

Fahrplan 2025 Westschweiz.

Trotz zusätzlicher Baustellen die Robustheit und die Qualität des Angebots steigern.

Ausgangslage

Bis 2030 sind auf dem Bahnnetz der Romandie Investitionen von rund 6 Milliarden Franken geplant. Damit sollen die Infrastruktur instand gehalten sowie die Bahnhöfe ausgebaut und modernisiert werden, um den Öffentlichen Verkehr attraktiver zu gestalten.

Seit der Einführung der Bahn 2000 im Dezember 2004 wurde der Fahrplan kontinuierlich mit neuen Angeboten und zusätzlichen Zügen ergänzt. Dabei wurde der Basisfahrplan nicht angetastet. Die Züge in der Romandie sind weniger pünktlich als in der übrigen Schweiz, und zwar aus folgenden Gründen:

- a. Die stetige Zunahme des Passagieraufkommens erfordert mehr Zeit für das Ein- und Aussteigen, als ursprünglich geplant war.
- b. Das Westschweizer Bahnnetz erfordert immer mehr Erneuerungsarbeiten an den bestehenden Anlagen. Dies hängt mit dem Alter der Anlagen zusammen, das deutlich über dem Landesschnitt liegt. Daneben sind an den strategischen Knoten grosse Ausbauarbeiten im Gang.
- c. Im Gebiet dieser Baustellen müssen die Züge häufig abgebremst werden, womit wertvolle Minuten verloren gehen.
- d. Mit dem Verzicht auf die Wankkompensation (WAKO) sind die ursprünglich geplanten Zeitgewinne nicht mehr möglich.

Herausforderungen und Nachteile

Nur mit einer Neugestaltung des Basisfahrplans lässt sich die Kombination dieser zahlreichen Herausforderungen angehen. Sie ist notwendig und bedeutet die Einführung neuer Reserven bei den Fahrzeiten. So kann das Bahnnetz die vielen Baustellen bewältigen, und das Funktionieren der Transportkette ist gewährleistet.

Da der aktuelle Fahrplan keinen Handlungsspielraum mehr bietet (viele Anschlüsse sind heute nur minutengenau möglich), muss für eine Anpassung der Fahrzeiten die Angebotsstruktur geändert werden. Der Fahrplan 2025, an dem die SBB mit allen Westschweizer Kantonen gearbeitet hat, ist das Ergebnis von Analysen und Iterationen, die mehr als ein Jahr gedauert haben. Dabei wurden zahlreiche Varianten entwickelt. Die vorgeschlagene Lösung berücksichtigt die unterschiedlichen Sachzwänge am besten und geht optimal auf die Kundenbedürfnisse ein. Von allen geplanten Anpassungen bedauern die Partner einhellig, dass die Direktverbindung der Linie IC5 zwischen den Städten am Jurasüdfuss und Genf vorübergehend abgeschafft wird und deshalb das Umsteigen in Renens nötig wird (s. Kasten). Direkte Verbindungen werden aber zu den Hauptverkehrszeiten am Morgen und Abend beibehalten.

Mit dem neuen Fahrplan müssen sich die Reisegewohnheiten ändern, denn er stellt für die Romandie seit Einführung der Bahn 2000 die umfassendste Fahrplanänderung dar.

Verbesserungen: das Angebot des Fahrplans 2025

Die Projektpartner – die SBB und die Westschweizer Kantone unter Führung der Westschweizer Verkehrs-Direktorenkonferenz (CTSO) – haben gemeinsam einen vorübergehenden, evolutiven Fahrplan entwickelt. Im Rahmen eines kontinuierlichen Prozesses werden Fahrplanänderungen eingeführt, sobald dies, beispielsweise dank Inbetriebnahme neuer Infrastrukturbauten oder neuer Züge, möglich wird. Dieser neue Fahrplan stellt einen ausgewogenen Kompromiss dar, der alle Kantone befriedigt, auch wenn er in Einzelfällen zu Nachteilen führt.

Neben mehr Pünktlichkeit und damit einer besseren Qualität für die Kundinnen und Kunden bietet der neue Fahrplan:

1. Mehr Luft im Gesamtsystem, damit die geplanten Bauarbeiten für Instandhaltung und Netzentwicklung mit möglichst geringfügigen Auswirkungen auf die Kundschaft möglich sind.
2. Neue Anschlüsse im Bahnhof Renens, der zur Drehscheibe im Zentrum des Westschweizer Bahnnetzes und integraler Bestandteil des Knotens Lausanne wird. Zudem bietet er Reisenden ab Genf, Wallis, Neuenburg, Freiburg, Biel und Bern (sowie Delsberg ab 2026) eine direkte Anbindung an Lausanne West, die Universität und die Technische Hochschule (EPFL).
3. Eine neue Verbindung zwischen Vevey und Palézieux mit kürzeren Fahrzeiten vom Wallis und Chablais Richtung Mittelland, Freiburg und Bern.
4. Vier statt bislang drei Fernverkehrsverbindungen pro Stunde zwischen Aigle und Genf, die zwischen Morges und Aigle sowie Nyon und Genf praktisch einen Viertelstundentakt bilden.
5. Systematischer Halbstundentakt zwischen Jurasüdfuss und Lausanne. Dann ab Dezember 2025 stündliche Direktverbindung Basel–Biel–Lausanne mit Halbstundentakt zwischen Biel und Basel.
6. Alle 30 Minuten Verbindung zwischen Jurasüdfuss und Genf mit Umsteigen in Renens, wobei zu den Hauptverkehrszeiten am Morgen und Abend auch weiterhin direkte Züge verkehren.
7. Verlängerung der RegioExpress-Züge vom Genfersee bis Martigny.
8. Bessere RegioExpress-Erschliessung in Genf.
9. Zwischen Neuenburg und Yverdon neues Regionalangebot im Stundentakt mit Anschluss an den Fernverkehr in Yverdon.

10. In der Broye-Region, mit Ausnahme der Region Kerzers, fahren die Züge um 15 Minuten verschoben. Zwischen Neuenburg und Freiburg wird der Halbstundentakt eingeführt. Zwischen Yverdon und Lausanne entsteht eine neue Verbindung im Halbstundentakt via Payerne–Freiburg–Romont–Palézieux mit Anschluss in Yverdon und Freiburg an den Fernverkehr.

Die gesamte regionale Verkehrsplanung samt Anschlüssen zwischen Fernverkehr, Regionalverkehr und Busverkehr wird zurzeit von den betroffenen Partnern, den kantonalen Mobilitätsämtern, der SBB und den regionalen Transportunternehmen analysiert. Diese Arbeiten dauern bis Ende 2023. Auch die finanziellen Auswirkungen dieser Änderungen auf den Regionalverkehr müssen zwischen den verschiedenen Bestellern (Bund und Kantone) diskutiert werden.

Wegfall der systematischen IC5-Direktverbindung zwischen Jurasüdfuss und Genf

Die Strecke Lausanne–Genf, ist bis in den Knoten Genf durch den Fern-, Regional- und Güterverkehr heute schon stark ausgelastet. Zudem wird sich der Bahnhof Genf während vieler Jahre im Umbau befinden. Unter diesen Umständen ist es unmöglich, den IC5 systematisch unter guten Bedingungen wie bis anhin verkehren zu lassen.

Deshalb kann der neue Fahrplan 2025 keine stündliche Direktverbindung zwischen Genf und Zürich via Jurasüdfuss anbieten. Doch wird der IC5 den Jurasüdfuss halbstündlich mit Lausanne verbinden, mit Anschluss in Renens nach Genf. Der Halbstundentakt Richtung Lausanne ist erfreulich, doch der Verlust der systematischen Direktverbindung nach Genf bedauerlich. Es handelt sich um eine Kompromisslösung, welche die nötige Kapazität und die Zuverlässigkeit des Angebots in der Genferseeregion gewährleistet (vgl. Abbildung Verteilung der Nachfrage). Es ist eine Zwischenlösung. Sobald es die Infrastruktur zulässt, wird die stündliche Direktverbindung wieder eingeführt.

- Heute stehen den Reisenden von Neuenburg nach Genf stündlich eine Verbindung ohne Umsteigen (Reisedauer: 1 Std. 9 Min.) und eine Verbindung mit Umsteigen in Lausanne (1 Std. 36 Min.) zur Verfügung. Mit dem Fahrplan 2025 gibt es künftig zwei Verbindungen pro Stunde mit Umsteigen in Renens (1 Std. 17 Min.).
- Dieser Halbstundentakt nach Lausanne oder Genf wird auch Reisenden beispielsweise von und nach Biel und Delsberg zur Verfügung stehen. In Lausanne besteht für die IC5 der Jurasüdfusslinie neu ein halbstündlicher Anschluss an die RegioExpress-Züge Richtung Riviera und Unterwallis.
- Zu den Hauptverkehrszeiten am Morgen und Abend sind weiterhin Direktverbindungen vorgesehen: morgens drei Züge von Neuenburg nach Genf Flughafen, abends drei Züge von Genf Flughafen nach Neuenburg. In der Gegenrichtung ist am Morgen und am Abend je ein direkter Zug geplant.

Nachfrageverteilung auf den Teilstrecken im Dreieck Morges–Bussigny–Renens

