaltsanlage Litti.</td><td>BiF</td><td>1762</td><td>2030</td><td></td></tr> </tbody> </table>					Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung		Zimmerberg-Basistunnel Teil 2:2 Einspurröhren, unterirdischer Anschluss Nidelbad an ZBT1, oberirdischer Anschluss Litti, Wendeanlage Litti, Unterhaltsanlage Litti.	BiF	1762	2030																					
Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung																															
Zimmerberg-Basistunnel Teil 2:2 Einspurröhren, unterirdischer Anschluss Nidelbad an ZBT1, oberirdischer Anschluss Litti, Wendeanlage Litti, Unterhaltsanlage Litti.	BiF	1762	2030																															
Eckwerte																																		
<table border="1"> <tr> <td>Formeller Status, Verträge</td><td></td><td></td><td></td><td style="background-color: #ffcccc;">N</td></tr> <tr> <td>Teil einer internationalen Achse</td><td></td><td></td><td></td><td style="background-color: #ccffcc;">J</td></tr> <tr> <td>Beitrag zu nationalem Netzverbund</td><td></td><td></td><td></td><td style="background-color: #ccffcc;">J</td></tr> </table>					Formeller Status, Verträge				N	Teil einer internationalen Achse				J	Beitrag zu nationalem Netzverbund				J															
Formeller Status, Verträge				N																														
Teil einer internationalen Achse				J																														
Beitrag zu nationalem Netzverbund				J																														
<table border="1"> <tr> <td rowspan="3">Bewertungen</td><td>EBeN / IBE</td><td>Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>EBeN / WKV</td><td>Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>NIBA</td><td>Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td rowspan="2">Investitionen Mio CHF</td><td>Total</td><td>Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF</td><td style="background-color: #ffcccc;">1762</td><td></td></tr> <tr> <td>Davon 2025 - 2045</td><td>Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF</td><td style="background-color: #ffcccc;">1762</td><td></td></tr> </table>					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	1762		Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	1762									
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	1762																															
	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	1762																															
Bezüge zu anderen Projekten																																		
<table border="1"> <tr> <td>Überregionale / Nationale Projekte</td><td>Durchgangsbahnhof Luzern, Ausbau Zürich - Milano</td><td></td><td></td><td style="background-color: #ccffcc;">J</td></tr> <tr> <td>Regionale Leitprojekte</td><td>Weiterausbau S-Bahn Zürich</td><td></td><td></td><td style="background-color: #ccffcc;">J</td></tr> <tr> <td>Intermodale Projekte</td><td></td><td></td><td></td><td style="background-color: #ffcccc;">N</td></tr> </table>					Überregionale / Nationale Projekte	Durchgangsbahnhof Luzern, Ausbau Zürich - Milano			J	Regionale Leitprojekte	Weiterausbau S-Bahn Zürich			J	Intermodale Projekte				N															
Überregionale / Nationale Projekte	Durchgangsbahnhof Luzern, Ausbau Zürich - Milano			J																														
Regionale Leitprojekte	Weiterausbau S-Bahn Zürich			J																														
Intermodale Projekte				N																														
Wirkungsbeurteilung																																		
			<p>Kommentar: Sehr hohe Wirksamkeit. Beseitigung zweier Einspurabschnitte im zentralen Netzbereich und damit Eliminierung eines systemischen Kapazitätsgengusses. 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.</p>																															
			3.00																															
Konsistenzbeurteilung																																		
<table border="1"> <tr> <td>Abwärtskompatibilität</td><td>Aufbau auf bisherigen Investitionen</td><td></td><td></td><td style="background-color: #ccffcc;">J</td></tr> <tr> <td>Aufwärtskompatibilität</td><td>Kompatibel mit künftigen Absichten</td><td></td><td></td><td style="background-color: #ccffcc;">J</td></tr> <tr> <td>Netzhomogenität</td><td>Homogene Kapazität im Netzbereich</td><td></td><td></td><td style="background-color: #ccffcc;">J</td></tr> <tr> <td>Engpassverlagerung</td><td>Verlagerung in anderen Abschnitt</td><td></td><td></td><td style="background-color: #ffcccc;">N</td></tr> <tr> <td>Intermodaler Verbund</td><td>Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern</td><td></td><td></td><td style="background-color: #ffcccc;">N</td></tr> </table>					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					
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		<p>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.</p>			J																													
Sachplan Verkehr Teil Programm		<p>SIS 2025, Kapitel 1, OB 1.2, S. 38</p>			J																													
Perspektive Bahn 2050		<p>PB 2024, S. 36: Ausbau Beförderungskapazität, Fahrzeitverkürzung.</p>			J																													
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055 [%]		<p>Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)</p>			17.3																													
Technologische Perspektiven		<p>v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend</p>			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																																		
<p>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.</p>					J																													
Empfehlung																																		
<table border="1"> <tr> <td>Priorität 2025 - 2045 hoch</td><td></td><td></td><td></td><td style="background-color: #ccffcc;">X</td></tr> <tr> <td>Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Generell tiefe Priorität</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>					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				
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 = Finales Fassung	3															
Projektspiegel																	
Projekte Baar: Ausbau aller Perrons; Stellwerkersatz; neue Personenunterführung, Baar – Zug: Durchgehendes 3. Gleis; Haltestellenausbau, Zug: Umbau Nordkopf; schneller Spurwechsel; Perronweiterungen; Stellwerkersatz; neue Abstellanlage Unterfeld. Ebikon; Anlagenerweiterung Rotkreuz: 6 Perronkanten, zusätzliche Spurwechsel. Ebikon – Fluhmühle: Zugfolgezeitverkürzung durch Blockverdichtung.																	
Formeller Status, Verträge Teil einer internationalen Achse Beitrag zu nationalem Netzverbund 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 Zimmerberg-Basistunnel 2, Durchgangsbahnhof Luzern, Ausbau Zürich - Milano Regionale Leitprojekte Weiterausbau S-Bahn Zentralschweiz Intermodale Projekte																	
Wirkungsbeurteilung <table border="1"> <tr> <td>Beurteilte Position</td> <td>Durchschnitt Alle</td> </tr> </table> <p>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.</p> <p>2.37</p>			Beurteilte Position	Durchschnitt Alle													
Beurteilte Position	Durchschnitt Alle																
Konsistenzbeurteilung <table border="1"> <tr> <td>Abwärtskompatibilität</td> <td>Aufbau auf bisherigen Investitionen</td> <td>J</td> </tr> <tr> <td>Aufwärtskompatibilität</td> <td>Kompatibel mit künftigen Absichten</td> <td>J</td> </tr> <tr> <td>Netzhomogenität</td> <td>Homogene Kapazität im Netzbereich</td> <td>J</td> </tr> <tr> <td>Engpassverlagerung</td> <td>Verlagerung in anderen Abschnitt</td> <td>N</td> </tr> <tr> <td>Intermodaler Verbund</td> <td>Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern</td> <td>N</td> </tr> </table>			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
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 <table border="1"> <tr> <td>Verkehrsperspektiven 2050</td> <td>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.</td> <td>J</td> </tr> <tr> <td>Sachplan Verkehr Teil Programm</td> <td>SIS 2025, Kapitel 1, OB 1.3, S. 41</td> <td>J</td> </tr> <tr> <td>Perspektive Bahn 2050</td> <td>PB 2024, S. 36: Ausbau Beförderungskapazität, Fahrzeitverkürzung.</td> <td>J</td> </tr> <tr> <td>Bevölkerungsentwicklung BfS 2055 [%]</td> <td>Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)</td> <td>24.1</td> </tr> <tr> <td>Technologische Perspektiven</td> <td>v = Verstärkend / n = Neutral / a = Abschwächend</td> <td>n</td> </tr> </table>			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
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 <table border="1"> <tr> <td>Veränderung gegenüber Ist</td> <td>WV = Weitere Ver- schlechterung, keine Alternativen</td> <td>KV = Keine Verbesserung, keine gleichwertige Alternativen</td> <td>A = Alternativen mit ähnlicher Wirkung gegeben oder denkbar</td> <td>Derzeitige Anlagen genügen mutmasslich nicht, um den Nutzen von ZBT 2 und DBL zu erreichen.</td> <td>WV</td> </tr> </table>			Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Ver- schlechterung, 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									
Veränderung gegenüber Ist	WV = Weitere Ver- schlechterung, 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 etappierten Angebotsausbau reduziert und teilweise auf Periode nach 2045 verschoben werden. Angebotskonzept zudem noch nicht stabil, da Durchgangsbahnhof Luzern nicht berücksichtigt ist.																	
Empfehlung <table border="1"> <tr> <td>Priorität 2025 - 2045 hoch</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren</td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Generell tiefe Priorität</td> <td></td> </tr> </table>			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				
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 Einspurläufe 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	0,40
Investitionen Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	10200
	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	10200

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



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.

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.

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

3

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	

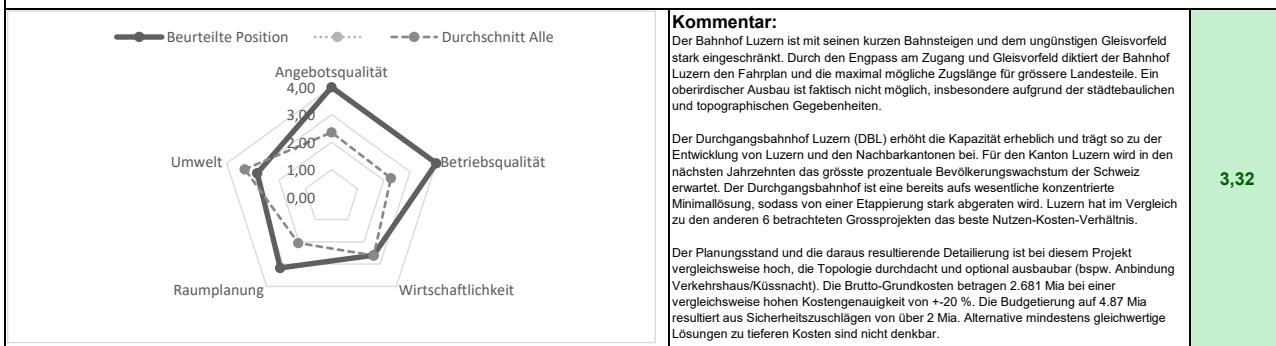
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem 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	0,80
Investitionen Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	4870
	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



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	

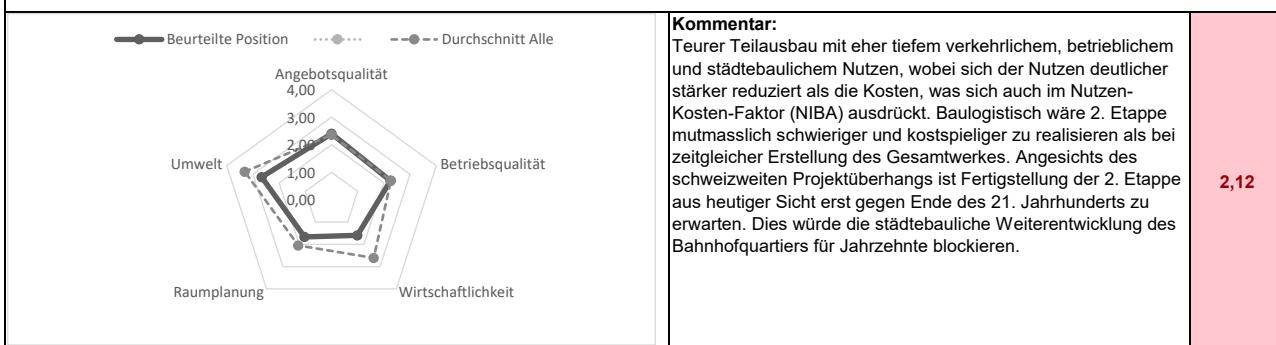
Eckwerte

Formeller Status, Verträge		N
Teil einer internationalen Achse		N
Beitrag zu nationalem 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 Mio CHF	Total Davon 2025 - 2045	Grüne: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF Grüne: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF

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



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

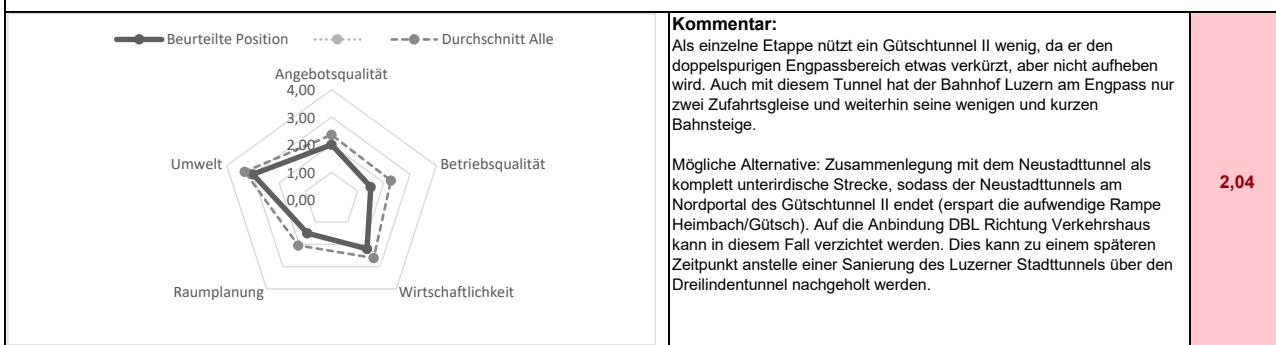
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem 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	0,80
Investitionen Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	500
	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



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

3

Projektspiegel

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

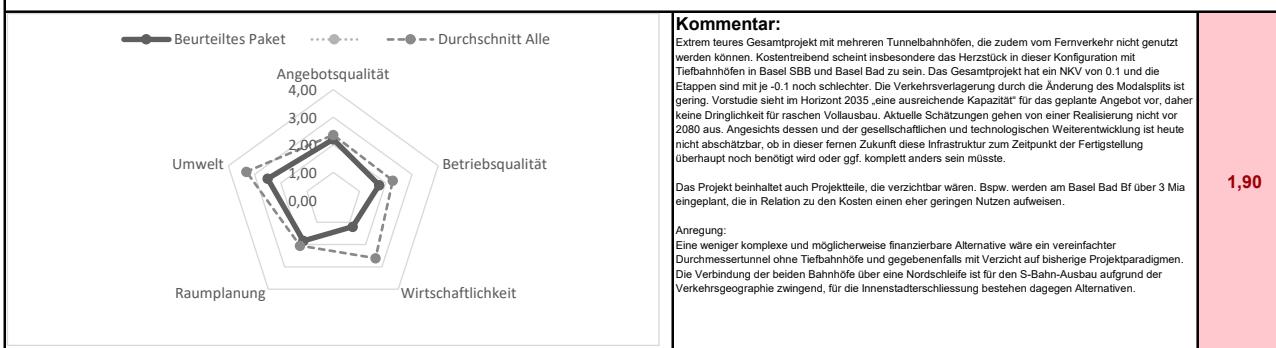
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			M
Beitrag zu nationalem 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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	14200
	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



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	

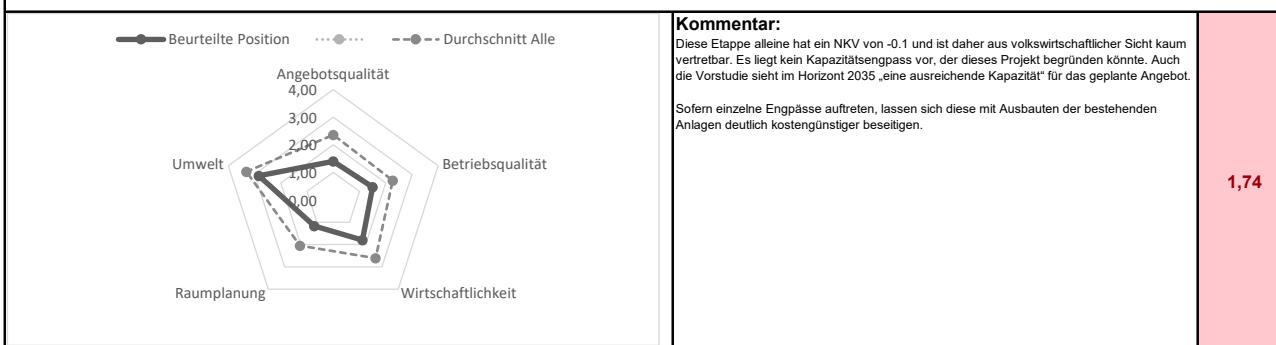
Eckwerte

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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	3500
	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



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	

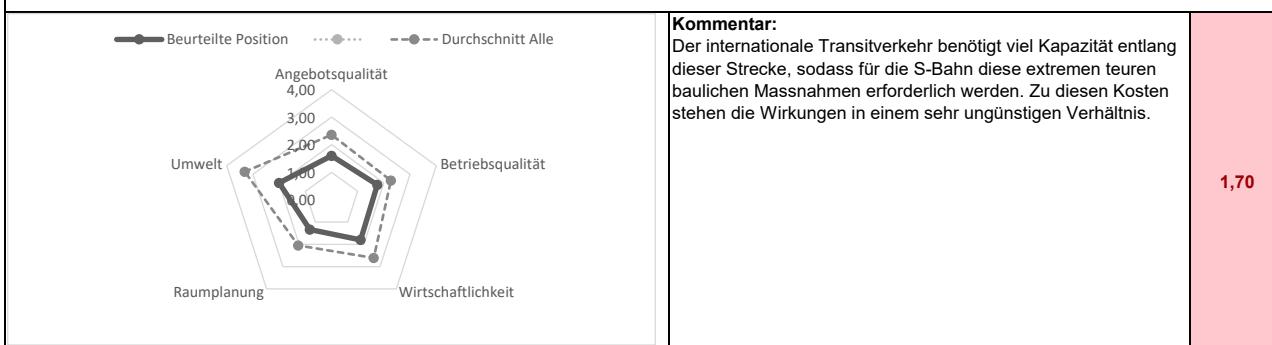
Eckwerte

Formeller Status, Verträge		N
Teil einer internationalen Achse		M
Beitrag zu nationalem Netzverbund		N
Bewertungen	EBeN / IBE 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	Grüne: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF Grüne: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF

Bezüge zu anderen Projekten

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

Wirkungsbeurteilung



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 kostengünstig 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: Abzweig von der Bestandstrecke zwischen Lussy und Villaz-St-Pierre; weiter nordwestlich der Bestandstrecke; die Bestandstrecke wird über einen Neubau der NBS Lussy - Matran und der Bestandstrecke verlaufend; Einmündung in die Bestandstrecke kurz südlich des Bahnhofs Matran. Kurvig trassiert für 200 km/h mit 200m Radien mit rund 55 % Kunstbauteilanteil (Tunnel und Viadukte). Die Bestandstrecke bleibt bestehen, hier wird lediglich der Bogen bei La Briquerette nach Süden verlegt. 2. Tunnel Vauderens - Orion: Abzweig von der Bestandstrecke bei Vauderens; Nordlich der Tunnelschlucht Passy - la Rosière; südliches Tunnelportal beim Fluss Le Flon; einmünden in die Bestandstrecke nördlich Orion-le-Châtel. Die Höchstgeschwindigkeit für die neue Strecke liegt bei 160 km/h. Die Bestandstrecke wird aufgegeben.			

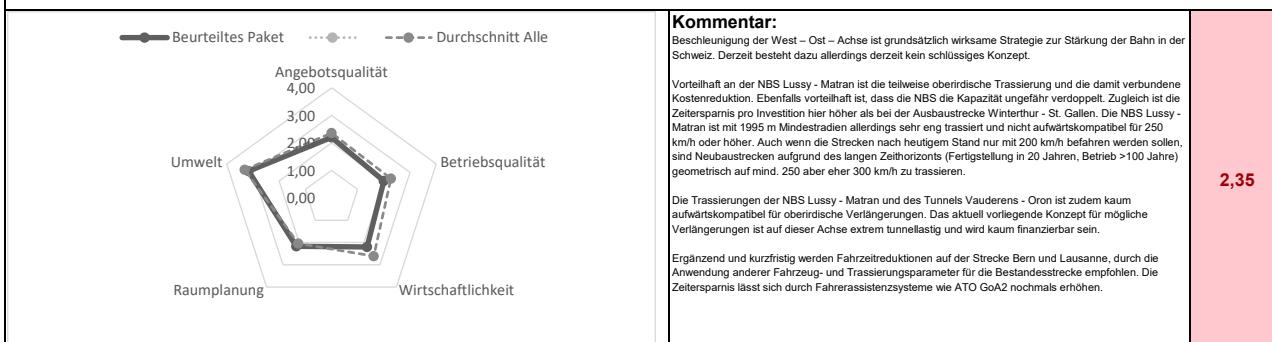
Eckwerte

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
	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



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 - Orion 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 Netzverbund			J
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	2100
	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



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 Abschnittsweisen Geschwindigkeitserhöhungen auf 140 oder 160 km/h.	BIF	2175	Durch BAV auszufüllen

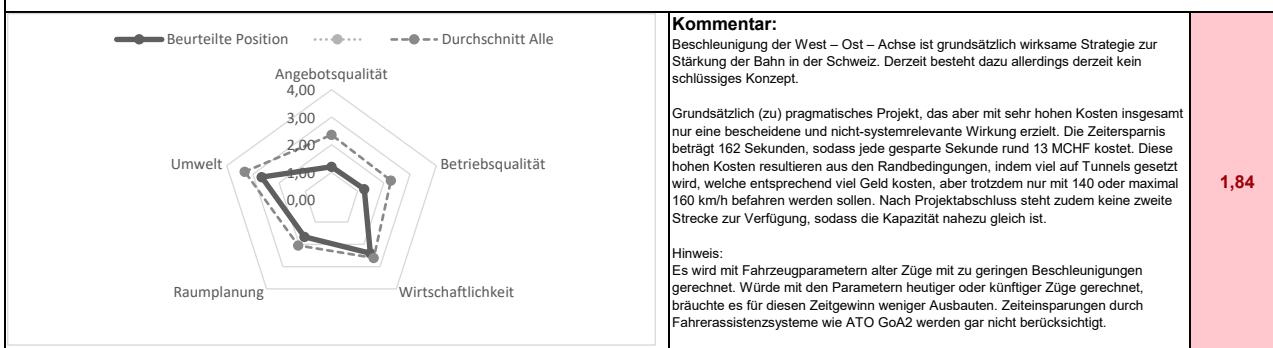
Eckwerte

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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	2175
	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



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

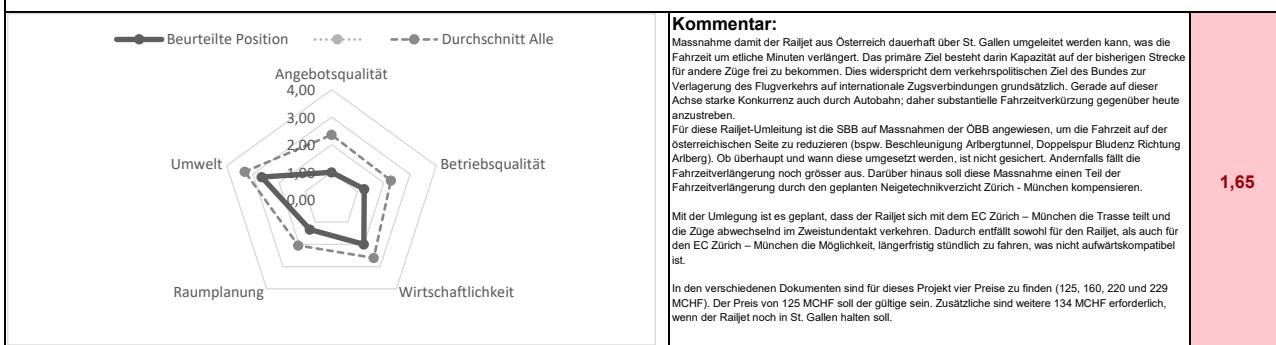
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem 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	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



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

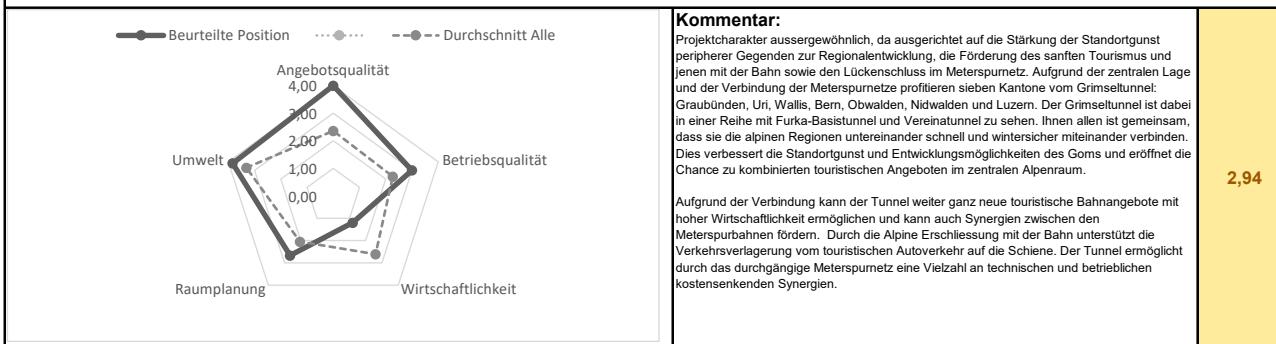
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			J
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	0,00 800 800

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		J
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		J

Wirkungsbeurteilung



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 finanziertbar. 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-Tiphon: 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 Mio CHF	Total Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	69
		Davon < 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



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
---------------------------	---	---	---	--	----

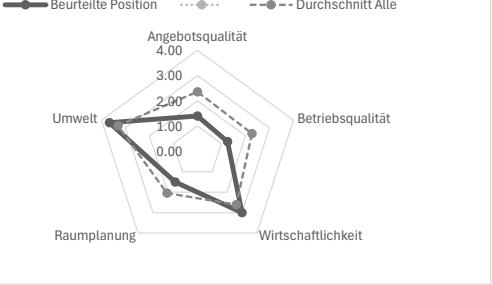
Gesamteinschätzung

Priorität in der Periode 2025 – 2045. Strategisches Projekt zur Stärkung des internationalen Personen- und Güterverkehrs.	J
---	---

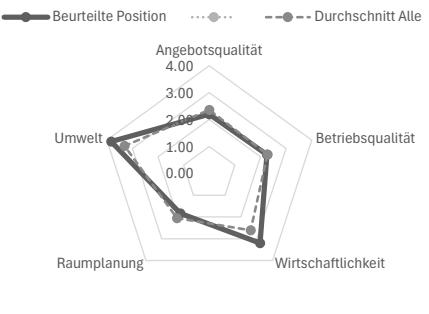
Empfehlung

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 tiefere 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 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	168 168		
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 Abschnitten	M			
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrssträgern	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	M				
Bevölkerungsentwicklung BFS 2055 [%]	Grün = Überdurchschnittlich (>18.9%) / Gelb = Durchschnittlich / Rot = Unterdurchschnittlich (<10.9%)	n			
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					
Kapazitätsausbau der Transitgüterachse Gotthard in Periode 2025 - 2045 prioritär. Mögliche Projektreduktionen und Projektinhalte 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						
Brig: Leistungssteigerung durch verschiedene Topologieanpassungen, Sicherung von 4 Güterzugsgleisen mit 750 m Länge.	BIF	60	Frühest mögliche Ausführung 2028			
Eckwerte						
Formeller Status, Verträge	Staatsvertrag Schweiz - Italien			J		
Teil einer internationalen Achse				J		
Beitrag zu nationalem Netzverband				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	60			
	Davor 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						
		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	Eventuell in Richtung Simplon		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
Rapperswil: Schnelle Einfahrt Gleis 1. Aarau: Schnelle Spurwechsel, Parallele Einfahrt. Lenzburg: Schneller Spurwechsel. Schönenwerd: Wendegleise. Brugg: Spurwechsel für parallele Ein-/Ausfahrten. Wettingen: Puffergleis.	BfF	250	2029

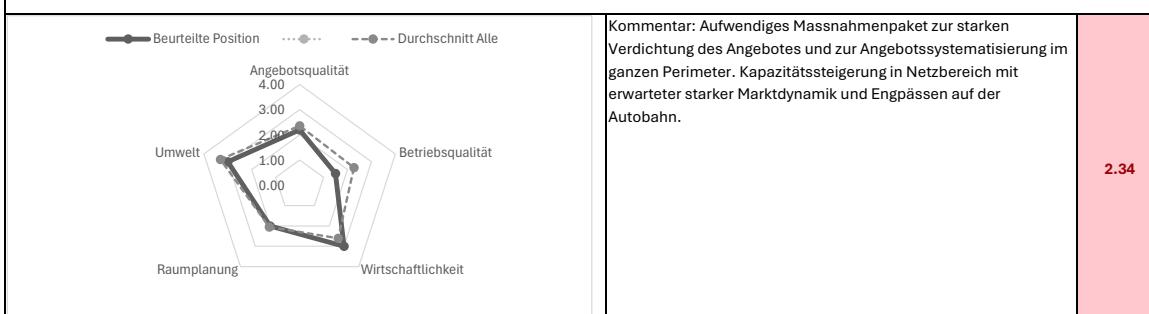
Eckwerte

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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	250
	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



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.	J
	SPV 2021 / A2 – Ein räumlich und zeitlich angemessenes Erreichbarkeitsniveau wird im Personenverkehr sichergestellt.	
Sachplan Verkehr Teil Programm	SPV 2021 / V3 – Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich.	N
Perspektive Bahn 2050	SPV 2021 / U1 – Die Verkehrsinfrastrukturen werden flächen-, boden- und lebensraumschonend realisiert; sie sind gut in die offene Landschaft und in die Siedlungsräume integriert.	J
Bevölkerungsentwicklung BfS 2055 [%]	SPV 2021 / V3 – Das Gesamtverkehrssystem ist sicher, verlässlich, verfügbar und einfach zugänglich.	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 – Kriegsschläufe: Ausbau.	BIF	295	2028	

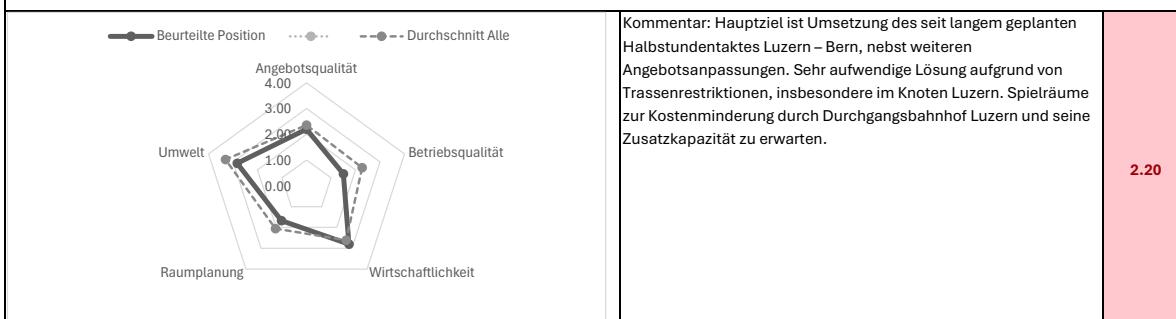
Eckwerte

Formeller Status, Verträge				N
Teil einer internationalen Achse				N
Beitrag zu nationalem Netzverband				J
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		295 295

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte			N
Regionale Leitprojekte			N
Intermodale Projekte			N

Wirkungsbeurteilung



Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	Umbau bestehender Anlagen aufgrund neuer Fahrplanstruktur	N
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	Mögliche neue Fahrplananlagen 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 Umbaubedarf 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, Killwangen-Spreitenbach: Schneller Spurwechsel, Thörishaus – Niederwangen: Überholgleis, Onnens-Bonvillars: Überholgleis, Annahme- und Formationsgleis.	BIF	128	2030

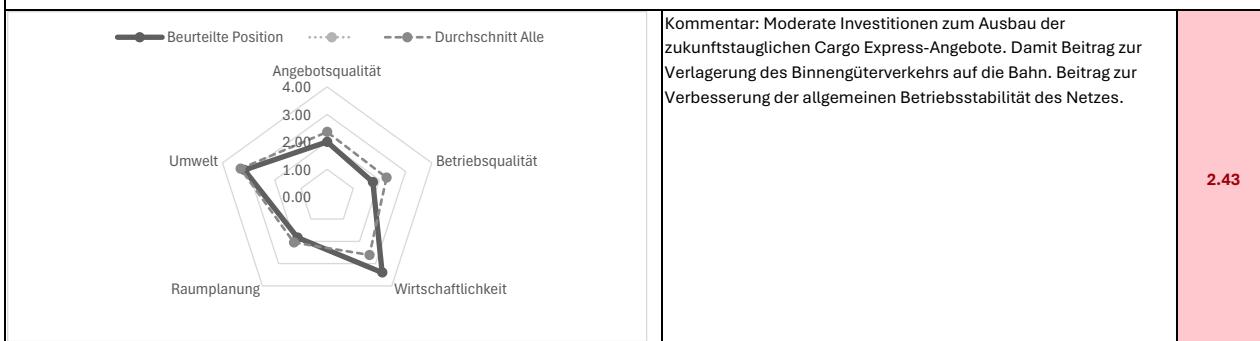
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			J
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	128
	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



Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitten	N
Intermodaler Verbund	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	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	3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung	
Oberentfelden: Entflechtung AVA durch Tiefertegung Oberentfelden Safenwil - Walterswil -Striegel: Doppelspurausbau und 2. Perronkante Walterswil-Striegel. Suhr West: Neues Kreuzungsgleis. Safenwil: Neues Annahmegl. Lenzburg - Hunzenschwil: Partielle Doppelspur. Kötiken: Neues Kreuzungsgleis. Zofingen - Lenzburg: Lärmschutzmassnahmen.	BIF	394	2028	

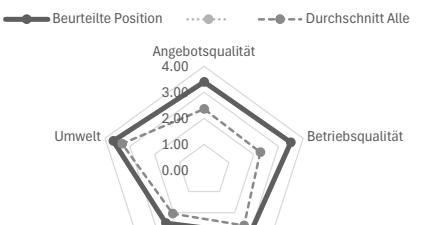
Eckwerte

Formeller Status, Verträge		N	
Teil einer internationalen Achse		N	
Beitrag zu nationalem Netzverbund	Insbesondere Stärkung der Netzredundanz Zürich - Olten	J	
Ebewertungen	EBeN / IBE EBeN / WKV NIBA	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	394 394

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

	<p>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.</p>	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 finanziert. Mehrere Hauptnutzen: Eigentrasseierung 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 tief 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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: > 1000 MCHF	101		
	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 Abschnitten		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.		J		
	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.				
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	3

Projektspiegel

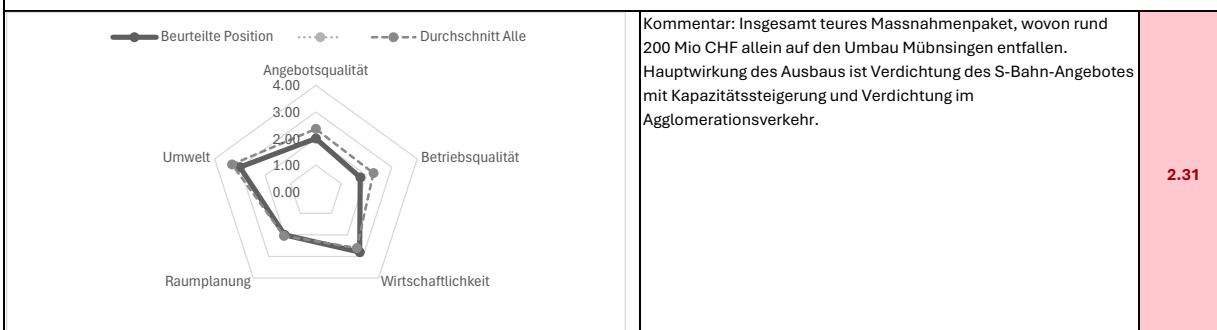
Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Münsingen: Zentrales Wendegleis als zusätzliche 4. Gleisachse. Bern – Schwarzenburg: Kreuzungsstelle Lanzenhäusern, gleichzeitige Einfahrten Köniz. Schönbühl SBB: Neuer Spurwechsel Seite Zollikofen. Kaufdorf: Eliminierung der Tiefhaltung.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

Eckwerte

Formeller Status, Verträge	Planungsvereinbarung mit Gemeinde Münsingen	J
Teil einer internationalen Achse	[Zufahrt Lötschberg]	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 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

Bezüge zu anderen Projekten

Wirkungsbeurteilung



Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen		M
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten		J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich		J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	Kapazität Münsingen auf längere Zeit überdimensioniert	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.	J
	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.	
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 Aareal 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	3
02.01.2026	Status: 1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

Projektspiegel

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

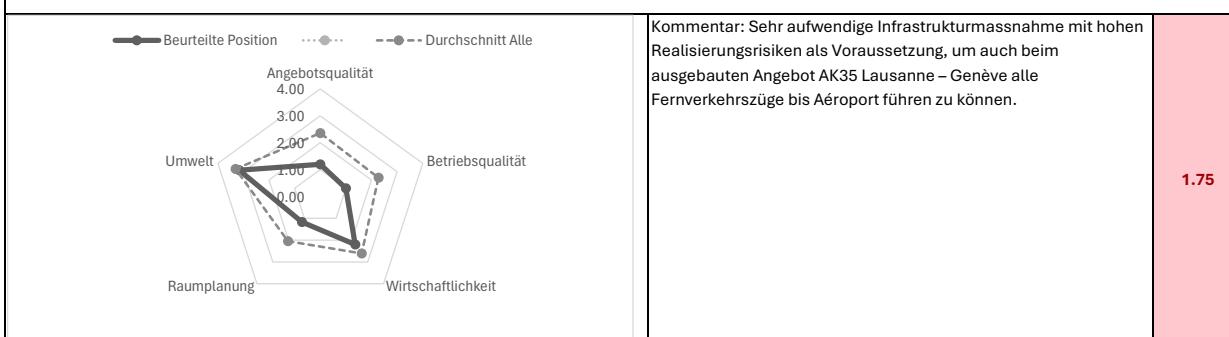
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse	Erschliessung Interkontinentalflughafen Genève.		M
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE	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	451
	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	451

Bezüge zu anderen Projekten

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

Wirkungsbeurteilung



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.	J
	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.	
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 alffälligen 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 Châtelaine		
02.01.2026	Status: 1 = Erstbeurteilung 2 = Fachausschuss 3 = Finale Fassung		3	
Projektspiegel				
Projekte Genève Châtelaine: Zusätzlicher Spurwechsel, Zugfolgezeitverkürzung durch Blockverdichtung. Genève Aéroport: Perronanpassungen mit Optimierung der Zugänge, Umbau Bahnhofskopf Seite West.				
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 Mio CHF	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	123 123	
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 Anhaltegenauigkeit zu ersetzen. Finanziell bedingte Verschiebung in Folgeperiode zur Entlastung 2025 – 2045 kann verantwortet werden.				
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

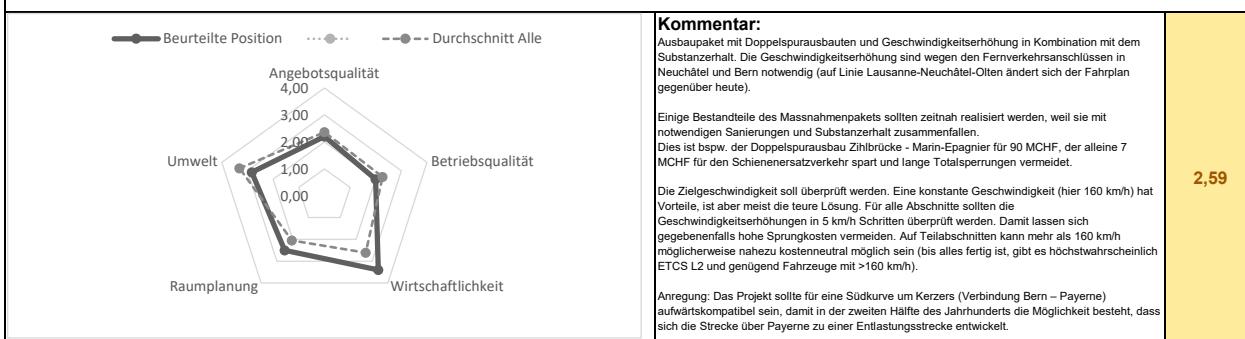
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			J
Bewertungen	EBen / IBE 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	824 824

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung



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 Projekte 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 = Finales 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-Locle: Ausbau zu Kreuzungsstation. Neuchâtel, Neuers Gleis 0.	BIF	1548	2032 (gemäss étude préliminaire)

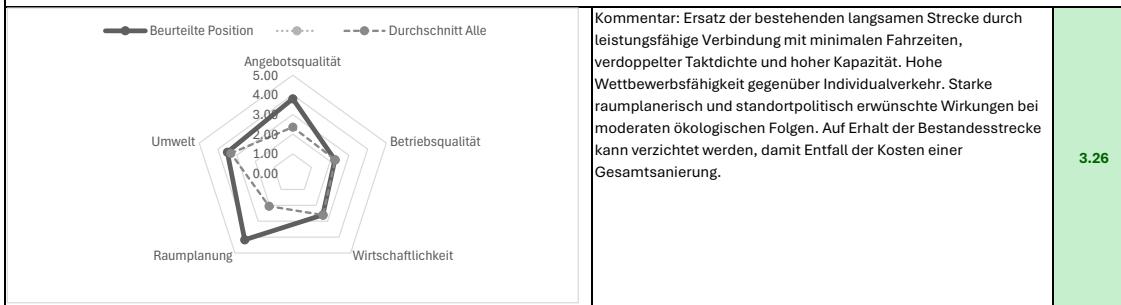
Eckwerte

Formeller Status, Verträge		N
Teil einer internationalen Achse	Verbindung nach / von Frankreich	M
Beitrag zu nationalem Netzverbund		M
Evaluierungen	EBeN / IBÉ Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00 EBeN / WKV Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00 NIIBA Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	0.60
Investitionen Mio CHF	Total < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF Davon 2025 - 2045 < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	1548 1548

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte	ID ETHZ [2.502.400] Gare de Neuchâtel	M
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung



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 Verkehrssträgern	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

Prioritär in Periode 2025 – 2045, sofern finanziert; andernfalls priorität in Periode nach 2045. Zukunftorientierter 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 prioritätär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritätär, 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	Daillens - 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	

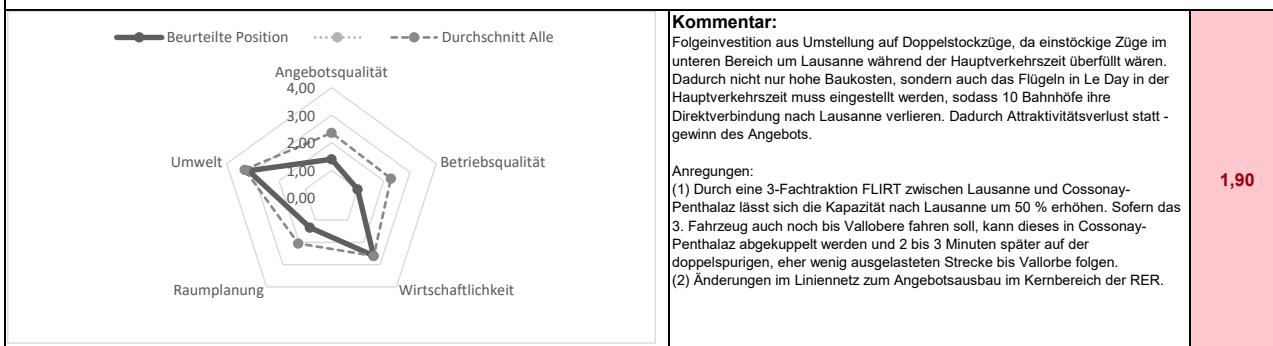
Eckwerte

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



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%)	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

3

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) Paleyzieux - Payerne - Kerzers: Lichtraumprofilerweiterung EBV 2	BIF	69	Durch BAV auszufüllen

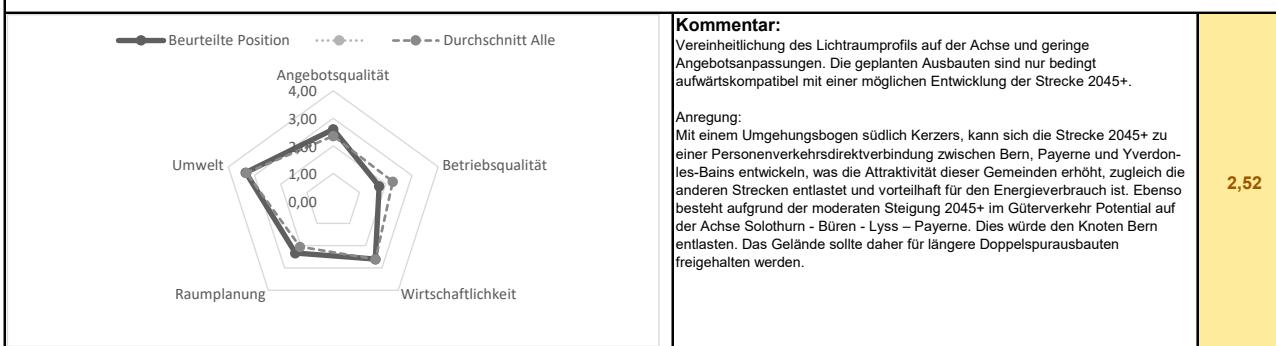
Eckwerte

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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: > 1000 MCHF	69
	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



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 Gesamtzeitstrahl 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 Löchigut - Wankdorf Nord mit folgenden Auslösern: "ein echter 15min-Takt BN-ZUE", "stabilisierend auf die Zeiten mit Eventverkehr"; andere Fahrlagen bei der S-Bahn. Die geplante Projektzeit beträgt 20 Jahre ab Start.	BIF	667	2037

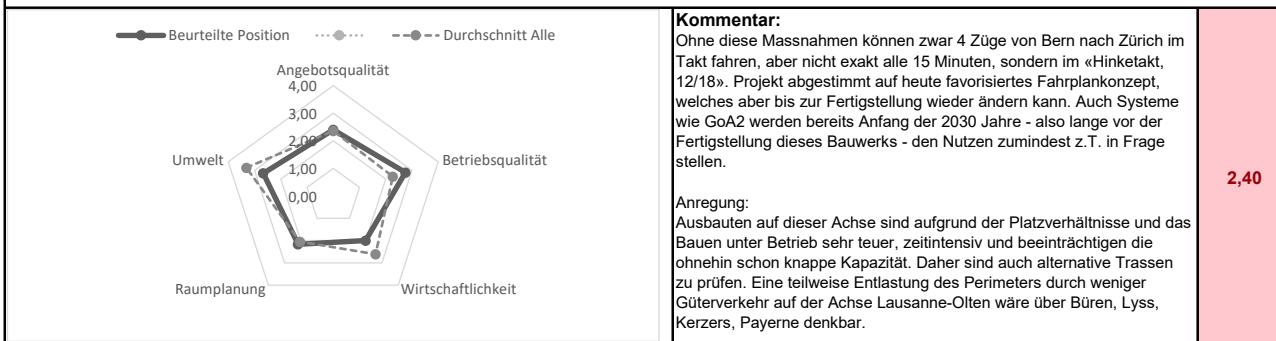
Eckwerte

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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	667
	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



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 Fahrlagen 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	
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.			

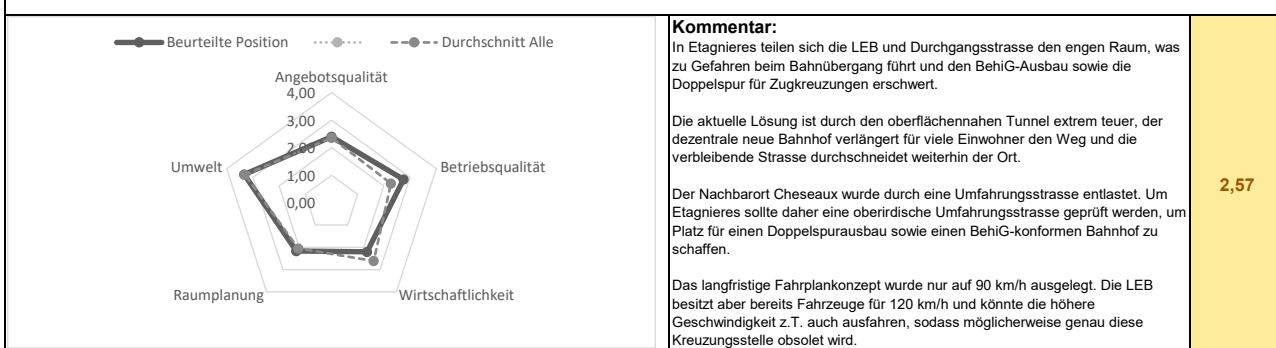
Eckwerte

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	144
	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



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 enthält: 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 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	52 52

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung

	<p>Kommentar: Fahrzeitreduktion auf der Achse Bern-Langnau in Konolfingen, sowie Halbstundentakt für abseits des Siedlungsraum befindlichen Bahnhöfe Tägertschi und Worb SBB. Zu den Vorteilen der Massnahme zählt bspw. der Entfall des Hinkettaktes zweier Linien und die Fahrzeitreduktion Bern-Langnau in Konolfingen (durch Anschlussverzicht). Zu den Nachteilen zählt bspw., dass auf der Linie Bern-Langnau in Konolfingen die Anschlüsse nach Thun und Hasle-Rügsau entfallen würden. Die Nachteile relativieren die Vorteile.</p>	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	grün
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	grün

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	BIF	102	Durch BAV auszufüllen
2) Biberist Ost: Neubau/Ausbau Kreuzungsstation			

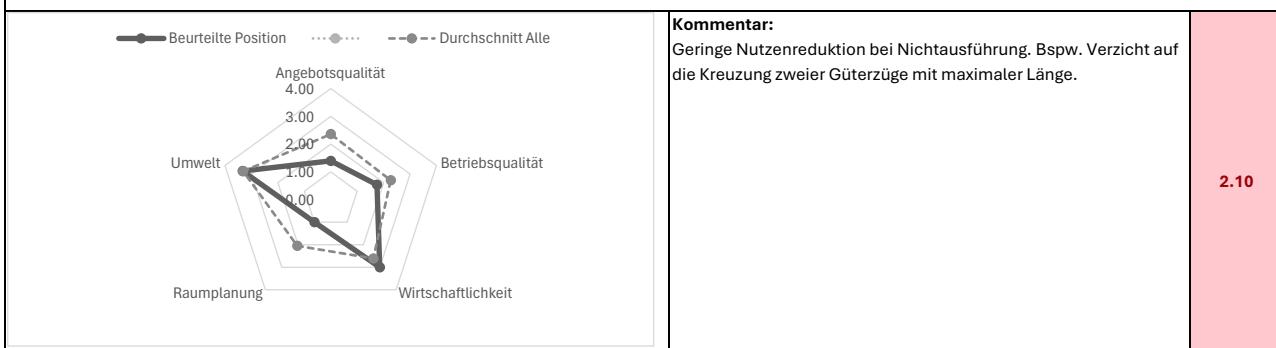
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverband			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 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	102 102

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung



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

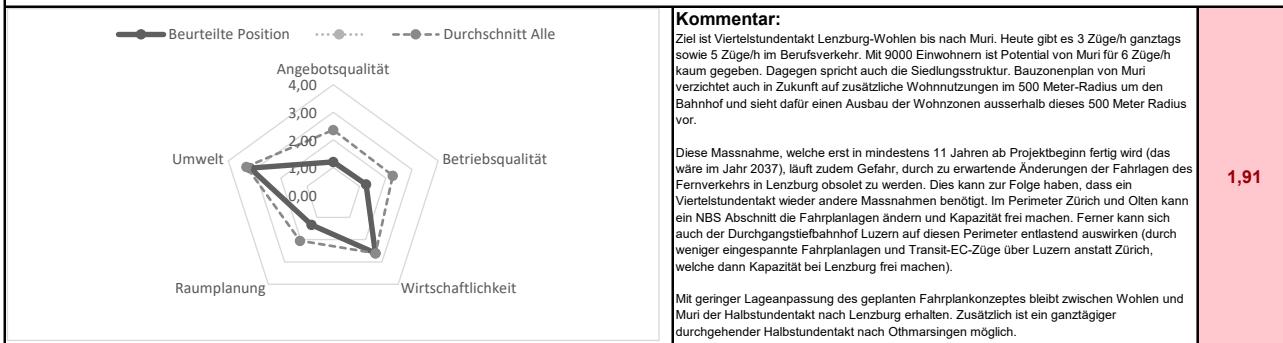
Eckwerte

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



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 Halbstundentakt 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) Koblenz Dorf: Perronverlängerung 320m Rietheim: Perronverlängerung 320m Turgi - Döttingen: Doppelspurausbau	BIF	330	2030

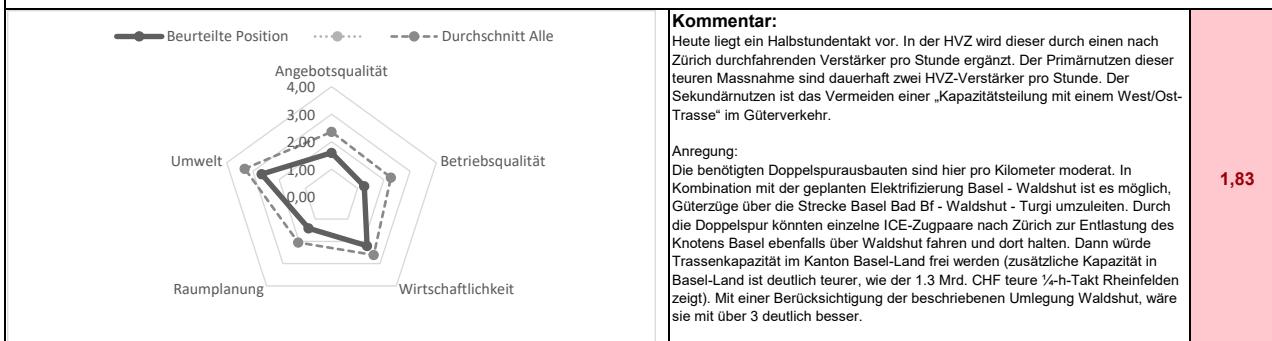
Eckwerte

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

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung



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	BIF	109	2036
(2) Doppelspurausbau Urdorf Weihermatt - Birmensdorf			

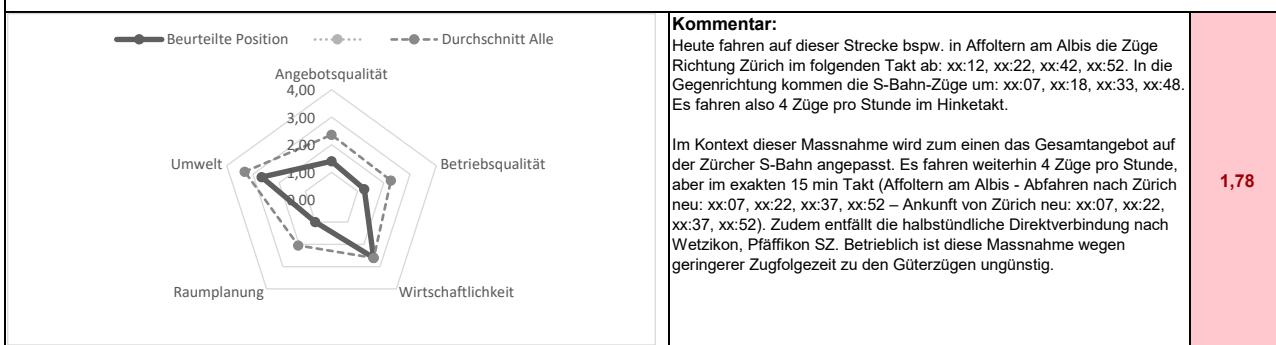
Eckwerte

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	109
	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



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 Landschaftseintrag 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 tiefere 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

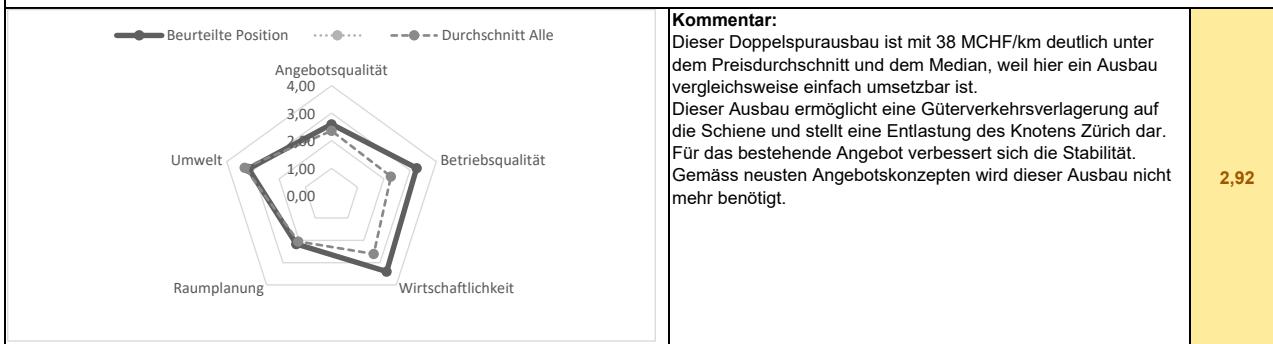
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem 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	162
	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



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

Potenzielle 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 Schöfliisdorf	BIF	52	2036

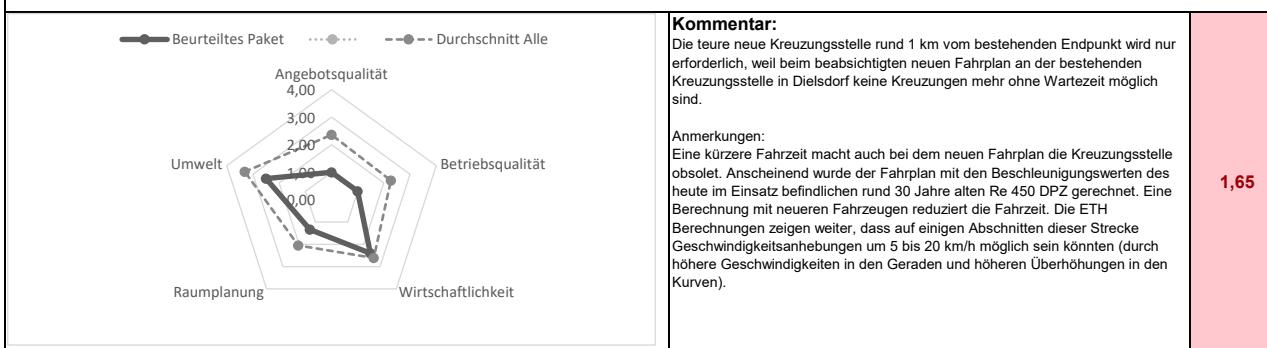
Eckwerte

Formeller Status, Verträge		N
Teil einer internationalen Achse		N
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 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

Bezüge zu anderen Projekten

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

Wirkungsbeurteilung



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

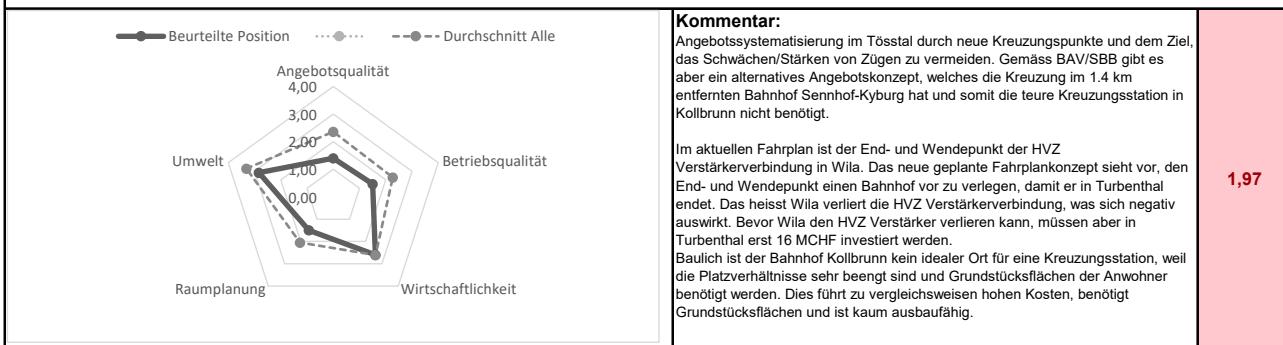
Eckwerte

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	81	
Mio CHF	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	81

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung



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 Fahrgäste. 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).	BfF	213	Keine Angabe des BAV
2) Perronverlängerung auf 320 m (80 MCHF)			
3) 300 m Doppelspur bei Neuhausen (52 MCHF).			

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			M
Beitrag zu nationalem Netzverbund			M
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	213 213

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung



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%)	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

Kapazitätsengpässe 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. Anderorts 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	BIF	54	2032
2) Neue Kreuzungsstation in Kesswil.			

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	54
	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



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 finanziert. 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

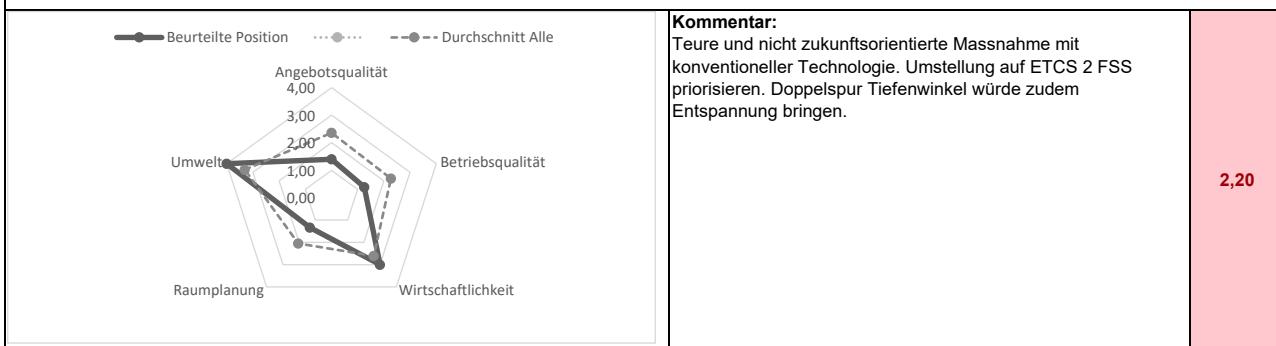
Eckwerte

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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	73
	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



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		
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, Annahmgleis 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	BIF	279	2028
2) Annahme- und Formationsgleis Güterverkehr in Glattbrugg 74 MCHF			

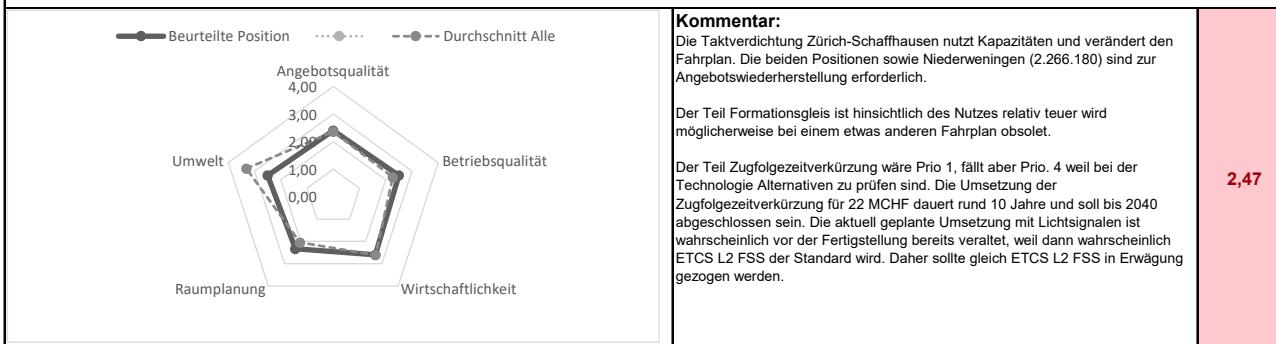
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzverbund			M
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	279
	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



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

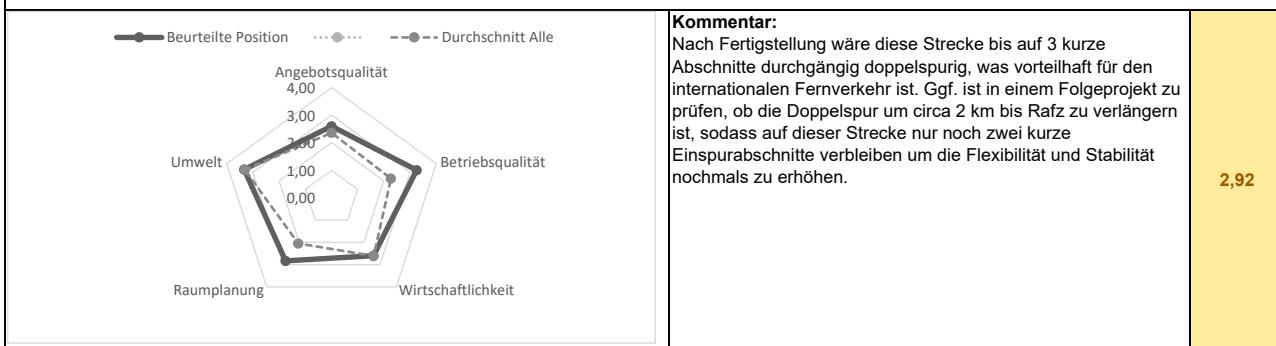
Eckwerte

Formeller Status, Verträge		N
Teil einer internationalen Achse		J
Beitrag zu nationalem Netzverbund		M
Bewertungen	EBeN / IBE 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

Bezüge zu anderen Projekten

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

Wirkungsbeurteilung



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

1000

10 of 10

Digitized by srujanika@gmail.com

Digitized by srujanika@gmail.com

Digitized by srujanika@gmail.com

3

Projektspiegel

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

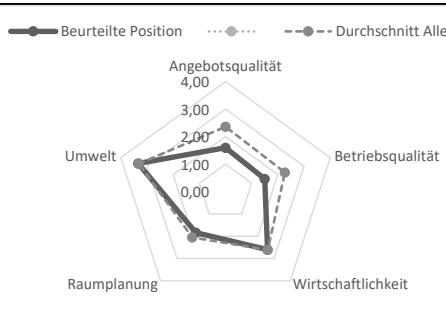
Eckwerte

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
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:
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 Suisse etwas reduziert und eine zusätzliche integrale Trasse geschaffen werden. Um dies zu ermöglichen, sollen vom Güttstunnel 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 Durchgangstiegbahnhofs Luzern von diesem Massnahmenpaket abgeraten. Durch ihn wird die Fahrplan- und Engpasssituation 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

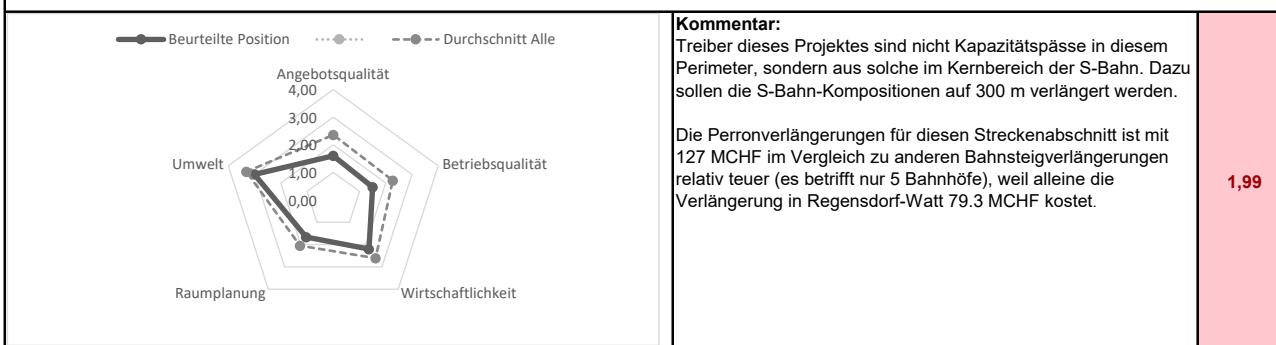
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	127
	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



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

Kapazitätsengpässe 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 Mattern tunnels von Täsch nach Zermatt	BIF	469	2028

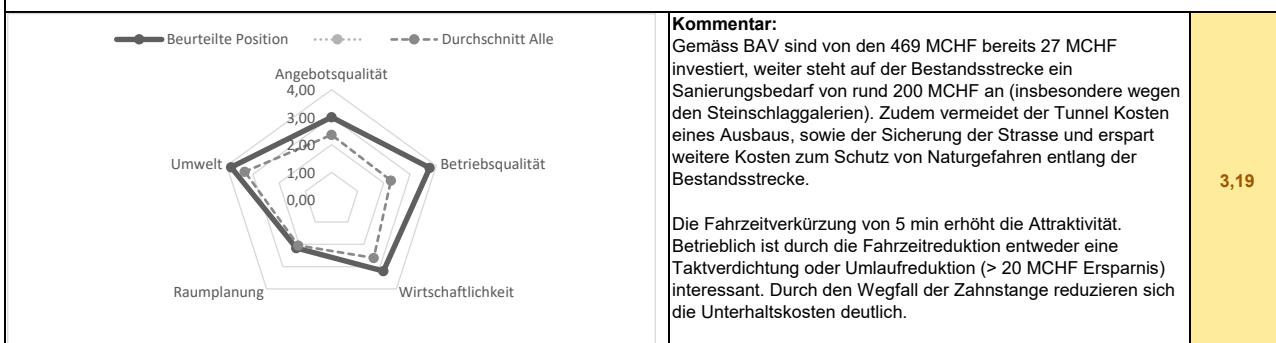
Eckwerte

Formeller Status, Verträge	Vereinbarung «Unnerchriz»		
Teil einer internationalen Achse			
Beitrag zu nationalem Netzverbund			
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	469
	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



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 finanziertbar.	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 Oeschseite 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

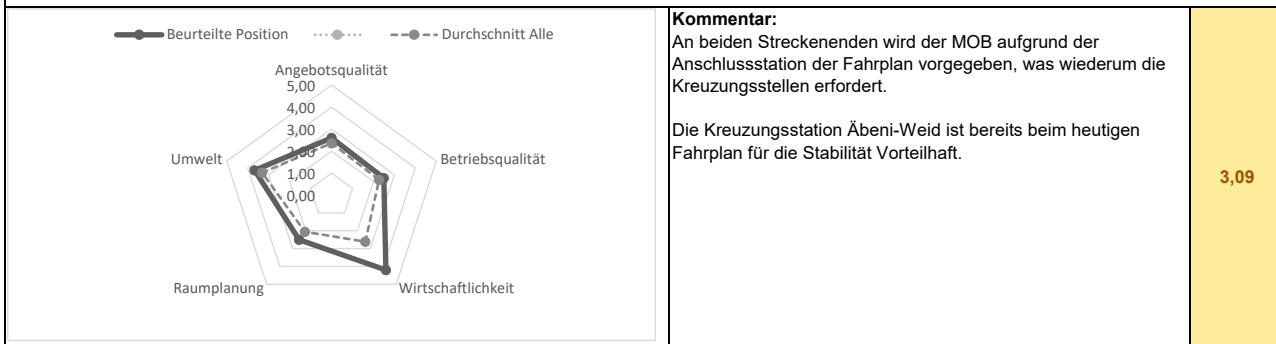
Eckwerte

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 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		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung



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 finanziertbar. 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
Doppelpurausbau bei Binz	BIF	25	Durch BAV auszufüllen

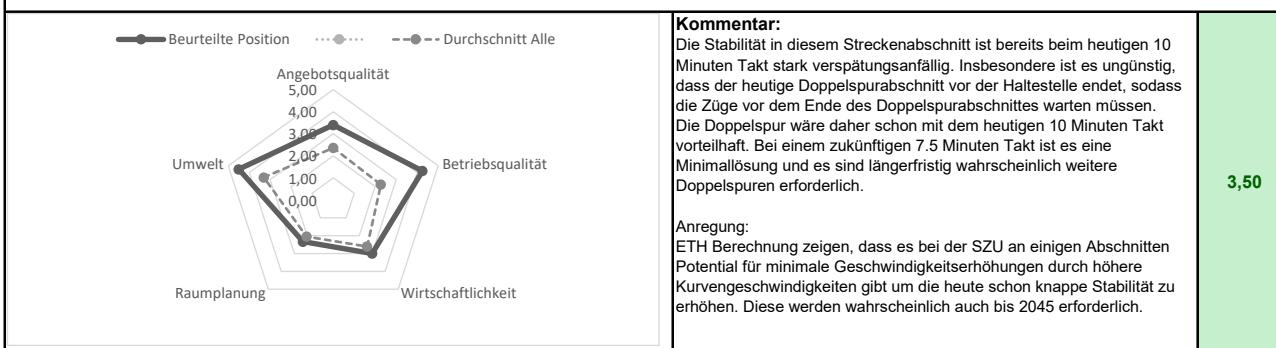
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
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 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	25 25

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		J

Wirkungsbeurteilung



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

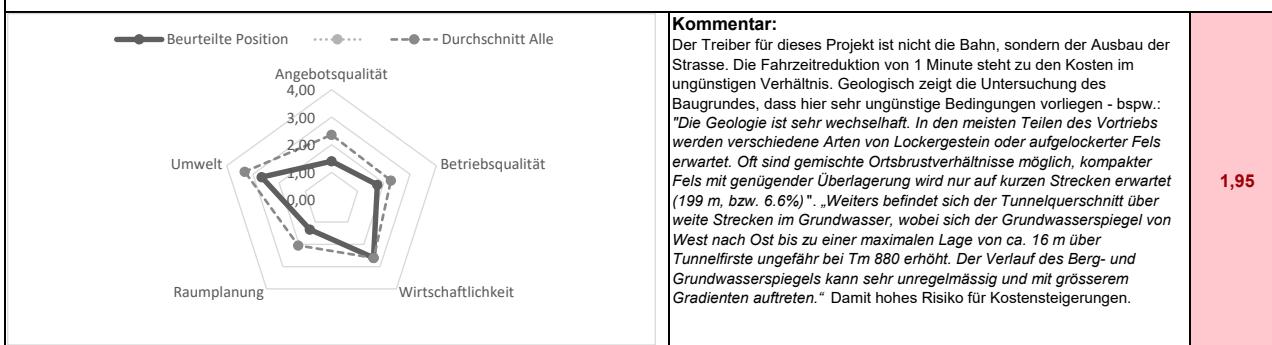
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem 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	160
	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



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)			

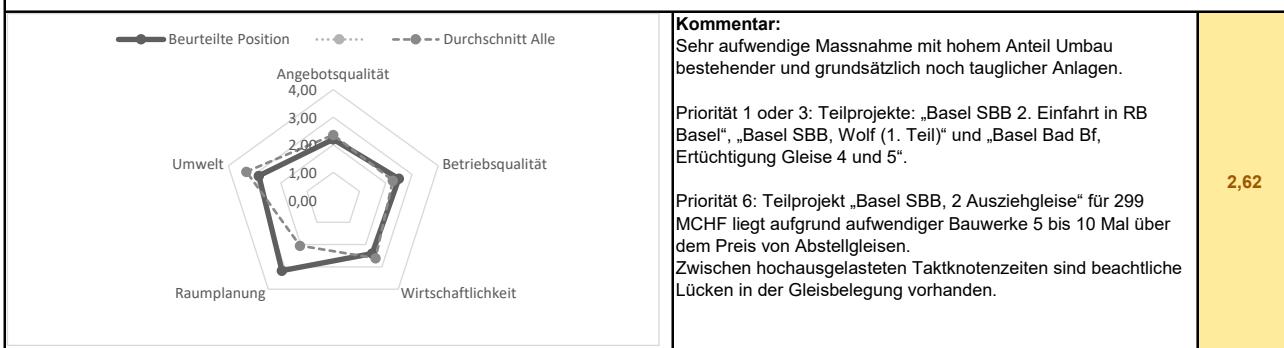
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzverbund			M
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	743
	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	Aggo: OV-Drehscheibe Bahnhof SBB West ETH 3-401-270	J

Wirkungsbeurteilung



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	BfF	578	Durch BAV auszufüllen

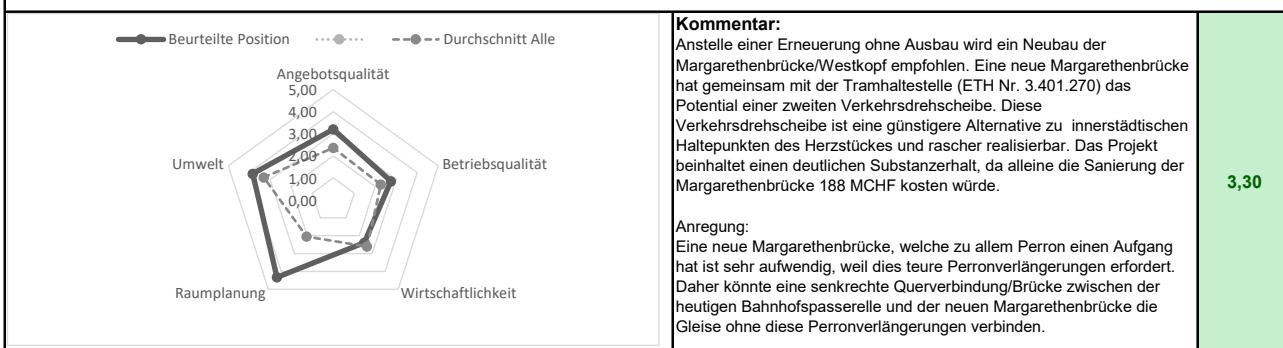
Eckwerte

Formeller Status, Verträge		N
Teil einer internationalen Achse		J
Beitrag zu nationalem Netzverbund		M
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

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		J
Regionale Leitprojekte		J
Intermodale Projekte	Aggo: OV-Drehscheibe Bahnhof SBB West ETH 3-401-270	J

Wirkungsbeurteilung



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

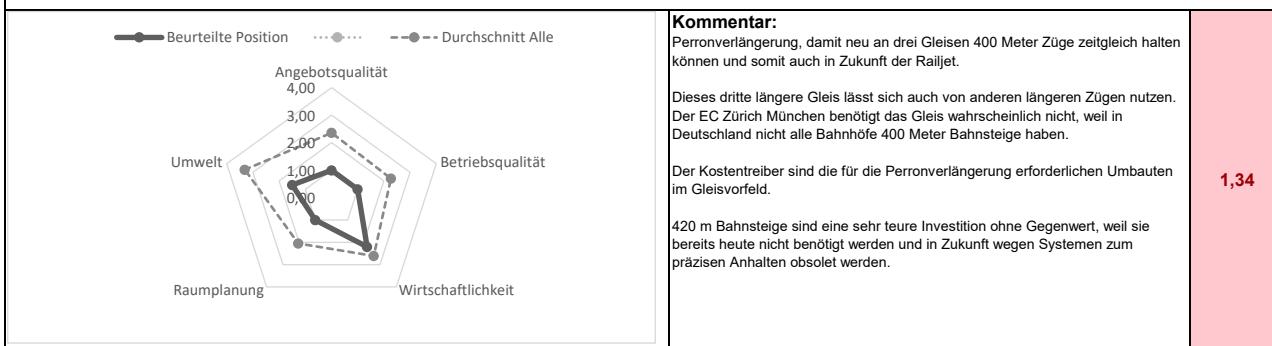
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem 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	134
	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



Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	N
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	N
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	N
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitt	grün
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%)	grün, 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	Ausnutzung 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	BIF	54	2032
2) Kreuzungsstationen Lütisburg			

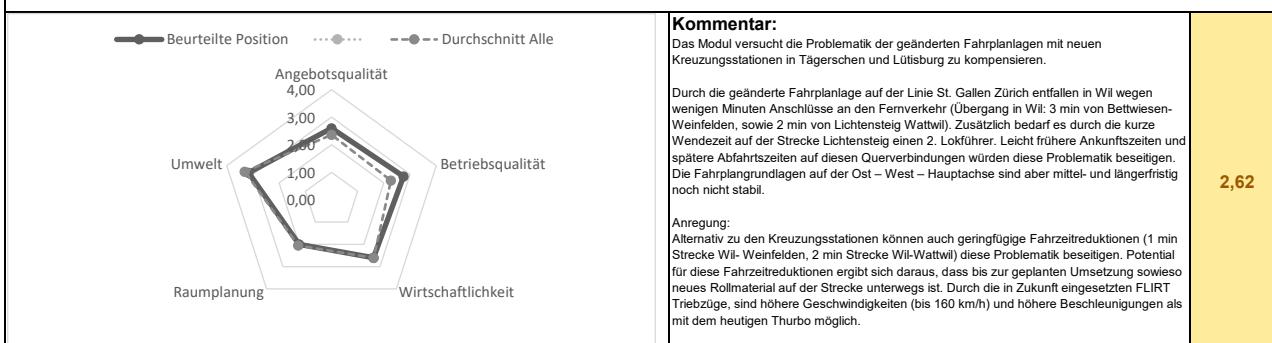
Eckwerte

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	54
	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



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 Fahrpläne 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 Güterannahmgleises.	BIF	49	Dem BAV unbekannt.

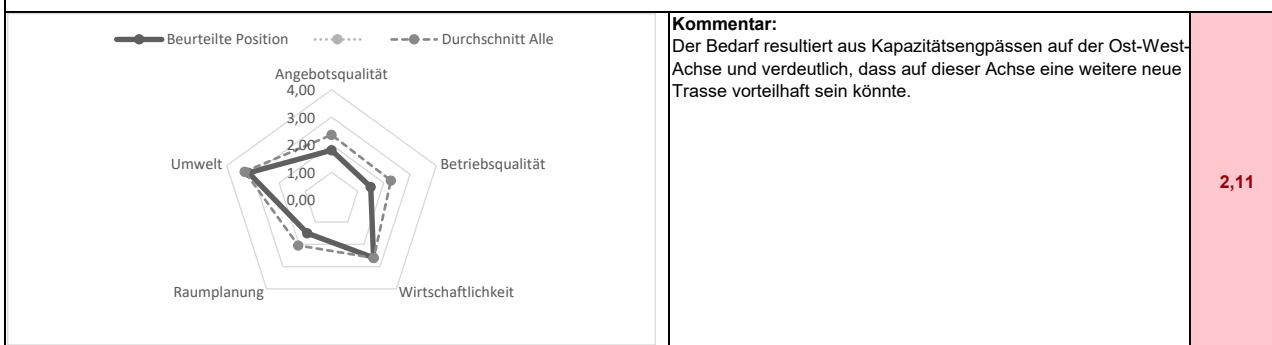
Eckwerte

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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	49
	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	49

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung



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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	6
	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



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

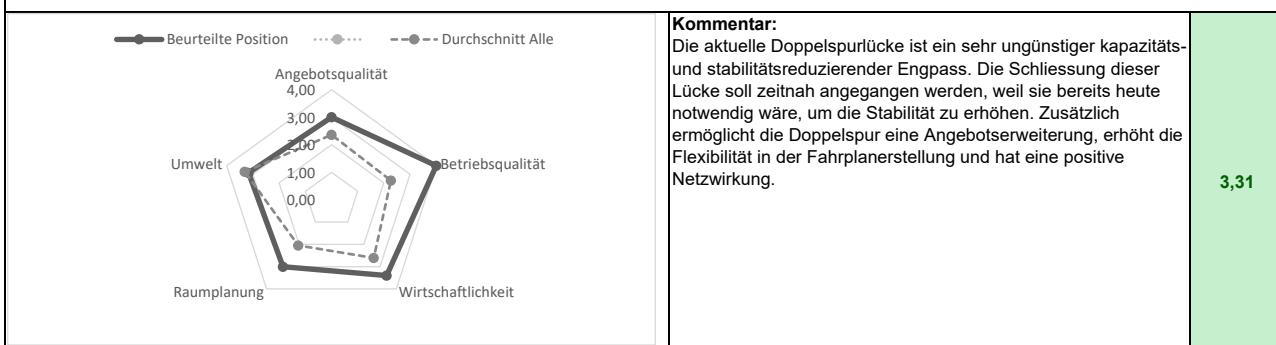
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem 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	35
	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	35

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung



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)	BIF	146	2027
2) Rorschach: 6. Perronkante (78 MCHF)			

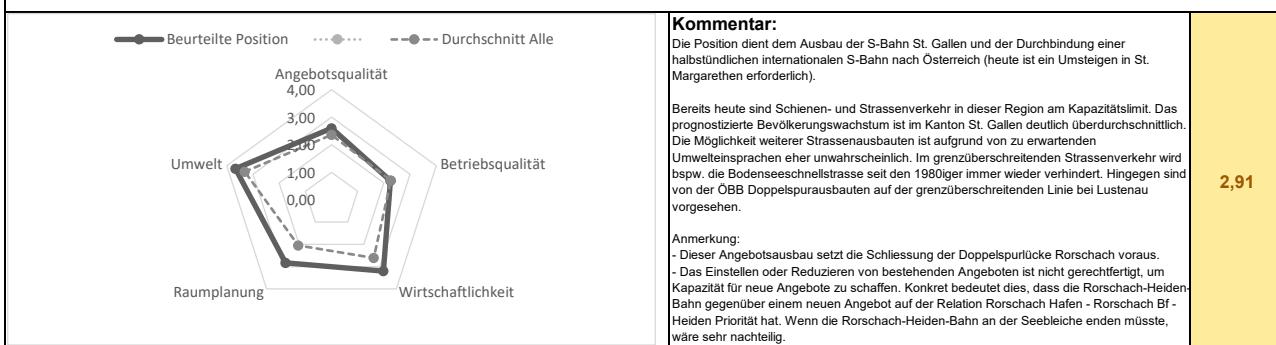
Eckwerte

Formeller Status, Verträge		N
Teil einer internationalen Achse		J
Beitrag zu nationalem Netzverbund		M
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

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung



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 Hegi, Räterschen, Schottikon, Egg, Aadorf, Guntershausen, Eschlikon TG und Sirnach.	BIF	63	Nicht vom BAV genannt.

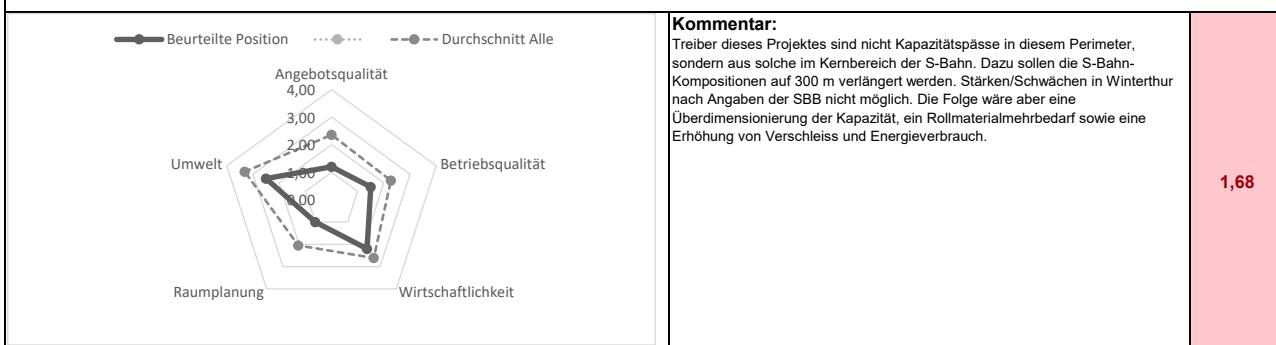
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	63
	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	63

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung



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

Kapazitätspässe 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 Kembereich 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	BIF	108	2027
2) Zugfolgezeitverkürzung			

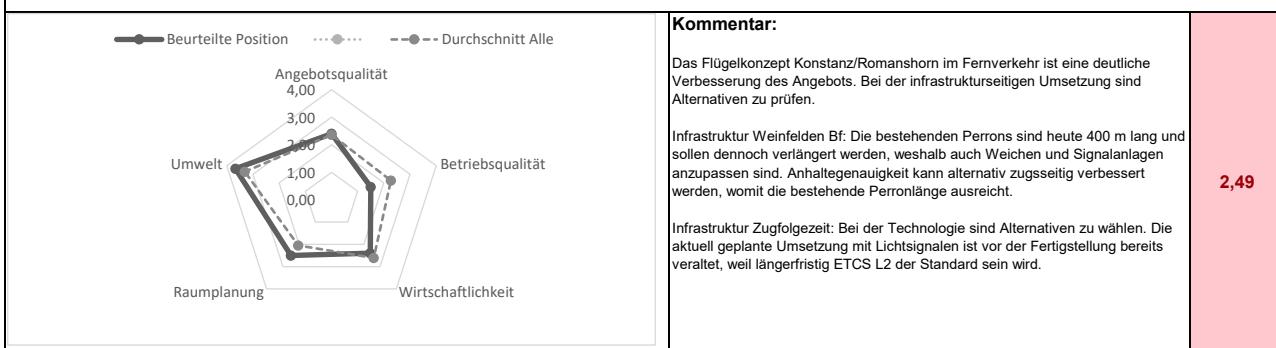
Eckwerte

Formeller Status, Verträge		N
Teil einer internationalen Achse		M
Beitrag zu nationalem Netzverbund		J
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
Bewertungen	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 108
	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



Kommentar:

Das Flügelkonzept Konstanz/Romanshorn im Fernverkehr ist eine deutliche Verbesserung des Angebots. Bei der infrastruktursseitigen 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 zugseitig 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 Riedererzeg (13 MCHF)	BIF	52	2036
2) Schneller befahrbare Weichen in Frauenfeld (39 MCHF)			

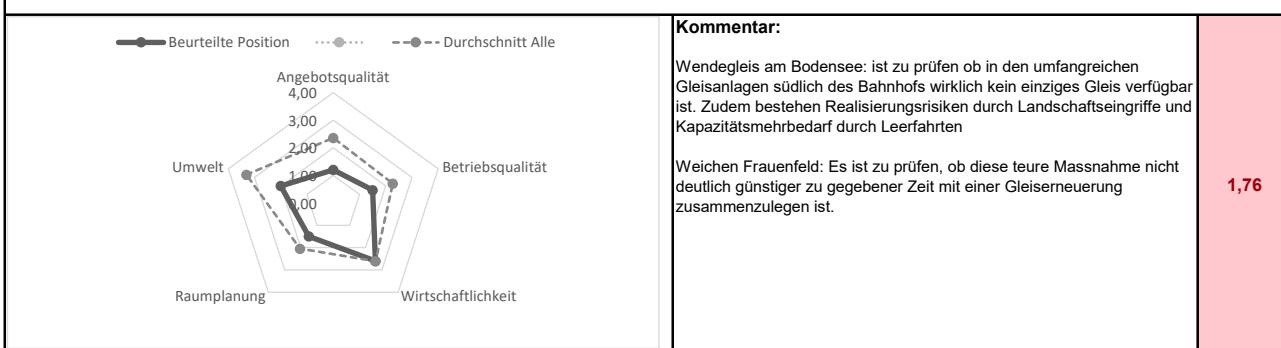
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	52
	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



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

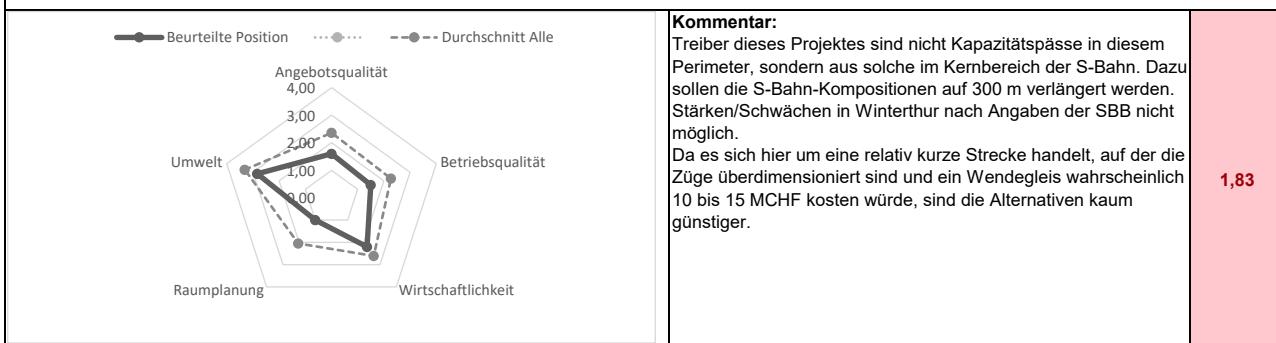
Eckwerte

Formeller Status, Verträge		N
Teil einer internationalen Achse		J
Beitrag zu nationalem 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 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

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung



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)	BIF	273	Durch BAV auszufüllen
2) Ossingen: Kreuzungsstation (26 MCHF)			
3) Seuzach: Wendegleis (10 MCHF)			
4) Stein am Rhein: Wendegleis (8 MCHF)			

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	273
	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



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

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Perronverlängerungen in: Dinhard, Thalheim, Ossingen, Stammheim, Etzwilen	BIF	66	Durch BAV auszufüllen

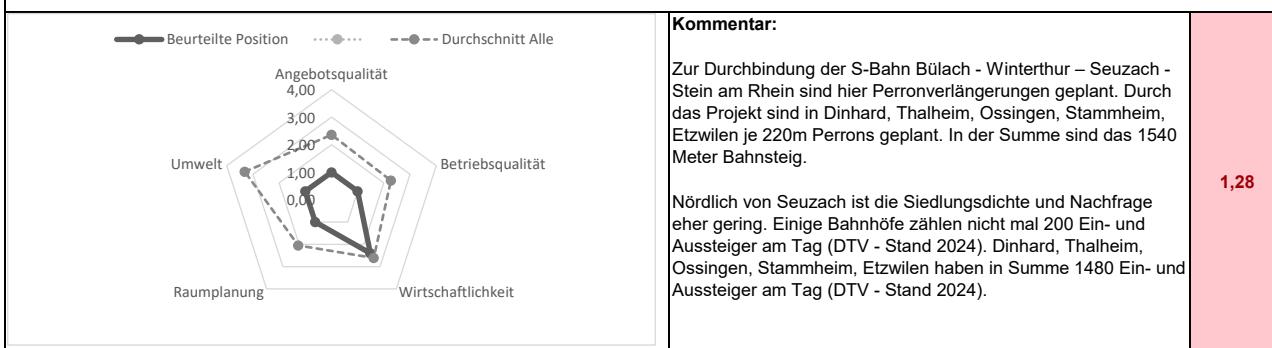
Eckwerte

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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	66
	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



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

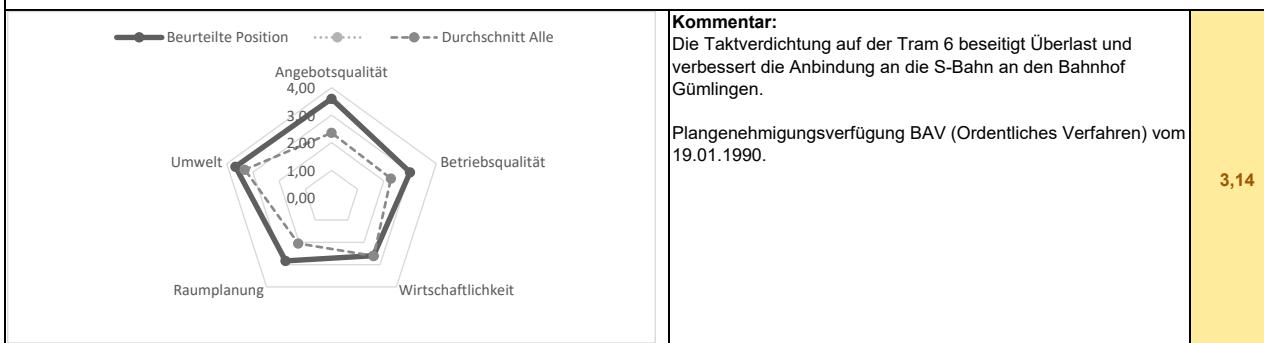
Eckwerte

Formeller Status, Verträge	Plangenehmigungsverfügung BAV (Ordentliches Verfahren) vom 19.01.1990		
Teil einer internationalen Achse			
Beitrag zu nationalem Netzverbund			
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	26
	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



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

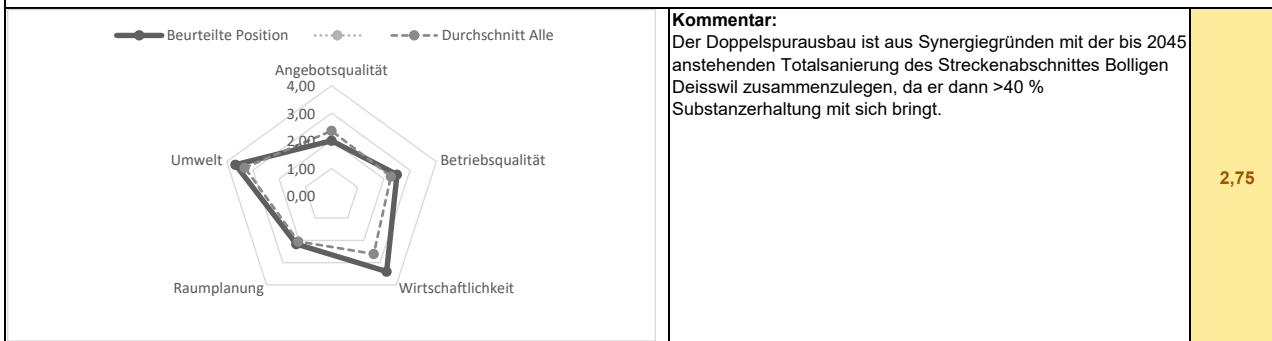
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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



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

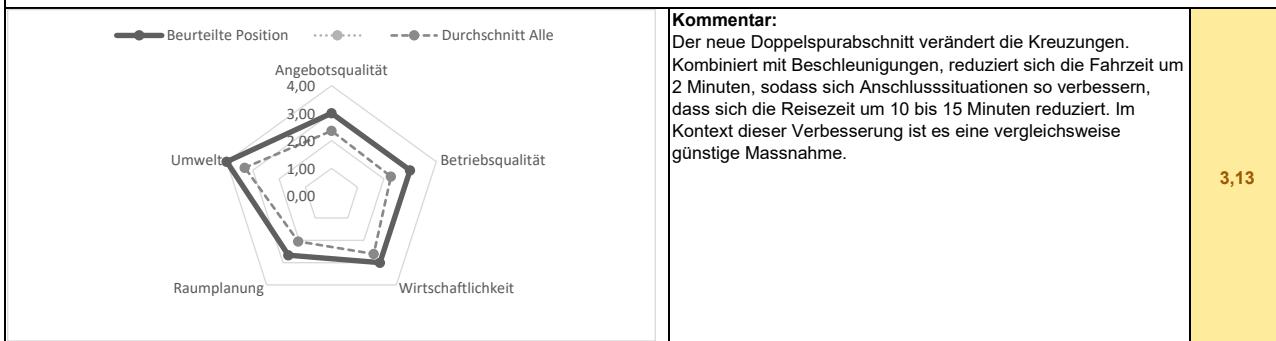
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem 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	29
	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



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 Anschlusssituationen	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	BIF	14	Durch BAV auszufüllen
2) Blockverdichtung			
3) Gleiswechsel			

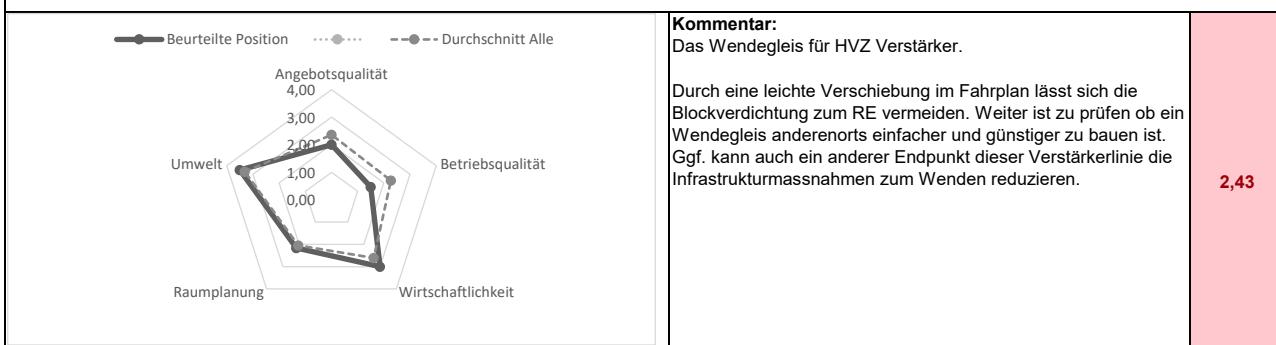
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	14
	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



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

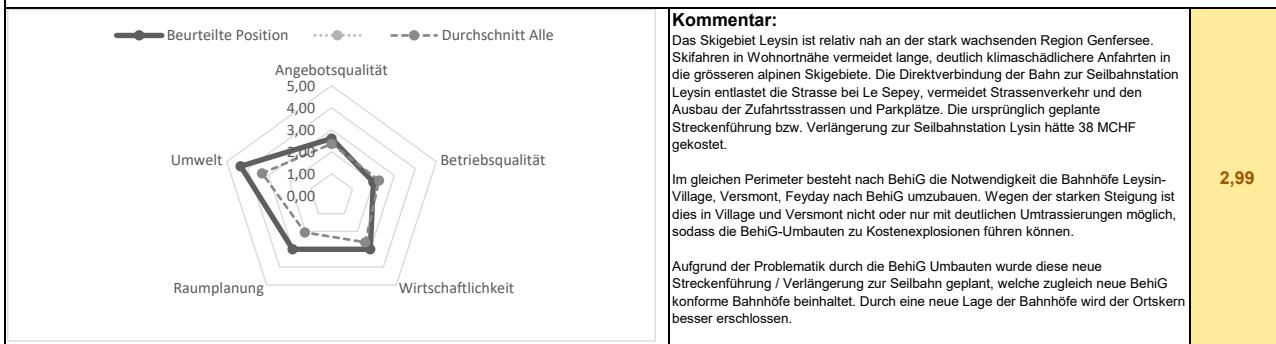
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	125
	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



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 finanziertbar. 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

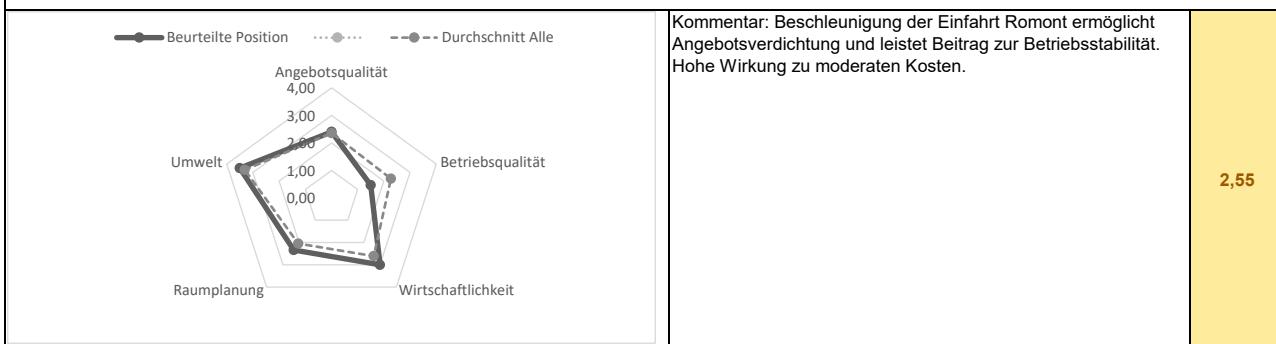
Eckwerte

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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	21
	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	21

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung



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 Neubrückstrasse. Rothrist: Neue Spurwechsel Bern.	BIF	16.2 48.8 (neue Schätzung BAV aufgrund Projektvertiefung)	2030

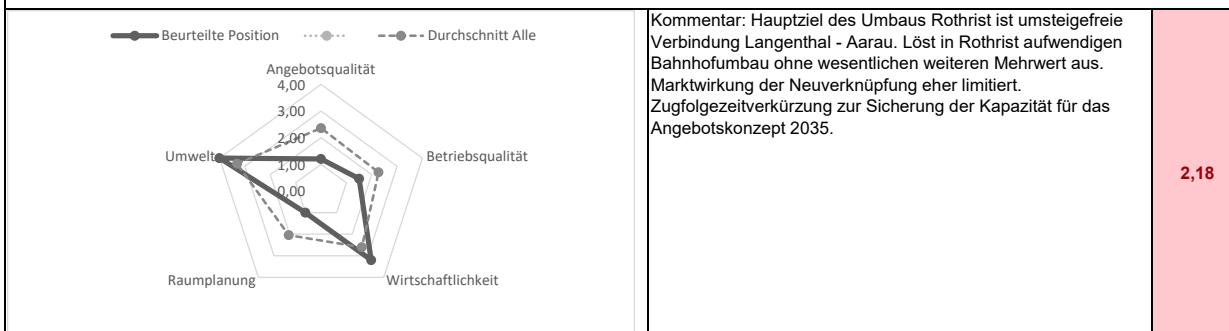
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE 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	65 65

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung



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 Führerstandsignalisierung 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	
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 2.304.311	RER-Genève-La-Plaine	
02.01.2026	Status: 1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finales 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 Tiefbahnhofes Cornavin

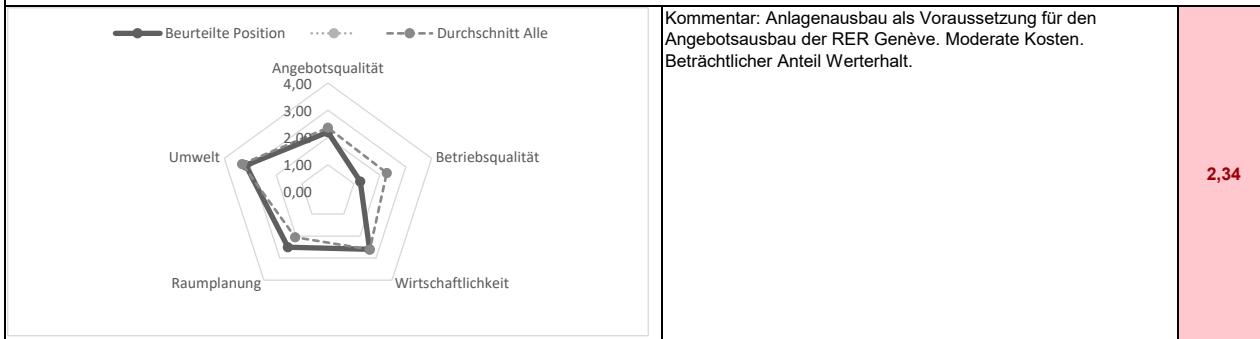
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	42
	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	42

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte	Ausbau RER Genève	J
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung



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 prioritätär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritätär, 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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF		16
	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				
		<p>Kommentar: Ausbauten für die Einführung des Angebotsausbaus der S-Bahn Basel - Aesch zum Viertelstundentakt. Moderate Kosten und Auswirkungen.</p>		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		<p>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.</p>		J
Sachplan Verkehr Teil Programm				N
Perspektive Bahn 2050		PB 2024, S. 42: Indirekte Erwähnung unter "Vernetzen Laufental - Ergolztal".		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	

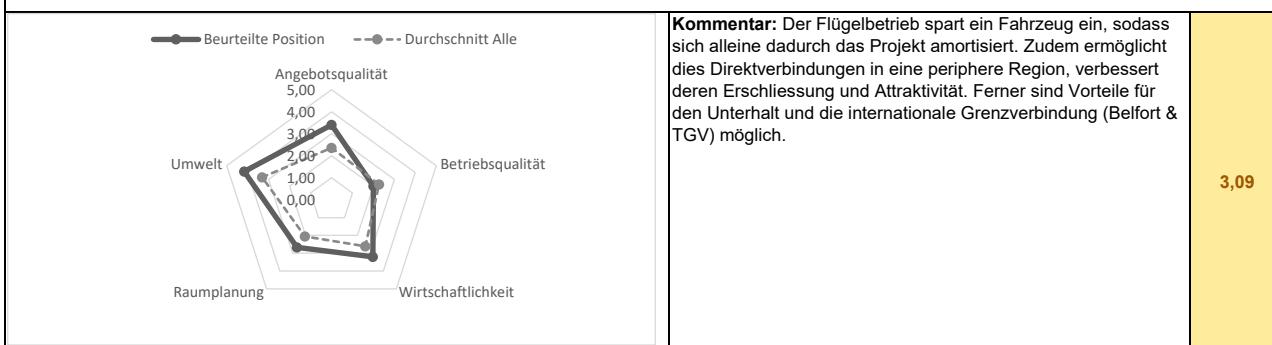
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			M
Beitrag zu nationalem 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	9
	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



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

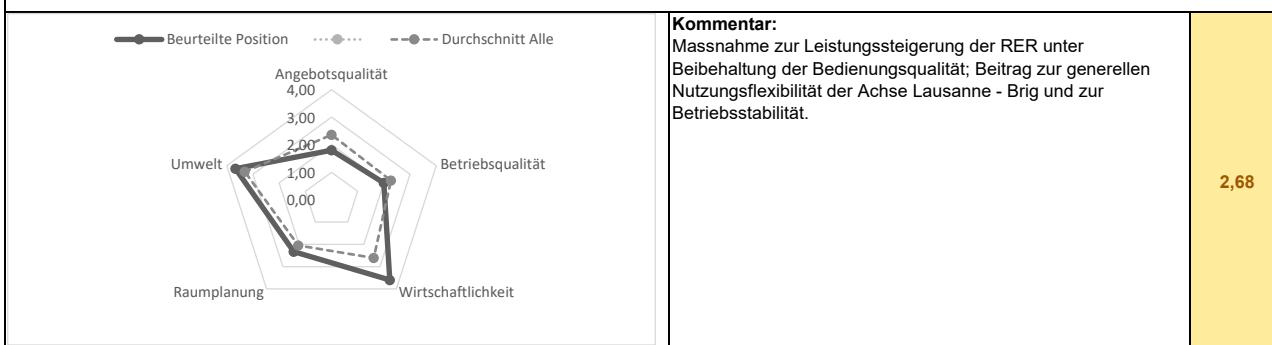
Eckwerte

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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	35
	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	35

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte	Weiterausbau RER, Zusammenhang mit Grundmodul / Teilmodul 42	J
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung



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 finanziertbar.	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	

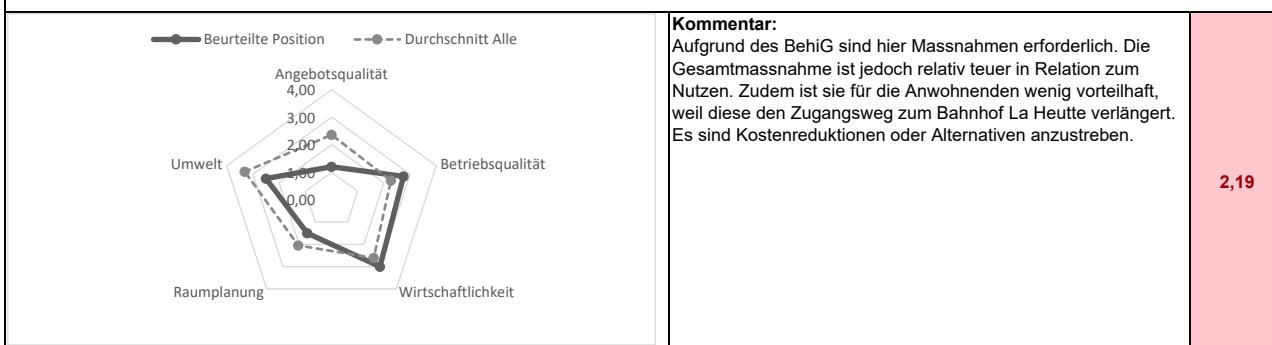
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem 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	52
	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



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	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	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	
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

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Bau einer Kreuzungsstation und Perronverlängerung zur Einführung des Halbstundentaktes nach Linthal.	BIF	79	

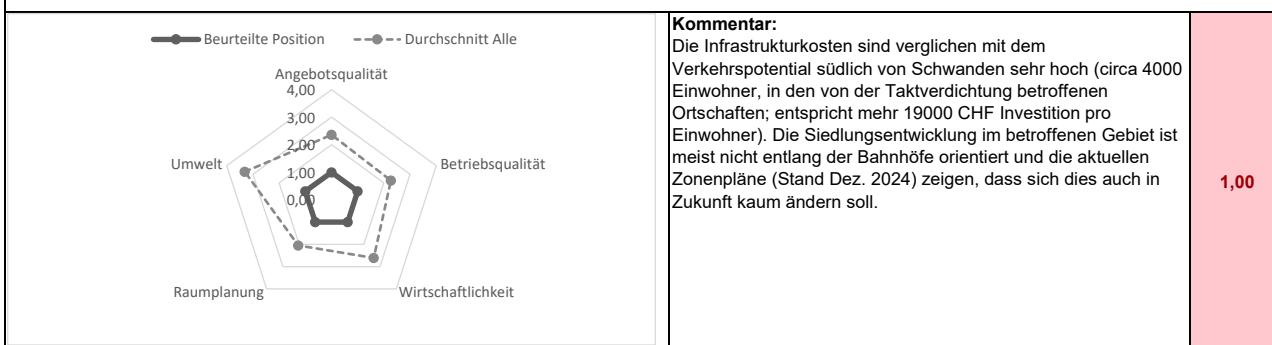
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	79
	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



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	

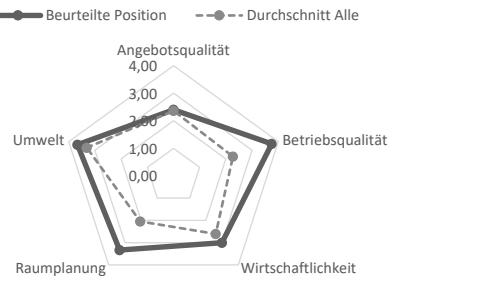
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	15
	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	Kommentar:	
		<p>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 Stabilitäts erhöhungsmassnahmen (bspw. Doppelspurausbauten) sind aufgrund der vorhandenen Bebauung in diesem Gebiet um ein Vielwaches teurer und weniger wirksam. Ebenso ist die Beschaffung und der Betrieb von Reservezügen in diesem Fall teurer.</p>	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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	15
	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	15

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung



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	

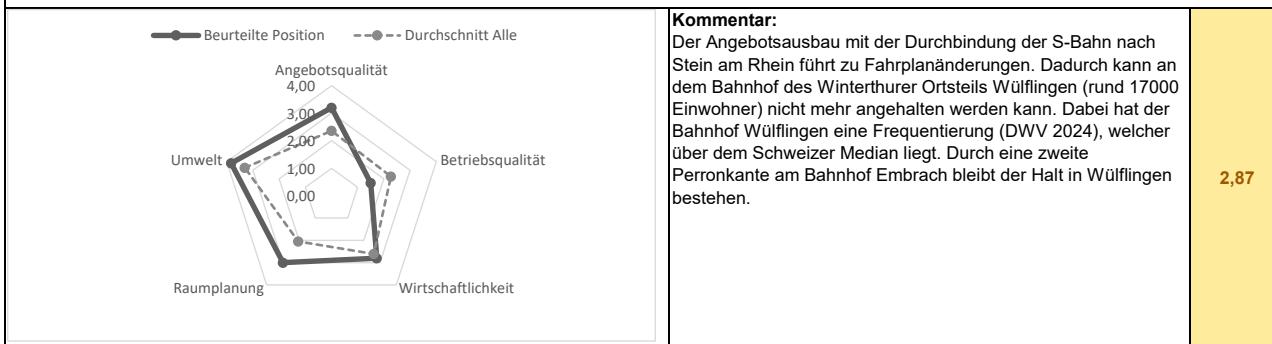
Eckwerte

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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	13
	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



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 - Läufelfingen; 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 Läufelfingen.	BIF	14	

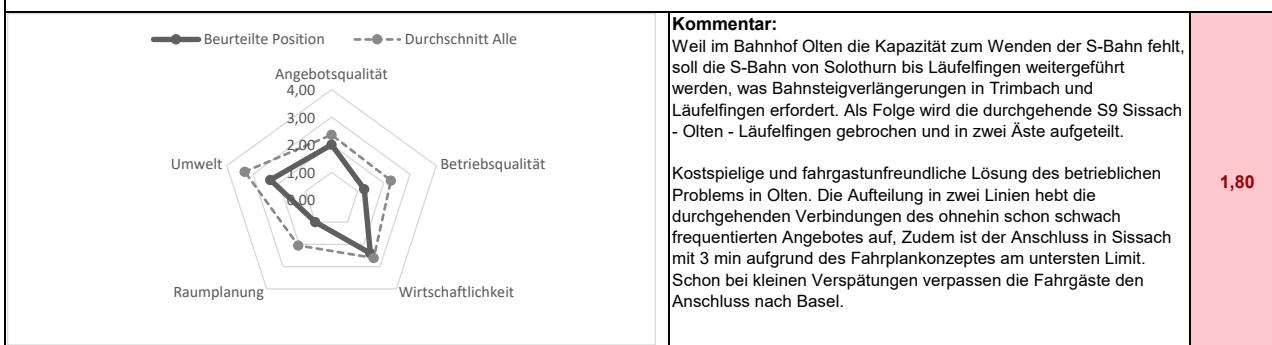
Eckwerte

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	14
	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



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	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		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	

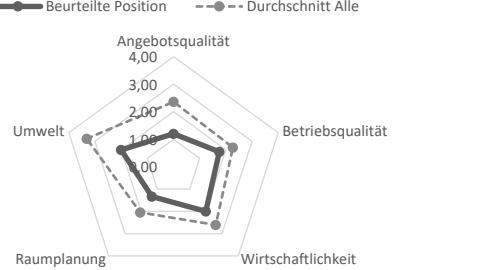
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	25
	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	Kommentar:	
		Kostspielige Massnahme. Bereits 2.3 km talaufwärts und 2.5 km talabwärts befinden sich Kreuzungsbahnsteige. 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	

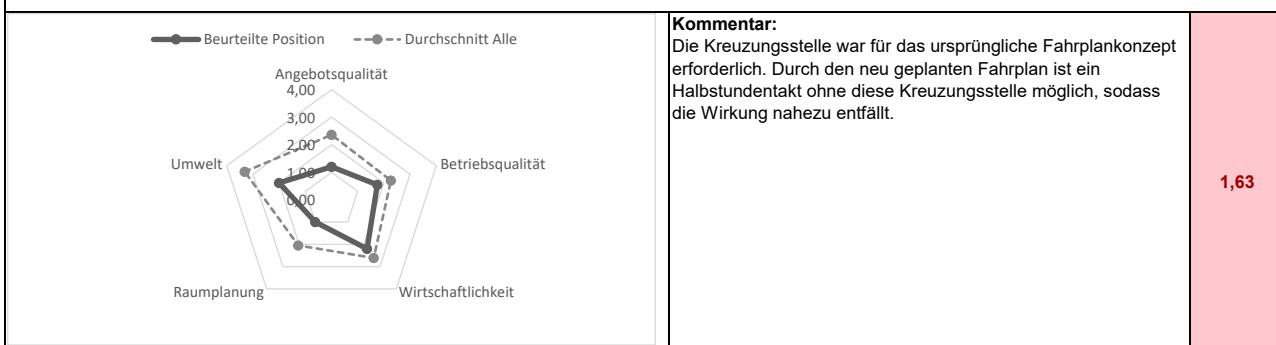
Eckwerte

Formeller Status, Verträge		N
Teil einer internationalen Achse		M
Beitrag zu nationalem 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
	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



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	

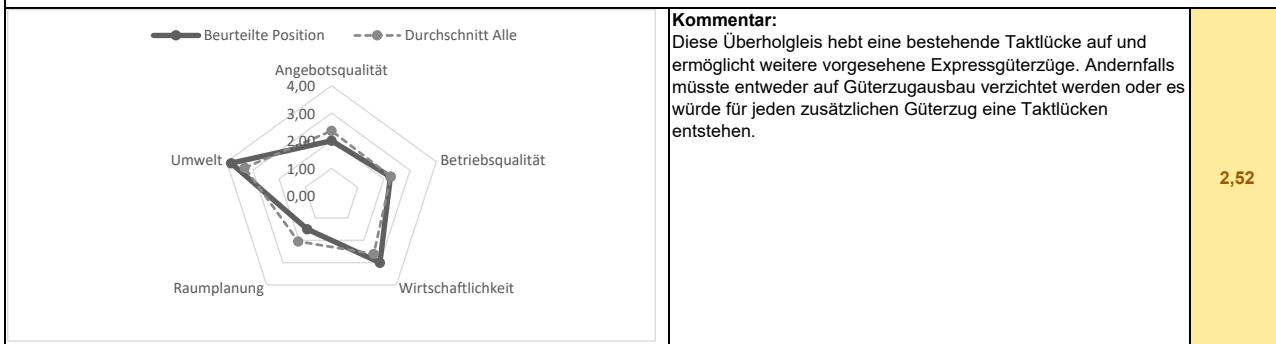
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			J
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	8
	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



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	

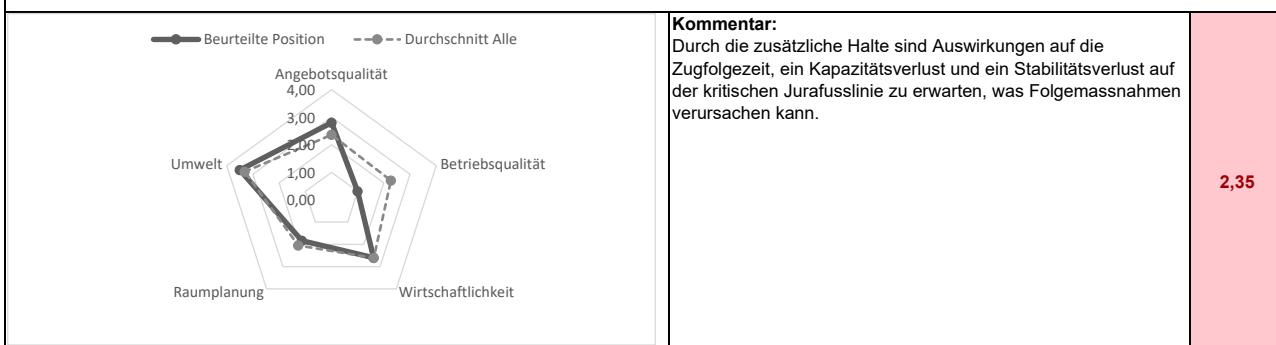
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	2
	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



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; Samstagern, 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	

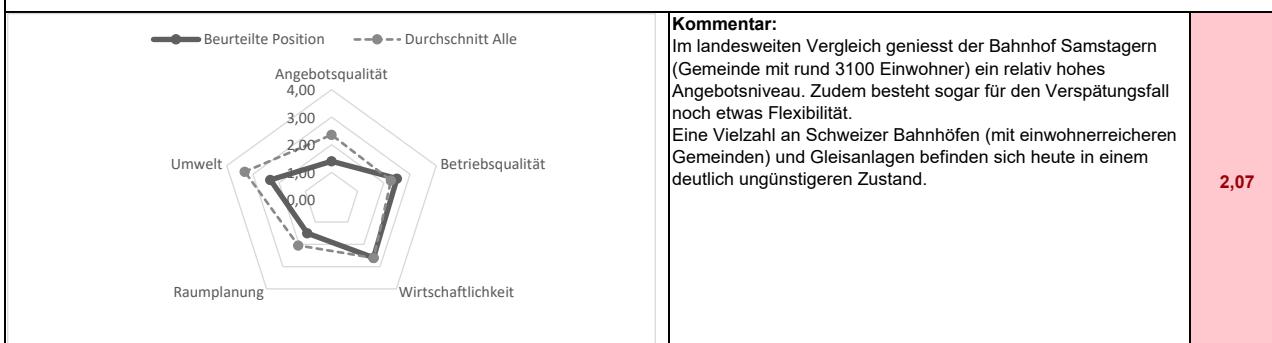
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	26
	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



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 Bahnhofsausbau 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	

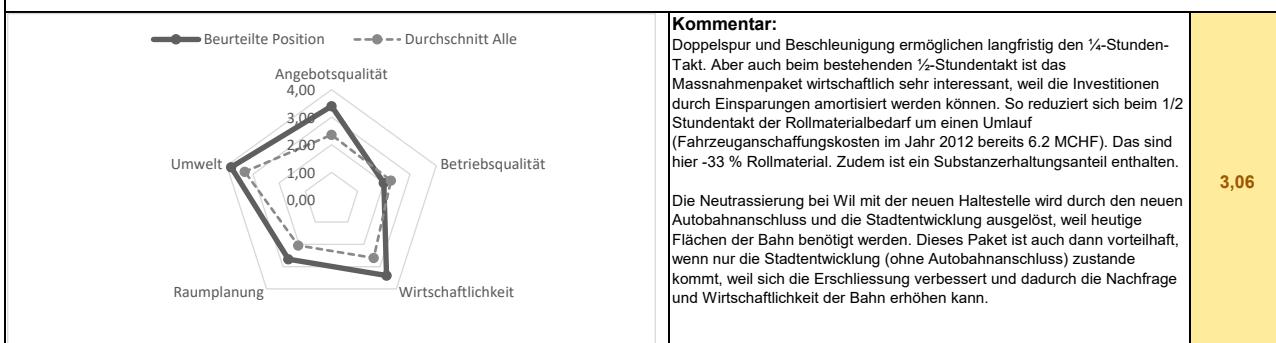
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem 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	47
	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



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
Doppelstrasse als Kreuzungsstelle bei Bremgarten	BIF	33	

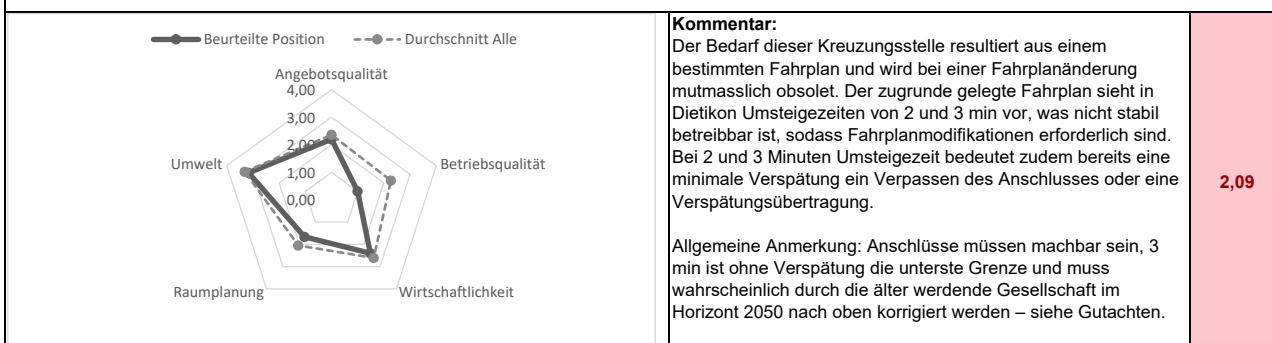
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	33
	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



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	

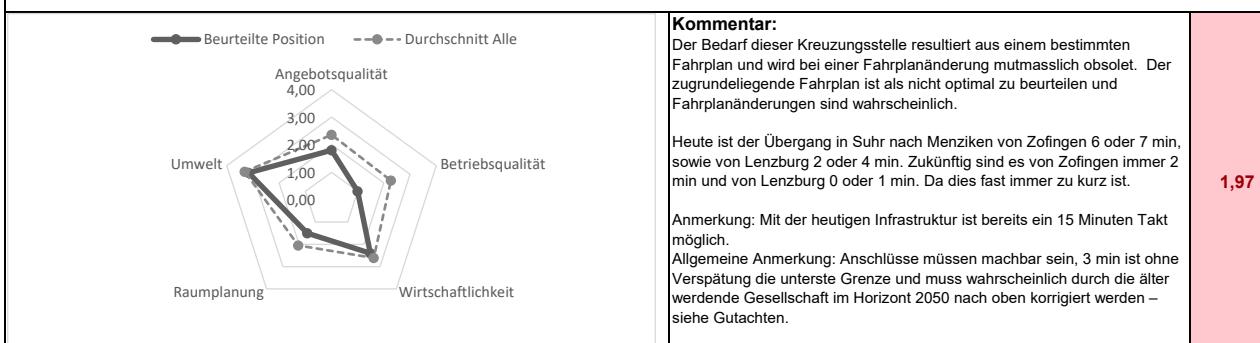
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	29
	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



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 Signalechnik mit dem Aufwand einer Eisenbahn/Vollbahn.	BIF	18	

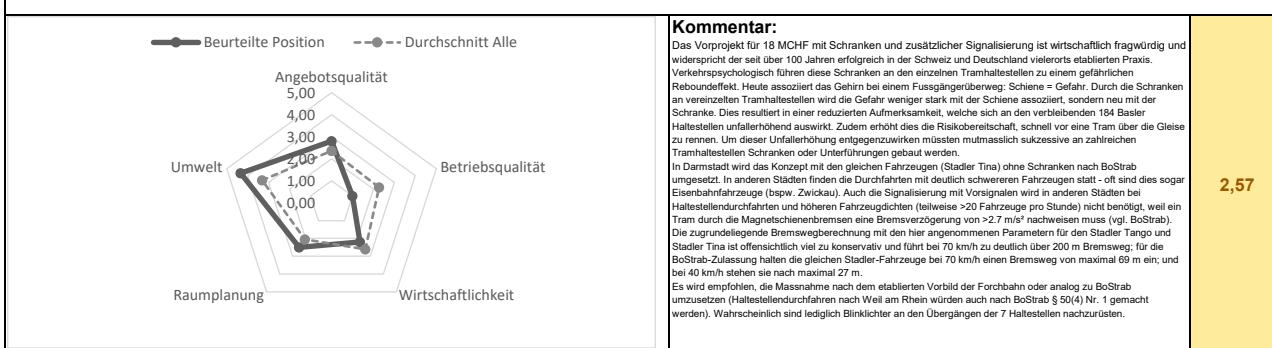
Eckwerte

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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	18
	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



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
Doppelpurausbau der durch die Rue du Mangège und Rue du Crêt.	BIF	26	

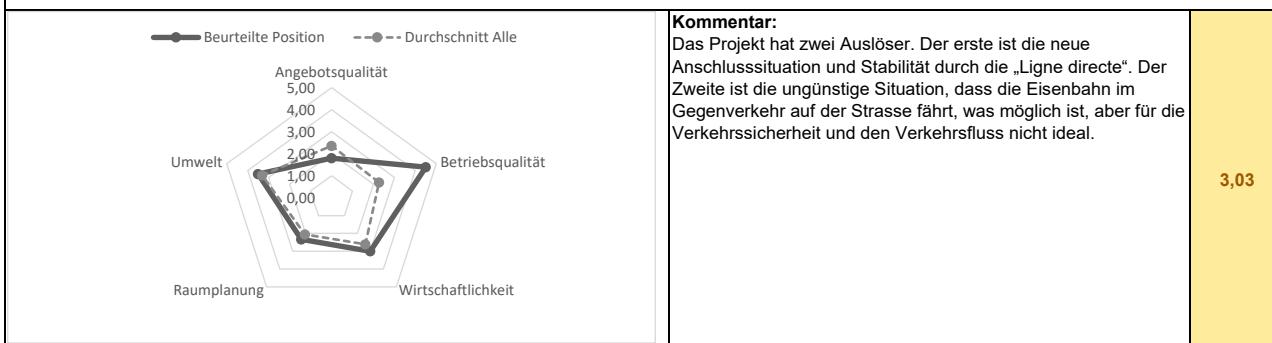
Eckwerte

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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	26
	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



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; Doppelpurausbau Trélénex	
08.01.2026	Status: 1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Doppelpurausbau Trélénex – Trélénex Depot	BIF	31	

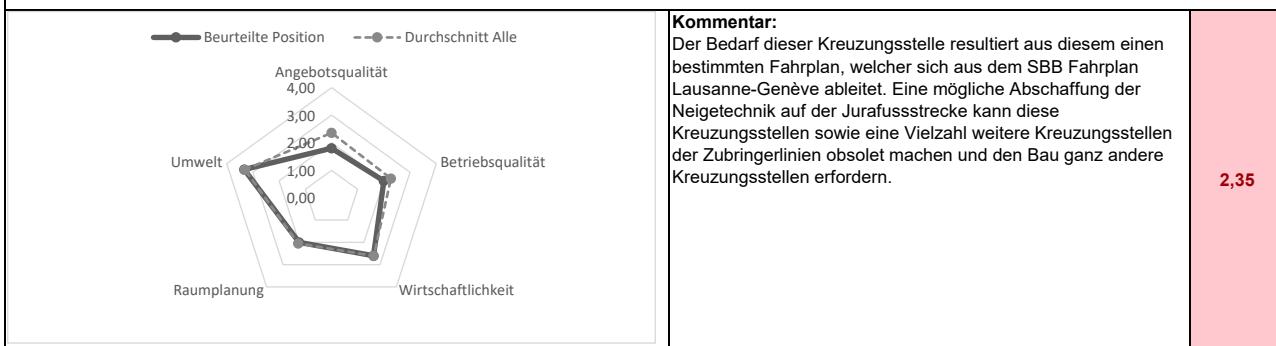
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	31
	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



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 Jurafussstrecke 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 Anschluss situation.	BIF	7	

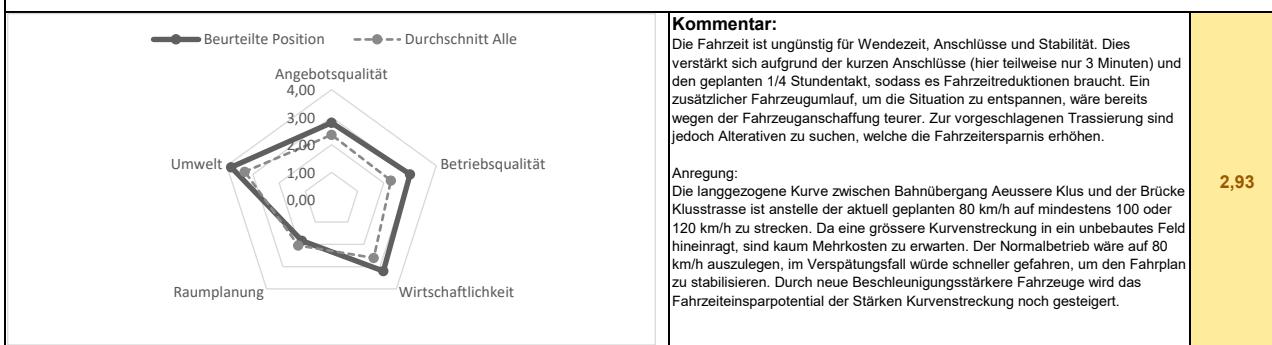
Eckwerte

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	7
	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



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	

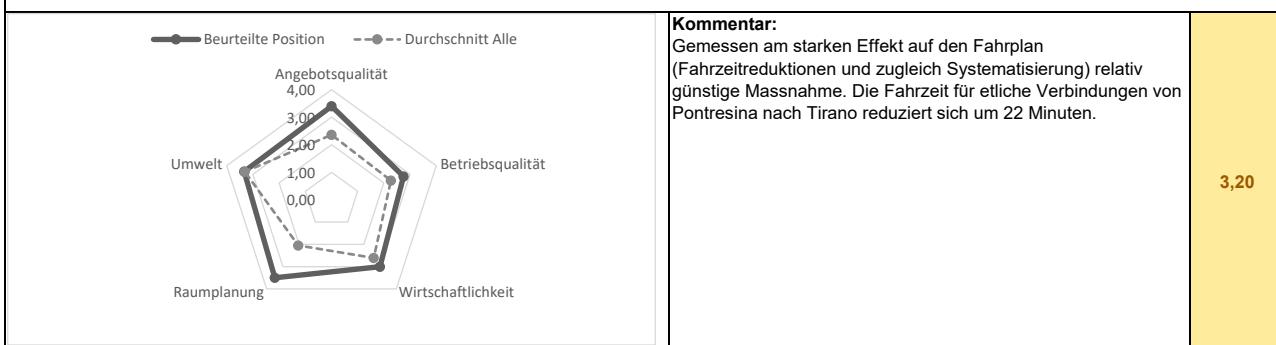
Eckwerte

Formeller Status, Verträge		N
Teil einer internationalen Achse		J
Beitrag zu nationalem 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 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

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung



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	

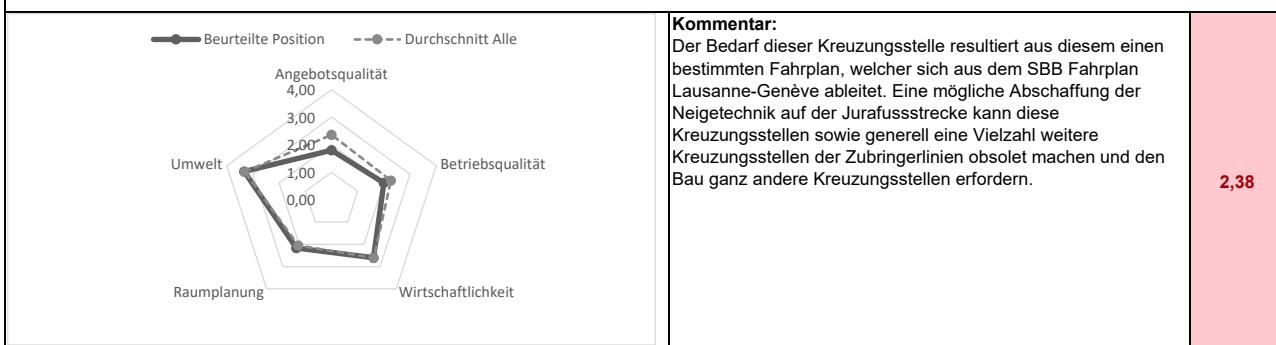
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	32
	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



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 Jurafussstrecke 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	

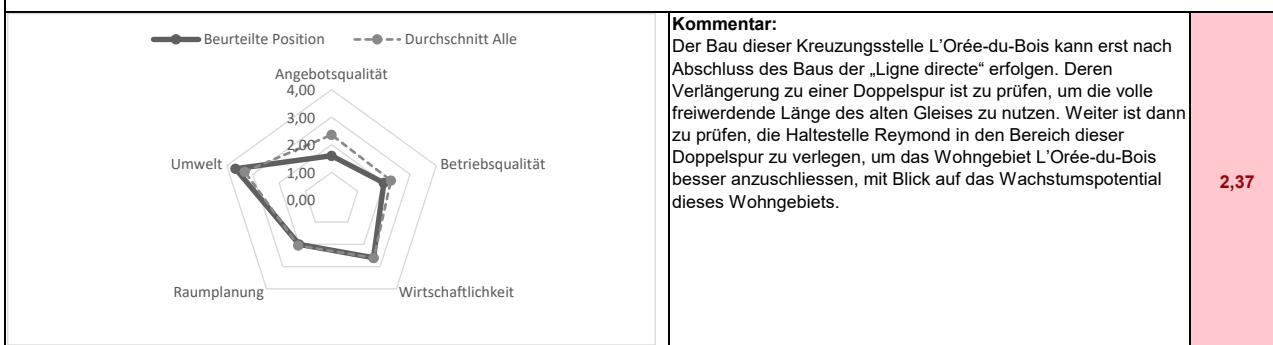
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem 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	12
	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



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 Überdeckanschluss, der zu erneuernden 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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	27
	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

		Kommentar:	
Beurteilte Position	Durchschnitt Alle	<p>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 Fahrzeitreserven für die Fahrplanstabilität gewonnen werden. Energieverbrauch und Verschleiss lassen sich verringern.</p> <p>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.</p> <p>Anregung: Bau der Neuen Brücke neben der alten, sodass der Geschwindigkeitseinschnitt und die Zeitweise Netzteilung vermieden wird.</p>	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	-	-	-

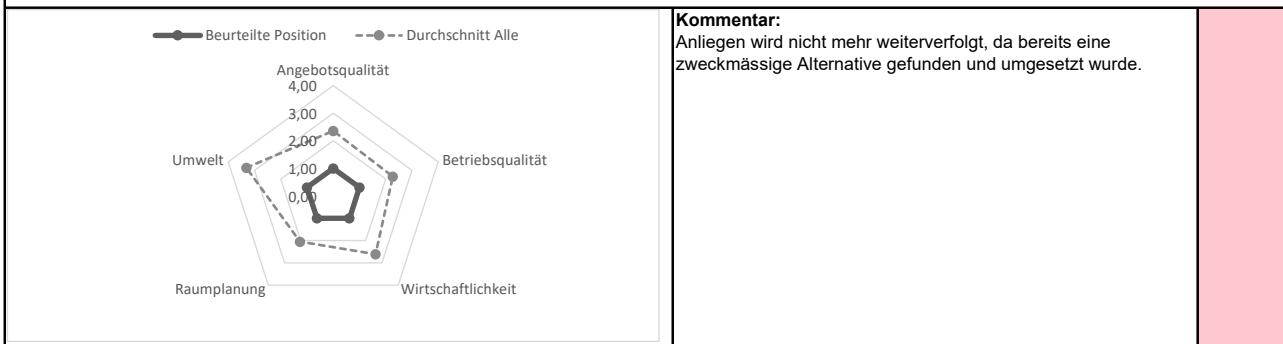
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			
Teil einer internationalen Achse			
Beitrag zu nationalem Netzverbund			
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



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

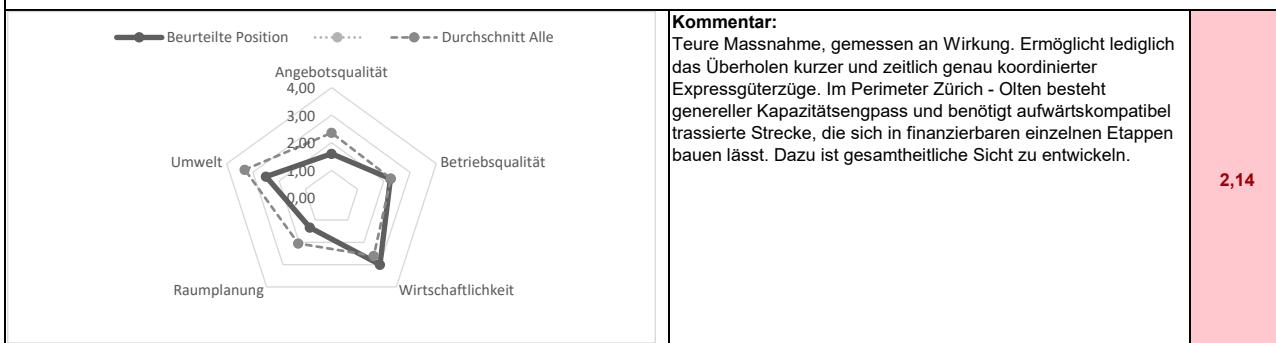
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzverbund			J
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	78
	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



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

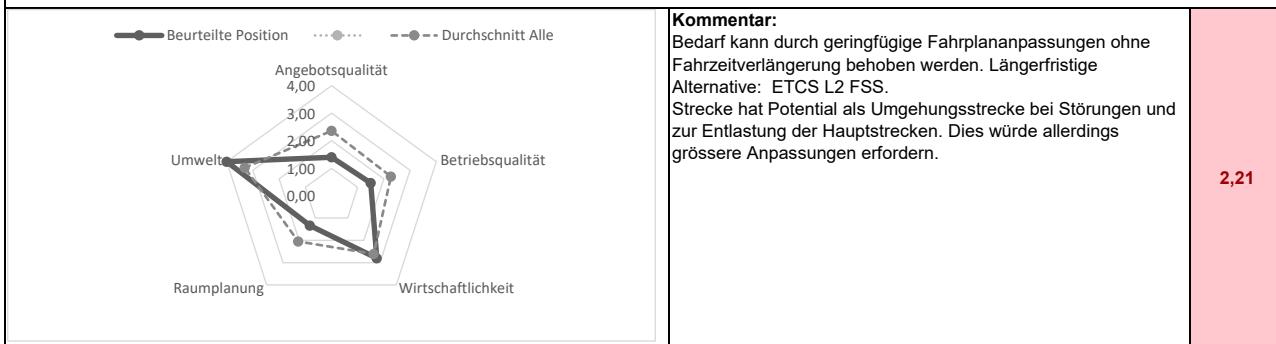
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			M
Beitrag zu nationalem Netzverbund			M
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	6
	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



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

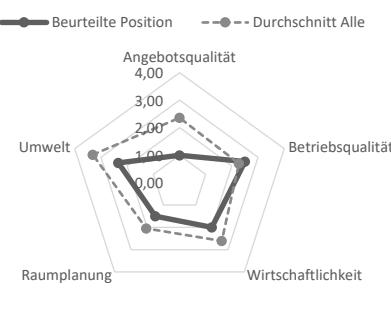
Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzverbund			M
Bewertungen	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	EBen / WKV	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
	NIBA	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Investitionen Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	674
	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

		Kommentar:	
Beurteilte Position	Durchschnitt Alle	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	

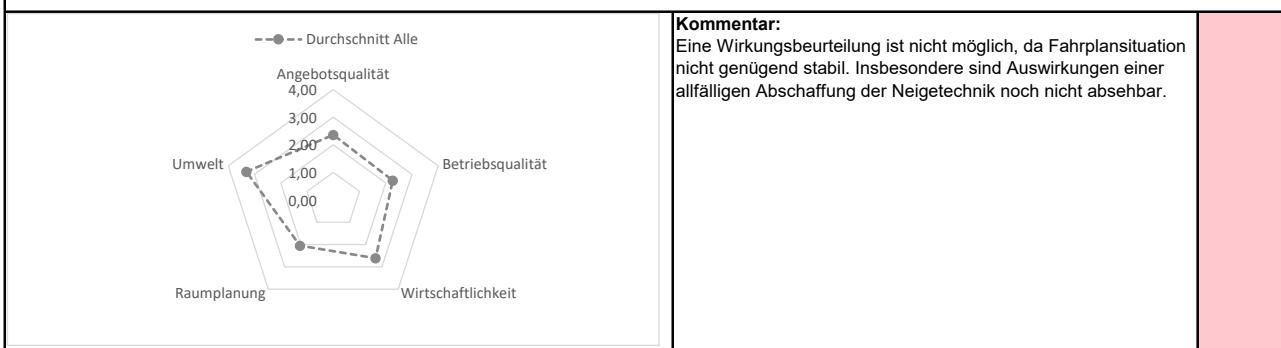
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			
Teil einer internationalen Achse			
Beitrag zu nationalem Netzverbund			
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	100
	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



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	

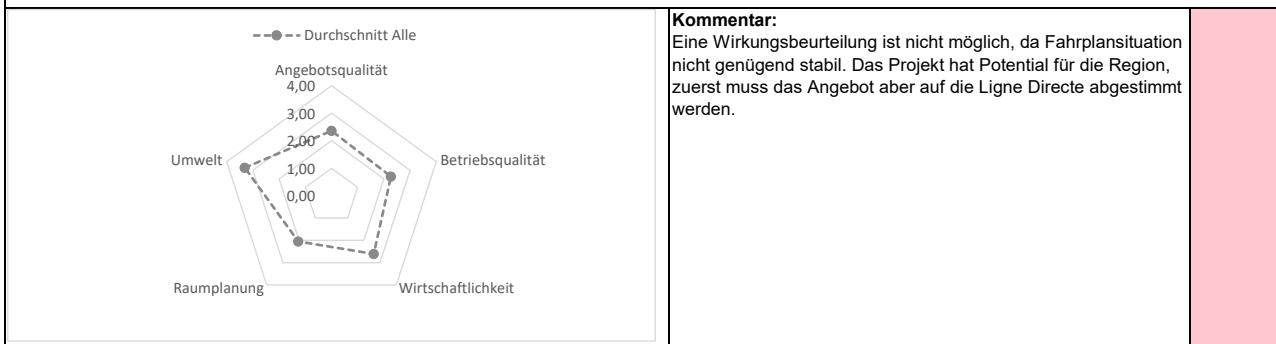
Eckwerte

Formeller Status, Verträge		
Teil einer internationalen Achse		
Beitrag zu nationalem Netzverbund		
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

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	
Regionale Leitprojekte	
Intermodale Projekte	

Wirkungsbeurteilung



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 Netzverbund			J
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	245
	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

		Kommentar:	
Beurteilte Position	Durchschnitt Alle	<p>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 Stabilitäts erhöhung 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.</p> <p>Insbesondere im Wochenendtourismusverkehr ist sowohl der Fernverkehr auf dieser</p> <p>Die Notwendigkeit einer Erneuerung des im Jahr 1859 gebauten Sutztunnels auf der Bestandessstrecke ist zudem in absehbarer Zeit wahrscheinlich, sodass alleine deswegen diese Investition in den nächsten 20 Jahren priorität ist.</p> <p>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.</p>	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 prioritätär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritätär, 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 = Finales 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 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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: > 1000 MCHF	33				
	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 Velo-Verkehr) 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				
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 prioritätär, aber Projektumfang zu reduzieren							
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritätär, 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 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		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					
		<p>Kommentar: Sehr kostspieliges kombiniertes Projekt, obwohl Fahrgästefluss derzeit nicht sehr kritisch. Städtebauliche und qualitative Aufwertungen. Wirkung der Topologieanpassungen hängen von finalem Fahrplankonzept ab.</p>		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 = Finales Fassung

3

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

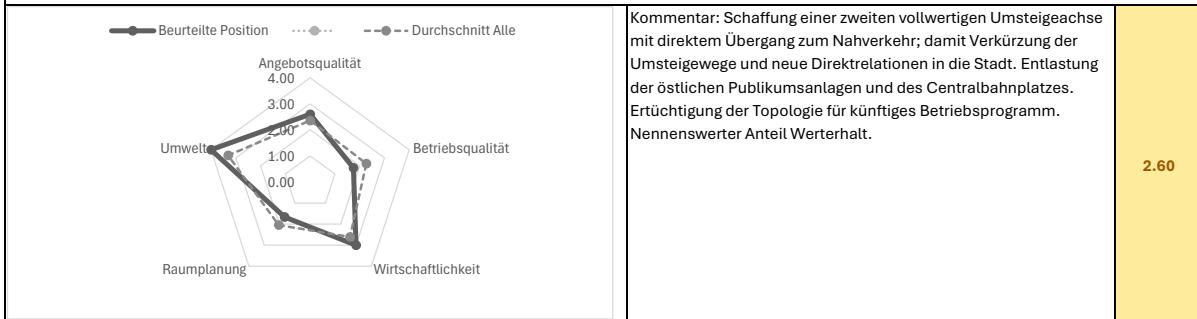
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem 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	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



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 tiefre 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 Einstieghöhe 55 cm von Niederflurfahrzeugen. Rampen an nördliche Personenunterführung, alternativ Lifte.	BIF	29	2029

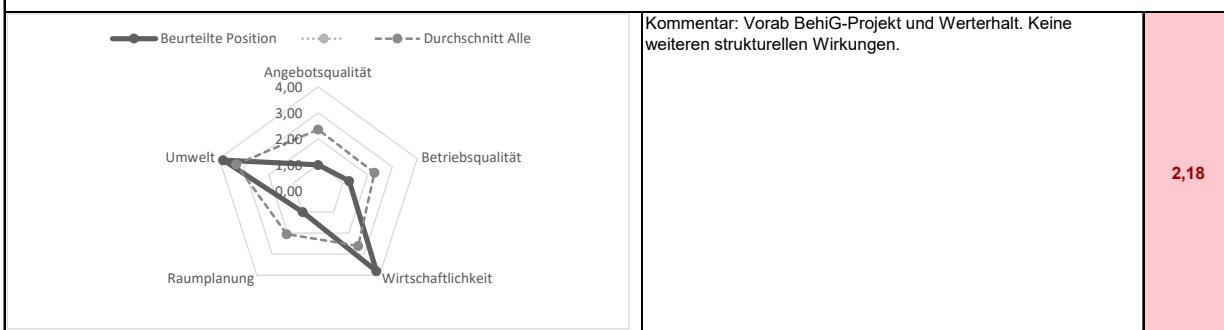
Eckwerte

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	29
	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



Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogen 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 Lanzinen. 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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF			170			
	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF			170			
Bezüge zu anderen Projekten								
Überregionale / Nationale Projekte					N			
Regionale Leitprojekte					N			
Intermodale Projekte					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			
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		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			
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 tiefre Priorität								

Verkehr45 - Synopsis und Priorisierung

Region: 180	Projekt-ID ETH 2.506.180	Bahnhof Wädenswil	
02.01.2026	Status: 1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finales 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.			
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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: > 1000 MCHF	172
	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 Ver schlechterung, 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 finanziert. 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 prioritätär, aber Projektumfang zu reduzieren			
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritätär, 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 = Finales Fassung
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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	26
	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			
		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 Personenerunterführung mit Perronzugängen parallel zur Natersstrasse. Verlängerung Perrons 1 – 4 auf 420 m. Sanierung Perronkanten Perrons 1 - 4.	BIF	54	2036

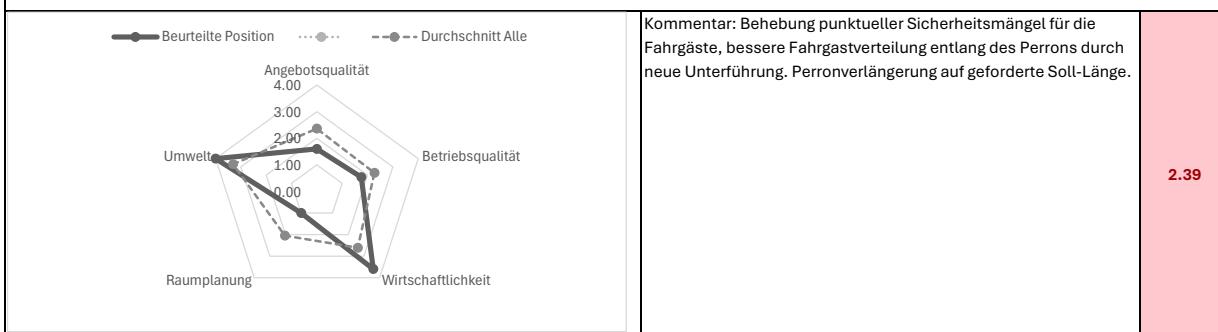
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	Umbau des Bahnhofplatzes Brig	J

Wirkungsbeurteilung



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 Rampensteigungen und Lift.	BIF	147	2034

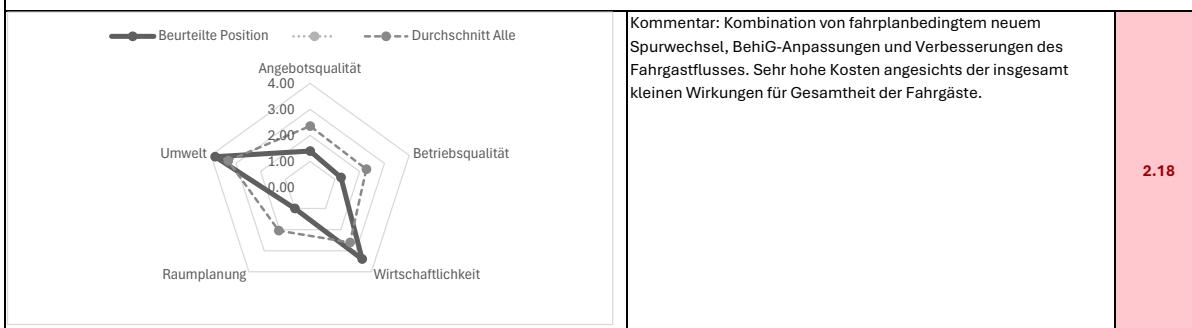
Eckwerte

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 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	147 147

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz.	M
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung



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	WV = 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. Fahrgastfluss/-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 prioritätär, aber Projektumfang zu reduzieren	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritätär, aber alternativ zu erreichen	
Priorität fraglich, aber nochmalige Abklärungen nötig	
Generell tief 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 Netzverband			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	377
	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	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 / 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	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

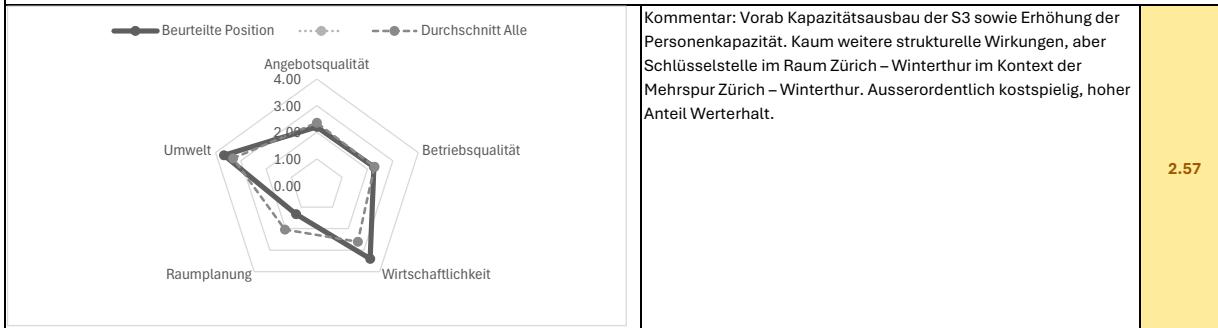
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE 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	323 323

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	Mehrspur Zürich-Winterthur. Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz.	J
Regionale Leitprojekte	4. Gleis Zürich-Stadelhofen	J
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung



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 = Finales 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“.	BfF	322	Ausführung erst nach Abschluss des Tiefbahnhofes Genève möglich; Baubeginn frühestens 2039

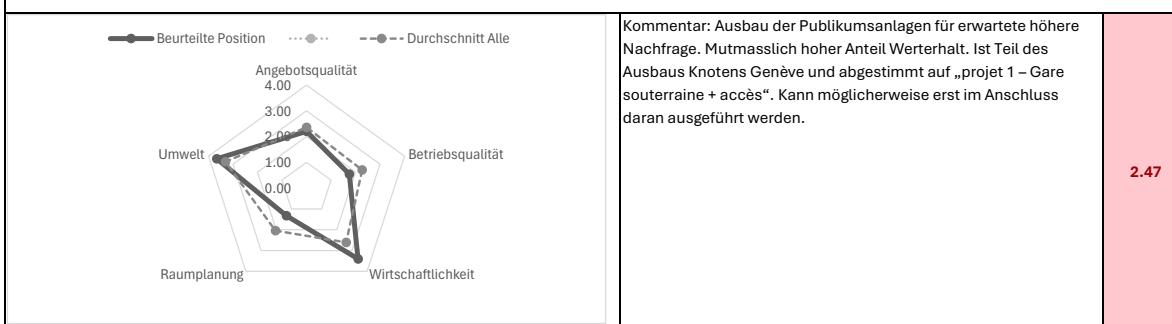
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzverband			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	322
Mio CHF	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



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

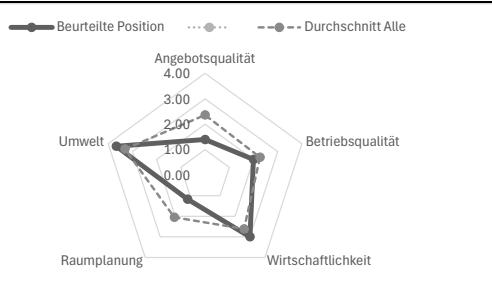
Prioritär in Periode 2025 – 2045, wenn auch Grossteil der Ausführung mutmasslich erst nach 2045 möglich. Langfristig zweckmässige Arrondierung der oberirdischen Anlagen des Bahnhofs Genève Cornavin in Anpassung an Tiefbahnhof und als Teil der Kapazitätsteigerung des Knotens. Hohe Terminrisiken aufgrund 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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	437		
	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 Gleisbenutzung. 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 [4]	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 Anhaltegenauigkeit 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 tiefere 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 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.				
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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	187	
	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	187	
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.			M	
Perronverlängerung auf 420 m generell fraglich und durch fahrzeugseitige Massnahmen zur besseren Anhaltegenauigkeit zu ersetzen. Projekt inhaltlich und zeitlich abstimmen auf künftigen Ausbau Richtung Westen.				
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

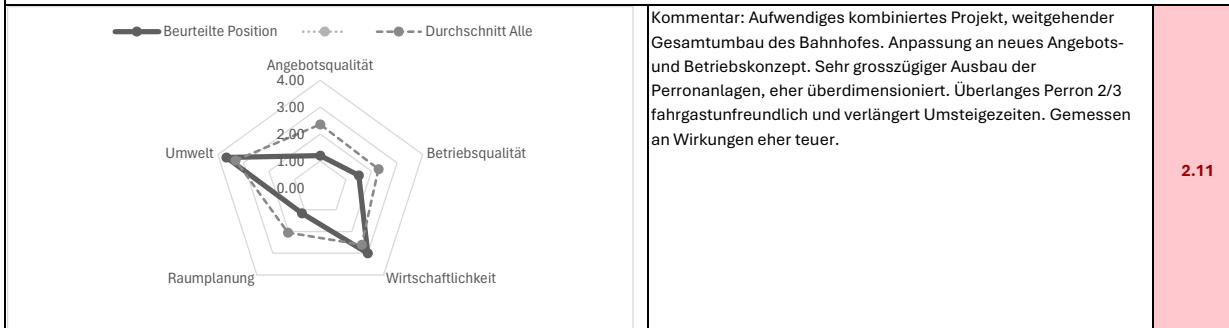
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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		N
Regionale Leitprojekte	Neue PU West, Umbau Anlagen RBS	M
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung



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 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
		53 53

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung



Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	J
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	M
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitten	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%)	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

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

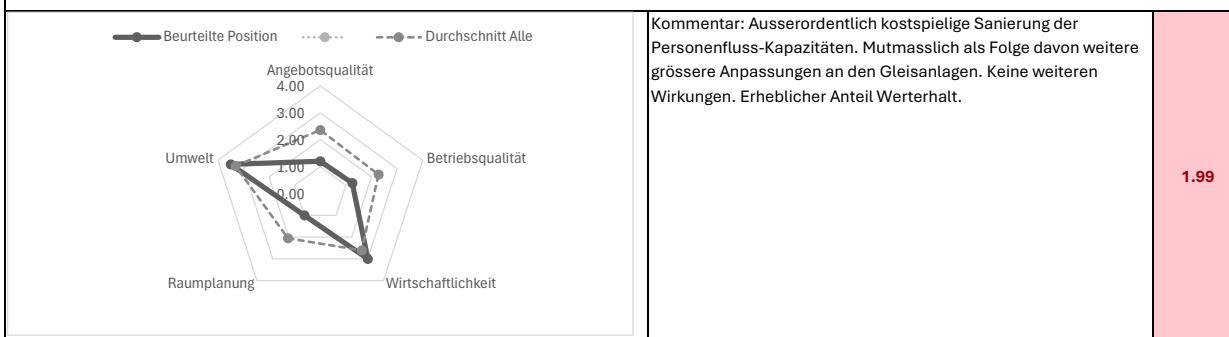
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE 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	870 870

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung



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 finanziertbar.	N
--	---

Empfehlung

Priorität 2025 - 2045 hoch	
Priorität 2025 - 2045 tief - mässig, aber später wahrscheinlich hoch	X
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritätär, aber Projektumfang zu reduzieren	
Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritätär, 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 3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Behebung der punktuellen Kapazitätsengpässe des Mittelperrons durch Erweiterung; noch keine Bestvariante.	BIF	433	2036

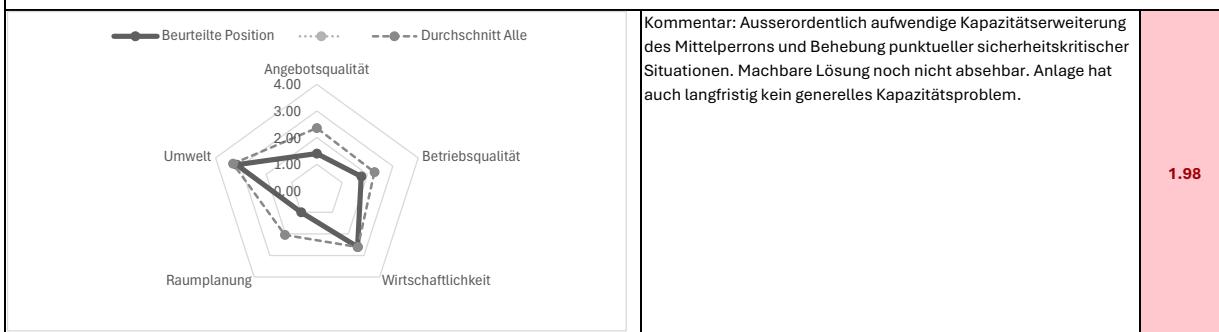
Eckwerte

Formeller Status, Verträge		N
Teil einer internationalen Achse		N
Beitrag zu nationalem Netzverbund		N
Bewertungen	EBeN / IBE 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
		433
		433

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		N
Intermodale Projekte		N

Wirkungsbeurteilung



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

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Ausbau auf Zugslänge 180 m. Perronanlage und Perrondach RBS. Personenunterführung West. Bahnhofplatz Süd. Velostation.	BIF	50	Offen.

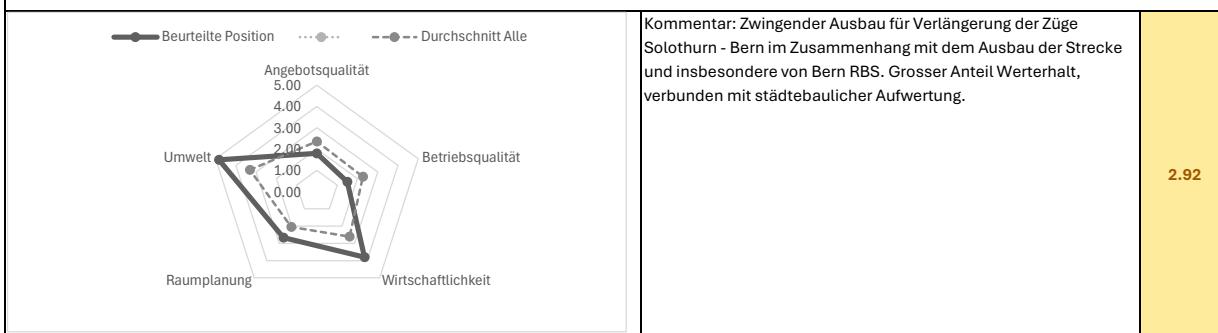
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
Bewertungen	EBeN / IBE 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	50 50

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte	Gesamterneuerung Bahnhof Solothurn.	M
Intermodale Projekte	Städtebaulich Aufwertung Solothurn Süd.	J

Wirkungsbeurteilung



Konsistenzbeurteilung

Abwärtskompatibilität	Aufbau auf bisherigen Investitionen	N
Aufwärtskompatibilität	Kompatibel mit künftigen Absichten	J
Netzhomogenität	Homogene Kapazität im Netzbereich	J
Engpassverlagerung	Verlagerung in anderen Abschnitten	N
Intermodale 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	Zugslänge 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 Zugslänge.

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	

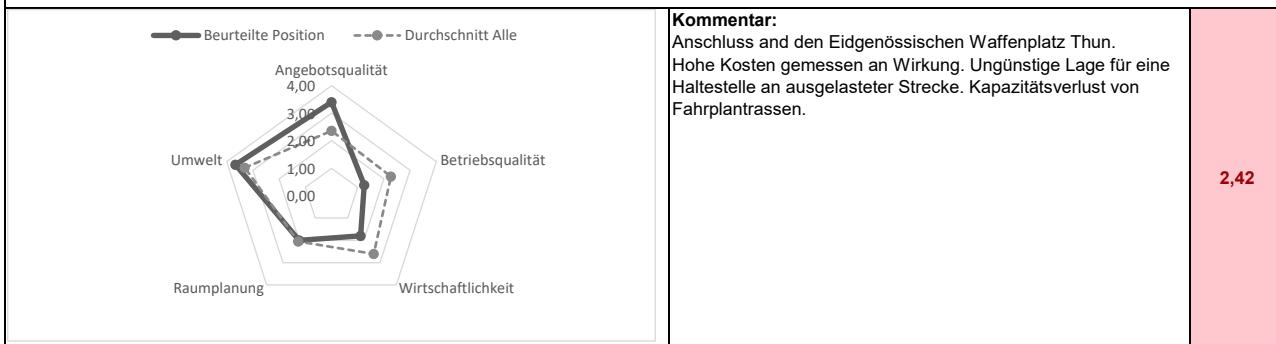
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	33
	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



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
---------------------------	---	---	---	--	----

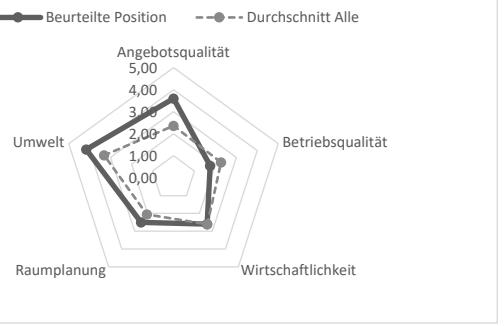
Gesamteinschätzung

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 Neue Verkehrsrehrschreibe an der geplanten Tramendhaltestelle Kleinwabern				
Formeller Status, Verträge			N	
Teil einer internationalen Achse			N	
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 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	12 12	
Bezüge zu anderen Projekten				
Überregionale / Nationale Projekte				
Regionale Leitprojekte				
Intermodale Projekte				
Wirkungsbeurteilung				
	Kommentar: Verkehrsrehrschreibe 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	

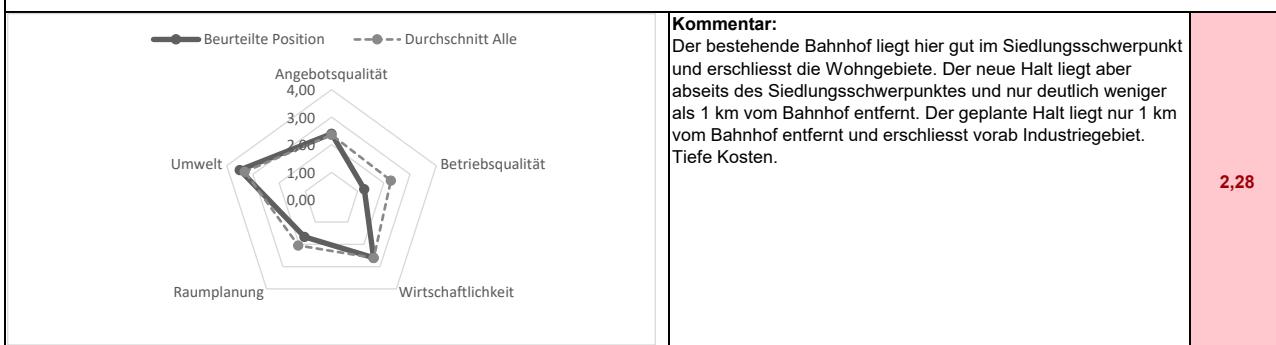
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	1
	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



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	

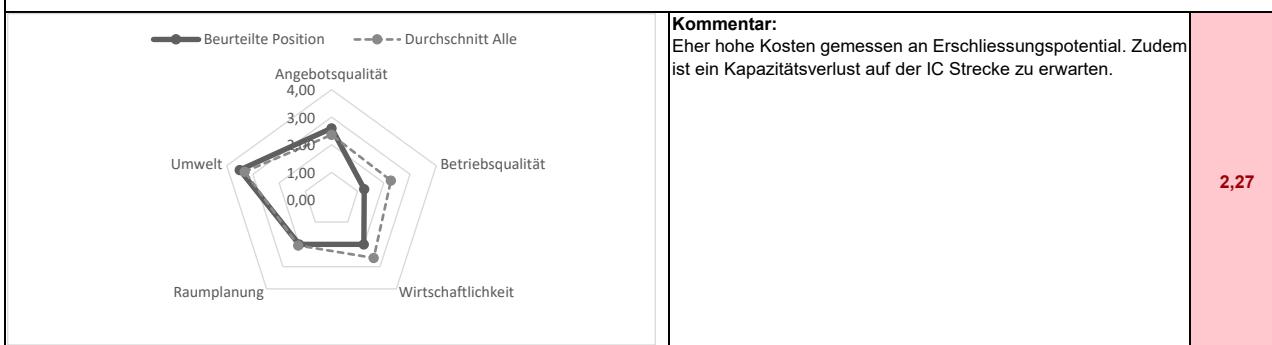
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	23
	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



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	

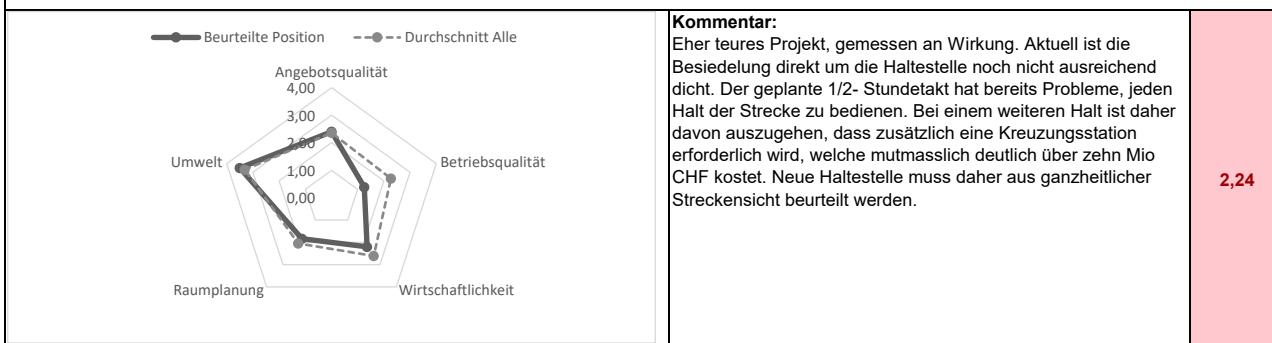
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	5
	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



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 Netzverbund			N
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	6
	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

Beurteilte Position	Durchschnitt Alle	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

Prioritär 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 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	5
	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



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	

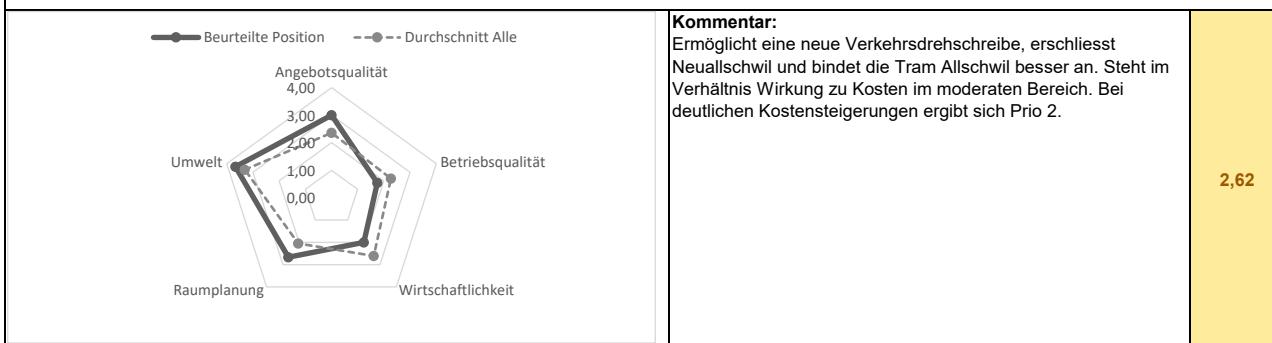
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	16
	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



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	

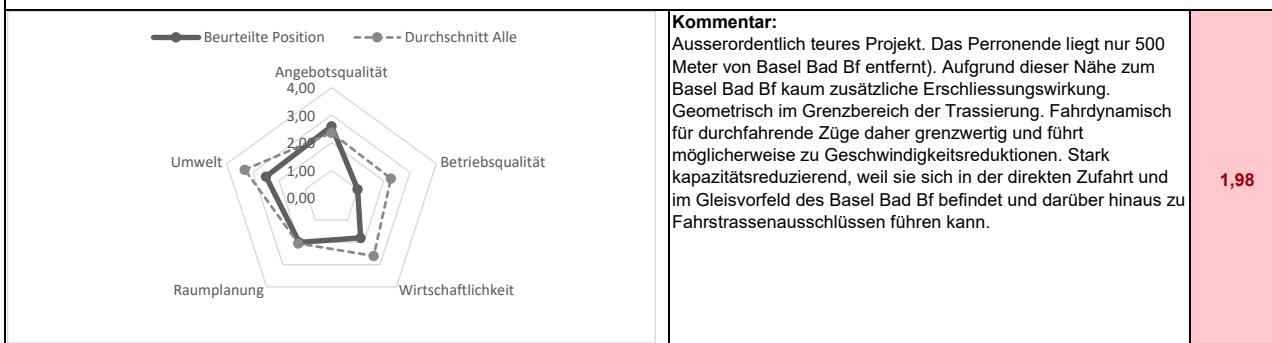
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem 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	94
	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



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 ungünstiger 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	

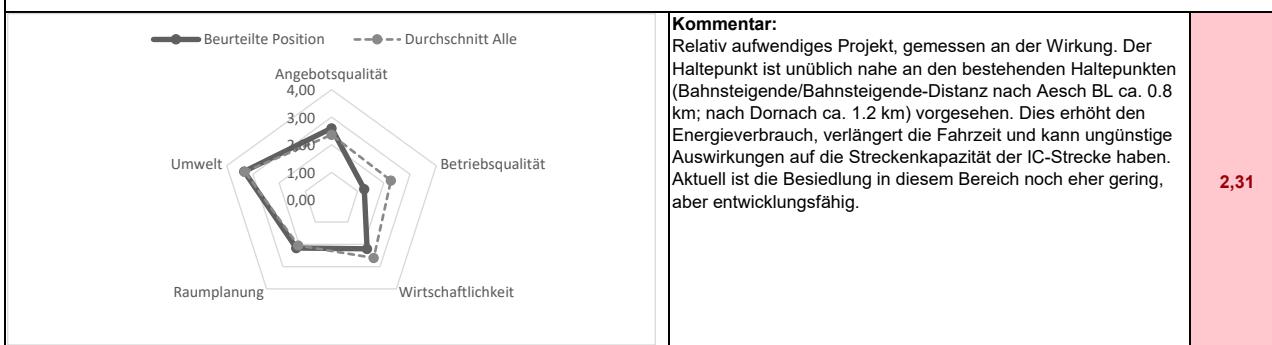
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	17
	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



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	

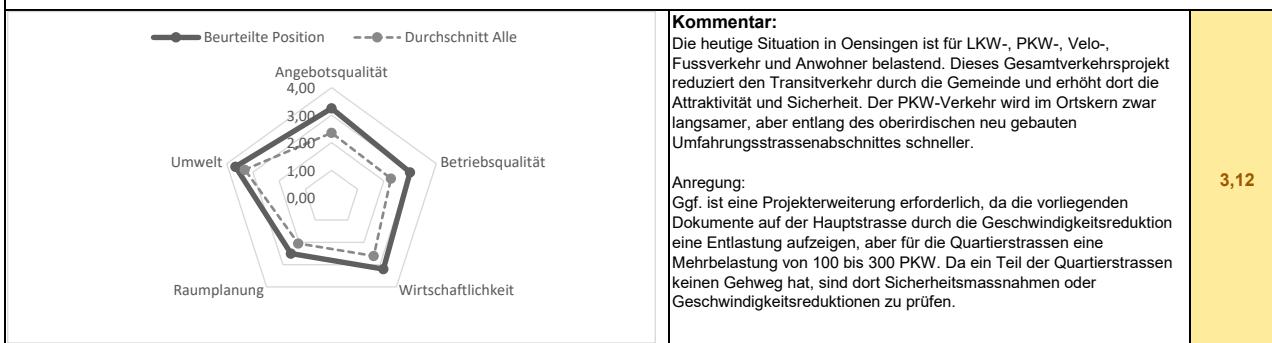
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	73
	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



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	

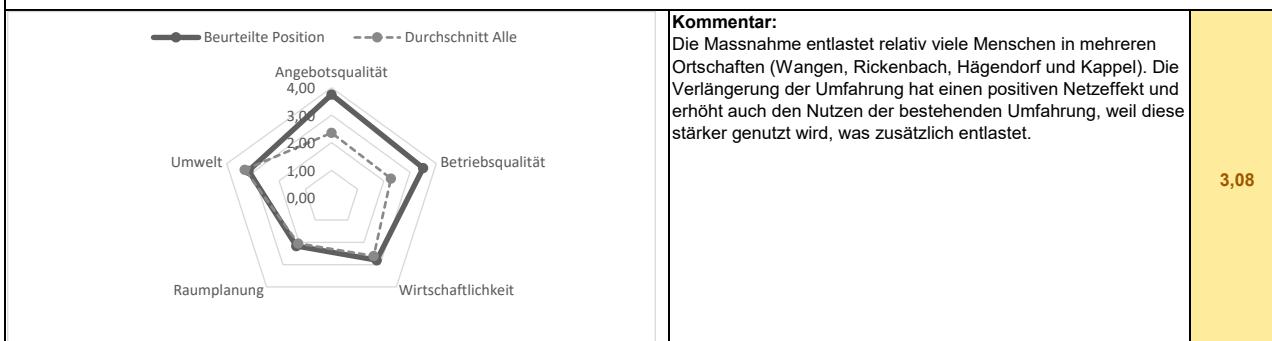
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem 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	160
	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



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 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	407
	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	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	

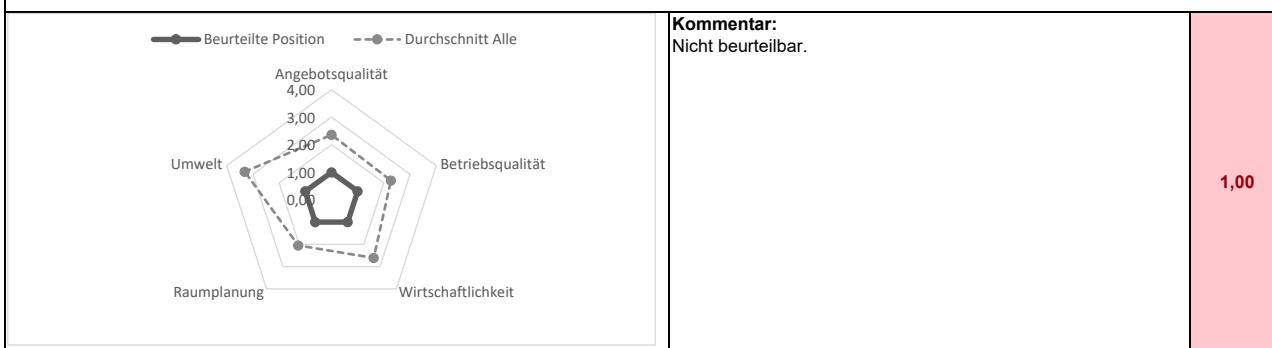
Eckwerte

Formeller Status, Verträge		
Teil einer internationalen Achse		
Beitrag zu nationalem Netzverbund		
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
Bewertungen	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
		100
		100

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung



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 Netzverbund			M
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	125
	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:	
Beurteilte Position	Durchschnitt Alle	<p>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.</p> <p>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.</p>	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	

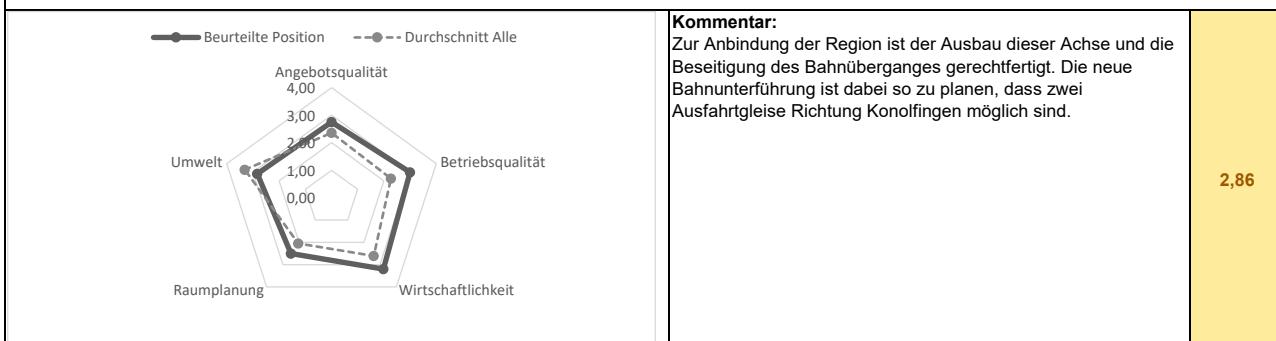
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			M
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	77
	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



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	

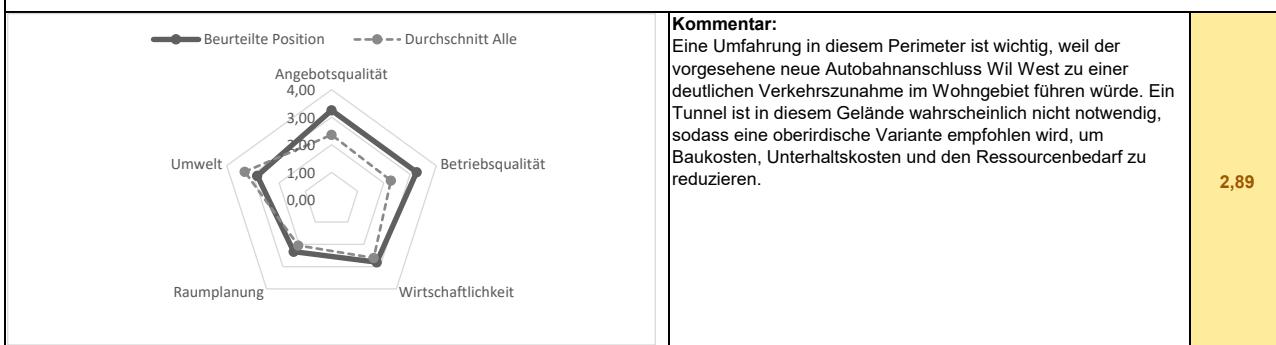
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			M
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	56
	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



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	
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	

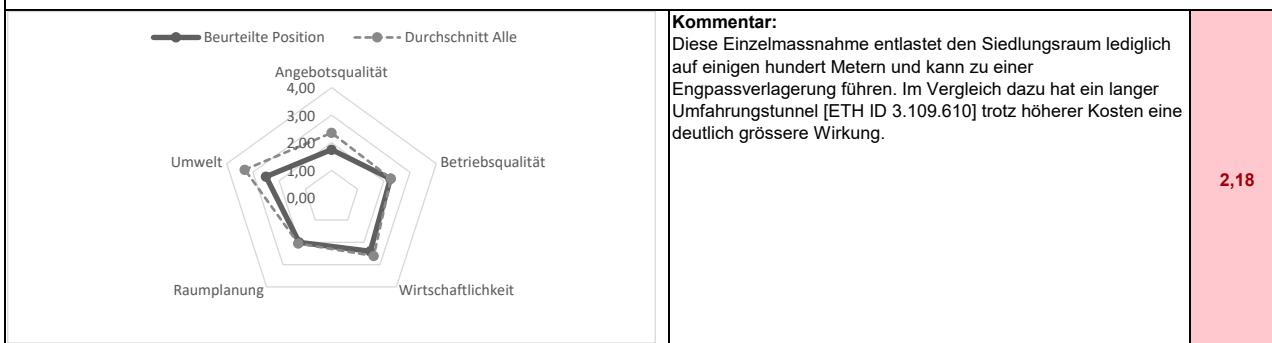
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	55
	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



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	

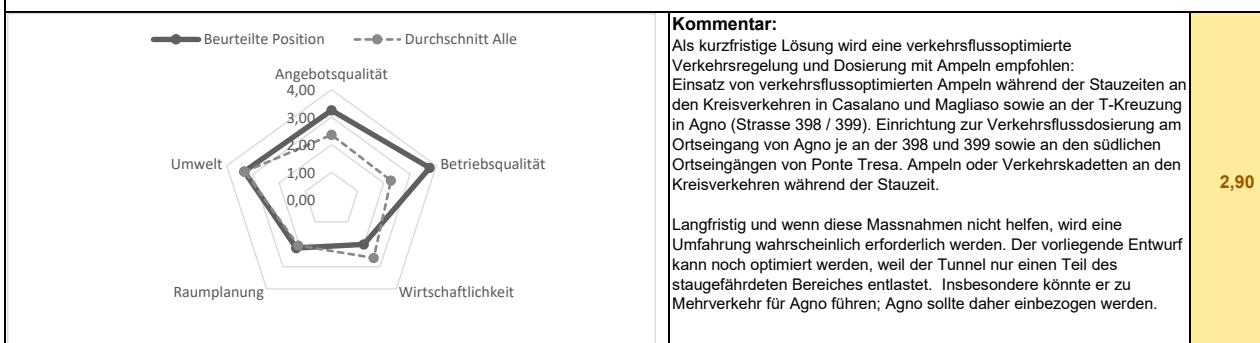
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	332
	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



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
Bahnübergangsbelebung durch Unterführung in der Winterthurerstrasse		50	

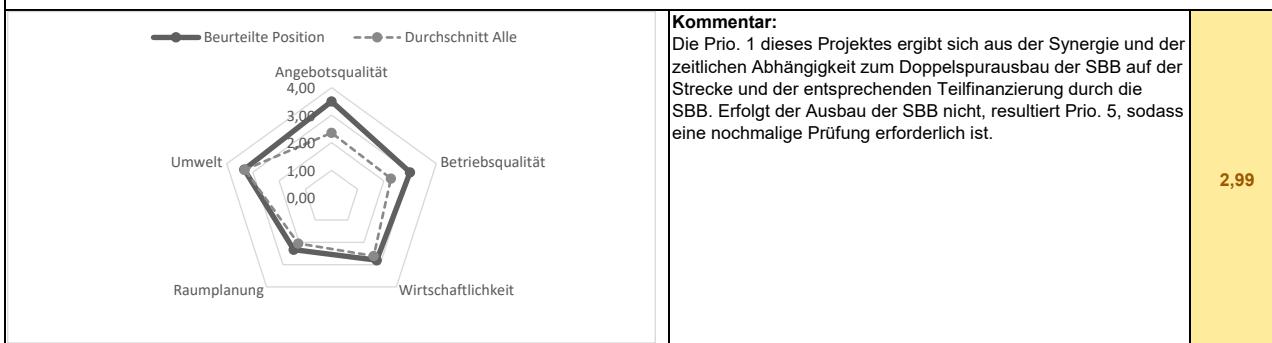
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	50
	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



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: Zentrumserreichung Neuhegi - Grüze	
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 Grüze und Riethof		450	

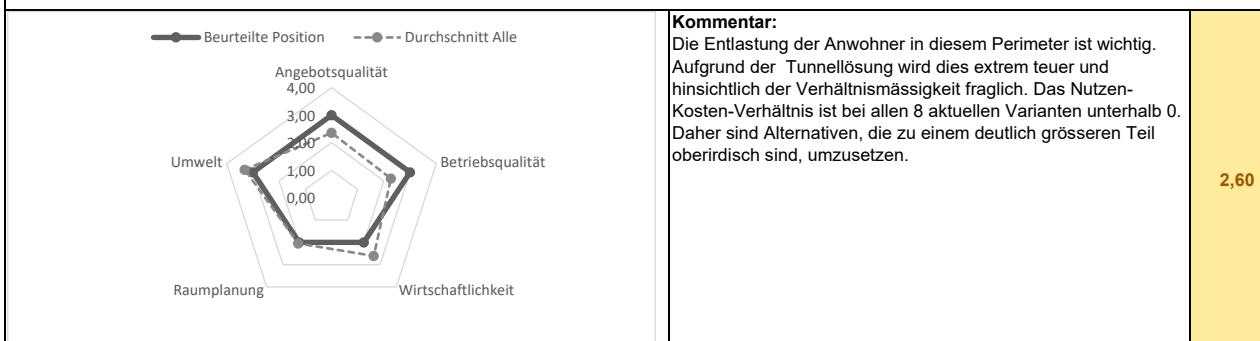
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	450
	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



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 Gärmerstr./Mauerstr.; nordöstlich weiter durch ein abgesperrtes Firmengelände bis kurz vor den Fluss Wiese; südostlich weiter bis zum Kreisverkehr Riehenring/Mauerstr., weiter durch den Riehenring, eimündend ins Bestandsnetz an der Kreuzung Riehenring/Brombacherstr..		60	

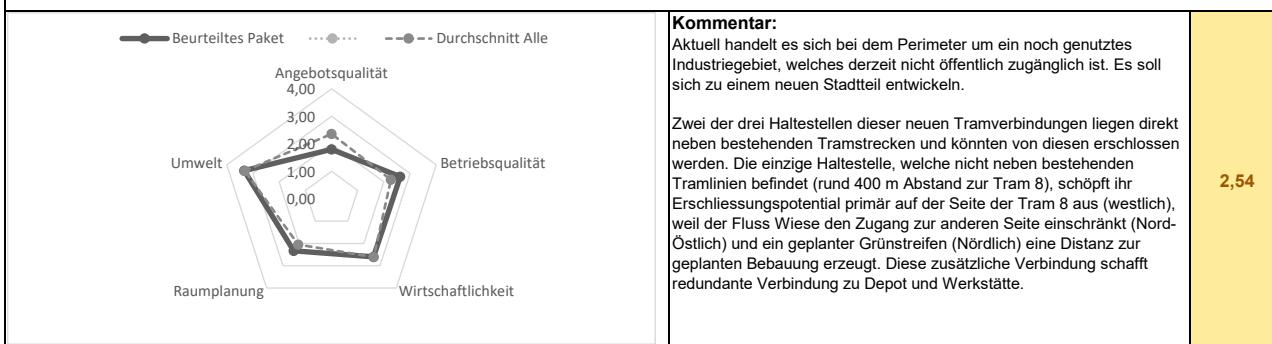
Eckwerte

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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	60
	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



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 priorität 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 Hegemühlestr.; abzweigend in Belfortstr.; weiter durch den Hegemehermattweg; endend im Hegemehermattweg kurz nach den Sportplätzen.		160	

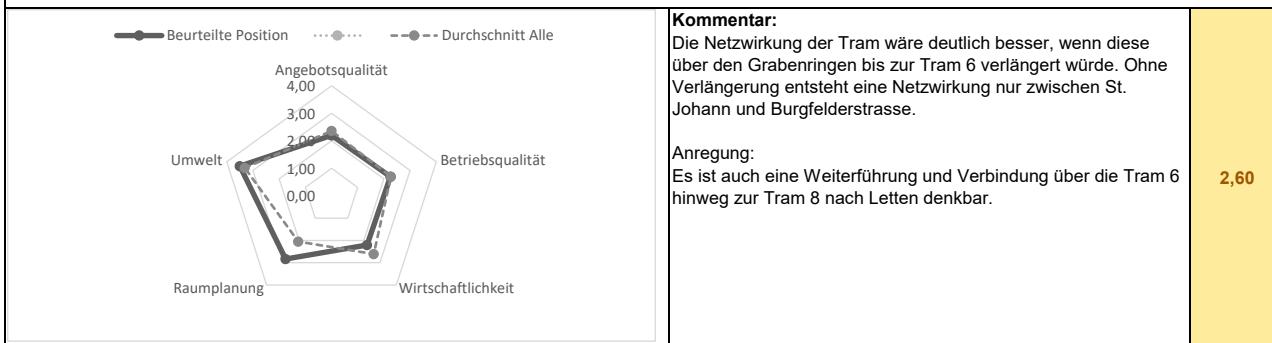
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	160
	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



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 Grenzacherstr.; einmündend ins Bestandsnetz am Wettsteinplatz.		82	Durch ARE auszufüllen

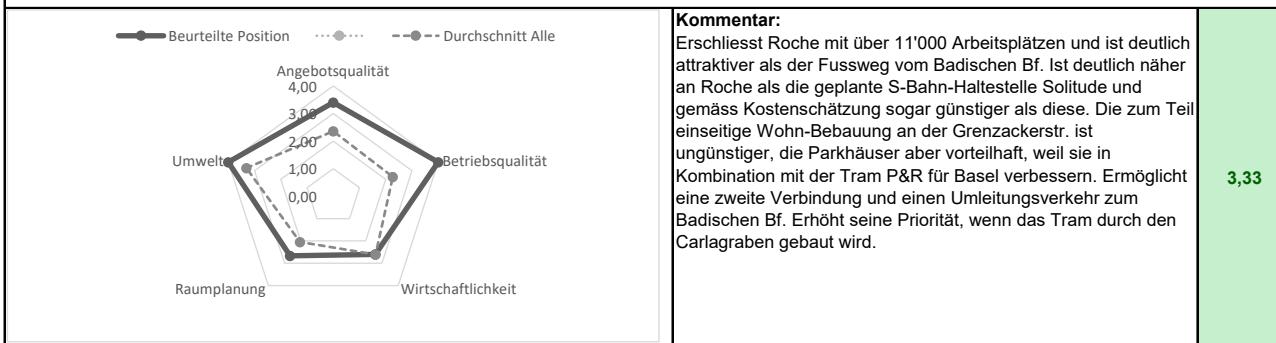
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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 Aggro Projekte	J
Intermodale Projekte	div Aggro Projekte	J

Wirkungsbeurteilung



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	

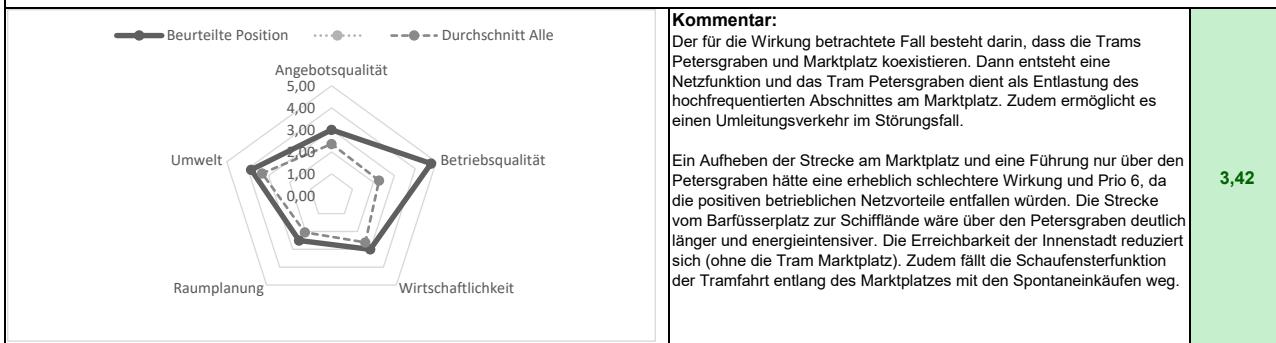
Eckwerte

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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	20
	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	20

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	Trinationale S-Bahn	J
Regionale Leitprojekte	div Agglo Projekte	J
Intermodale Projekte	div Agglo Projekte	J

Wirkungsbeurteilung



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

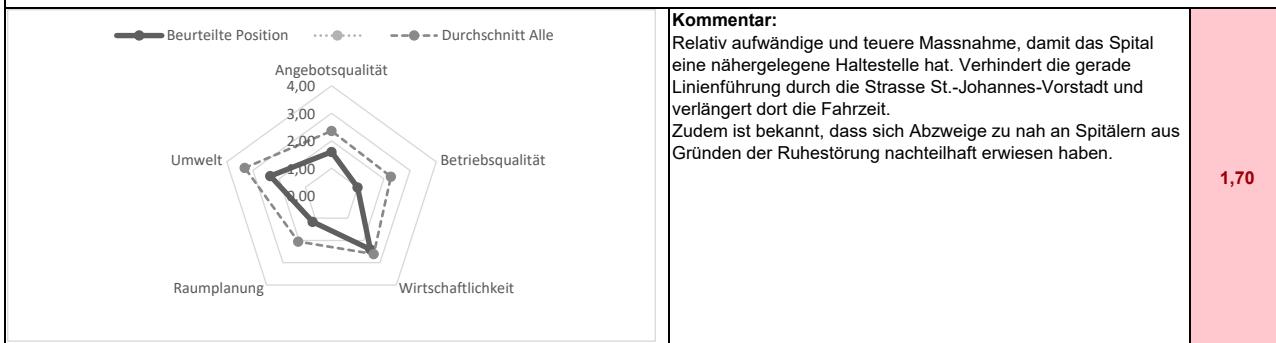
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	20
	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	20

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	Trinationale S-Bahn	J
Regionale Leitprojekte	div Agglo Projekte	J
Intermodale Projekte	div Agglo Projekte	J

Wirkungsbeurteilung



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 Johanniterbrücke durch die Schanzenstrasse; weiter über die Klingelbergstrasse zum Spalentor; weiter durch den Schützengraben zum Steinengraben.		62	Durch ARE auszufüllen

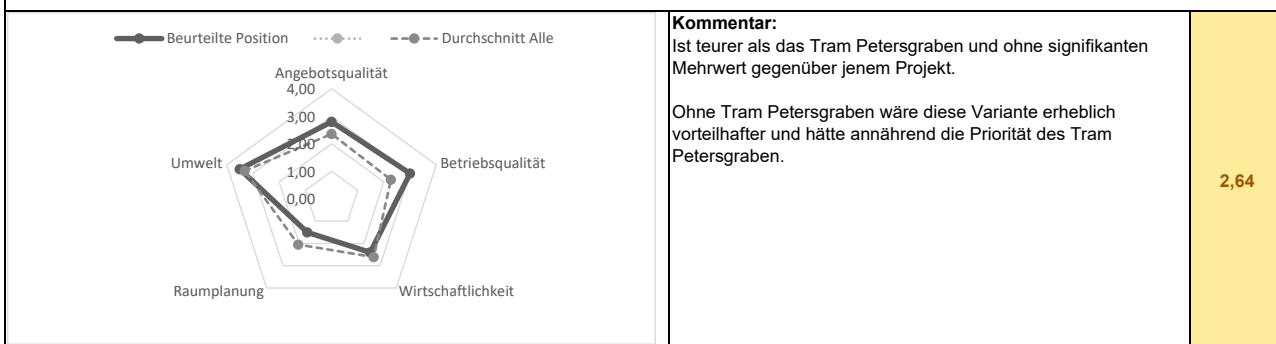
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	62
	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



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 priorität 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

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Tram abzweigend am Leonhardgraben durch den Steinengraben mit dem Ziel Bahnhof.		90	Durch ARE auszufüllen

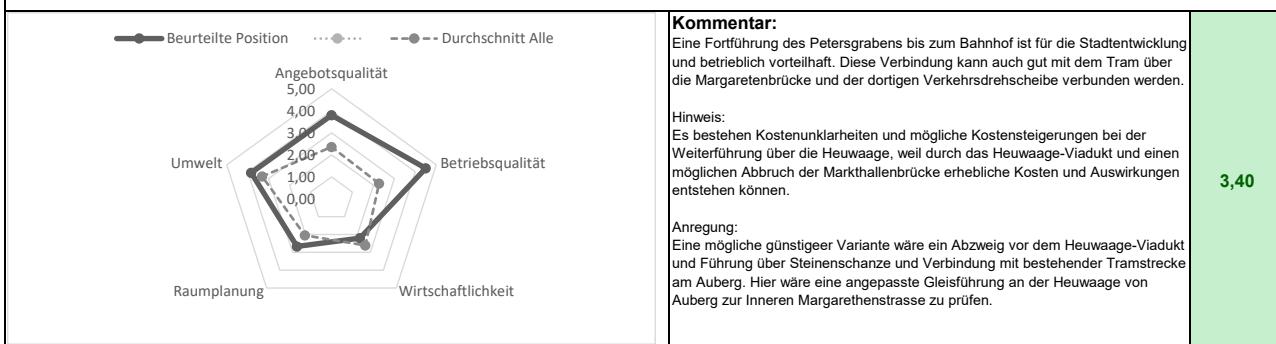
Eckwerte

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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	90
	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



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 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	75 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



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

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Tram abzweigende im Bereich der Haltestelle Dornenbach den Margarethenstich; einmündend in das Bestandsnetz im Bereich der Haltestelle Margarethe.		27	Durch ARE auszufüllen

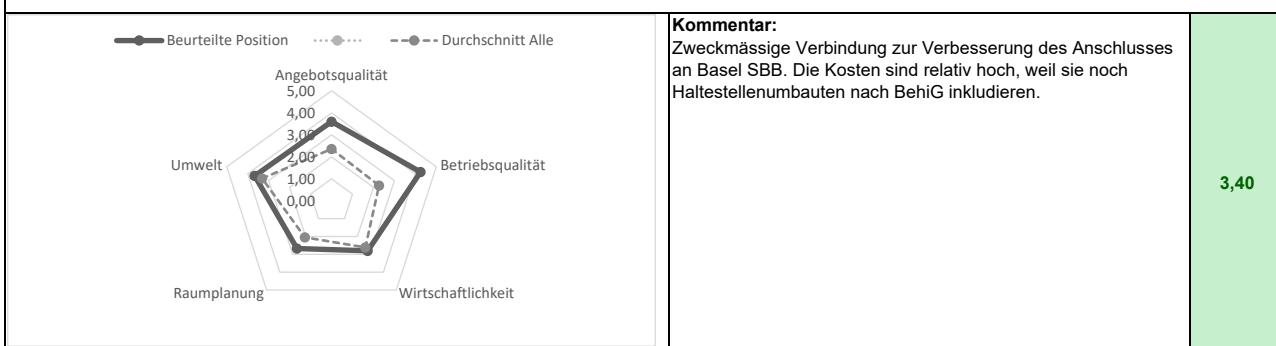
Eckwerte

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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	27
	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



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 neuen Rheinbrücke nach St. Louis; endend am Bahnhof St. Louis auf der nordöstlichen Seite.		115	Durch ARE auszufüllen

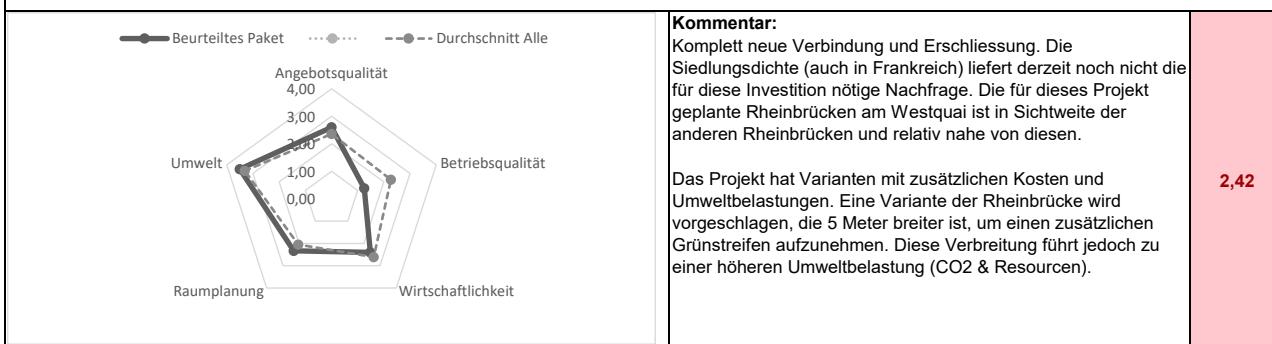
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			M
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	115
	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



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 priorität 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 Weltsteinplatz durch den Clagrauen; einmündend in das Bestandsnetz an der Clarastrasse.		25	Durch ARE auszufüllen

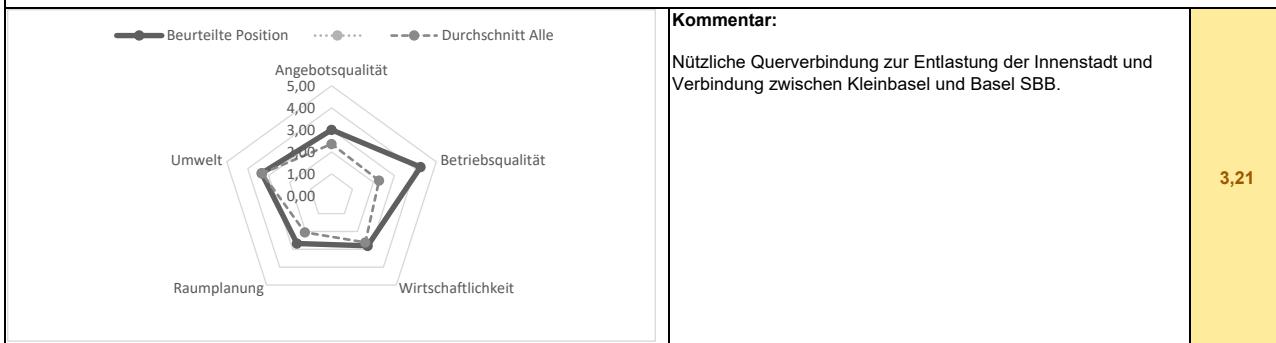
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	27
	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



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

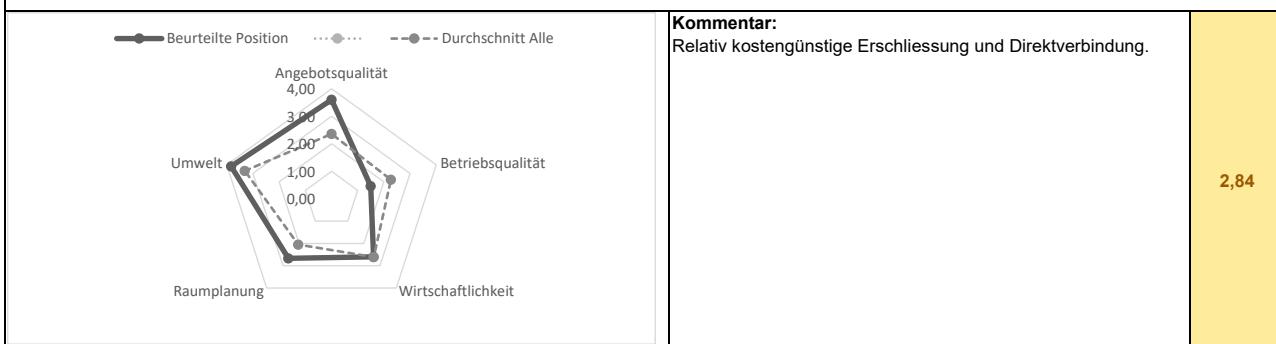
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			M
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	18
	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



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	

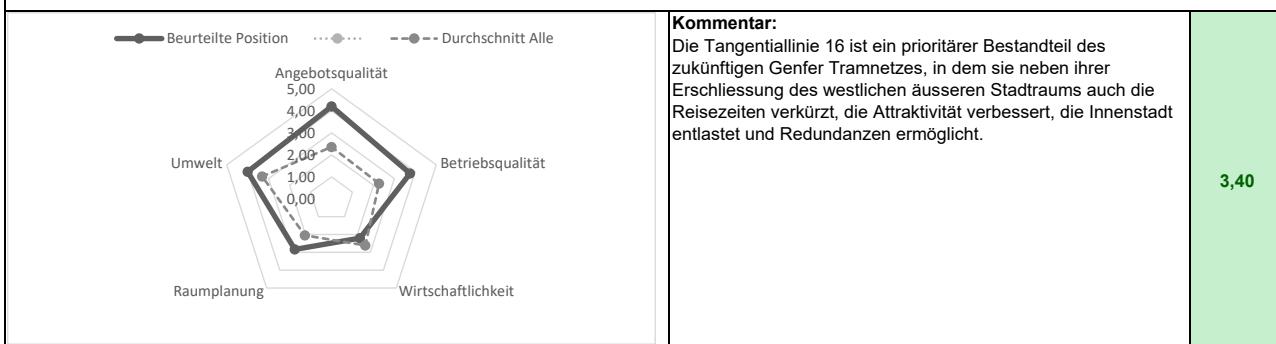
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	400
	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



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	

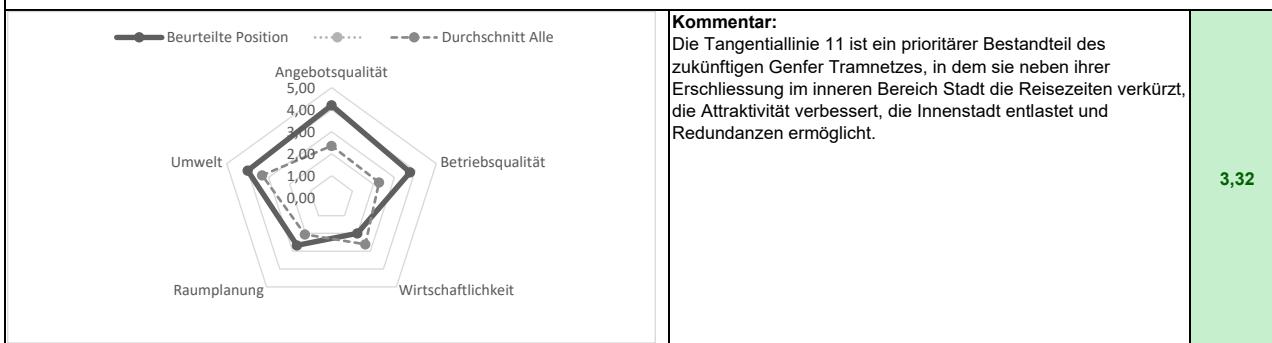
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem 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	500
	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



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
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung



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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	2500
	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:	
Beurteilte Position	Durchschnitt Alle	<p>Systembedingt ist eine Elappierung ungünstig, da eine Metro erst mit zunehmender Länge (und Netgrösse/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.</p> <p>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 165 bis 222 MCHF/km. Das ist unüblich niedrig. Die aktuell im Bau befindliche U5 in Hamburg bewegt sich bspw. in der Größenordnung 500 bis 600 MEUR/km und kostet für 25 km voraussichtlich 14000 bis 16500 MEUR.</p> <p>Neben den extrem hohen Gesamtkosten ist diese unterirdische Verbindung „Jura – Salève“ für die Umwelt nicht vorteilhaft, weil Tunnelbohrungen 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.</p> <p>Insgesamt 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.</p>	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

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	

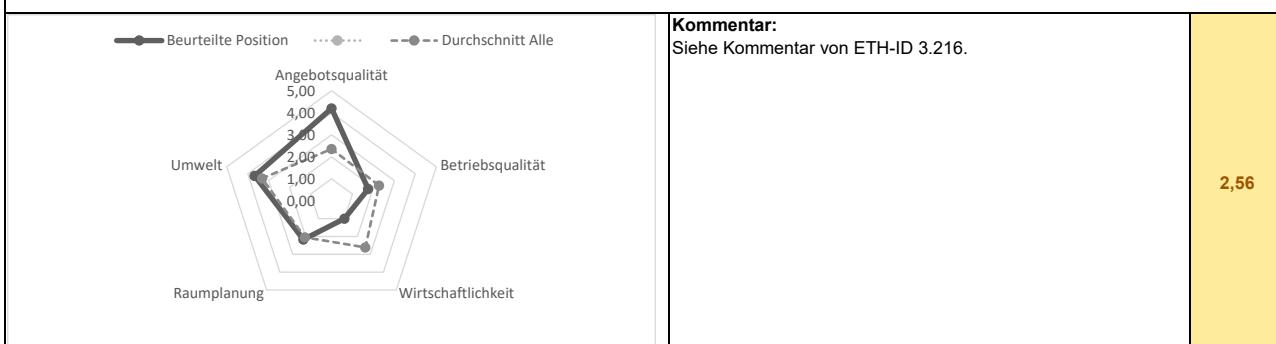
Eckwerte

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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	1500
	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	1500

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung



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%)	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: 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	

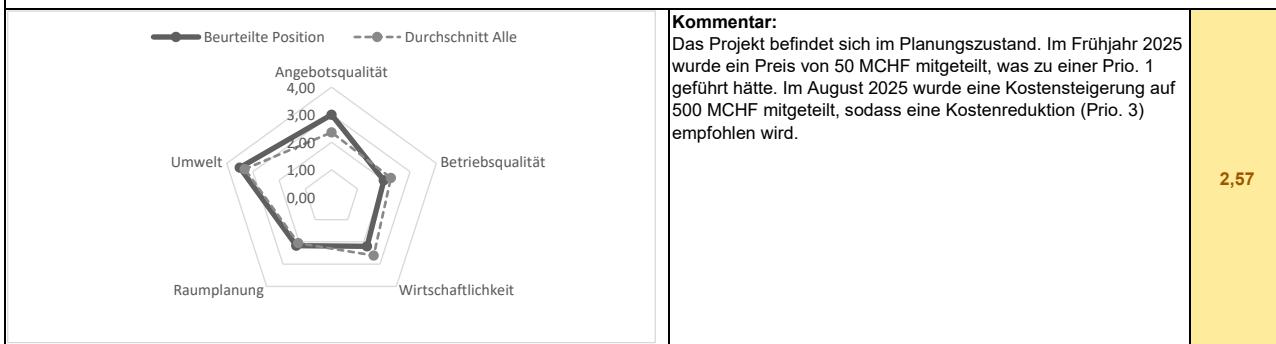
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	500
	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



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	

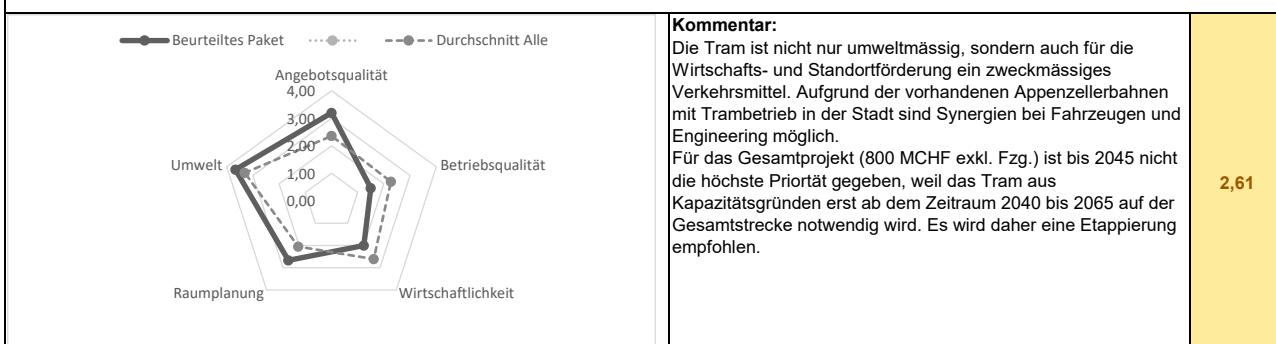
Eckwerte

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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	800
	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	800

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung



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

Gesamtprojekt 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	

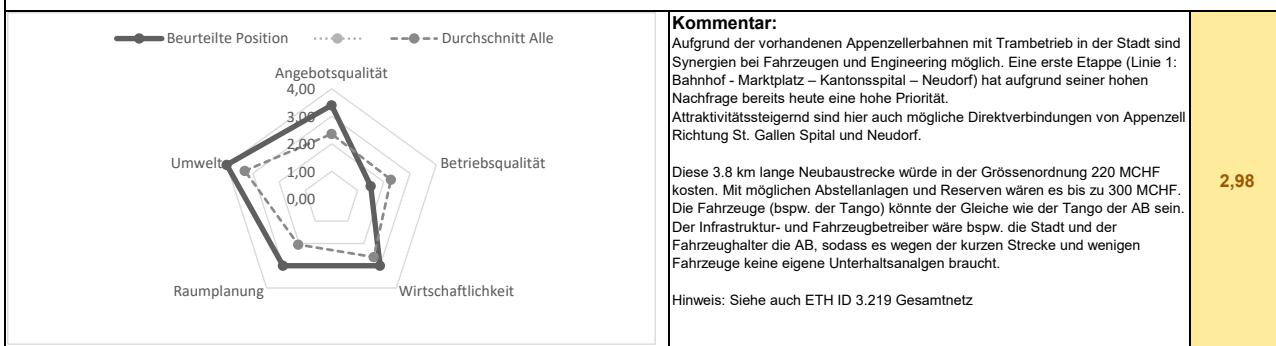
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
	EBen / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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



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

Prioritär 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	

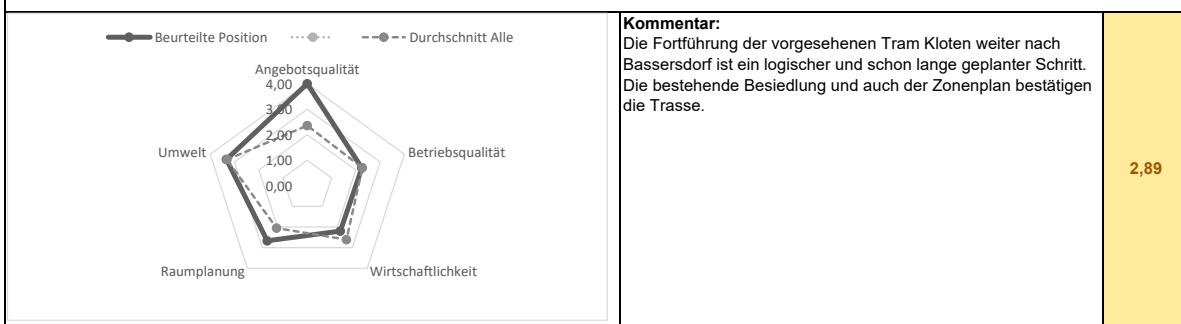
Eckwerte

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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	220
	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



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%)
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

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 Wohnbebauung vorgesehen.		250	

Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	250
	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	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 abzweigend von der Wehrmattenstrasse der noch nicht gebauten Tram Affoltern in die Regensbergstr.; weiter bis zur Hofwiesenstrasse und dort einmündend ins Bestandnetz; weiter auf dem Bestandnetz; abzweigend aus dem Bestandnetz bei der Haltestelle Messel/Hallenstadion in die Wallisellenstr.; weiter durch die Überlandstr.; einmündend ins Bestandnetz bei der Haltestelle Luchsweisen; weiter auf dem Bestandnetz bis zur Haltestelle Hirzenbach;		290	

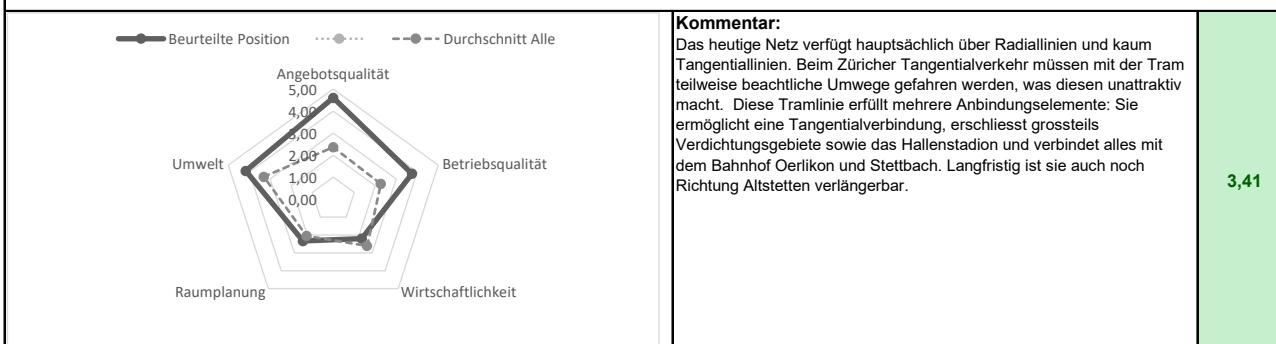
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	290
	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	290

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		
Regionale Leitprojekte		
Intermodale Projekte		

Wirkungsbeurteilung



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 Glattalbahn Giessen - Dietlikon	
08.01.2026	Status: 1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung

3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Tram abzweigend vom Bestandsnetz bei der Haltestelle Am Ring in die Überlandstrasse; weiter durch die Überlandstrasse, abzweigend in die Wangenstrasse; abzweigend im Bereich des Rechwegs auf das Flughafenterminal und gelangend in die Befahrung der Flughafen verlaufend bei der Kreuzung Wiedikon-Dübendorfstrasse entlang der Wiedstrasse Richtung Norden; weiter durch das Industriegebiet Aegert; weiter die Autobahn überquerend und dann in Brandbachstrasse; weiter durch die Pappelstrasse; endend am Bahnhof Dietlikon.		350	

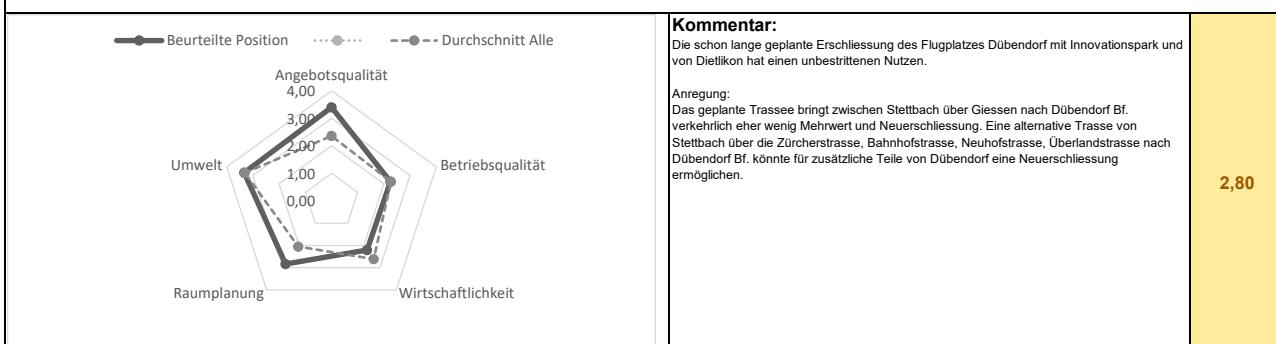
Eckwerte

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 Mio CHF	Total	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	350
	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



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	

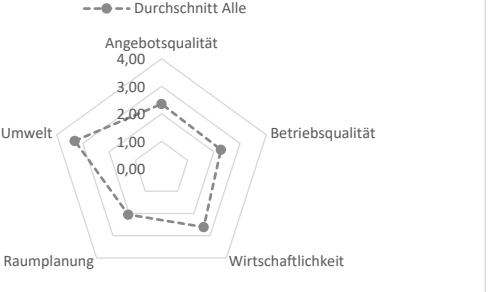
Eckwerte

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

	<p>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.</p>	
--	---	--

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	

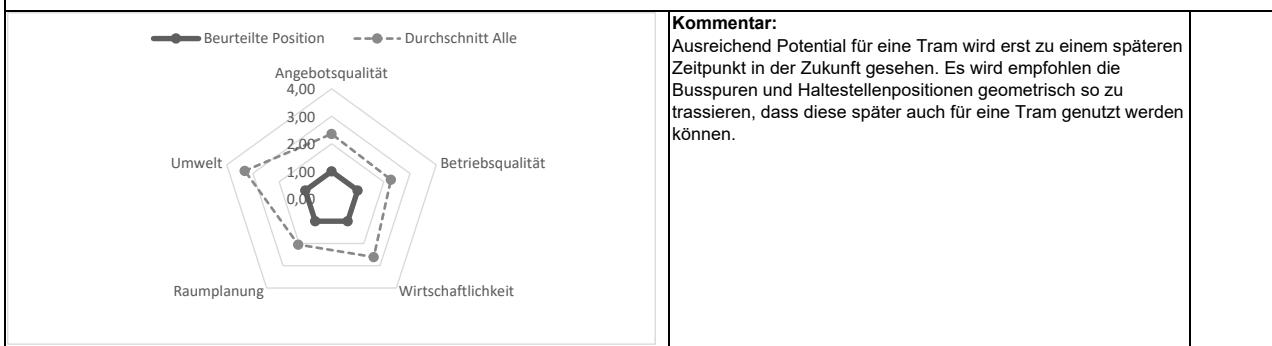
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	250
	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



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%)	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

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	

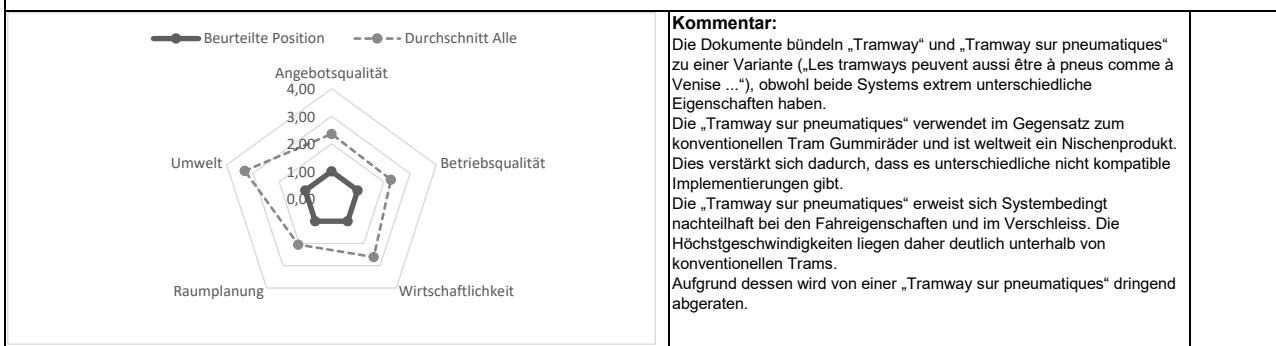
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	250
	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



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 Verkehrsrehrscheibe, insbesondere Neugestaltung Bahnhofplatz / Strassenflächen, Anlagen der kombinierten Mobilität, Bahnhugänge Martin Disteli / Hardegg. Co-Finanzierungsanteil des Agglo-Fonds zu [2.501.180].		79	

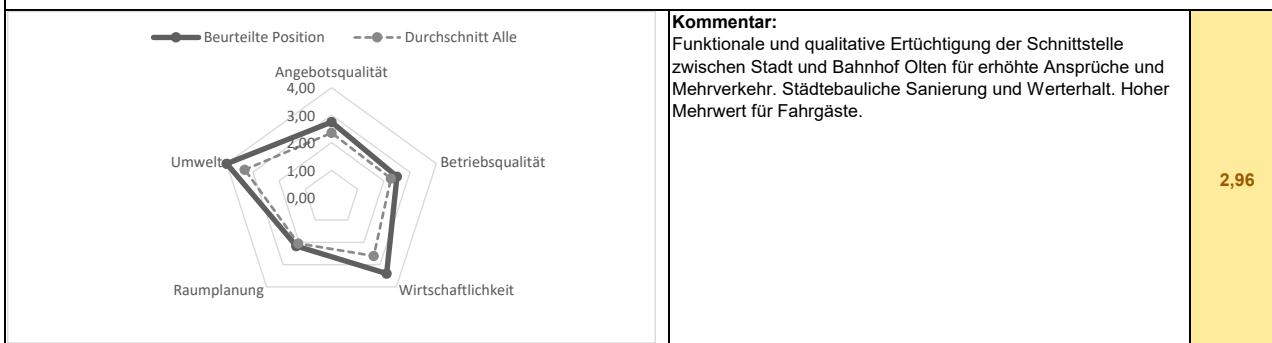
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			J
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem 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	79
	Davon 2025 - 2045	Grün: < 200 MCHF / Gelb: 200 - 1000 MCHF / Rot: >1000 MCHF	79

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte		N
Regionale Leitprojekte		M
Intermodale Projekte		J

Wirkungsbeurteilung



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	

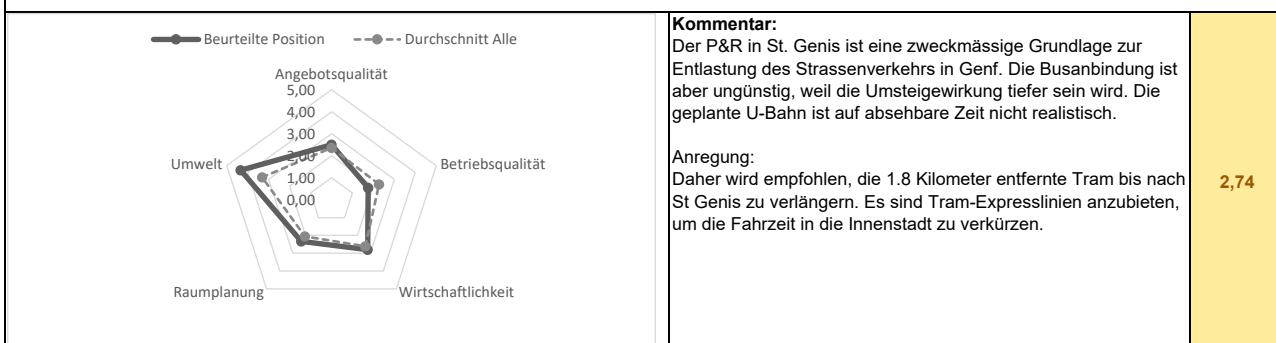
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	67
	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



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 Aerodrome (1.5 km, 4 Haltestellen), keine Anbindung Bahnhofs Annemasse		50	

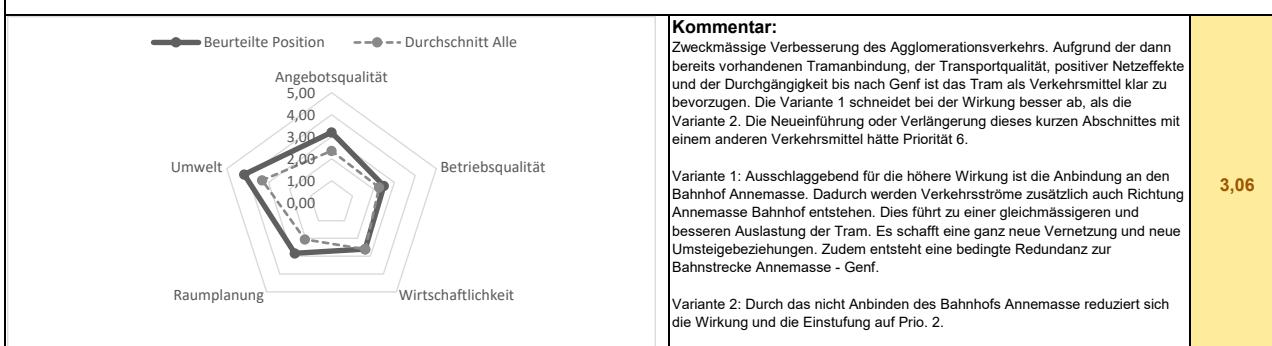
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	50
	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



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 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	

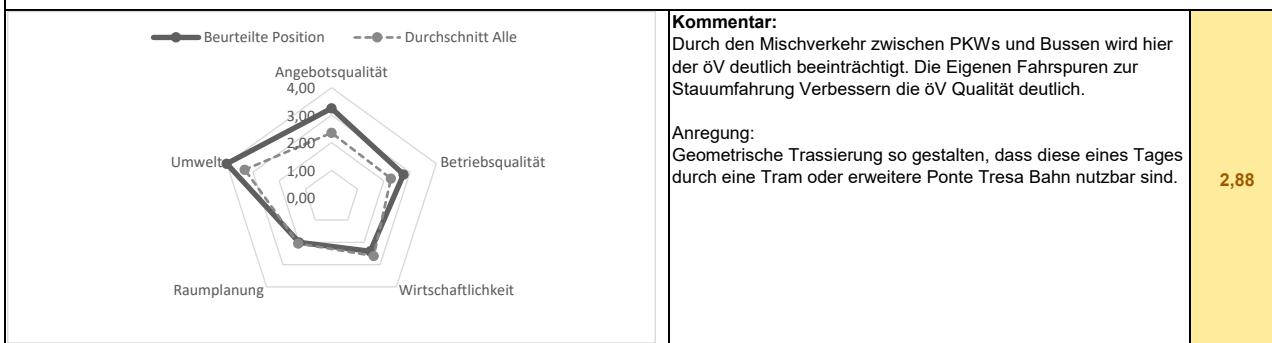
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	57
	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



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	

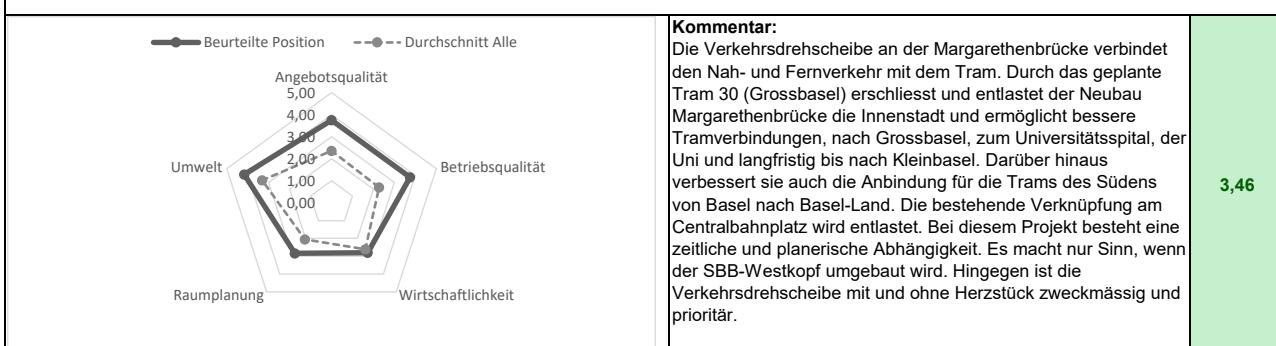
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			M
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	60
	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



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	

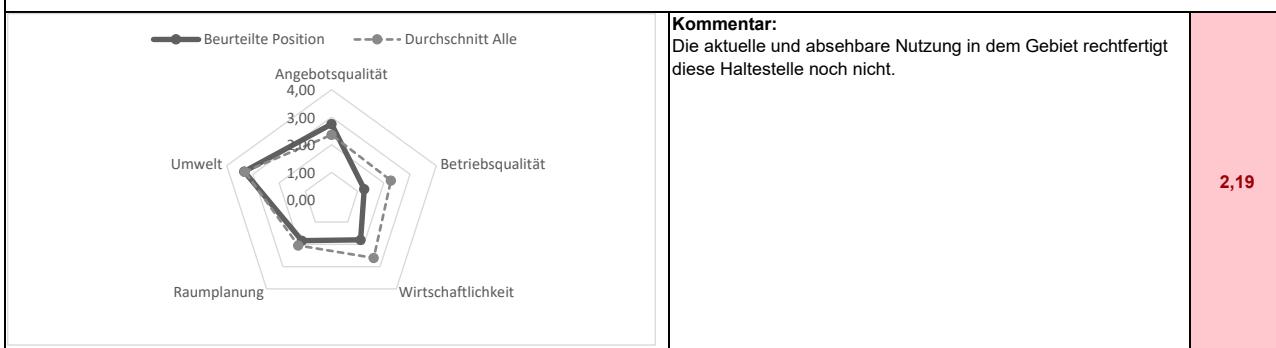
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	50
	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



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	

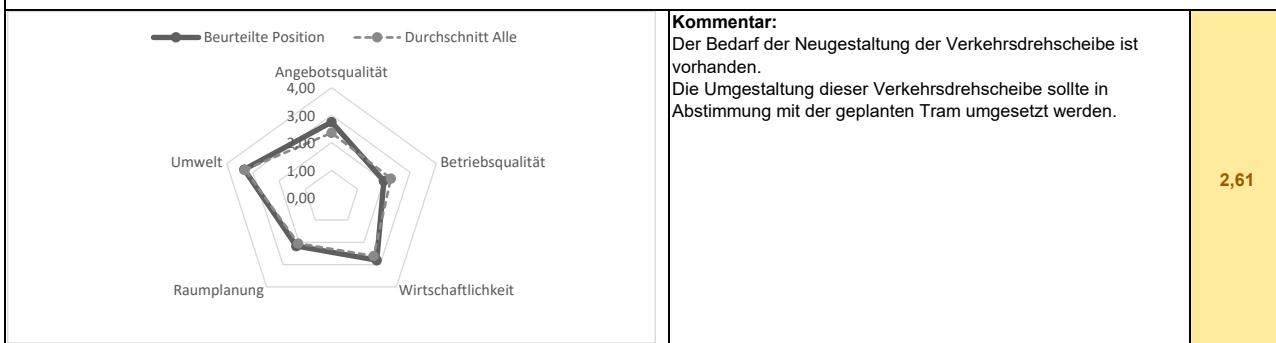
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			M
Beitrag zu nationalem 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	58
	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



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	

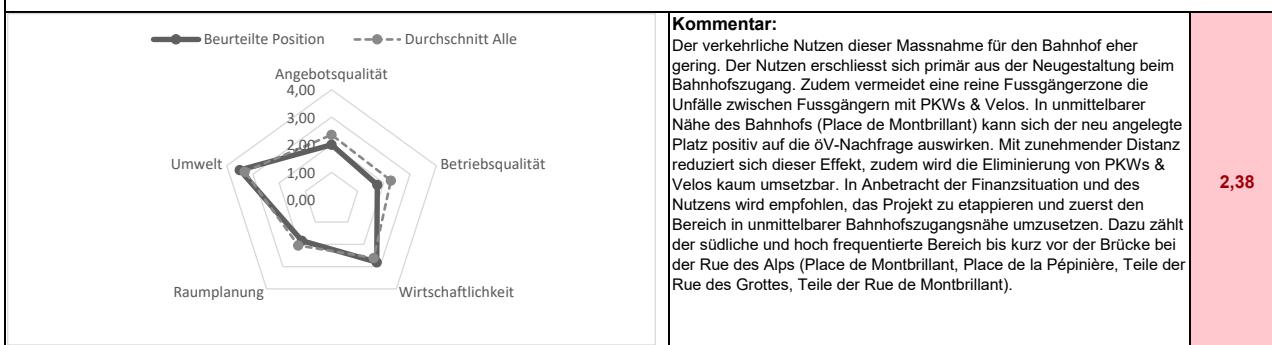
Eckwerte

Formeller Status, Verträge		N
Teil einer internationalen Achse		M
Beitrag zu nationalem 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 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

Bezüge zu anderen Projekten

Überregionale / Nationale Projekte	
Regionale Leitprojekte	
Intermodale Projekte	

Wirkungsbeurteilung



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%)
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

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	

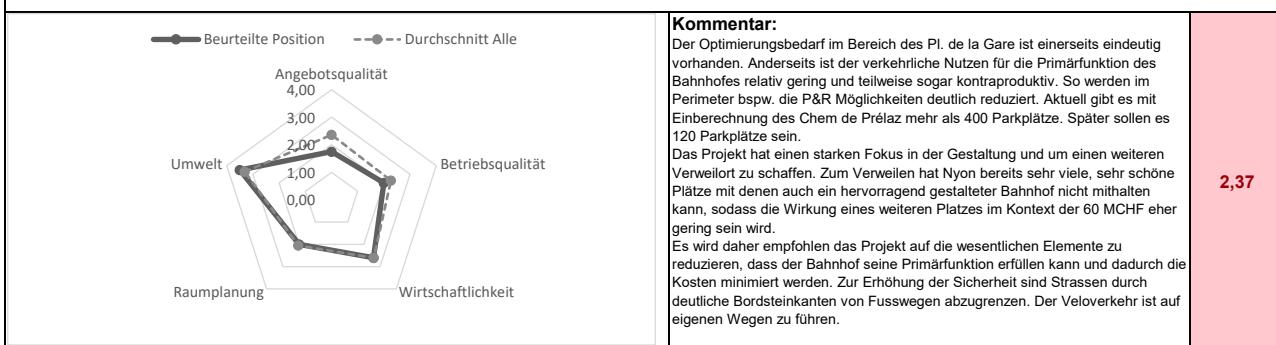
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	60
	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



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	

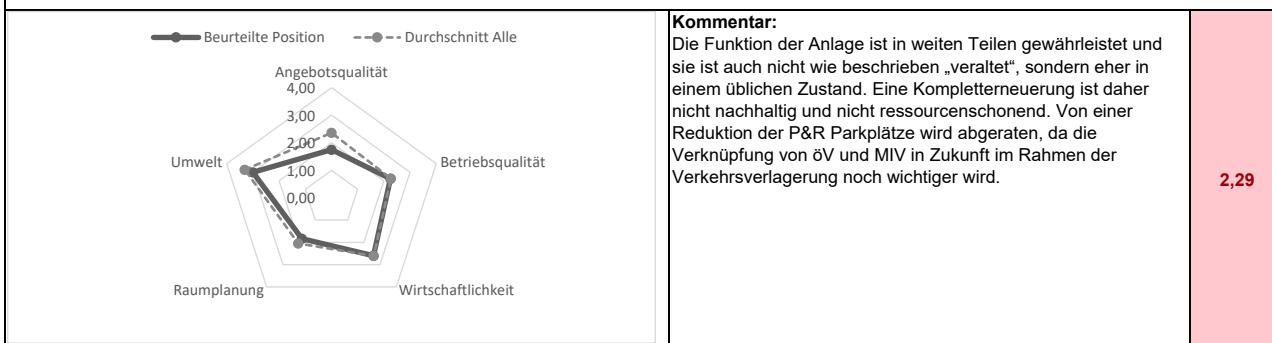
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem 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	76
	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



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 priorität 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	

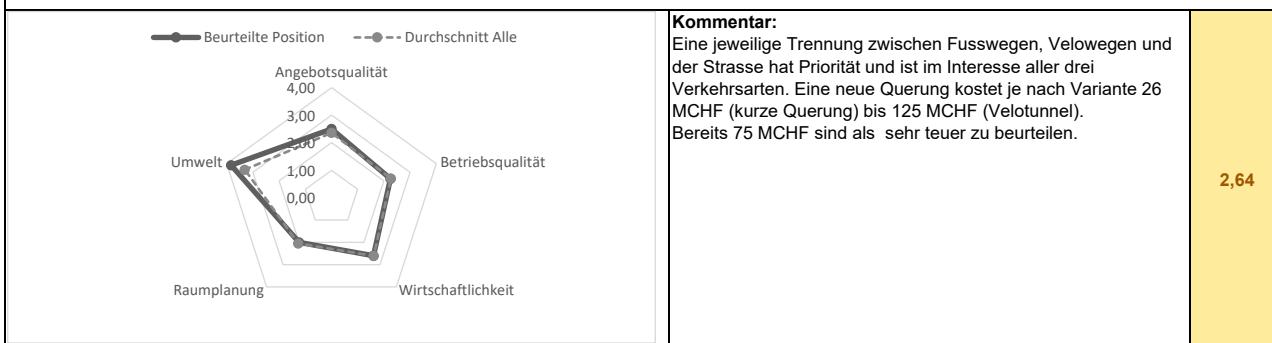
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	75
	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



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	

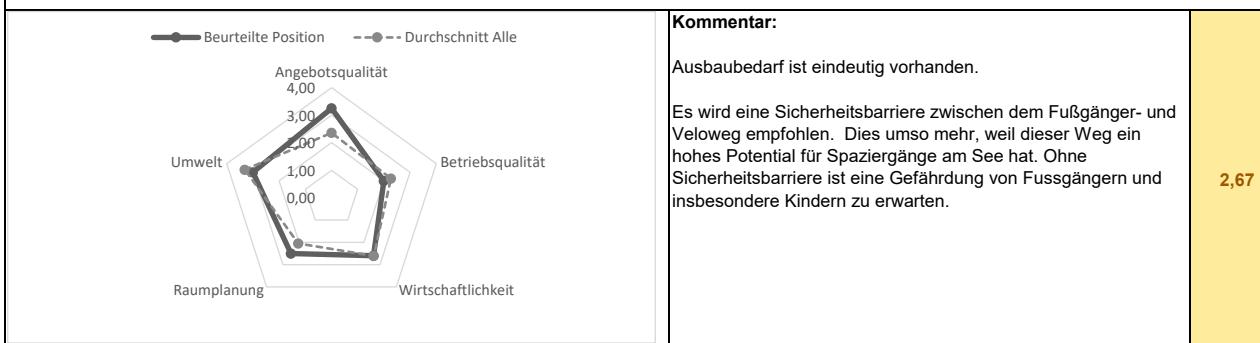
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			J
Beitrag zu nationalem Netzverbund			M
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	50
	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



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%)	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: 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	

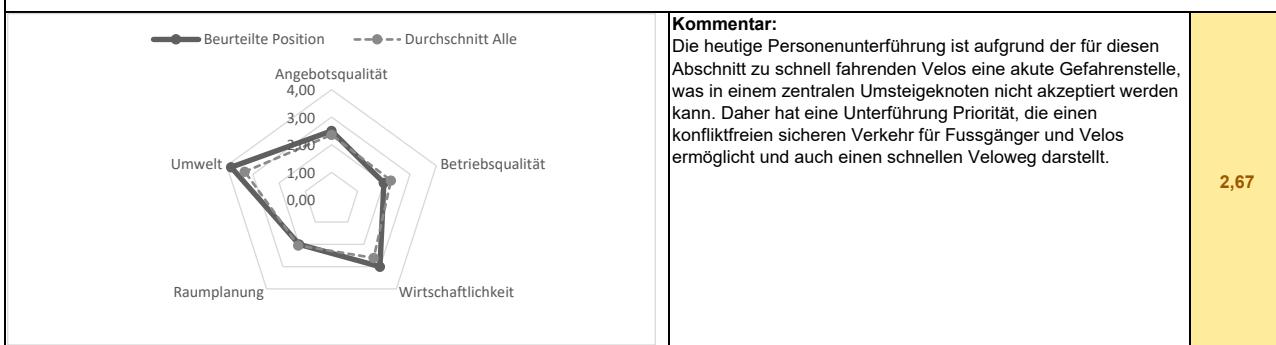
Eckwerte

Formeller Status, Verträge		N
Teil einer internationalen Achse		N
Beitrag zu nationalem Netzverbund		M
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00
Bewertungen	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



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%)
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

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	

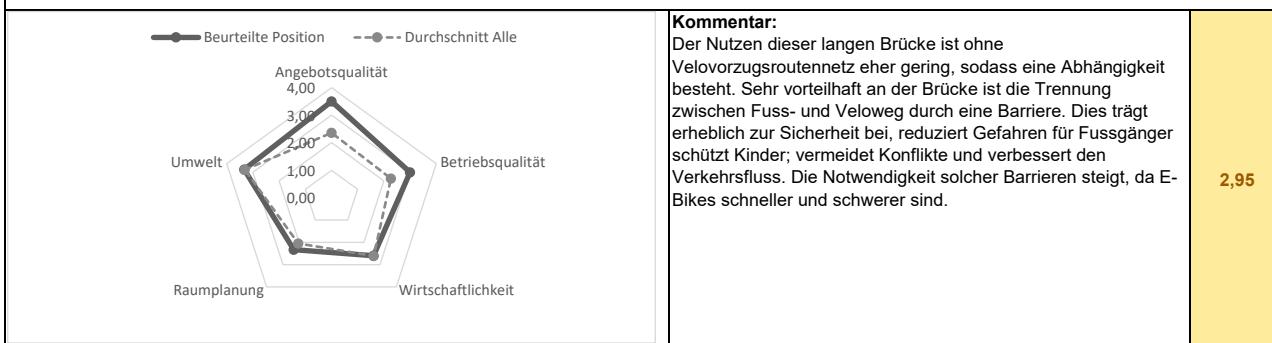
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			M
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	80
	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



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	

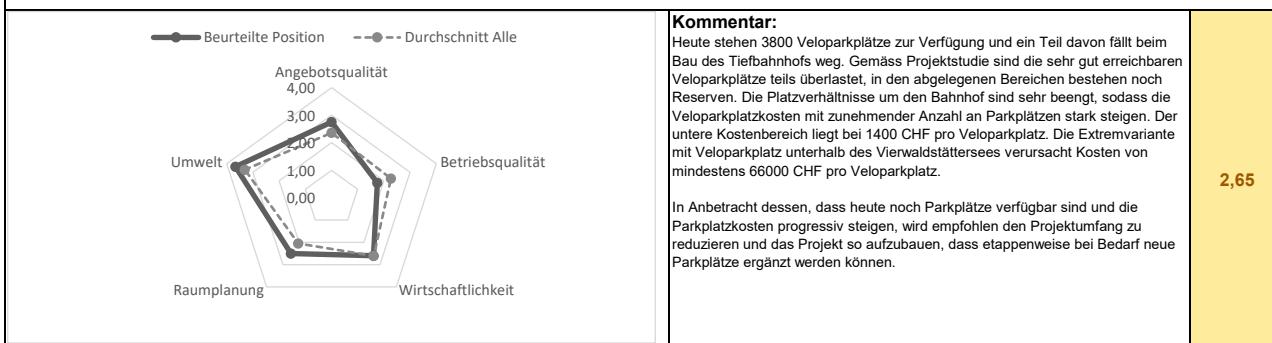
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem 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	60
	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



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 priorität in der Periode 2025 – 2045, aber Projekt reduzieren 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 Elektrobussen	
08.01.2026	Status: 1 = Erstbeurteilung	2 = Fachausschuss	3 = Finale Fassung 3

Projektspiegel

Projekte	Finanzierung	Kosten Mio CHF	Frühest mögliche Ausführung
Beschaffung von Elektrobussen		51	

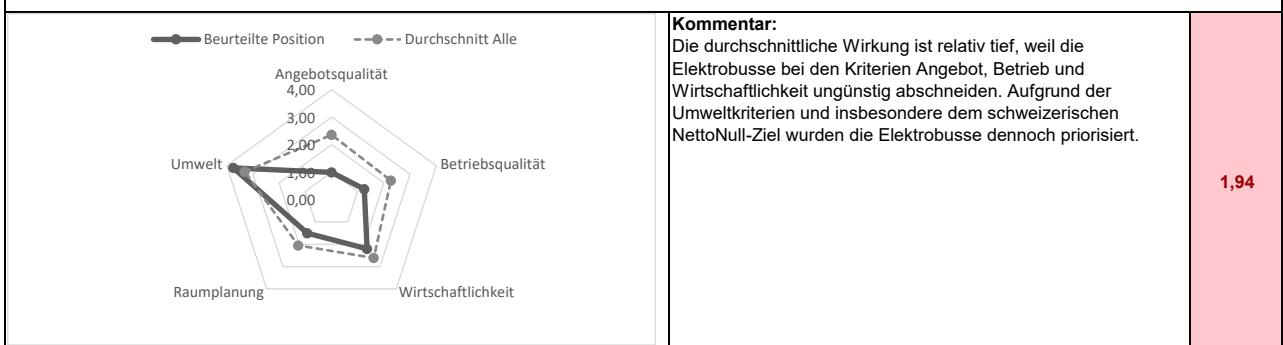
Eckwerte

Formeller Status, Verträge			N
Teil einer internationalen Achse			N
Beitrag zu nationalem Netzverbund			N
	EBeN / IBE	Grün: >1.50 / Gelb: 0.00 - 1.50 / Rot: < 0.00	
Bewertungen	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	51
	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



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	