

## Medienmitteilung

### **Bahnverkehr: Die Kantone planen bereits das Angebot für 2030**

**Delémont, 28. November 2014. Die Westschweizer Kantone, zusammengeschlossen in der Westschweizer Verkehrsdirektorenkonferenz (CTSO), haben dem Bundesamt für Verkehr (BAV) ihre Vorschläge für das Bahnangebot im Jahr 2030 unterbreitet. Insgesamt schlagen die Kantone Bern, Freiburg, Genf, Jura, Neuenburg, Waadt und Wallis 90 Massnahmen zur Bewältigung der zu erwartenden Nachfrage im Regionalverkehr vor.**

Nach der Volksabstimmung vom 9. Februar 2014 über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (FABI) haben die Kantone zusammen mit den Transportunternehmen die Planung des künftigen Angebots im Regionalverkehr in Angriff genommen. Die Arbeiten wurden in sechs Planungsregionen durchgeführt. Die Planungsregion West entspricht im Wesentlichen den sieben Kantonen, die Mitglieder der Westschweizer Verkehrsdirektorenkonferenz sind. Die Planungsregionen mussten ihre Konzepte bis am 28. November 2014 beim BAV einreichen.

Der Planungsbericht der Region West umfasst rund 90 Einzelmassnahmen, die auf die Verkehrsprognosen für das Jahr 2030 abgestimmt sind. Gemäss den Vorgaben des BAV musste jede Planungsregion Schlüsselprojekte auswählen, die sie zur Bewältigung des erwarteten Nachfragewachstums für unabdingbar erachtet. Die sieben Mitgliedskantone der CTSO haben einstimmig acht solche Schlüsselprojekte ausgewählt. Es handelt sich um Ausbauprojekte, ohne die auf den betroffenen Linien die der Nachfrage entsprechenden Kapazitäten nicht zur Verfügung gestellt werden könnten.

Der Planungsbericht der Region West beschränkt sich nicht auf die Darstellung von Massnahmen zur Verbesserung des Bahnangebots. Die sieben Regierungsmitglieder, die in der Planungsregion West für den öffentlichen Verkehr zuständig sind, begründen zu Beginn ihr Engagement. Weiter finden sich im Bericht eine kurze Vorstellung der sozialökonomischen Rahmenbedingungen der Westschweiz, Ziele zum angestrebten Modalsplits in den einzelnen Kantonen, eine schematische Darstellung des Fernverkehrsnetzes im Jahr 2030 und eine Karte mit den im Jahr 2030 erwarteten Kapazitätsengpässen in den Spitzenzeiten.

Das Bundesamt für Verkehr wird die von den Regionen vorgeschlagenen Projekte prüfen und mit Blick auf die im neuen Bahninfrastrukturfonds zur Verfügung stehenden Mittel einordnen. Definitiv entscheiden über die Vorlage werden die eidgenössischen Räte basierend auf einem Antrag des Bundesrates.

Bereits vor dem Ausbauschnitt 2030 werden in der Westschweiz mit Mitteln aus dem neuen Bahninfrastrukturfonds zahlreiche Ausbauprojekte realisiert. Der Planungsbericht der Region West

trägt diesen wichtigen Vorgängerprojekten bei der Planung des nächsten Ausbauschnitts Rechnung.

Die Westschweiz nimmt 44 Prozent der Fläche der Schweiz ein mit 38 Prozent der Bevölkerung, 40 Prozent der Arbeitsplätze und 44 Prozent des Eisenbahnnetzes. Der Planungsbericht ist unter [www.ctso.ch](http://www.ctso.ch) zu finden.

**Zusätzliche Auskünfte:**

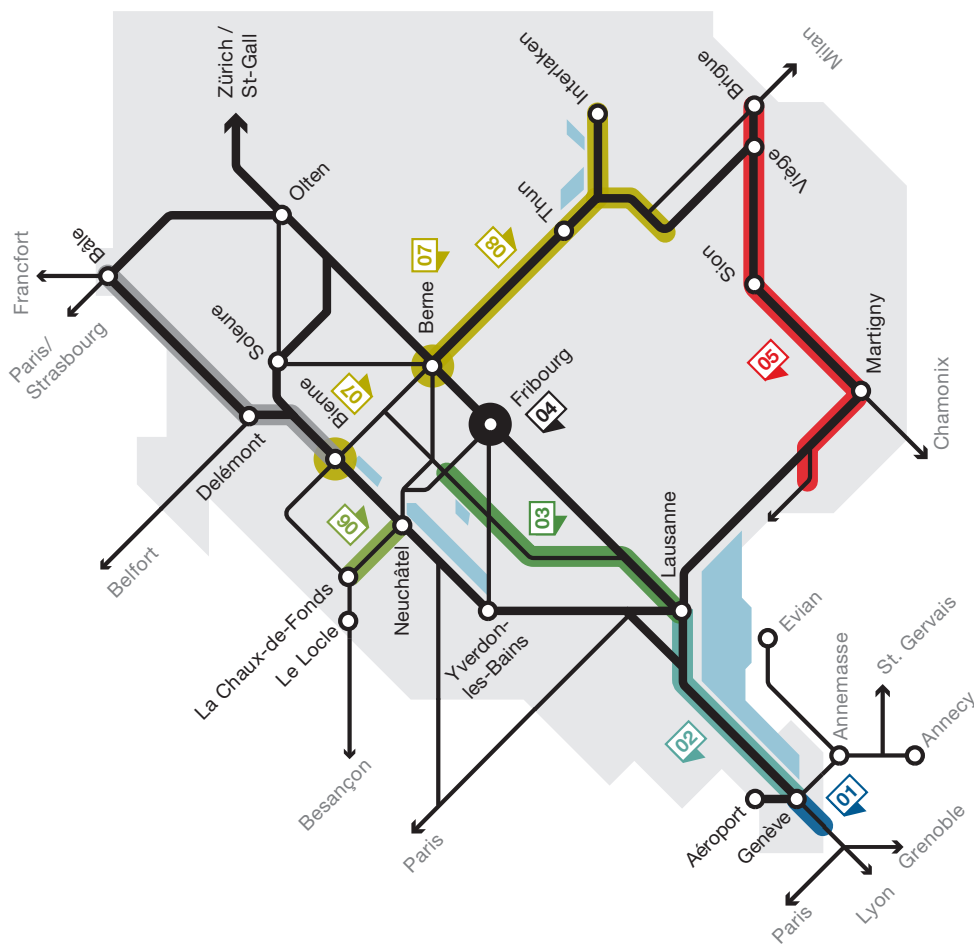
Kanton	Kontaktperson	Telefonnummer
	Christian Aebi, Co-Leiter des Amtes für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern	079 358 08 41
	Staatsrat Maurice Ropraz, Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektor	026 305 36 04
	Benoît Pavageau, Directeur des transports collectifs	022 546 78 03
	Philippe Receveur, Chef du Département de l'environnement et de l'équipement	079 346 12 42
	Staatsrat Laurent Favre, Vorsteher des Département du développement territorial et de l'environnement	032 889 67 00
	Staatsrat Jacques Melly, Vorsteher des Departements für Verkehr, Bau und Umwelt und Präsident der Westschweizer Verkehrsdirektorenkonferenz	027 606 33 00 079 559 66 90
	Staatsrätin Nuria Gorrite, Vorsteherin des Département des infrastructures et des ressources humaines	021 316 70 01

# Bahnangebot 2030: die Schlüsselprojekte der Region West

## Die Schlüsselprojekte nach Kanton

- 01** **Kanton Genf**  
Viertelstundentakt im Kerngebiet des «S-Bahnnetzes Frankreich-Waadt-Genf (FVG)».
- 02** **Kantone Genf und Waadt**  
RegioExpress-Züge im Viertelstundentakt zwischen Genf und Lausanne.
- 03** **Kanton Waadt**  
Ausbau des S-Bahn-Angebots «RER Vaud» in der Region Broye.
- 04** **Kanton Freiburg**  
Einführung des Viertelstundentaktes in der Agglomeration Freiburg.
- 05** **Kanton Wallis**  
Durchgehender Halbstundentakt im RER Valais | Wallis auf der SBB-Simplonachse.
- 06** **Kanton Neuenburg**  
Direkte und schnelle Verbindung im Viertelstundentakt zwischen Neuenburg und La Chaux-de-Fonds.
- 07** **Kanton Bern**  
Kapazitätserhöhung auf den überlasteten Linien in den Agglomerationen Bern und Biel.
- 08** **Kanton Bern**  
Ein kohärentes und sich ergänzendes Angebot des Fern- und Regionalverkehrs im Aaretal und im Oberland.

**Kantone Jura und Bern**  
Halbstundentakt Basel – Delémont – Biel und stündliche Direktverbindungen in die Westschweiz. Diese Massnahme betrifft die Kantone Bern, Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Jura. Formal wird sie durch Region Nordwestschweiz behandelt. Sie ist trotzdem hier aufgeführt, weil sie grösstenteils in den zwei Mitgliedskantonen der CTSO liegt (BE und JU).



# Bahnangebot 2030: die Schlüsselprojekte der Region West

Die Planungsregion hat rund 90 Massnahmen zur Angebotsentwicklung identifiziert, die in erster Linie Lösungen für Kapazitätsprobleme bis 2030 bringen sollen. In ihrer Mehrzahl dürften diese Angebotskonzepte keine Infrastrukturmassnahmen auslösen. Einige befinden sich noch in einem Frühstadium erster Überlegungen und werden in den kommenden Jahren innerhalb der STEP-Arbeitsgruppen noch eingehend zu analysieren und zu projektieren sein.

Die hier aufgeführten acht Schlüsselprojekte werden hervorgehoben, weil sie für die kohärente und koordinierte Entwicklung der in diesem Bericht dargelegten Gesamtkonzeption von massgebender Bedeutung sind.

## 1 **ML- RegioExpress-Züge im Viertelstundentakt zwischen Genf und Lausanne**

Der Ausbau des RegioExpress-Angebots auf der Hauptachse zwischen den Agglomerationen der "Metropolregion Genf-Lausanne" ist von fundamentaler Bedeutung. Das Bahnangebot muss mit dem sozioökonomischen Wachstum und der Dynamik der Region Schritt halten und die bis 2030 absehbaren Überlastungen auffangen können. Die vier Züge sollen über Lausanne hinaus in Richtung Murten, Bern und St-Maurice/Martigny verlängert werden und sind in eigenen Projekten dargestellt.

## 2 **VD-02 + VD-05 Ausbau des S-Bahn-Angebots "RER Vaud" in der Region La Broye**

Im Bezirk Broye-Vully fand von 2007 bis 2013 eine starke soziodemografische Entwicklung statt, mit einem jährlichen Bevölkerungszuwachs von 2.5%. Damit war die Region in diesem Zeitraum die dynamischste der ganzen Waadt. Das geplante Angebot umfasst eine S-Bahnverbindung im Halbstundentakt zwischen Payerne und Lausanne, sowie die Einführung eines gegenüber der Strasse konkurrenzfähigen RegioExpress-Angebots zwischen Murten, Avenches, Payerne und Lausanne. Das Angebot erhält einen Anschluss an den RegioExpress in Richtung Genf, damit eine Direktverbindung zwischen den Bezirken Broye-Vully und Lausanne-West hergestellt werden kann.

## 3 **GE-01 - Viertelstundentakt im Kerngebiet des "S-Bahnnetzes Frankreich-Waadt-Genf (FWG) "**

Um dem zu erwartenden Nachfrageanstieg im Kerngebiet der Agglomeration "Gross-Genf" gerecht zu werden und um den S-Bahn-Anschlussknoten Genf Cornavin zu optimieren, muss auf dem gesamten S-Bahnnetz im Kanton Genf der Viertelstundentakt eingeführt werden. Dies bedingt die Einführung eines zusätzlichen stündlichen Zuges zwischen Genf und La Plaine.

## 4 **VS-03 - Durchgehender Halbstundentakt im RER Valais | Wallis auf der SBB-Simplonachse**

Der RER Valais|Wallis muss ein qualitativ hochstehendes regionales Verkehrsangebot anbieten, welches dem Standard anderer Regionen der Schweiz entspricht. Es ist äusserst wichtig, dass der Regionalverkehr zwischen Lausanne und Brig uneingeschränkt und regelmässig verkehren kann.

Unser RER ist das Rückgrat des Walliser Verkehrssystems, welches als Schnittstelle zu den fein verteilenden Verkehrsangeboten (per Schiene, Strasse oder Seil) und zum Langsamverkehr dienen muss, mit welchen dann die Agglomerationen, die Talflanken und die Seitentäler bedient werden.

## 5 **FR-07 FR-09 FR-10 - Viertelstundentakt in der Agglomeration Freiburg**

Mit Unterstützung des Kantons bereitet sich das "Kantonszentrum" durch das Agglomerationsprojekt bis 2030 auf einen starken Zuwachs von Bewohnern und Arbeitsplätzen vor (+27'000 bis 35'000 Einwohner; +16'000 bis 17'000 Arbeitsplätze). Ein Angebot im Viertelstundentakt innerhalb dieses kompakten Verkehrsraums wird die Voraussetzungen schaffen, um das infolge dieses Wachstums ansteigende Passagieraufkommen aufnehmen zu können.

## 6 **AJ-01 - Direkte und schnelle Verbindung im Viertelstundentakt zwischen Neuenburg und La Chaux-de-Fonds**

Da die auf 430 Mio. Franken geschätzte Sanierung der heutigen Strecke keinerlei Leistungssteigerung bringt, wird eine neue Direktlinie zwischen Neuenburg und La Chaux-de-Fonds vorgesehen. Damit können die Wirtschaftszentren des Neuenburger Juras mit ihren 90'000 Einwohnern und Arbeitsplätzen besser an die übrige Schweiz angebunden werden.

## 7 **BE-06 BE-08 BE-10 BE-11 BE-13 - Kapazitätserhöhung auf den überlasteten Linien in den Agglomerationen Bern und Biel**

Auf mehreren Linien in der Agglomerationen Bern und Biel ist eine Kapazitätserhöhung erforderlich, damit genügend Stehplätze vorhanden sind, sei es durch längere Züge, zusätzliche Züge oder Taktverdichtungen.

## 8 **BE-02 - Ein kohärentes und sich ergänzendes Angebot des Fern- und Regionalverkehrs im Aaretal und im Oberland**

Ein Angebot, welches zwischen den Agglomerationen Bern und Thun die nötigen Kapazitäten ermöglicht und gleichzeitig sicherstellt, dass die Tourismus-Destinationen des Berner Oberlandes für den Ausflugs- und Reiseverkehr in attraktiver Form erreicht werden können.

## **Halbstundentakt Basel - Delémont - Biel<sup>1</sup>**

Die Linie Biel – Delémont – Basel wird im Halbstundentakt von Schnellzügen bedient. In Basel und Biel sind gute Anschlüsse vorhanden

<sup>1</sup> Diese Massnahme betrifft die Kantone Bern, Basel-Stadt, Baselland und Jura. Formal wird sie durch Region Nordwestschweiz behandelt. Sie ist trotzdem hier aufgeführt, weil sie grösstenteils in den zwei Mitgliedskantonen der CTSO liegt (BE und JU).

# Für künftige Generationen planen

Am 9. Februar 2014 sagte das Schweizer Volk deutlich «JA» zu FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur). Die Kantone hatten diese Vorlage zur Entwicklung unserer Bahninfrastruktur nach Kräften unterstützt, und so ganz nebenbei, aber nicht ganz ohne Stolz, dürfen wir darauf hinweisen, dass der Anteil der Ja-Stimmen in der Westschweiz mit 64.7% den Landesdurchschnitt von 62% sogar noch übertraf.

Mit unserem Engagement für die Entwicklung des Schienennetzes wollen wir dem Weg folgen, den uns die Bundesverfassung in Art. 2 BV weist: nämlich der Förderung einer nachhaltigen Entwicklung des Landes. Das bedeutet ganz klar, dass wir angesichts der wachsenden Mobilitätsnachfrage alles daran setzen müssen, dass dieses Wachstum hauptsächlich beim öffentlichen Verkehr stattfindet.

Auch wenn es bei der FABI-Abstimmung im Kern um eine Finanzierungsvorlage ging, bewirkte diese doch auch Gesetzesänderungen, welche die Kantone mit neuen Aufgaben und Befugnissen ausstatten. So sind, gemäss Art. 48d Abs. 2 des eidg. Eisenbahngesetzes, «die Kantone verantwortlich für die regionale Angebotsplanung. Sie organisieren sich in geeigneten Planungsregionen. Die betroffenen Eisenbahnunternehmen werden in geeigneter Weise einbezogen.»

In Erfüllung dieses neuen gesetzlichen Auftrags unterbreiten wir nun also dem Bundesamt für Verkehr den hier vorliegenden Bericht. Dieses wird, gestützt auf die Berichte aus allen sechs Planungsregionen des Landes, die eingereichten Massnahmen prüfen, priorisieren und festlegen, welche Eingang in die Botschaft zum Ausbauschnitt 2030 des strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (STEP) finden sollen.

Daraufhin wird der Bundesrat bis spätestens 2018 dem Parlament seine Botschaft vorlegen, und dieses wird sodann den STEP-Ausbaustritt 2030 in seiner definitiven Form festlegen.

Unser Bericht ist somit zwar lediglich ein erster Schritt, stellt aber nichtsdestotrotz eine entscheidende Grundlage, ohne welche wir mit Sicherheit den Anschluss für den Ausbau unseres Bahnnetzes verpassen würden.



**Jacques Melly**  
Präsident der CTSO,  
Vorsteher des Departements für Verkehr,  
Bau und Umwelt (VS)



**Barbara Egger-Jenzer**  
Direktorin der Bau-, Verkehrs-  
und Energiedirektion (BE)



**Maurice Ropraz**  
Vorsteher der Raumplanungs-,  
Umwelt- und Baudirektion (FR)



**Nuria Gorrite**  
Cheffe du Département des infrastructures  
et des ressources humaines (VD)



**Luc Barthassat**  
Chef du Département de l'environnement,  
des transports et de l'agriculture (GE)



**Laurent Favre**  
Chef du Département du développement  
territorial et de l'environnement (NE)







**Philippe Receveur**  
Chef du Département de l'environnement  
et de l'équipement (JU)

## Modalsplit 2010 und Ziel für 2030

Die Aufteilung der zurückgelegten Kilometer auf die Verkehrsmittel ist einer der am häufigsten verwendeten Mobilitätsindikatoren. Der einzelne Benutzer entscheidet sich für das eine oder andere Verkehrsmittel, nachdem er Qualität, Effizienz, Vorteile und Preise der angebotenen Leistungen nach seinem subjektiven Ermessen beurteilt hat. Die wichtigsten Kriterien für die Einschätzung durch den Verkehrsbenuer sind die

Angebotshäufigkeit, die Erschliessungsdichte, die Fahrzeit, die Tarifgestaltung und der Komfort. Der Modalsplit des öffentlichen Verkehrs macht eine Gesamtaussage zur Funktionsweise des Verkehrssystems, man kann ihn aber auch verwenden, um ganz konkrete und nachhaltige Ziele für die Mobilität von morgen vorzugeben.

	2010				Ziel für 2030
	 Motorisierter Individualverkehr	 Öffentlicher Verkehr	 Langsamverkehr	... Andere <sup>1</sup>	 Öffentlicher Verkehr
<b>BE</b>	63%	27%	8%	2%	Bis 2030 wird der Modalsplit des öffentlichen Verkehrs im Kanton Bern zumindest 29% betragen. Das politische Ziel besteht in einer Plafonierung des motorisierten Individualverkehrs.
<b>FR</b>	74%	18%	6%	2%	Der Kanton visiert für den öffentlichen Verkehr eine deutliche Erhöhung des Modalsplits an.
<b>VD</b>	73%	20%	5%	2%	Von 2000 bis 2010 hat der Modalsplit des öffentlichen Verkehrs um 5 Prozentpunkte zugelegt. Bis 2030 soll knapp ein Drittel der zurückgelegten Kilometer auf den öffentlichen Verkehr entfallen.
<b>VS</b>	73%	21%	4%	2%	Der Kanton Wallis will bis 2030 für den öffentlichen Verkehr einen Modalsplit von 26 bis 30% (also eine Quote im Bereich des Landesdurchschnitts) erreichen.
<b>NE</b>	74%	21%	4%	1%	Das Ziel des Kantons Neuenburg liegt in einer substantiellen Erhöhung des Modalsplits für den öffentlichen Verkehr in der Agglomeration.
<b>GE</b>	66%	23%	9%	2%	Ziel ist es, eine kräftige Erhöhung des ÖV-Modalsplits im Grenzverkehr sowie im Mittel- und Langstreckenbereich zu erreichen.
<b>JU</b>	73%	21%	3%	3%	Der Modalsplit des öffentlichen Verkehrs hat sich in den letzten zehn Jahren stark erhöht, mit einem Zuwachs von fast 60%. Der Kanton Jura strebt einen Modalsplit von 25 bis 30% an.
<b>Suisse</b>	67%	23%	8%	2%	Dank Angebotserweiterung und Infrastrukturentwicklung wird der öffentliche Verkehr einen Grossteil des Wachstums im Reise- und Güterverkehr absorbieren können. Der Modalsplit des öffentlichen Verkehrs in diesen beiden Marktsegmenten wird bis 2030 zunehmen.

Verteilung der gesamthaft zurückgelegten Distanzen auf die Verkehrsmittel.

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



### Légende photo 1

**Offre ferroviaire 2030 : les Conseillers d'Etat de Suisse occidentale remettent à Tony Eder, vice-directeur à l'Office fédéral des transports, le rapport de la région de planification OUEST. De gauche à droite : Toni Eder, vice directeur de l'OFT ; Maurice Ropraz (FR) ; Jacques Melly (VS) ; Nuria Gorrite (VD) ; Luc Barthassat (GE) ; Philippe Receveur (JU) ; Christian Aebi (BE, en remplacement de Barbara Egger-Jenzer) ; Laurent Favre (NE). Photo Sieber.**

**Bahnangebot 2030 : Die Westschweizer Regierungsräte überreichen den Bericht der Planungsregion West an Toni Eder, Vizedirektor des BAV . Von links nach rechts : Toni Eder, Vizedirektor des BAV ; Maurice Ropraz (FR) ; Jacques Melly (VS) ; Nuria Gorrite (VD) ; Luc Barthassat (GE) ; Philippe Receveur (JU) ; Christian Aebi (BE, in Vertretung von Barbara Egger-Jenzer) ; Laurent Favre (NE). Photo Sieber.**



### Légende photo 2

**Offre ferroviaire 2030 : le président de la Conférence des directeurs des transports de Suisse occidentale (CTSO) Jacques Melly remet à Toni Eder, vice-directeur à l'Office fédéral des transports, le rapport de la région de planification OUEST (photo Sieber).**

**Bahnangebot 2030: Der Präsident der Konferenz der Westschweizer Verkehrsdirektoren (CTSO) Jacques Melly überreicht den Bericht der Planungsregion West an Toni Eder, Vizedirektor des Bundesamtes für Verkehr**