

Die Westschweiz soll den richtigen Zug nehmen !

Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2035



EDITORIAL

Der neue Bahninfrastrukturfonds des Bundes wurde im Februar 2014 vom Volk angenommen. Seit 1. Januar 2016 verfügt unser Land über eine nachhaltige Finanzierungsquelle, um in erster Linie die Instandhaltung und die Verbesserung der vorhandenen Bahninfrastrukturen sicherzustellen. Der Fonds ermöglicht es jedoch auch, neue Verkehrsangebote zu entwickeln und die dafür nötigen Anlagen zu bauen, sowohl für den Passagier- als auch für den Güterverkehr auf der Schiene.

Im Rahmen der Aufforderung zur Einreichung von Projektvorschlägen des Bundesamts für Verkehr von März bis Ende 2014 sendeten die Akteure der Mobilität im Schienenverkehr fast 300 Vorschläge für die Entwicklung der Leistungen des Passagier- und Güterverkehrs ein. Die Kosten für den Bau der dazu notwendigen Infrastrukturen würde sich auf rund 60 Milliarden Franken belaufen.

Unter Berücksichtigung der im Fonds verfügbaren Finanzmittel sowie einer Studie der eingereichten Projekte hat der Bundesrat zwei Szenarien erstellt. Eines sieht die Bereitstellung von 7 Milliarden Franken für neue Anlagen vor, die bis 2030 gebaut werden sollen. Das andere sieht die Freigabe von etwas weniger als 12 Milliarden vor, für einen doppelten Umsetzungsschritt bis 2035. In seiner Botschaft, die dem Parlament demnächst übersendet wird, schlägt die Regierung für jedes dieser Budgets die Infrastrukturen vor, deren Bau es für sinnvoll hält.

Vor diesem Hintergrund haben sich die Kantone der Westschweiz zusammenschlossen, um 9 Schlüsselprojekte zu unterstützen, die auf dem gesamten Gebiet ein leistungsstarkes und attraktives Bahnangebot sicherstellen. Sie entsprechen in allen Punkten den Anforderungen, die im Prozess für die Priorisierung des Bedarfs festgelegt wurden. Die Massnahmen setzen die Entwicklung des erstklassigen nationalen Netzes, das die Stärke des Landes ausmacht, in der Westschweiz fort und verstärken sie. Um dieses Programm zu finanzieren, muss der Gesamtbetrag, der für den Ausbauschnitt 2035 zur Verfügung steht, auf 13 Milliarden erhöht werden. Dieser Betrag kann problemlos über den Bahninfrastrukturfonds zur Verfügung gestellt werden, der dank seiner verschiedenen Quellen über ausreichende Mittel verfügt.

Die Schiene ist eine wesentliche Komponente für die Verlässlichkeit unseres Landes. Sie steht im Zentrum des Zusammenhalts der Regionen, aus denen es besteht. Wir haben die Mittel, um die Schweiz der Zukunft zu gestalten, eine mobile, stolze, solidarische und unternehmungsfreudige Schweiz. Setzen wir uns ehrgeizige Ziele, nutzen wir unsere Chance!



Jacques Melly
 Chef des Département für Mobilität,
 Raumentwicklung und Umwelt

J. Melly



Christoph Neuhaus
 Bau-, Verkehrs-
 und Energiedirektor
 des Kantons Bern

Ch. Neuhaus



Nuria Gorrite
 Cheffe du département des infrastructures
 et des ressources humaines
 du canton de Vaud

N. Gorrite



Jean-François Steiert
 Raumplanungs-,
 Umwelt- und Baudirektor

JF Steiert



Laurent Favre
 Chef du département du développement
 territorial et de l'environnement
 du canton de Neuchâtel

L. Favre



Serge Dal Busco
 Chef du département des infrastructures
 du canton de Genève

S. Dal Busco



David Eray
 Ministre de l'Environnement
 du canton du Jura

D. Eray

MOBILITÄT ALS WOHLSTANDSFAKTOR

Die Kantone der Westschweiz verfolgen das gemeinsame Ziel einer zugleich dynamischen, innovativen und umweltfreundlichen wirtschaftlichen Entwicklung.

Bei der letzten Erfassung des nationalen Bruttoinlandsprodukts (BIP) durch das Bundesamt für Statistik im Jahr 2015, stellte die Westschweiz 36 % des BIP. Die generierte Brutto-Wertschöpfung belief sich auf 38 % des nationalen Gesamtwerts. In der Westschweiz gab es 1'875'000 Arbeitsplätze. Die Beschäftigungsquote für Personen zwischen 15 und 64 Jahren lag mit 79,2 % leicht unter dem nationalen Durchschnitt von 81,3 %.

Mobilität ist ein entscheidender Faktor für den wirtschaftlichen Wohlstand und die Schaffung von Arbeitsplätzen. Die Inbetriebnahme des Léman Express sowie die Entwicklung des Viertelstundentakts auf den Kernstrecken des RER Waadt stärken die Wettbewerbsfähigkeit der Metropolregion Genf-Lausanne. In der Hauptstadtregion Bern wird die S-Bahn weiterentwickelt. Bis 2030 wird der Takt auf mehreren Linien verdichtet. In den peripheren Regionen der wichtigsten Achsen muss die Qualität des öffentlichen Verkehrsangebots erhöht werden, damit sich ihre wirtschaftliche Attraktivität verbessert.

EINE STARK WACHSENDE REGION




Die Westschweiz besteht aus den Kantonen Bern, Freiburg, Waadt, Wallis, Neuenburg, Genf und Jura. Ihr Gebiet erstreckt sich über eine Fläche von 17'990 km² von der Jurakette bis zu den Alpen. Die Vielfalt des Gebiets stellt sowohl eine Chance als auch eine Herausforderung dar und zwar bei der Mobilität als auch bei der Erreichbarkeit.

2017 lebten 3'226'506 Menschen in diesen sieben Kantonen, also 38 % der Schweizer Bevölkerung. Die drei aus demografischer Sicht jüngsten Kantone der Schweiz sind Freiburg, Waadt und Genf mit einem Durchschnittsalter unter 41 Jahren.

Bis 2035 rechnet das Referenzszenario des Bundes in der Westschweiz mit einem Bevölkerungswachstum von fast 18 %, womit 3'795'000 Einwohnerinnen und Einwohner in der Westschweiz leben werden. Ein Szenario mit einem stärkeren Bevölkerungswachstum prognostiziert gar mehr als 4 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner. Gesamtschweizerisch wird eine Bevölkerungszunahme von 16 % prognostiziert, was die demografische Dynamik der Westschweizer Kantone bestätigt.

EINE VERSCHIEBUNG DES MODAL SPLIT ZUGUNSTEN DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS

TABELLE MODAL SPLIT

	2015			
	 Motorisiert Individualverkehr	 Öffentlicher Verkehr	 Langsamverkehr	...
BE	63%	27%	8%	2%
FR	74%	18%	6%	2%
VD	73%	20%	5%	2%
VS	73%	21%	4%	2%
NE	75%	17%	6%	2%
GE	66%	23%	9%	2%
JU	74%	19%	6%	1%
Schweiz	67%	23%	8%	2%

Verteilung der gesamthaft zurückgelegten Distanzen auf die Verkehrsmittel.

¹Andere Verkehrsmittel: sofern keine anderen Angaben gemacht werden, fallen unter diese Bezeichnung Lastwagen, Reisebussen, Taxis, Schiffe, Seilbahnen, Flugzeuge, fahrzeugähnliche Geräte etc.

Quellen: Schweizer Durchschnitt: Bundesamt für Statistik, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015
Modalsplits der Kantone: für 2015 von den Kantonen geliefert Zahlen

Der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel in der Westschweiz liegt unter dem nationalen Durchschnitt. Diese Situation wird wesentlich von der Qualität und der Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen Verkehrsangebots beeinflusst. Der Takt, die Fahrzeit, die Häufigkeit des Umsteigens und der Komfort des Rollmaterials bestimmen die Entscheidung bezüglich der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln.

Die öffentlichen Verkehrsbetriebe der Westschweiz haben ihr Rollmaterial modernisiert und moderne Triebzüge mit Niederflureinstieg eingeführt. Das regionale Verkehrsangebot wurde dank der Einführung des 30-Minuten-Takts für die Linien des RER Fribourg/Freiburg und des RER Valais|Wallis verbessert. Mit Erfolg, denn die Nutzung der betroffenen öffentlichen Verkehrsmittel nahm jedes Mal zu. Ohne neue Infrastrukturen ist das Angebot jedoch weiterhin unzureichend.

¹ Szenarien zur Bevölkerungsentwicklung der Kantone 2015-2014. Bundesamt für Statistik, Neuenburg 2016

INNOVATION ALS MOTOR

Die Transportunternehmen und die Hochschulen der Westschweiz setzen sich für innovative Mobilitätsprojekte ein. Zahlreiche Innovationen wurden bereits umgesetzt, zum Beispiel die erste automatische U-Bahn der Schweiz, die seit 10 Jahren in Lausanne im Einsatz ist, und die selbst fahrenden Shuttles, die bereits in mehreren Agglomerationen verkehren.

Vom Management der Personenflüsse bis hin zu Smartphone-Apps – die Westschweiz ist zu einem bedeutenden Freilichtlabor geworden. Die Ausbaurbeiten der SBB-Bahnhöfe Genf, Lausanne und Bern, die bis 2030 geplant sind, erfordern innovative Ansätze für das tägliche Management von Zügen und Kunden. Diese neuen Technologien werden jedoch nicht ausreichen, um den steigenden Mobilitätsbedürfnissen unserer Region gerecht zu werden. Neue Infrastrukturen sind unverzichtbar.



© TPF



© Kanton Genf

AUSGELASTETE NETZE

Obwohl der Anteil des öffentlichen Verkehrs in der Westschweiz unter dem nationalen Durchschnitt liegt, ist das betroffene Schienennetz mit einer Länge von 2'312 Kilometern (d. h. 44 % des schweizerischen Netzes) heute schon an verschiedenen Stellen ausgelastet.

Auf mehreren regionalen Linien und Regio-Express-Linien werden Doppelstockzüge eingesetzt um der steigenden Nachfrage in der Region Bern und in der Genferseeregion gerecht zu werden. Ab 2019 werden auf der Linie Genf-Brig schrittweise Doppelstockzüge eingeführt. Auch beim Güterverkehr und insbesondere beim Nord-Süd-Verkehr sind die Kapazitäten unzureichend. Die Leistungsfähigkeit des Systems wurde in den letzten Jahren in der Westschweiz häufig auf die Probe gestellt. Bereits einfache Störungen führen zu Chaos für die Benutzer.

Die Auslastung der Strassen- und Autobahnnetze um die Agglomerationen führt jeden Tag zu mehrstündigen Staus. Trotzdem fahren viele mangels guter Alternativen weiterhin mit dem Auto. Auf manchen Achsen ist selbst ein geringer modaler Transfer von der Strasse zu öffentlichen Verkehrsmitteln nicht denkbar, weil die Kapazitäten im Schienennetz fehlen.

2017 stellte das Bundesamt für Strassen eine starke Zunahme der Staustunden in der Westschweiz fest, insbesondere auf der Autobahnumfahrung Lausanne.

SCHLÜSSELPROJEKTE FÜR EIN STRUKTURIERENDES NETZ

Die Westschweiz hat zu Beginn der Planungen zu STEP 2030 mehr als 90 Projekte eingereicht. Für einen Grossteil sind keine grösseren Infrastrukturen erforderlich. Die neun nachstehend dargestellten Schlüsselprojekte ermöglichen eine kohärente und koordinierte Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Westschweiz. Somit handelt es sich für die Entwicklung unserer Region und somit für die Entwicklung unseres Landes um prioritäre Massnahmen.

FABI / BIF - EIN INNOVATIVER UND NACHHALTIGER FINANZIERUNGS-RAHMEN

Die neuen Regeln in Verbindung mit dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) des Bundes sind seit Januar 2016 in Kraft. Der Bund ist somit zuständig für die nachhaltige Finanzierung des Betriebs, der Instandhaltung und der Entwicklung des Schienennetzes.

Ein aus verschiedenen Quellen alimentierter Fonds

In den BIF werden maximal 2/3 des Reinertrags der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), 1 % der MwSt., 2 % der Einnahmen aus der von natürlichen Personen entrichteten direkten Bundessteuer, 2,3 Milliarden Franken aus dem allgemeinen Bundeshaushalt (der Betrag wird der Entwicklung des realen BIP und der Teuerung angepasst) und ein jährlicher Kantonsbeitrag in Höhe von 500 Millionen Franken eingezahlt. Die kantonalen Beiträge werden anteilmässig auf der Grundlage der von den Kantonen bestellten Bahnleistungen festgelegt (Personen-Kilometer und Zug-Kilometer). Dieser Beitrag wird ab 2019 indiziert.

BEITRAG DER KANTONE DER WESTSCHWEIZ ZUM BIF 2018

Bern	80'431'830 CHF
Freiburg	14'346'160 CHF
Waadt	30'862'170 CHF
Wallis	18'065'930 CHF
Neuenburg	11'200'960 CHF
Genf	2'570'790 CHF
Jura	6'385'200 CHF



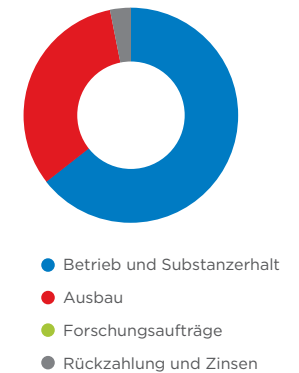
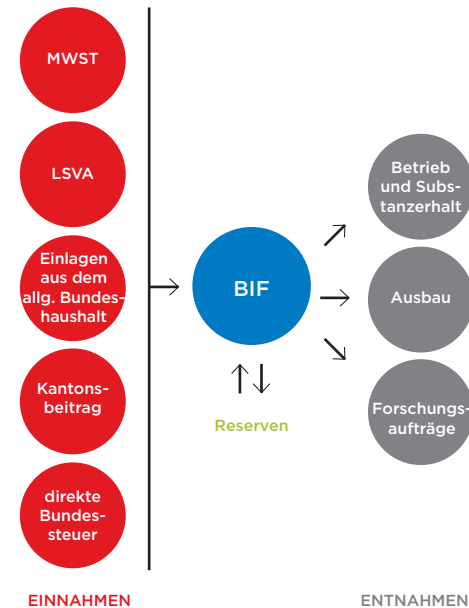
Zudem werden dem Fonds von 2018 bis spätestens 2030 ein zusätzliches % der MwSt. sowie 9 % des Reinertrages der Mineralölsteuer (bis zur vollständigen Rückzahlung der Vorschüsse des FinöV-Fonds) zugeteilt, jedoch maximal 310 Millionen Franken pro Jahr).

Nach mehr als zwei Jahren kann festgestellt werden, dass das Instrument sehr zufriedenstellend funktioniert. Der BIF stellt die nötigen Mittel für die regelmässige Finanzierung der verschiedenen vom Bundesrat und der Verwaltung gewählten Projekte sicher.

Seit 2018 haben sich die Nebeneffekte in Verbindung mit der Umsetzung (namentlich dem Fehlen von Finanzreserven zum 1.1.2016) abgeschwächt und die Mittel, die in den Fonds fliessen, stellen eine reibungslose Funktionsweise sicher.

Eine Finanzierung für den Erhalt und die Entwicklung des Bahnangebots und der Bahninfrastrukturen

Die Zuweisung der Mittel wird untenstehend dargestellt. Die finanziellen Mittel werden entsprechend den Vorgaben des Gesetzgebers genutzt: In erster Linie für den Unterhalt und den Substanzerhalt der vorhandenen Infrastrukturen (~2/3 der finanziellen Mittel). Für die gewünschten neuen Anlagen stehen rund 1,3 bis 1,5 Milliarden CHF pro Jahr zur Verfügung (~1/3 der vom BIF bereitgestellten Mittel). Für den Rest werden nur kleine Anteile verwendet.



Die Mittelverwendung für den Betrieb und den Erhalt der bestehenden Bahninfrastrukturen wird vom Bundesamt für Verkehr (BAV) über Leistungsvereinbarungen geregelt, welche zwischen dem Bund und den 38 Infrastrukturbetreibern jeweils über Vierjahresperioden abgeschlossen werden.

Die BIF-Gelder werden auch für den Bau der neuen Infrastrukturen verwendet, welche vom Parlament als «STEP-Ausbauschritte» beschlossen werden. Für diese Infrastrukturen schliesst das BAV mit den Infrastrukturbetreibern Umsetzungsvereinbarungen ab.

Die ersten STEP Ausbauschnitte

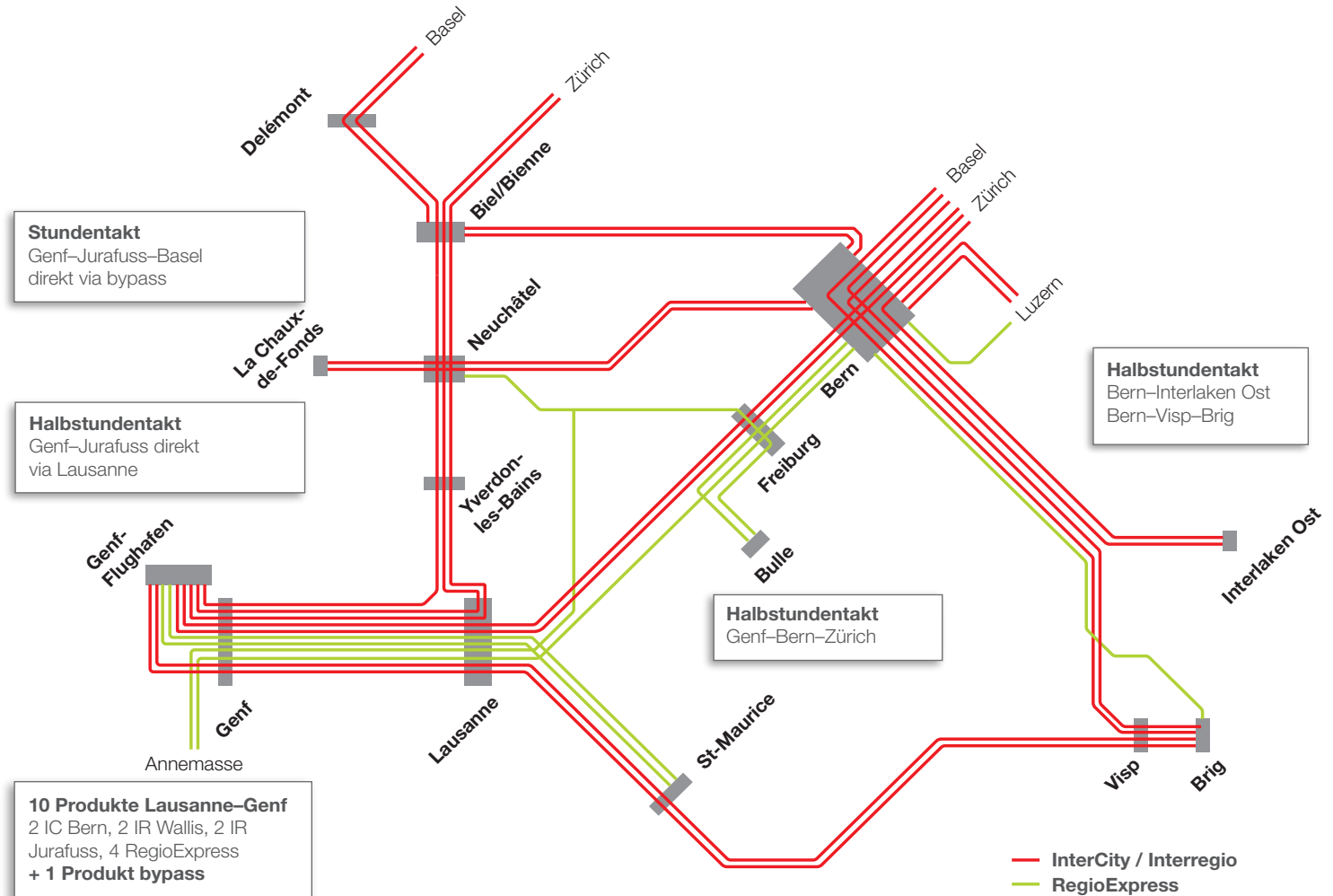
Für die Entwicklung der Bahninfrastruktur sind alle fünf Jahre Ausbauschnitte vorgesehen. Für den Ausbauschnitt 2025 steht ein Betrag von 6,4 Milliarden Franken zur Verfügung. Dieser ist vom Parlament und vom Volk im Rahmen der FABI-Abstimmung vom Februar 2014 beschlossen worden.

Für den Ausbauschnitt 2030 sieht der Bundesrat Finanzmittel in der Höhe von 7 Milliarden Franken vor. Dieser Ausbauschnitt erstreckt sich über einen Zeitraum von rund fünf Jahren (2025 - 2030). Für den Ausbauschnitt 2035 ist derzeit ein Kostenrahmen von 11,5 Milliarden vorgesehen. Die Bauarbeiten sollen ebenfalls um 2025 beginnen und rund zehn Jahre dauern, also bis etwa 2035. Die Mittelausstattung für den voraussichtlichen jährlichen Bedarf würde in diesem Fall kaum mehr als - 1,15 Milliarden CHF betragen, während die im BIF verfügbaren Mittel 1,3 bis 1,5 Milliarden CHF pro Jahr überschreiten sollten.



© CKanton Waadt

ZIEL : HALBSTUNDEN- TAKT AUF DEM GANZEN FERNVER- KEHRSNETZ



HALBSTUNDENTAKT BERN-VISP-BRIG / BERN-INTERLAKEN OST



Diese beiden Linien sind die letzten des InterCity-Netzes, die bis 2030 nicht im Halbstundentakt verkehren sollen. Sie stellen ab Bern die Verbindung ins Berner Oberland und durch den Lötschberg-Basistunnel ins Wallis sicher und sind teils überlastet. Das Angebot muss daher verbessert werden. Es handelt sich um wichtige nationale Fernverkehrsverbindungen zwischen den Knotenpunkten Bern, Interlaken und Visp.

Der Teilausbau des Lötschbergbasistunnels ermöglicht neben dem Halbstundentakt im Fernverkehr zusätzliche Kapazitäten für den Güterverkehr und einen wesentlich effizienteren Betrieb. Gemäss Schätzungen der Bahnunternehmen verringern sich die Betriebskosten dank der Kapazitätserhöhung um rund 16 Millionen Franken pro Jahr. Diese Einsparungen erhöhen die Attraktivität der Schiene beim Nord-Süd-Transitverkehr und kommen letztendlich der verladenden Wirtschaft zugute.

Die Kapazitätserhöhung auf der Achse Lötschberg-Simplon dient der Entwicklung eines leistungsstarken europäischen Güterverkehrskorridors zwischen den Häfen Nordeuropas und Norditaliens. Die Komplementarität mit der Gotthard-Achse bietet die nötige Redundanz, um den Nord-Süd-Schienenverkehr auch bei einer Störung auf einer der zwei Schweizer Eisenbahn-Alpentransversalen sicherzustellen. Das Ereignis von Rastatt in Deutschland hat aufgezeigt, wie wichtig es für die schweizerische und die europäische

Wirtschaft ist, über eine Ausweichstrecke für diesen bedeutenden Verkehr zu verfügen.

Die Investitionen für die teilweise Fertigstellung des Lötschberg-Basistunnels werden auf 920 Millionen Franken geschätzt, um die 14 Kilometer Tunnel, welche bereits vor mehr als 15 Jahren erstellt worden sind, bahntechnisch auszurüsten. Das Vorprojekt liegt vor und die Ausbauarbeiten könnten rasch beginnen. Der ausgebaute Tunnel könnte zwischen 2025 und 2030 in Betrieb genommen werden. Da der Tunnel bereits besteht, sind nur geringe bautechnische und finanzielle Risiken vorhanden.



© BLS

HALBSTUNDENTAKT DER SCHNELLZÜGE BASEL-DELÉMONT-BIEL MIT STÜNDLICHER DIREKTVERBINDUNG BASEL-GENFERSEE- REGION



Das Projekt ermöglicht es, den Halbstundentakt auf der Linie Biel/Bienne-Basel via Delémont einzuführen und die stündliche Direktverbindung Basel - Genferseeregion wieder anzubieten. Diese Verbindung wurde mit dem Fahrplan 2016 wegen Arbeiten in der Genferseeregion (Léman 2030) und dem Mangel an ICN-Rollmaterial gestrichen, da diese Züge mit der Eröffnung des Basistunnels verstärkt auf der Gotthardlinie eingesetzt werden.

Dieses gemeinsame Ziel der betroffenen Kantone wurde im November 2015 durch die Vereinbarung von Grellingen formalisiert, die auch vom Bund und von den SBB unterzeichnet wurde. Das Ziel ist eine möglichst schnelle Realisierung ab 2021.

Es geht um den Bau eines rund 4 km langen doppelgleisigen Abschnitts zwischen Grellingen - Duggingen auf der Strecke Laufen - Basel. Dieses Bauvorhaben ist notwendig, um halbstündige Kreuzungen der Fernverkehrszüge und Kreuzungen von Regional- und Güterzügen zu ermöglichen, so dass das angestrebte Angebot eingeführt werden kann.

Im Rahmen des Vorprojekts werden die Investitionen auf 137.8 Millionen Franken (inkl. MwSt. +/- 20 %) geschätzt. Eine Überarbeitung des Projekts mit dem Erhalt von Bahnübergängen ermöglicht es, die Investitionen auf rund 105 Millionen Franken zu reduzieren (inkl. MwSt. +/- 20 %).

Die Angebotserweiterung ist bescheiden, da der Halbstundentakt Biel/Bienne-Delémont-Basel im Wesentlichen bereits existierende Leistungen des Regionalverkehrs (S-Bahn und RE-Züge) ablöst.

Dieses Projekt entspricht den Grundsätzen der Sachpläne und Leitbilder des Bundes und der betroffenen Kantone. Es handelt sich um ein Schlüsselprojekt der Planungsregion Nordwestschweiz und Westschweiz.

EINFÜHRUNG DES VIERTELSTUNDENTAKTS FÜR REGIOEXPRESS-ZÜGE ZWISCHEN GENÈVE UND LAUSANNE



Mit 120'000 neuen Einwohnern und 52'000 neuen Arbeitsplätzen verzeichnete die Metropolregion Genève-Lausanne schon von 2000 bis 2008 einen enormen demografischen und wirtschaftlichen Aufschwung. Das anhaltend hohe Wachstum und die dabei stetig zunehmenden Pendlerströme gilt es vom Verkehrsnetz zu absorbieren. Schon jetzt stösst man auf vielen Abschnitten, ob auf der Strasse oder auf der Schiene, an die Belastungsgrenzen, sehr zum Schaden von Lebensqualität und wirtschaftlichem Wachstum, denn: 60 % der Unternehmen geben an, sich durch diese Situation benachteiligt zu fühlen. Im Übrigen ist der Kanton Waadt der Schweizer Kanton mit dem stärksten relativen Bevölkerungswachstum (+23,8 % von 2010 bis 2035). Nach dem Kanton Waadt kommt, nach Freiburg und Aargau, der Kanton Genève mit +18,2 % an vierter Stelle. Diese

Zahlen stammen aus Statistiken, die 2010 im Rahmen der Ausarbeitung des Programms PRODES 2030 vom Bundesamt für Statistik veröffentlicht wurden.

Die Einführung eines RegioExpress (RE)-Angebots im Viertelstundentakt zwischen Genève und Lausanne stellt eine strukturenbegleitende Voraussetzung dar, nicht nur für die Mobilität in der Metropolregion Genève-Lausanne, sondern auch darüber hinaus, denn sie verbindet die stark wachsende Region in östlicher Richtung mit der Riviera, dem Chablais, dem Broyebezirk und Bern, und im Westen mit Annemasse und dem Flughafen Genève. Das Projekt wird von allen Kantonen der Konföderation des öffentlichen Verkehrs der Westschweiz (CTSO) als Massnahme von absolut vorrangiger Bedeutung unterstützt.



ZIEL : ATTRAKTIVERE S-BAHNEN IN DEN GROSSEN AGGLO- MERATIONS- ZENTREN

EINFÜHRUNG DES VIERTELSTUNDENTAKTS IM S-BAHN- VERKEHR / RER-VERKEHR «GENF-VERNIER-LA PLAINE»



Aufgrund des in den kommenden Jahren namentlich für die Industriezone «Meyrin-Satigny-Vernier (ZIMEYSAVER)» und die Gemeinde Satigny absehbaren wirtschaftlichen und demografischen Wachstums wird die Nutzung der Bahnstrecke Genf-Vernier-La Plaine stark zunehmen. In diesem von der Bahn erschlossenen Gebiet wird mit einem Zuwachs von 25.000 Arbeitsplätzen und 18.000 Einwohnern gerechnet. Besonders stark wird sich die Konzentration der Arbeitsplätze auf die Haltestelle Vernier auswirken, die als Haltestelle für den Flughafen dient. Die für den Zeitraum 2010 bis 2020 erstellten Nutzungsprognosen wurden bereits 2015 erreicht, und die derzeitige Nutzung wird in den morgendlichen Stosszeiten schon jetzt durch die begrenzte Kapazität der Züge eingeschränkt.

Diese Angebotserweiterung, die sich aufgrund der äusserst sprunghaften Entwicklung des Léman Express und des unterirdischen Ausbaus des Bahnhofs Genf ergibt, wird sich als Generalisierung des Viertelstundentakts im Genfer ÖV-Netz etablieren. Dies deckt sich vollkommen mit der für die Etappe 2030/2035 vom Bund angekündigten prioritären Bereichen, darunter den namentlich für die Verbesserung des regionalen Angebots in den Grossstadtzentren.

Der Viertelstundentakt erfordert hauptsächlich die komplette Umgestaltung des Bahnhofs La Plaine und die Schaffung von drei statt des derzeitigen einen Gleises, für einen Betrag um die 50 Millionen Franken.



© Kanton Genf

VERBESSERUNG DES RER-/S-BAHN- ANGEBOTS WAADT & WALLIS : ERHÖHUNG DER PASSAGIER- UND GÜTERKAPAZITÄTEN



Bis 2030/35 erwarten die Kantone Waadt und Wallis in erster Linie, dass die Regionalverkehrszüge uneingeschränkt, regelmässig und systematisch zwischen Lausanne und Brig verkehren können. Das bedeutet, dass der Bund zusätzliche Infrastrukturergänzungen berücksichtigen muss, um den Verkehrsfluss ohne Konflikte und ohne Auswirkungen auf das regionale Verkehrsangebot sicherzustellen.

Für den Kanton Waadt ist das RER Waadt-Angebot, welches bis 2025 für beinahe alle Haltestellen zwischen Lausanne und Aigle im Halbstundentakt verfügbar sein wird, der zu berücksichtigende und bis 2030 und 2035 zu verlängernde Referenzzustand.

Für den Kanton Wallis ist der RER Valais|Wallis das Rückgrat des Verkehrssystems, von dem aus er die räumliche Feinverteilung (ob per Strasse, Bahn oder Seilbahn) vornimmt. Für den RER Valais|Wallis-Standard ist der 30-Minuten-Takt auf der Simplonlinie, zwischen Lausanne und Aigle, in ausreichender Kapazität anzubieten. Der konsequente und systematische Halbstundentakt muss, die Kantone Wallis und Waadt hoffen darauf,

die zusätzlichen Fernverkehrszüge erheben, um den Erwartungen der Kunden gerecht zu werden und ausreichende Kapazitäten anzubieten. Die Kantone Waadt und Wallis verlangen eine Stärkung dieses Systems für Spitzenzeiten, um diese unterstützenden Fernverkehrszüge bis 2030-35 zu einer realen und leistungsstarken Alternative für den Pendlerverkehr zwischen der Agglomeration Lausanne, der Riviera, dem Chablais und dem Unterwallis zu machen.

Um für ausreichende Verkehrskapazitäten auf der SBB-Achse der Simplonlinie zu sorgen, sind Überholgleise zwischen Villeneuve (VD) und Brig (VS) erforderlich. In St-Triphon (VD) und Ardon (VS) sind Anpassungen der existierenden Anlagen geplant.

Zur besseren Koordination zwischen territorialer Entwicklung, Verkehrsinfrastrukturen und Zonen mit höheren Einwohnerzahlen und Beschäftigungsdichten, müssen neue Haltestellen gebaut werden. Dabei handelt es sich um: «Muraz - La Barme» (auf dem SBB-Abschnitt St-Maurice - Monthey - St-Gingolph) und «Martigny - Expo» (TMR-Linie Martigny - Sembrancher).

STÄRKUNG DES RER-/S-BAHN-ANGEBOTS WAADT IM BROYE-BEZIRK



Der Bezirk Broye-Vully hat rund 40'000 Einwohner. Zwischen 2007 und 2013 wuchs die Bevölkerung um 2,5 % pro Jahr. Dabei handelt es sich um eine der höchsten Wachstumsraten der Schweiz, der Waadtländer Bezirk ist somit der dynamischste in diesem Zeitraum. Das soziodemografische Wachstum des Bezirks Broye-Vully dürfte auch weiterhin über dem Waadtländer Mittel liegen. Auch bei den Arbeitsplätzen dürfte sich die Entwicklung fortsetzen, mit einem Fokus auf Payerne und Avenches. Im Vergleich zum Auto ist die aktuelle Erschliessung durch öffentliche Verkehrsmittel jedoch kaum wettbewerbsfähig.

Seit Dezember 2017 verkehrt der RER Waadt im Halbstundentakt zwischen Payerne und Palézieux. Die Reisenden müssen also immer noch jedes zweite Mal umsteigen, bis die Arbeiten zur Anpassung der Anlagen zwischen Palézieux und Murten abgeschlossen sind, sowie jene für den Knoten Lausanne. Sobald wie möglich, jedoch spätestens mit dem Ausbauschnitt 2025, wird der RER Waadt zwischen Lausanne und Payerne im 30-Minuten-Takt verkehren.

Zudem hat der Kanton Waadt die feste Absicht, den Eisenbahnanschluss im Broyebezirk durch eine zusätzliche schnelle Verbindung zu stärken, die dem Auto Konkurrenz machen kann. Ziel ist es, den ersten der beiden RegioExpress-Züge Annemasse - Lausanne nach Bern und den zweiten in den Broyebezirk nach Payerne, Avenches und Murten oder sogar bis Kerzers zu verlängern. Dies würde eine Beschleunigung der Verbindungen aus dem Broyebezirk nach Lausanne, in den Lausser Westen, aber auch zu den wichtigsten Bahnhöfen der Region La Côte ermöglichen. Die zwei RegioExpress-Züge Annemasse - Lausanne müssen unbedingt in Richtung Palézieux weiterfahren, um einen guten Anschlussknoten mit der Schmalspurbahn nach Bulle sicherzustellen (kompletter Knoten 15/45).

Diese Angebotsentwicklung, die auch vom Kanton Freiburg unterstützt wird, wird das ÖV-Rückgrat im Broyebezirk stärken. Parallel dazu wird die Verbesserung des Bahnangebots von einem vergrösserten ÖV-Angebot auf der Strasse für die Anreise zu den Bahnhöfen und einer harmonischen Entwicklung des P+R-Angebots begleitet.

EINFÜHRUNG DES VIERTELSTUNDENTAKTS IN DER AGGLOMERATION FREIBURG



Mit dem 15-Minuten-Takt des RER Freiburg | Freiburg auf dem Agglomerationsgebiet Freiburg will der Kanton die Herausforderung der explodierenden Demografie bewältigen. Gemäss den kantonalen Statistiken dürfte die demografische Entwicklung zwischen 2010 und 2030 +47 % erreichen. In ihrem Agglomerationsprojekt der 2. Generation rechnen die Agglomeration Freiburg und ihre Gemeinden bis 2030 mit mehr als 35'000 zusätzlichen Einwohnern und 17'000 neuen Arbeitsplätzen.

Der 15-Minuten-Takt kann dank der Verlängerung der existierenden RER-Linien eingeführt werden, die aktuell am Bahnhof Fribourg/Freiburg warten und künftig nebeneinander stehen können. So wird der Bedarf an neuen Fahrzeugen maximal reduziert. Nur in Schmiten und Rosé müssen neue Infrastrukturen gebaut werden.

Der 15-Minuten-Takt zwischen Fribourg/Freiburg und Belfaux ist dank der zeitlichen Versetzung der Linien Fribourg/Freiburg-Payerne-Yverdon-les-Bains und Fribourg/Freiburg - Murten/Morat um 15 Minuten möglich, die mit dem



EINRICHTUNG EINER DIREKTVERBINDUNG IM VIERTELSTUNDENTAKT ZWISCHEN NEUENBURG, LA CHAUX-DE-FONDS UND LE LOCLE



Die Eisenbahnlinie Neuenburg - La Chaux-de-Fonds ermöglicht die Verbindung von zwei Teilen einer Agglomeration mit jeweils 90'000 und 50'000 Einwohnern. Die Nutzung hat in den letzten Jahren stark zugenommen, insbesondere dank der Einführung des Halbstundentakts ab 2016. Ab 2030 rechnet der Bund mit einem echten Kapazitätsproblem. Daher schlägt er vor, die Linie durch die Streichung des Wendebahnhofs Chambrelieu und die Einführung von vier Zügen pro Stunde zu modernisieren (2 Schnellzüge mit einer Fahrzeit von 23' und 2 langsame Züge, die die Strecke in 28' zurücklegen). Die erforderlichen Beträge belaufen sich auf 290 Millionen Franken für den Umfahrungstunnel Chambrelieu, der im Rahmen des in die Vernehmlassung geschickten Botschaftsentwurfs geplant ist, sowie auf weitere 430 Millionen Franken für die Sanierung der existierenden Linie, im Rahmen der Leistungsvereinbarungen zwischen dem Bund und den SBB. Somit sind Investitionen in Höhe von insgesamt 720 Millionen Franken erforderlich, ohne Berücksichtigung der zusätzlichen Kapazitätsprobleme zwischen Neuenburg und Neuenburg-Vauseyon, dem wahren Engpass der Linie am Jurafuss. Die Kosten für ein drittes Gleis in diesem Sektor, um die Kapazität zu erhöhen, würden sich auf 200 Millionen Franken belaufen.

Die Realisierung einer Direktverbindung zwischen Neuenburg und La Chaux-de-Fonds, wie von der Konferenz des öffentlichen Verkehrs der Westschweiz CTSO unterstützt, würden zudem das Problem des Engpasses Vauseyon lösen, die Fahrzeit deutlich reduzieren und den modalen Anteil des öffentlichen Verkehrs zwischen den Bergen und dem Neuenburgersee verdoppeln. Es wäre möglich, einen Schnellzug alle 15 Minuten anzubieten, mit einer Fahrzeit von 14 Minuten. Die Differenz der Investitionskosten zwischen der Direktverbindung (970 Millionen Franken) und der Modernisierung der Linie (720 Millionen Franken) beläuft sich somit auf 250 Millionen Franken. Die rund 200 Millionen Franken, welche für die vorherige Beseitigung des Engpasses Vauseyon erforderlich sind, sind noch abzuziehen.

Eine kantonale Vorfinanzierung in Höhe von 110 Millionen Franken wurde bei der kantonalen Abstimmung vom 28. Februar 2016 von 84 % der Stimmen unterstützt. Das Ergebnis zeigt den Willen und das Engagement der Politik und des Volkes für diese neue Infrastruktur.

KAPAZITÄTSERHÖHUNG AUF DEN ÜBERLASTETEN LINIEN IN DEN AGGLOMERATIONEN BERN UND BIEL



Die S-Bahn Bern ist gut unterwegs. Seit 2004 hat die Anzahl Fahrgäste jährlich um 4 % zugenommen. Es ist davon auszugehen, dass sich dieser Trend fortsetzt. Deshalb hat der Kanton Bern im Rahmen des Projekts „2. Teilergänzung“ den Ausbau der S-Bahn Bern planerisch vorangetrieben. Die erhöhte Nachfrage kann mit grösseren Zügen und der Einführung des Viertelstundentakts auf allen Linien im Kernperimeter der S-Bahn Bern abgedeckt werden. Voraussetzung dafür sind grössere Ausbauten der Bahninfrastruktur. Diese Ausbauten dienen jedoch nicht allein der S-Bahn Bern. Vielmehr erlauben sie die effiziente und aufeinander abgestimmte Abwicklung aller Bahnangebote: des Regionalverkehrs (der S-Bahn), des Fernverkehrs und des Güterverkehrs. Für die Finanzierung dieser Ausbauten braucht es ein starkes Engagement des Bundes. Die Erweiterung des S-Bahn-Angebots und die Beseitigung der Engpässe im Bahnnetz im Raum Bern haben für den Kanton Bern und seine Nachbarkantone höchste Priorität. Die über 100'000 Fahrgäste, die die S-Bahn Bern täglich benutzen, werden die Verbesserungen zu schätzen wissen.

Aus dem Zielkonzept der zweiten Teilergänzung ist im Ausbauschnitt 2030 noch der Viertelstundentakt Bern-Schwarzenburg zu realisieren. Zur Bereitstellung ausreichender Kapazität sind 2030 halbstündliche Züge zwischen Bern und Interlaken sowie Bern und Brig nötig, was den Ausbau des Lötsch-

berg-Basistunnels bedingt. Erforderlich sind auch ein Viertelstundentakt Bern-Burgdorf und während der Spitzenzeiten ein 7,5-Minutentakt im Vorortsbereich zwischen Bern und Zollikofen (RBS) sowie zwischen Ipsach und Biel (ASM).

Der Abschnitt Löchligut-Wankdorf auf der Plateaulinie Zürich Bern-Genf ist ein gewichtiger Engpass, welcher grosse Einschränkungen bei der S-Bahn Bern mit sich bringt. Es ist der einzige noch nicht vierspurige Abschnitt zwischen Bern und Zürich.

Zur verbesserten Abstimmung von Raum- und Verkehrsentwicklung und zwecks besserer Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr sind neue Haltestellen in Wilderswil Flugplatz, Thun Nord, Kleinwabern, St-Imier La Clef, Bévillard und Villeret erforderlich.

AUF DEN RICHTIGEN ZUG AUFSPRINGEN

Die CTSO hat sich für eine verbesserte Variante des öffentlichen Verkehrsangebots entschieden, das zwingend ihre 9 Schlüsselprojekte umfassen muss. Der Gesamtbetrag für einen solchen Ausbau dürfte zwischen 12 und 13 Milliarden Franken liegen. Es ist wesentlich, dass die Einsparungen, welche durch Optimierungsarbeiten erzielt werden können, in diese zusätzlichen Projekte fließen. Eine Reduktion des finanziellen Rahmens des Ausbauschritt ist nicht zielführend.

Diese verbesserte Variante bietet zahlreiche Vorteile: so kann im Intercitynetz ein Halbstundentakt angeboten werden, und es besteht wieder eine direkte Verbindung zwischen den Metropolregionen Genf-Lausanne und Basel. Zudem wird der öffentliche Verkehr in den Agglomerationen «Grand Genève», Freiburg, Neuenburg-La Chaux-de-Fonds und Bern deutlich attraktiver, mit einem 15-Minuten-Takt auf dem Kernnetz der S-Bahnen. Weiter wird die Erreichbarkeit der touristischen Regionen wie dem Jurabogen, den Waadtländer und Walliser Alpen und dem Berner Oberland verbessert.

Das Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) und der STEP Ausbauschritt 2025 haben dank Ausbauten für eine Dynamik gesorgt, die die Entwicklung des Schienenverkehrs in der Westschweiz begünstigt. Der Ausbauschritt 2035 wird die Planung für die kommenden 15 Jahre bestimmen. Dank der verbesserten Variante wird sich diese Dynamik fortsetzen. Die grossen Baustellen in den Knotenpunkten Lausanne, Genf und Bern ermöglichen es, die dringendsten Ausbauten im überlasteten Bahnnetz der Westschweiz zu beheben und den Rückstand der Westschweiz beim Ausbau der Bahninfrastruktur zu verringern. Weitere Verbesserungen sind aber zwingend.

EINE NATIONALE VERANTWORTUNG

Heute beträgt der Anteil an den Investitionen, welche in der Westschweiz vorgesehen sind, in der Variante für 7 Milliarden Franken nur 25 %. Bei der Variante für 11,5 Milliarden sind es lediglich 21 %. Das bis 2035 erwartete Bevölkerungswachstum in unserer Region liegt über dem schweizerischen Durchschnitt. Das Verbesserungspotenzial beim Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr liegt über demjenigen des Rests der Schweiz.

Die Westschweiz ist eine dynamische Region, in der sich dem öffentlichen Verkehr noch zahlreiche Möglichkeiten bieten, um seine Attraktivität und seine Produktivität zu verbessern. Die sieben Kantone der CTSO beantragen gemeinsam die notwendigen Mittel zur Umsetzung dieser Schlüsselprojekte. Letztere sind prioritär für die Entwicklung unserer Region und somit für die Entwicklung unseres Landes.



UNSERER PRIORITÄTEN ENTSPRECHEN DEN ZIELEN DES BAV



30'-Takte Fernverkehr systematisiert

- Biel/Bienne-Delémont-Basel
- Bern-Interlaken Ost
- Bern-Visp-Brig



15'-Takte in den Agglomerationen

- Lausanne-Genf
- Neuenburg-La Chaux-de-Fonds-Le Locle
- S-Bahn Genf-Vernier-La Plaine
- S-Bahn Freiburg
- S-Bahn Bern



Mehr Kapazität

- Biel/Bienne-Lausanne/-Genf
- Bern-Interlaken Ost/-Brig
- S-Bahnen Waadt, Freiburg, Neuenburg, Bern



Mehr Platz in barrierefreien Bahnhöfen

- Neuenburg
- Morges
- Nyon



Güterverkehr | Fahrzeitgewinne, zusätzliche Trassen

- Zürich RBL-Biel/Bienne-Lausanne-Triage
- Basel-Lötschberg-Domodossola
- Lausanne-Bern

Conférence des directeurs
des transports de Suisse occidentale
Rte de Mareindeux 65B
1870 Monthey
www.ctso.ch



© Shutterstock