

Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS)

Anpassungen und Ergänzungen 2022,
26.01.2022

Erläuterungen



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Verkehr BAV

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Impressum

Herausgeber

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

Karten

SIRKOM GmbH, Wännwil
Karten reproduziert mit Bewilligung von Bundesamt für Landestopografie swisstopo, © 2022 swisstopo

Übersetzungen und Korrektorat

Sprachdienste BAV

Zitierweise

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK:
Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, Anpassungen und Ergänzungen 2022, Bern

Bezugsquelle

Internet: www.bav.admin.ch
Französische Ausgabe: Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail, adaptations et compléments 2022
Italienische Ausgabe: Piano settoriale dei trasporti, parte Infrastruttura ferroviaria, adattamenti e complementi 2022

01.2022

Inhalt

1 Gegenstand und Ablauf des Verfahrens	2
1.1 Anlass der Planung	2
1.2 Ablauf der Planung	4
2 Interessenabwägung	6
3 Ergebnisse der Zusammenarbeit sowie der Anhörung	7
3.1 Einleitung	7
3.2 Anträge zu den Anpassungen und Ergänzungen 2021 des SIS im Rahmen der ersten Anhörung	7
4 Ergebnisse der zweiten Anhörung	19

1 Gegenstand und Ablauf des Verfahrens

1.1 Anlass der Planung

Ausgangslage

Der Bund erstellt Grundlagen nach Artikel 13 des Raumplanungsgesetzes¹, um seine raumwirksamen Tätigkeiten erfüllen zu können. Am 12. April 1995 setzte der Bundesrat den Sachplan AlpTransit in Kraft. Dieser Sachplan wurde am 30. April 1996 ein erstes und am 15. März 1999 ein zweites Mal nachgeführt.

Im September 2002 wurden gleichzeitig der Sachplan Schiene/öV wie auch der Sachplan Strasse der Vernehmlassung unterbreitet. Aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen entschied der Bundesrat, die Sachpläne aller Verkehrsinfrastrukturen in einem gemeinsamen, verkehrsträgerübergreifenden Sachplan Verkehr (SPV) zusammenzufassen.

Sachplan Verkehr

Teil Programm und Umsetzungsteile

Der Sachplan Verkehr besteht aus einem strategischen Teil (Teil Programm) und den verkehrsträgerspezifischen Umsetzungsteilen. Der Sachplan Verkehr, Teil Programm wurde am 26. April 2006 vom Bundesrat zum ersten Mal in Kraft gesetzt. Die verkehrsträgerspezifischen Umsetzungsteile des Sachplans Verkehr wurden schrittweise erarbeitet und aktualisiert.

Die aktuellen Herausforderungen in Bezug auf Umwelt und Raum sowie die verschiedenen in der Zwischenzeit getroffenen politischen Entscheide (STEP Bahninfrastruktur, STEP Nationalstrasse, Mitfinanzierung des Programms Agglomerationsverkehr) haben den Bund dazu veranlasst, den Teil Programm des Sachplans Verkehr grundlegend zu überarbeiten. Sein Titel lautet neu «Mobilität und Raum 2050». Das Dokument ist unter der Federführung des ARE in Zusammenarbeit mit den betroffenen UVEK-Ämtern (BAZL, BAFU, ASTRA, BAV) entstanden. Ausserdem wurden die Kantone, Städte und Gemeinden angehört. Mobilität und Raum 2050 ist das strategische, verkehrsträgerübergreifende Koordinationsinstrument des Bundes. Als Koordinationsinstrument auf nationaler Ebene zwischen der Raumentwicklung, der Umwelt und der Verkehrsinfrastruktur umfasst es ein Zielbild sowie Handlungsgrundsätze, die in den zwölf Handlungsräumen des Raumkonzepts Schweiz räumlich konkretisiert sind. Schliesslich definiert Mobilität und Raum 2050 Grundsätze für eine gute Zusammenarbeit zwischen Bund, Kantonen, Städten und Gemeinden und für den Umgang mit Zielkonflikten. Dieses Dokument ist mit Beschluss des Bundesrates am 15. Oktober 2021 in Kraft getreten.

Umsetzungsteil für die Schieneninfrastruktur

Am 8. September 2010 genehmigte das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) den Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS) als Nachführung des Sachplans AlpTransit. Der SIS wurde zudem mit den bereits von Bund und Parlament beschlossenen sachplanrelevanten Vorhaben aus der Botschaft über den Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV-A)² und der Botschaft zur Gesamtschau FinöV³ ergänzt.

In der Zwischenzeit erlangten weitere Planungen von sachplanrelevanten Vorhaben die nötige Reife und machten die Anpassung der entsprechenden Objektblätter bzw. die Neuerstellung von Objektblättern im SIS notwendig. Die vom Bundesrat am 16. Dezember 2011 in Kraft gesetzten Anpassungen und Ergänzungen 2011 umfassten ein neues Kapitel 4.10

¹ SR 700

² BBI 2004 3743

³ BBI 2007 7683

Stromversorgung im Konzeptteil, Anpassungen der Objektblätter 3.1 Raum Bern, 7.1 Rigi und 7.2 Axen/Uri sowie die neu hinzugefügten Objektblätter 3.4 Bern - Solothurn und 5.4 Gambarogno.

Am 19. Januar 2011 beschloss der Bundesrat, der Initiative «Für den öffentlichen Verkehr» des Verkehrsclubs der Schweiz mit der Botschaft «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)»⁴ einen direkten Gegenentwurf gegenüberzustellen. Die Botschaft des Bundesrates enthielt unter anderem das strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP Bahninfrastruktur), vormals Bahn 2030, für die Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur. Das Schweizer Stimmvolk nahm die FABI-Vorlage am 9. Februar 2014 an. Die Anpassungen 2015 am Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS) behandelten drei Schwerpunkte: die Resonanzproblematik im 132-kV-Bahnstromnetz, die Aktualisierung verschiedener Kapitel im Konzeptteil sowie die Aktualisierung und Fortschreibung der Objektblätter. Die Objekte bezüglich der Themen Resonanzproblematik, Interoperabilität im Bahnbereich und Energieeffizienz sowie die Änderung des Standes der Koordination in Festsetzung bei fünf Projekten und die Berücksichtigung von drei neuen Projekten wurden am 4. Dezember 2015 durch den Bundesrat in Kraft gesetzt.

Der Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene wurde 2018 erneut aktualisiert (SIS 5). Diese Änderungen waren auf drei Hauptbereiche ausgerichtet: die Aufnahme des strategischen Bahnstromversorgungsnetzes 2030 der SBB, die Einführung einer Priorisierung der Verkabelungen in den Konfliktzonen im Rahmen der Resonanzproblematik sowie die Anpassung einzelner Kapitel im Konzeptteil und die Fortschreibung der Objektblätter. Neu wurde das Vorhaben für den Bau einer Werkstätte im Westen Berns in das Objektblatt 4.1 aufgenommen. Der Bundesrat setzte diese Änderungen am 7. Dezember 2018 in Kraft.

Der Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene dient dem Bund zur Erfüllung verschiedener Aufgaben. Er

- informiert die Öffentlichkeit über Ziele, Grundsätze und Prioritäten des Bundes im Bereich der Schieneninfrastruktur;
- koordiniert die Infrastrukturvorhaben der Schiene mit anderen Verkehrsträgern und mit der anzustrebenden Raumentwicklung;
- legt das weitere Vorgehen bei der Planung der Schieneninfrastruktur auf Bundesebene fest und
- macht raumbezogene Objektangaben und gibt Koordinationsanweisungen für die Schieneninfrastruktur.

Anpassungen und Ergänzungen 2021

Die Anpassungen und Ergänzungen des SIS für das Jahr 2021 sind weitreichender Natur: Es handelt sich um Fortschreibungen einzelner Kapitel im Konzeptteil des SIS und um Änderungen der Koordinationsstände von Projekten, die in den Objektblättern erfasst sind.

Die Fortschreibungen der Kapitel im Konzeptteil betreffen folgende Themen:

- Aufnahme von Vorhaben aus der Botschaft zum Ausbauschnitt 2035 (STEP AS 2035), die sich erheblich auf Raum und Umwelt auswirken,
- Aktualisierung einzelner Kapitel im Konzeptteil sowie Änderungen der Koordinationsstände von Projekten in den Objektblättern,
- Berücksichtigung des Programmteils des Sachplans Verkehr von 20.10.2021

⁴ BBl 2012 1577

Weitere Umsetzungsteile

Der Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) trat am 18. Oktober 2000 in Kraft. Seit dem Jahr 2002 wurden sechzehn Serien von Objektblättern verabschiedet. Der Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schifffahrt (SIF) ist seit dem 4. Dezember 2015 in Kraft. Der Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse (SIN) wurde am 27. Juni 2018 verabschiedet. Der SIN wird derzeit überarbeitet.

1.2

Ablauf der Planung

Ablauf der materiellen Planung

Die Arbeiten zu den Anpassungen und Ergänzungen 2021 des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS) wurden Anfang 2019 aufgenommen. Die zwei wichtigsten Ziele dieser Anpassung des SIS sind einerseits eine bessere Abstimmung mit dem 2021 überarbeiteten Teil Programm des Sachplans Verkehr und andererseits die Aktualisierung der Objektblätter, wobei die Prüfung der Sachplanrelevanz von Vorhaben aus der Botschaft zum STEP AS 2035 berücksichtigt wurde.

Erste Anhörung zu den Anpassungen und Ergänzungen 2021

Die erste Anhörung der Kantone nach Artikel 19 RPV fand vom 21. September 2020 bis zum 23. Dezember 2020 statt. Eine zusätzliche Anhörung des Kantons Tessin zur Aufnahme eines neuen Vorhabens in das Objektblatt 6.1 Bellinzona dauerte vom 7. Juni 2020 bis zum 6. September 2020.

Zweite Anhörung

Bevor der Bundesrat die Anpassungen und Ergänzungen 2021 des SIS verabschiedet, erhalten die Kantone nach Artikel 20 RPV die Gelegenheit, noch vorhandene Widersprüche zur kantonalen Richtplanung festzustellen. Diese zweite Anhörung der Kantone fand zwischen dem 25. Oktober 2021 und 19. November 2021 statt.

Bundesinterne Koordination

Der Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS) wurde unter der Federführung des Bundesamts für Verkehr (BAV) zusammen mit dem ARE erarbeitet. Die in der Raumordnungskonferenz des Bundes (ROK) zusammengeschlossenen Bundesstellen wurden angehört.

Zusammenarbeit mit den Kantonen und Transportunternehmen

Der grösste Teil der Änderungen betrifft die Fortschreibung von Kapiteln im Konzeptteil des SIS entsprechend der Aktualisierung der Grundlagendokumente und die Anpassung der Objektblätter an den aktuellen Stand der Planung.

Die Treffen vom 6. und vom 27. September 2019 zwischen der Schweizerischen Kantonsplanerkonferenz (KPK) und den Kantonen dienten in erster Linie der Information der verschiedenen Akteure zu den Anpassungen des SIS sowie der Organisation der vorgesehenen Tour de Suisse, um die Anpassungen zu erörtern.

Die erste Tour de Suisse fand von September bis November 2019 statt. Parallel dazu führte das ARE geplante Workshops zur Überarbeitung des Programmteils des Sachplans Verkehr durch, um die Verknüpfung zwischen dem SIS und der Revision des Programmteils herzustellen. Die Tour de Suisse wurde entsprechend den Handlungsräumen organisiert. An diesen Treffen wurde die Prüfung der Sachplanrelevanz der Vorhaben aus dem STEP AS 2035 offengelegt. Den Kantonen wurde somit Einsicht in alle relevanten Unterlagen gewährt, um die Transparenz

über den Prozess zu erhöhen. In den SIS 6 finden 19 zusätzliche Vorhaben Eingang, die die Kriterien der Sachplanrelevanz erfüllen. Die Kantone hatten anschliessend die Möglichkeit, schriftliche Anmerkungen an das BAV zu senden.

Nach einer Überarbeitungsphase war die zweite Tour de Suisse angedacht, die von März bis April 2020 hätte stattfinden sollen. Wegen der Corona-Pandemie wurde dieser Austausch auf dem Korrespondenzweg durchgeführt.

Von März bis Mai 2021 wurde mit der Festlegung der Projektierungszone für die neue SBB-Werkstätte in Arbedo-Castione ein zusätzliches in Zusammenarbeit mit den Kantonen und der SBB entwickeltes Element hinzugefügt.

Erste Anhörung zu den Anpassungen und Ergänzungen 2021 des SIS

Die erste Anhörung der Kantone nach Artikel 19 RPV fand vom 21. September bis zum 23. Dezember 2020 statt. Die Kantone wurden gebeten, die Anhörung auf die kantonalen, regionalen und kommunalen Stellen auszudehnen sowie die Information und Mitwirkung der Bevölkerung sicherzustellen. Nach der Anhörung wurden der Konzeptteil und die Objektblätter anhand der eingegangenen Stellungnahmen aktualisiert.

2 Interessenabwägung

Eine Abwägung der Interessen zwischen den verschiedenen Planungsebenen wurde projektspezifisch vorgenommen. Sie wird im SIS jeweils in den Begründungen sowohl zu den Grundsätzen (für den Konzeptteil) wie auch zu den einzelnen Vorhaben (für die Objektblätter) dargelegt.

3 Ergebnisse der Zusammenarbeit sowie der Anhörung

3.1 Einleitung

Vorbemerkungen

Der Teil Infrastruktur Schiene des Sachplans Verkehr trägt den grundsätzlichen, den Sachplaninhalt betreffenden Anliegen der Kantone sowie der Öffentlichkeit im Rahmen der Anhörung nach Artikel 19 RPV Rechnung.

Die vom Bundesrat genehmigten kantonalen Richtpläne binden den Bund, was die Koordination der raumwirksamen Tätigkeiten anbelangt. Die Ziele, Grundsätze und Prioritäten des Teils Infrastruktur Schiene sind mit den entsprechenden Inhalten sämtlicher kantonalen Richtpläne vereinbar.

Weitere Inhalte von Richtplänen oder Agglomerationsprogrammen sowie Anliegen, die von den kantonalen Fachstellen im Rahmen der Zusammenarbeit zum Teil Programm des Sachplans Verkehr eingebracht wurden, konnten zum Teil berücksichtigt werden.

3.2 Anträge zu den Anpassungen und Ergänzungen 2021 des SIS im Rahmen der ersten Anhörung

Eingegangene Stellungnahmen

Im Rahmen der Anhörung haben 26 Kantone und 36 weitere Akteurinnen und Akteure (Transportunternehmen, Organisationen, lokale politische Parteien, Privatpersonen) eine Stellungnahme eingereicht. Die folgenden Übersichten zeigen, wie die eingebrachten Anliegen der Kantone und der Öffentlichkeit bei der Überarbeitung berücksichtigt wurden.

Allgemeine Anträge

<i>Antrag</i>	<i>Verfasser</i>	<i>Art der Berücksichtigung</i>
Verschiedene Kantone und Akteurinnen und Akteure schlagen redaktionelle Anpassungen und Präzisierungen vor.	BE, BL, BS, FR, GE, GL, NE, SG, VD, ZH, ZG, SOB	Redaktionelle Anpassungen und Präzisierungen, die zu einem besseren Verständnis führen, werden aufgenommen.
Ein Kanton weist auf die fehlende Darstellung der Bahnverbindung CEVA in den vorgelegten Karten hin.	GE	Der von swisstopo verwaltete Datenlayer wird aktualisiert.
Bestimmte Kantone verlangen eine Abstimmung des SIS mit der strategischen Langfristplanung «Perspektive Bahn 2050».	VS, GR	Dies wird mit der nächsten Anpassung des SIS erfolgen.
Ein Kanton verlangt Präzisierungen zu den Koordinationsständen.	TI	Die Koordinationsstände sind in Teil 5 des SIS beschrieben.

Einzelne Kantone fragen, ob der Teil Programm mit dem SIS koordiniert ist.	SO, ZG	Der SIS nimmt die Inhalte des Teils Programm des Sachplans Verkehr auf. Die beiden Dokumente sind miteinander abgestimmt. Der Anhang zeigt, wie die Grundsätze der Sachplanrelevanz in den Kapiteln des SIS umgesetzt sind.
Bestimmte Kantone fordern eine bessere Berücksichtigung der räumlichen und umweltbezogenen Aspekte in STEP.	BE, SZ	Das BAV nimmt davon Kenntnis.
Zwei Kantone weisen darauf hin, dass bestimmte verbindliche Teile farblich nicht hervorgehoben sind.	AG, BE	Das BAV geht auf den Hinweis ein und nimmt die Anpassung vor.
Ein Kanton erklärt, dass die parallele Anhörung mit dem Teil Programm schwierig war.	AG	Das BAV hat Verständnis für den Kanton und bedankt sich für dessen Flexibilität. In Zukunft wird eine bessere Koordination stattfinden.
Ein Kanton begrüsst die Koordination zwischen dem Teil Programm und dem SIS.	BS	Das BAV nimmt davon Kenntnis und bedankt sich beim Kanton.
Ein Kanton formuliert zukünftige Bahnangebote.	SO	Das BAV schlägt dem Kanton vor, dieses Projekt beim nächsten Ausbauschnitt STEP einzubringen.
Ein Kanton schlägt sehr detaillierte Massnahmen im Bereich Umwelt vor.	FR	Das BAV nimmt davon Kenntnis, merkt jedoch an, dass der SIS nicht die richtige Detailtiefe dafür bietet.
Ein Kanton schlägt vor, allgemeine Grundsätze aufzunehmen, und stellt Überlegungen über den Güterverkehr im SIS sowie über die Strategie des Bundesrates an.	FR	Das BAV nimmt davon Kenntnis. Die strategischen Ziele für die Abstimmung zwischen Raumplanung und Verkehr wurden über den Teil Programm des Sachplans Verkehr validiert.
Ein Kanton bedauert, dass das Bestreben des Bundes, den Anteil der Schiene am Modalsplit bis 2050 zu verdoppeln, im SIS nicht berücksichtigt wird.	FR	Der SIS als Raumplanungsinstrument ist nicht das geeignete Werkzeug dafür.
Ein Kanton befürchtet, dass der SIS zu allgemein werde und die Arbeit der Angebotsplaner verkompliziere.	FR	Der SIS ist kein Werkzeug für die Angebotsplanung, sondern ein Raumplanungsinstrument, das im RPG verankert ist.
Ein Kanton bedauert, dass die Richtlinie zur Prüfung der Sachplanrelevanz nicht veröffentlicht wurde.	BE	Das BAV entschuldigt sich dafür und wird die Richtlinie bei der Genehmigung veröffentlichen. Im Rahmen der Zusammenarbeit nach Artikel 18 RPV haben jedoch alle Kantone die neue Richtlinie erhalten.
Ein Kanton weist darauf hin, dass das Raumkonzept Schweiz für die Kantone	FR	Der SIS ist ein im RPG verankertes Raumplanungsinstrument; er ist auch

nicht bindend und mit dem Teil Programm unvereinbar ist.		mit dem vom Bundesrat genehmigten Teil Programm verknüpft.
Ein Kanton unterstreicht, dass der SIS keine Widersprüche zum Richtplan aufweist.	VS	Das BAV nimmt davon Kenntnis.
Ein Kanton betont das Defizit des SIS, der umwelt- und raumbezogene Aspekte nur ungenügend berücksichtigt.	BE	Das BAV nimmt davon Kenntnis.
Bestimmte Kantone unterstützen die Entwicklung eines Nachtzugangebots.	VD, GE	Das BAV nimmt davon Kenntnis.
Einige Kantone sind der Auffassung, dass die Wegleitung Fernverkehr in Zusammenarbeit mit den Kantonen im Rahmen der Arbeiten für den nächsten Ausbauschritt überarbeitet werden sollte.	BE, ZG	Das BAV nimmt diesen Antrag der Kantone zur Kenntnis, teilt jedoch mit, dass der SIS nicht das geeignete Instrument zur Revision dieser Wegleitung ist.
Ein Unternehmen schlägt vor, Terminals von überregionalem Interesse in den SIS aufzunehmen.	SBB	Das BAV weist darauf hin, dass die Planungsgrundlagen zu diesem Bereich im Konzept für den Gütertransport auf der Schiene und den kantonalen Richtplänen enthalten seien (s. Schreiben BAV vom 18.9.2020).
Ein Unternehmen verlangt, dass der SIS die finanziellen Auswirkungen auf das Rollmaterial berücksichtigt. Es beantragt auch, dass der SIS den Fahrzeitverkürzungszielen Rechnung tragen soll.	SBB	Das BAV erinnert daran, dass der SIS kein geeignetes Werkzeug dafür ist, sondern ein Raumplanungsinstrument, das der vorgelagerten Koordination der Auswirkungen auf Raum und Umwelt dient.
Ein Unternehmen fordert eine grössere Flexibilität bei der Zuweisung der Kriterien der Sachplanrelevanz.	SBB	Das BAV nimmt die Anmerkung zur Kenntnis und erklärt, dass diese Kriterien in der amtlichen Richtlinie festgelegt sind.
Ein Unternehmen beantragt die Berücksichtigung privater Vorhaben in der Übersichtskarte.	SOB	Das BAV erinnert daran, dass diese Übersicht auf den Bundesbeschlüssen zur Finanzierung der Vorhaben aus den Ausbauschritten 2025 und 2035 im Rahmen von STEP und der Vorhaben der ersten Dringlichkeitsstufe beruht.
Ein Unternehmen stellt Erwägungen an über die Entwicklung des Eisenbahnverkehrssystems hinsichtlich einer besseren Nutzung des Angebots.	SOB	Das BAV nimmt davon Kenntnis.
Ein Unternehmen bringt Anmerkungen hinsichtlich einer Verbesserung der Fahrzeitverkürzungen an.	SOB	Das BAV nimmt davon Kenntnis und erinnert daran, dass dieses Kapitel im Zusammenhang mit der Perspektive Bahn 2050 bei einer nächsten Anpassung des SIS überarbeitet wird.

Anträge betreffend die Kapitel 1, 2, 5 und die Anhänge

<i>Antrag</i>	<i>Verfasser</i>	<i>Art der Berücksichtigung</i>
Kapitel 2.2: Ein Kanton fragt, ob die Bekämpfung der Bodenspekulation ein Ziel der RPG-Revision gewesen sei.	AG	Das BAV nimmt die Frage zur Kenntnis und bestätigt, dass das RPG revidiert wurde, um die Bodenverschwendung einzudämmen und die Bodenspekulation zu verhindern.
Kapitel 5.1: Ein Kanton beantragt, dass der SIS mit den in den kantonalen Richtplänen enthaltenen Festsetzungen abgestimmt wird.	ZG	Der SIS enthält ausnahmslos Vorhaben, für die der Bund zuständig ist und die als sachplanrelevant eingestuft wurden.

Anträge betreffend Kapitel 3

<i>Antrag</i>	<i>Verfasser</i>	<i>Art der Berücksichtigung</i>
Ein Kanton schlägt die Aufnahme von Objekten vor, die kantonal als schützenswert eingestuft sind.	BE	Der SIS berücksichtigt gemäss seinem Auftrag nur nationale Schutzgebiete. Diese Elemente werden jedoch in der Detailplanung eines Projekts berücksichtigt.
Einige Kantone verlangen, den Satzteil «ist nicht systematisch nachfrageorientiert» aus den Grundsätzen für die Planung zu streichen.	BE, SO	Das BAV nimmt diese Anpassung in Übereinstimmung mit dem Teil Programm vor.
Kapitel 3.1: Ein Kanton stellt Überlegungen zum Wako-System an, um Fahrzeitverkürzungen zu erzielen.	VD	Das BAV nimmt diese Überlegungen zur Kenntnis.
Kapitel 3.1: Ein Kanton schlägt vor, dass dieses Kapitel die Strategie «Perspektive Bahn 2050» berücksichtigen sollte.	LU	Das BAV bedankt sich beim Kanton und teilt mit, dass sich die «Perspektive Bahn 2050» derzeit in Ausarbeitung befindet. Bei der nächsten Anpassung des SIS wird dieses Kapitel unter Berücksichtigung der Strategie «Perspektive Bahn 2050» geändert.
Kapitel 3.1: Ein Kanton weist darauf hin, dass die Priorisierung des Unterhalts gegenüber dem Bau nur bei den Strassen angewendet werden sollte, jedoch nicht bei der Bahn.	NW	Das BAV nimmt das zur Kenntnis, erinnert jedoch daran, dass diese Priorisierung im EBG festgehalten ist.
Kapitel 3.2: Ein Kanton verlangt Präzisierungen zum Begriff der «metropolitanen Einzugsgebiete».	VD	Das BAV stellt einen Fehler in der [französischen] Übersetzung fest und informiert, dass die Definition in der auf der Website des ARE verfügbaren

		Arbeitshilfe «Übereinstimmung der zukünftigen Bahnentwicklung mit den räumlichen Entwicklungszielen» enthalten ist.
Kapitel 3.2: Ein Kanton schlägt eine zusätzliche Abstimmung mit der Schifffahrt vor.	BS	Das BAV nimmt davon Kenntnis, teilt jedoch mit, dass diese Abstimmung spezifisch für eine Region in der Schweiz gilt und das Kapitel 4.5 Güterverkehr diese Koordination im Detail ausführt.
Kapitel 3.3: Einige Kantone weisen bei den Grundsätzen für die Entwicklung der Schieneninfrastruktur auf die Bezüge zur Langfristperspektive für die Bahn hin und bringen Änderungswünsche vor.	GR, TG, BL	Das BAV ist sich dieser Bezüge zur Langfriststrategie für die Bahn bewusst und wird dieses Kapitel bei einer nächsten Anpassung des SIS überarbeiten, sobald die «Perspektive Bahn 2050» genehmigt worden ist. Derzeit wurden bestimmte Inputs in Zusammenhang mit dem Teil Programm des Sachplans Verkehr umgesetzt.
Kapitel 3.3: Ein Kanton beantragt, dass im Kapitel Ausschöpfung der Leistungsfähigkeit der bestehenden Infrastrukturen ein Begriff gegenüber den anderen in den Vordergrund gerückt wird.	ZH	Das BAV nimmt das zur Kenntnis und informiert, dass alle Begriffe den gleichen Stellenwert haben.
Kapitel 3.3: Ein Kanton schlägt vor, die Abwägung im Standortauswahlverfahren besser zu beschreiben.	BE	Das BAV nimmt den Vorschlag zur Kenntnis und verweist auf die RPV, denn der Artikelverweis wurde abgeschnitten.
Kapitel 3.3: Ein Kanton schlägt vor, die Rollen des Kantons in Bezug auf Aushub- und Ausbruchmaterial zu präzisieren.	TI	Das BAV informiert, dass die Rollen und Verantwortlichkeiten des Kantons – wie im Text angegeben – in der VVEA präzisiert sind.
Kapitel 3.3: Ein Kanton schlägt die Streichung eines Wortes betreffend die Zuständigkeit in Bezug auf den Betrieb von Abfallanlagen vor.	AG	Das BAV nimmt diesen Vorschlag zur Kenntnis und erinnert daran, dass nach der VVEA diese Zuständigkeit bei den Kantonen liegt.
Kapitel 3.3: Ein Kanton regt an, den Standort für eine Güterverkehrsanlage im kantonalen Richtplan festzulegen.	ZG	Das BAV erinnert daran, dass sich dieser Satz auf den SIS und die für den SIS relevanten Standorte von nationalem Interesse bezieht. Bei nicht sachplanrelevanten Vorhaben ist es sachgerecht, dass die Festsetzung im kantonalen Richtplan erfolgt.
Kapitel 3.3: Ein Kanton stellt einen falschen Verweis auf einen Gesetzesartikel fest.	AG	Der Antrag wird aufgenommen und der Text wird geändert.
Kapitel 3.4: Einige Kantone beanstanden das Kapitel 3.4 betreffend die Abstimmung von Siedlung und Verkehr.	BL, GR, SO, SZ, ZG	Die Anmerkungen der Kantone wurden untersucht und die verbindlichen Abschnitte entsprechend den im Teil

		Programm verabschiedeten Grundsätzen angepasst.
Kapitel 3.4: Einige Kantone unterstreichen, dass die erfolgreiche Abstimmung von Siedlung und Verkehr eine gute Abstimmung zwischen den Kantonen und dem Bund voraussetzt.	GR, SZ, TG, ZH, LU	Das BAV bedankt sich bei ihnen und wird die gute Abstimmung mit den Kantonen fortsetzen.
Kapitel 3.4: Ein Kanton fragt, ob der blau hinterlegte Textteil für die Behörden verbindlich ist.	VD	Das BAV bestätigt dies.
Kapitel 3.4: Ein Kanton erklärt, dass Kapitel 3.4 die raumplanerischen Zuständigkeiten der Behörden berücksichtigen muss.	AG	Das Kapitel wird entsprechend der Fassung im Teil Programm und unter Berücksichtigung dieser Zuständigkeiten geändert.
Kapitel 3.5: Ein Kanton verlangt eine Präzisierung betreffend die Bedeutung des Satzes «Bewältigung des Verkehrsaufkommens mit anderen Verkehrsträgern».	BS	Im Rahmen der bestehenden Verfahren wenden Bund, Kantone und Gemeinden Methoden zur frühzeitigen Beurteilung von Vorhaben unter dem Gesichtspunkt der Gesamtmobilität an und verleihen ihnen mehr Gewicht. Sie untersuchen Alternativen (z. B. die Bewältigung des Verkehrsaufkommens durch Einsatz anderer Verkehrsträger).
Kapitel 3.5: Ein Kanton schlägt vor, dass ein Vorhaben ausserhalb der FFF liegen muss.	ZG	Das BAV weist darauf hin, dass Ersatzmassnahmen bestehen. Deshalb wird der Begriff «in der Regel» verwendet.
Kapitel 3.5: Ein Kanton bringt eine Ergänzung zum Störfallrisiko an.	VD	Das BAV teilt mit, dass dieser Problematik ein eigenes Kapitel gewidmet ist (4.7).

Anträge betreffend Kapitel 4

<i>Antrag</i>	<i>Verfasser</i>	<i>Art der Berücksichtigung</i>
Kapitel 4.1: Mehrere Kantone regen die Aufnahme zusätzlicher Projekte in die Übersichtstabelle in Kapitel 4.1 an.	BE, BL, FR, GR, LU, SO, SG, TG	Die Anpassungen und Ergänzungen 2021 umfassen diejenigen Vorhaben, die derzeit im SIS 2018 enthalten sind, sowie die Vorhaben aus dem STEP AS 2035, deren Sachplanrelevanz geprüft wurde. Vorhaben der zweiten Dringlichkeitsstufe sind nicht sachplanrelevant.
Kapitel 4.2: Einige Kantone verlangen, dass zusätzliche Angebote in die Tabelle dieses Kapitels aufgenommen werden.	SO, BE, GR, TG	Das BAV erinnert daran, dass diese Tabelle nur die im Rahmen der Botschaft zum STEP AS 2035 festgelegten Vorhaben berücksichtigt. Den Kantonen stehen das NNK und

		die NNP ⁵ als offizielle Instrumente zur Angebotsgestaltung zur Verfügung.
Kapitel 4.3: Einige Kantone stellen Betrachtungen zum Thema vernetzte Verkehrsangebote an.	VD, ZG, TG, LU	Das Kapitel stützt sich auf die Grundsätze, die im Rahmen des vom Bundesrat 2021 genehmigten Teils Programm festgelegt wurden.
Kapitel 4.4: Verschiedene Kantone bringen ihre Erwägungen zu den Herausforderungen, die mit der multimodalen Mobilität verbunden sind, zum Ausdruck.	VD, GR, ZH	Das BAV nimmt diese Überlegungen zur Kenntnis.
Kapitel 4.5: Ein Kanton fordert, dass die Güterverkehrsanlagen in die Karte aufgenommen werden.	VD	Die Güterverkehrsanlagen sind in einem Objektblatt dargestellt.
Kapitel 4.6: Bestimmte Kantone fragen, wieso die Karte zur Lärmsanierung nicht mehr im SIS enthalten ist.	VD, VS	Die erste Phase der Lärmschutzmassnahmen ist beendet und die Karte deshalb nicht mehr im SIS 6 vorhanden. Die Ergänzungen im Textteil erläutern die nächsten Phasen.
Kapitel 4.7: Ein Kanton bringt Überlegungen zu seiner städtebaulichen Situation und das Störfallrisiko vor.	VD	Das BAV erinnert daran, dass die wichtigsten Werkzeuge zur Koordination von Raumplanung und Störfallvorsorge in der StfV enthalten sind. Der SIS ist nicht das geeignete Vollzugsinstrument zur dafür. In diesem Kapitel soll das Thema umfassend in Bezug auf die Arten von Risiken und die betroffenen Kantone behandelt werden. Siehe auch: Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge, Planungshilfe.
Kapitel 4.7: Ein Kanton schlägt die Aufnahme einer störfallrelevanten Linie in die Karte vor.	VD	Die Linie ist bereits in die Karte eingetragen.
Kapitel 4.8: Ein Kanton stellt fest, dass die Kapazität des Netzes mit ETCS Level 2 nicht verbessert werden konnte.	VD	Das BAV nimmt das Bedauern des Kantons zur Kenntnis.
Kapitel 4.9: Ein Kanton fordert, dass in der Karte nur die sachplanrelevanten Projekte für Übertragungsleitungen dargestellt werden.	SO	Wenn ein Übertragungsleitungsprojekt sachplanrelevant ist, wird es in den Teil Objektblätter aufgenommen. Die Projekte werden geprüft, sobald die Eigentümerin oder der Eigentümer der Infrastruktur mit dem BAV wegen eines Projekts für den Bau oder den Ersatz einer Leitung Kontakt aufnimmt.

⁵ NNK: Netznutzungskonzept ; NNP: Netznutzungspläne

Anträge zu den Objektblättern

<i>Antrag</i>	<i>Verfasser</i>	<i>Art der Berücksichtigung</i>
Mehrere Kantone und Akteurinnen schlagen vor, den Inhalt einiger Objektblätter zu präzisieren oder die Textteile zu ergänzen.	AG, BE, BL, BS, FR, GL, LU, NE, NW, SO, TG, TI, VD, ZH, SBB, Stadt Wil	Die textlichen Änderungen und Präzisierungen werden aufgenommen. Die inhaltlichen Vorschläge werden geprüft und gegebenenfalls aufgenommen. Im gegenteiligen Fall wird der Antrag des Kantons nicht aufgenommen, weil die aktuelle Beschreibung der Massnahme verständlich ist.
Einige Kantone oder Akteure schlagen Änderungen des Koordinationsstandes von Vorhaben im SIS vor.	ZG, SBB	Die Vorschläge werden anhand des Fortschritts der jeweiligen Vorhaben untersucht. Bei Bedarf wird der Stand der Koordination angepasst.
Ein Kanton weist auf Unterschiede beim Koordinationsstand der Projekte zwischen dem SIS und dem kantonalen Richtplan hin.	ZG, TI	Die Handhabung von Artikel 5 RPV erfolgt in den Sachplänen des Bundes und in den kantonalen Richtplänen aufgrund der jeweiligen spezifischen Erfordernisse. Für den Sachplan Verkehr hat der Bundesrat die Handhabung von Artikel 5 RPV im Programmteil festgelegt. Angaben über den Stand der Koordination entsprechen den Anforderungen von Artikel 5 RPV und werden periodisch nachgeführt. Es können somit zwischen Richt- und Sachplan Unterschiede beim Koordinationsstand von Vorhaben bestehen. So begründete Unterschiede stellen keinen Widerspruch nach Artikel 20 RPV dar.
Ein Kanton verlangt die Aufnahme einer Koordination mit einem privaten Unternehmen.	SZ	Das BAV nimmt diese Mitteilung zur Kenntnis, erinnert jedoch daran, dass dieser Koordinationsstand auf einer nachgelagerten Planungsstufe und nicht auf Stufe Sachplan Verkehr berücksichtigt wird.
Ein Kanton stellt Überlegungen im Zusammenhang mit einem Agglomerationsprogramm an.	SG	Das BAV nimmt davon Kenntnis, weist jedoch darauf hin, dass der SIS nicht das geeignete Instrument für die Aufnahme dieser Erwägung ist.
Einzelne Kantone und Akteure bringen	SG, AR,	Dieser einleitende Teil zu den Handlungsräumen wurde aus dem

Anmerkungen zum einleitenden Teil über die Handlungsräume an.	SBB	vom Bundesrat 2021 genehmigten Teil Programm des Sachplans Verkehr übernommen.
Ein Kanton äussert sich zu einem Vorhaben im einleitenden Teil, das entfernt wurde.	SG	Das BAV erläutert, dass dieses Vorhaben entfernt wurde, weil es der Ausgangslage zugeordnet wurde und deshalb nicht mehr im SIS aufgeführt werden muss.
Ein Kanton nimmt die Berücksichtigung eines Vorhabens im SIS zur Kenntnis.	NE	Der Bund nimmt davon Kenntnis.
Ein Kanton regt an, den Text mit einer Abstimmung zu den angrenzenden Wäldern zu präzisieren.	ZH	Das BAV nimmt davon Kenntnis und erinnert daran, dass die gesetzlichen Bestimmungen über den Wald bei der Projektplanung zur Anwendung kommen.
Ein Kanton schlägt vor, einen Installationsplatz sowie einen Steinbruch zu streichen, da diese Standorte renaturiert wurden.	SZ	Der Antrag wird aufgenommen.
Mehrere Kantone schlagen die Aufnahme eines Vorhabens in den SIS vor, das nicht in den aktuellen Planungen des Bundes erscheint (STEP AS 2035 und erste Dringlichkeit).	GL, SO, GR	Das BAV weist darauf hin, dass die Reife dieses Vorhabens für die Aufnahme in den SIS unzureichend ist. Das BAV schlägt dem Kanton vor, dieses Vorhaben beim nächsten Ausbauschritt STEP einzubringen.
Ein Kanton schlägt die Aufnahme eines Privatunternehmens als Projektpartner in das Objektblatt vor.	ZH	Das BAV weist darauf hin, dass nur die Eigentümerinnen und Eigentümer von Infrastrukturen als Partnerinnen respektive Partner in den Objektblättern aufgeführt sind.
Ein Kanton macht darauf aufmerksam, dass die Portale eines Tunnels noch nicht festgelegt sind.	NE	Das BAV nimmt davon Kenntnis und erklärt, dass der derzeitige Koordinationsstand dem Vorhaben keinen endgültigen Charakter verleihen.
Zwei Kantone weisen auf Unterschiede beim Koordinationsstand der Projekte zwischen dem Sachplan und dem kantonalen Richtplan hin.	OW, NW	Die Handhabung von Artikel 5 RPV erfolgt in den Sachplänen des Bundes und in den kantonalen Richtplänen aufgrund der jeweiligen spezifischen Erfordernisse. Für den Sachplan Verkehr hat der Bundesrat die Handhabung von Artikel 5 RPV im Programmteil festgelegt. Die Angaben über den Stand der Koordination entsprechen den Anforderungen von Artikel 5 RPV und werden periodisch

		nachgeführt. Es können somit Unterschiede beim Koordinationsstand von Vorhaben zwischen Richt- und Sachplan bestehen. So begründete Unterschiede stellen keinen Widerspruch nach Artikel 20 RPV dar.
Bestimmte Kantone weisen darauf hin, dass die Anliegen der Gemeinden bei der weiteren Entwicklung eines Projekts berücksichtigt werden sollten.	TI, SO	Das BAV nimmt dies zur Kenntnis und wird diesen Punkt bei der weiteren Planung beachten.
Ein Kanton weist darauf hin, dass in der weiteren Planung eine Abstimmung für ein Umweltobjekt realisiert werden muss.	SZ	Diese Information ist im Objektblatt enthalten.
Einige Organisationen stellen Erwägungen zur Planung eines Vorhabens in der Region Zürich an.	GLP Winterthur Quartierverein Dätttau HNM Winterthur IG Försterhaus Grüne Winterthur GWG Winterthur SVP Winterthur FDP Winterthur Forum Architektur Winterthur VCS Zürich	Das BAV nimmt diese Erwägungen im Hinblick auf die weitere Planung zur Kenntnis. Diese können jedoch nicht auf Stufe Sachplan behandelt werden. Diese Elemente sind mit dem Unternehmen, dem Kanton und der Gemeinde im Rahmen der Detailplanung des Vorhabens zu regeln. Die Einsprachen werden im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens behandelt.
Ein Unternehmen bedauert die Änderung eines Satzes in einem Objektblatt auf Antrag des Kantons und der Gemeinde für ein im PGV befindliches Vorhaben.	BLS	Das BAV nimmt dies zur Kenntnis, weist jedoch darauf hin, dass dieser Satz die Haltung der Gemeinde und des Kantons in aller Klarheit wiedergibt.
Verschiedene Organisationen stellen Erwägungen zur Planung eines Vorhabens an.	ATA Ticino, SVI	Das BAV nimmt diese Erwägungen im Hinblick auf die weitere Planung zur Kenntnis. Diese können jedoch nicht auf Stufe Sachplan behandelt werden. Diese Elemente sind mit dem Unternehmen, dem Kanton und der Gemeinde im Rahmen der Detailplanung des Vorhabens zu regeln.
Ein Verein für Lärmbekämpfung äussert seine Bedenken zur Lärmbelastung eines Vorhabens.	Vorstand Verein Lärm Weg	Das BAV nimmt dies für die Fortsetzung des Projekts zur Kenntnis.

Eine Gemeinde verlangt die Aufnahme eines Hinweises betreffend die Abstimmung zwischen einem Vorhaben und einem Feuchtgebiet.	Gemeinde Rifferswil	Der Hinweis ist im Objektblatt vorhanden.
Eine Gemeinde fordert, dass die Hinweise zu den Installationsplätzen einer Baustelle sowie der Abtransport des Materials in ein Objektblatt aufgenommen werden.	Gemeinde Baar	Das BAV nimmt dies zur Kenntnis und wird diese Standorte eintragen, sobald die Planung dieses Projekts weiter fortgeschritten ist.
Eine Gemeinde stellt Überlegungen zu einem aufzunehmenden Autobahnvorhaben an.	Gemeinde Walchwil	Der SIS betrifft die Infrastruktur des Schienenverkehrs, nicht die des Strassenverkehrs.
Eine Organisation fordert, dass das Projekt CST berücksichtigt wird.	Cargo Sous Terrain	Derzeit wird der Sachplan unterirdischer Gütertransport (SUG) entwickelt, der die Abstimmung mit dem Projekt CST regeln wird.
Eine Gemeinde ist gegen ein Projekt.	Gemeinde Ingenbohl	Einsprachen von Privatpersonen können im Plangenehmigungsverfahren berücksichtigt und bearbeitet werden. Der SIS ist dafür nicht das geeignete Instrument.
Ein Kanton verlangt die Aufnahme eines zusätzlichen Projekts in den SIS, das als Vorhaben der ersten Dringlichkeit eingestuft ist.	VD	Das BAV gibt an, dass dieses Projekt für eine Aufnahme in den SIS geprüft wurde. Nach den Kriterien der Richtlinie zur Sachplanrelevanz von Eisenbahnvorhaben ist für dieses Projekt keine Koordination auf Stufe Sachplan erforderlich.
Mehrere Kantone und Akteure schlagen die Aufnahme von zusätzlichen Vorhaben in den SIS vor.	BE, BS, NW, SO, VD, ZG, SZ, SBB Erich Schmied	Die Vorhaben werden gemäss der Richtlinie zur Sachplanrelevanz geprüft, um festzustellen, ob sie für die Aufnahme in den SIS relevant sind oder nicht. In bestimmten Fällen wird ein Hinweis in den Text aufgenommen, wenn sich ein Vorhaben auf ein Vorhaben im SIS auswirkt. In anderen Fällen begrüsst es das BAV, wenn der Kanton ein nicht sachplanrelevantes Vorhaben im kantonalen Richtplan berücksichtigt.
Ein Kanton schlägt vor, ein oder mehrere Projekte in den SIS aufzunehmen.	GE	Die Prüfung hat ergeben, dass das Vorhaben für die Aufnahme in den SIS gemäss der Richtlinie zur Sachplanrelevanz nicht relevant ist.
Ein Kanton und eine Akteurin schlagen die Aufnahme eines Vorhabens in den SIS	GE, SBB	Die laufende Studie hat nicht den erforderlichen Grad der Relevanz, der für eine Aufnahme in den SIS

vor, das derzeit noch geprüft wird.		erforderlich ist, und sie ist nicht in den Infrastrukturmassnahmen des STEP AS 2035 enthalten. Es findet sich jedoch ein entsprechender Hinweis im Dokument.
Ein Kanton schlägt vor, ein im Ausland gelegenes Vorhabens aufzunehmen.	SH	Für den SIS gilt das Territorialitätsprinzip. Bei grenzüberschreitenden Bahnprojekten sind die Nachbarländer in die Planung eingebunden.
Ein Kanton weist darauf hin, dass sich ein Vorhaben im Plangenehmigungsverfahren befindet.	SG	Das BAV erinnert daran, dass dieser Hinweis bereits im Objektblatt enthalten ist.
Ein Kanton regt die Aufnahme eines Vorhabens aus dem Konzept Bahn 2000 in den SIS an.	FR	Wie alle anderen nicht realisierten Projekte aus Bahn 2000 wurde das fragliche Vorhaben neu beurteilt und mit dem Entscheid für den AS 2025 des STEP Bahninfrastruktur überschrieben. Diese Projekte sind nicht mehr in der Planung des Bundes enthalten; der Kanton kann sie jedoch in den kantonalen Richtplan aufnehmen, der vom Bund genehmigt werden muss.
Ein Kanton und eine Akteurin regen an, die Haltestellen als eigenes Projekt in die Objektblätter aufzunehmen.	SO, SBB	Die Haltestellen sind für das Objektblatt nicht relevant, sie werden jedoch im Objektblatt und im Konzeptteil erwähnt.
Ein Kanton und eine Akteurin schlagen die Aufnahme der Vorhaben aus den kantonalen Richtplänen in den SIS vor.	GR, SBB	Das BAV nimmt davon Kenntnis, weist jedoch darauf hin, dass nur diejenigen Vorhaben in den SIS aufgenommen werden, die in die Zuständigkeit des Bundes fallen und nach der Richtlinie zur Prüfung der Sachplanrelevanz relevant sind. Wenn ein kantonales Projekt Auswirkungen auf ein Vorhaben des SIS hat, wird dies in den meisten Fällen in den Hinweisen erwähnt.
Verschiedene Akteure und Akteurinnen schlagen Angebote zur Aufnahme in den SIS vor.	SOB, Citrap Vaud, Hanspeter Krummenacher, Initiative Bodensee-S-Bahn, Paul Stopper, Xaver Theiler, Conrad Wagner, Regio AR-SG-Bodensee	Das BAV erinnert daran, dass der SIS kein Instrument zur Planung der Verkehrsangebote ist, sondern ein Raumplanungsinstrument, das der vorgelagerten Koordination der Auswirkungen auf Raum und Umwelt dient. Die Verkehrsangebote müssen in den weiteren STEP-Ausbausritten koordiniert werden.

Ein Kanton bewilligt die Wahl eines Standorts für eine Werkstatt in seinem Kanton	TI, Studio Gianoni, Studio Pelli & Associati, Pietro Gazzoli, Arnaldo Gianini, AMICA, Arbedo-Castione	Das BAV nimmt die Bestätigung des Kantons und die beiliegenden Schreiben der Gemeinden, Privatpersonen und Verbände zur Kenntnis
---	---	--

4 Ergebnisse der zweiten Anhörung

In der zweiten nach Artikel 20 RPV vorgesehenen Anhörung erhalten die Kantone die Gelegenheit, etwaige Widersprüche zwischen dem Entwurf und den vom Bundesrat genehmigten kantonalen Richtplänen anzugeben.

Alle Kantone haben eine Stellungnahme eingereicht. Es zeigte sich, dass keine Widersprüche zwischen den Anpassungen des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene und den vom Bundesrat genehmigten kantonalen Richtplänen bestehen.

Es wurde kein Bereinigungsverfahren nach Artikel 20 RPV verlangt. In ihren Stellungnahmen machten mehrere Kantone materielle Einwände geltend. Soweit der Bund diese Einwände bereits geprüft hat, finden sich die entsprechenden Kommentare in den vorangehenden Kapiteln.

<i>Antrag</i>	<i>Verfasser</i>	<i>Art der Berücksichtigung</i>
Einige Kantone schlagen Ergänzungen der Ausführungen im einleitenden Teil zu den Handlungsräumen vor.	AI, VD	Dieser einleitende Teil zu den Handlungsräumen wurde aus dem vom Bundesrat 2021 genehmigten Teil Programm des Sachplans übernommen.
Ein Kanton bringt eine Bemerkung zu einer Angebotsverbesserung an, die im einleitenden Teil zu den Handlungsräumen nicht der Ausgangslage zugewiesen werden sollte.	SG	Das erwähnte Vorhaben ist derzeit in Betrieb. Sollte das Angebotskonzept in Zukunft jedoch einer neuen Infrastruktur entsprechen, wird deren Relevanz für eine Aufnahme in den SIS geprüft.
Einige Kantone verlangen die Berücksichtigung von Vorhaben, die in ihrem kantonalen Richtplan, jedoch nicht im SIS enthalten sind.	SG, GE, GL, VD	Diese Vorhaben werden gemäss der Richtlinie zur Prüfung der Relevanz von Eisenbahnbauvorhaben für den SIS als nicht sachplanrelevant eingestuft. Das BAV führt jedoch an, dass es dem Kanton freisteht, diese Vorhaben in seinen Richtplan aufzunehmen, um die räumliche Koordination zu gewährleisten.
Ein Kanton weist auf Unterschiede beim Koordinationsstand der Projekte zwischen dem SIS und dem kantonalen Richtplan hin.	BE, NW, TI	Die Handhabung von Artikel 5 RPV erfolgt in den Sachplänen des Bundes und in den kantonalen Richtplänen aufgrund der jeweiligen spezifischen Erfordernisse. Für den Sachplan Verkehr hat der Bundesrat den Umgang mit Artikel 5 RPV im Programmteil festgelegt. Angaben über den Stand der Koordination entsprechen den Anforderungen von Artikel 5 RPV und werden periodisch nachgeführt. Es können somit zwischen Richt- und Sachplan Unterschiede beim Koordinationsstand von Vorhaben bestehen. So

		begründete Unterschiede stellen keinen Widerspruch nach Artikel 20 RPV dar.
Mehrere Kantone regen die Aufnahme zusätzlicher Projekte in die Übersichtstabelle des Kapitels 4.1 oder in die Objektblätter an.	GL, LU, SO, VD	Die Anpassungen und Ergänzungen 2021 umfassen diejenigen Vorhaben, die derzeit im SIS 2018 enthalten sind, sowie die Vorhaben aus dem STEP AS 2035, deren Sachplanrelevanz geprüft wurde. Vorhaben der zweiten Dringlichkeitsstufe sind nicht sachplanrelevant.
Bestimmte Kantone verlangen, dass zusätzliche Angebote in die tabellarische Aufstellung des Kapitels 4.2 aufgenommen werden.	BE, FR, TG	Das BAV erinnert daran, dass diese Aufstellung nur die im Rahmen der Botschaft zum STEP AS 2035 festgelegten Vorhaben berücksichtigt. Den Kantonen stehen das NNK und die NNP als offizielle Instrumente zur Angebotsgestaltung zur Verfügung.
Mehrere Kantone schlagen redaktionelle Anpassungen und Präzisierungen vor.	AG, AI, BE, BS, GR, SO, VD ZH	Die redaktionellen Anpassungen und Präzisierungen werden aufgenommen.
Einige Kantone betonen den Fortschritt bestimmter Vorhaben und schlagen redaktionelle Anpassungen und Änderungen der Koordinationsstände vor.	AG, BE, BS, GR, LU, VD	Die Vorschläge werden geprüft und die Texte und Karten an den aktuellen Projektstand angepasst.
Ein Kanton weist darauf hin, dass er auf seinem Gebiet keine Abstellanlagen vorsieht.	NW	Das BAV nimmt davon Kenntnis.
Einige Kantone regen an, die Haltestellen als eigenständige Vorhaben in die Objektblätter aufzunehmen.	SO	Die Haltestellen sind für das Objektblatt nicht relevant, sie werden jedoch im Objektblatt und im Konzeptteil erwähnt.
Einige Kantone fordern, dass bestimmte Vorhaben in der Ausgangslage nach der Genehmigung durch den Bundesrat gestrichen werden.	BE, GR	Das BAV bestätigt, dass diese Projekte nach der Genehmigung durch den Bundesrat gestrichen werden.
Bestimmte Kantone bringen Bemerkungen zum Unterkapitel des konzeptionellen Teils an, das sich mit dem Aushub- und Ausbruchmaterial befasst.	TI, VD	Das BAV teilt mit, dass die Rollen und Verantwortlichkeiten der Kantone und der Unternehmen in der VVEA präzisiert sind. Im SIS wird lediglich darauf verwiesen.
Ein Kanton schlägt vor, dass die Diskussionen betreffend eine neue Werkstätte und deren Sachplanrelevanz geprüft werden sollten.	VD	Das BAV informiert den Kanton darüber, dass diese Diskussionen mit dem Transportunternehmen und dem Kanton im Gange sind. Ziel ist es, Rahmenbedingungen für eine Multikriterienanalyse zu den verschiedenen Varianten unter Berücksichtigung der Erfordernisse der Raumplanung und

		der Umweltanliegen zu schaffen. Dieses Thema wird auch in die Änderung der Richtlinie zur Sachplanrelevanz im Jahr 2022 einfließen.
Ein Kanton stellt Überlegungen zur Thematik der Störfallvorsorge in Kapitel 2 an.	BS	Das BAV weist darauf hin, dass dieses Thema in Kapitel 4.7 behandelt wird. Die Störfallvorsorge wird grundsätzlich in der StfV geregelt.
Ein Kanton regt an, eine Massnahme betreffend die Lichtverschmutzung und deren Auswirkungen auf die Biodiversität aufzunehmen.	FR	Das BAV nimmt davon Kenntnis, merkt jedoch an, dass der SIS nicht die richtige Detailtiefe dafür bietet.
Ein Kanton schlägt vor, allgemeine Grundsätze aufzunehmen, und stellt Überlegungen zum Güterverkehr im SIS sowie zur Strategie des Bundesrates an.	FR	Das BAV nimmt davon Kenntnis. Die strategischen Ziele für die Koordination von Raumplanung und Verkehr wurden über den Teil Programm des Sachplans Verkehr validiert.
Ein Kanton befürchtet, dass der SIS zu allgemein werde und die Arbeit der Angebotsplanerinnen und -planer verkompliziere.	FR	Der SIS ist kein Werkzeug für die Angebotsplanung, sondern ein Raumplanungsinstrument, das im RPG verankert ist.
Ein Kanton weist darauf hin, dass das Raumkonzept Schweiz für die Kantone nicht bindend und mit dem Teil Programm unvereinbar ist.	FR	Der SIS ist ein im RPG verankertes Raumplanungsinstrument; er ist auch mit dem vom Bundesrat genehmigten Teil Programm verknüpft.
Ein Kanton regt die Aufnahme eines Vorhabens aus dem Konzept Bahn 2000 in den SIS an.	FR	Wie alle anderen nicht realisierten Projekte aus Bahn 2000 wurde das fragliche Vorhaben neu beurteilt und mit dem Entscheid für den AS 2025 des STEP Bahninfrastruktur überschrieben. Diese Projekte sind nicht mehr in der Planung des Bundes enthalten. Dem Kanton steht es jedoch frei, sie in den kantonalen Richtplan aufzunehmen, der vom Bund genehmigt werden muss.
Ein Kanton spricht sich gegen die im STEP AS 2035 vorgesehene Ausweitung von Güterverkehrstrassen auf seinem Gebiet zugunsten von Trassen des Personenverkehrs aus.	FR	Das BAV nimmt die Haltung des Kantons zur Kenntnis.

Anhang 1

Teilnehmerinnen und Teilnehmer an der ersten Anhörung zu den Anpassungen und Ergänzungen 2021 des SIS

Kantone

AG	Aargau	JU*	Jura	TI	Tessin
AI*	Appenzell Innerrhoden	LU	Luzern	UR*	Uri
AR*	Appenzell Ausserrhoden	NE	Neuenburg	VD	Waadt
BL	Basel-Landschaft	NW	Nidwalden	VS	Wallis
BS	Basel-Stadt	OW	Obwalden	ZG	Zug
BE	Bern	SG	St. Gallen	ZH	Zürich
FR	Freiburg	SH	Schaffhausen		
GE	Genf	SO	Solothurn		
GL	Glarus	SZ	Schwyz		
GR	Graubünden	TG	Thurgau		

Die mit einem Stern () markierten Kantone haben keine Stellungnahmen eingereicht.

Organisationen und Verbände

Transportunternehmen:

- SBB
- SOB
- BLS
- RhB

Privatpersonen:

- Erich Schmied
- Hanspeter Krummenacher
- Paul Stopper
- Xaver Theiler
- Conrad Wagner
- Studio legale e notarile Gianoni
- Studio legale e notarile Pelli & Associati
- Pietro Gazzoli
- Arnaldo Gianini

- IG Försterhaus
- Grüne Winterthur
- GWG Winterthur
- SVP Winterthur
- FDP Winterthur
- Forum Architektur Winterthur
- VCS Zürich
- Initiative Bodensee-S-Bahn
- KöV
- BPUK
- ENHK
- Regio AR-SG-Bodensee
- SVI
- ATA Ticino
- Vorstand Verein Lärm Weg
- Cargo Sous Terrain

Organisationen und politische Parteien:

- Citrap Vaud
- GLP Winterthur
- Quartierverein Dätttau
- HNM Winterthur
- Amica

Gemeinden:

- Gemeinde Rifferswil
- Gemeinde Baar
- Gemeinde Walchwil
- Gemeinde Ingenbohl
- Stadt Langenthal
- Arbedo-Castione

Anhang 2

Teilnehmerinnen und Teilnehmer an der zweiten Anhörung zu den Anpassungen und Ergänzungen 2021 des SIS

Kantone

AG	Aargau	JU	Jura	TI	Tessin
AI	Appenzell Innerrhoden	LU	Luzern	UR	Uri
AR	Appenzell Ausserrhoden	NE	Neuenburg	VD	Waadt
BL	Basel-Landschaft	NW	Nidwalden	VS	Wallis
BS	Basel-Stadt	OW	Obwalden	ZG	Zug
BE	Bern	SG	St. Gallen	ZH	Zürich
FR	Freiburg	SH	Schaffhausen		
GE	Genf	SO	Solothurn		
GL	Glarus	SZ	Schwyz		
GR	Graubünden	TG	Thurgau		