Medienmitteilung, 05.05.2023

Neugestaltung des SBB-Fahrplans in der Westschweiz ab 2025

Die SBB und die Westschweizer Verkehrskonferenz (CTSO) haben sich auf eine Neugestaltung des SBB-Fahrplans ab 2025 in der Westschweiz geeinigt. Dort kommt es aufgrund der im Vergleich zum nationalen Durchschnitt deutlich älteren Infrastruktur zu einer Zunahme an Baustellen. Vor diesem Hintergrund soll der neue Fahrplan die Pünktlichkeit erhöhen und die zahlreichen Erneuerungen der Bahninfrastruktur ermöglichen. Gleichzeitig werden Ausbauprojekte ermöglicht, damit möglichst rasch neue Angebote für die Kundinnen und Kunden eingeführt werden können. Dank eines robusten Bahnsystems können zudem die klimapolitischen Ziele des Bundes erreicht werden. Der neue Fahrplan wird am 15. Dezember 2024 in Kraft treten. Er bringt teilweise längere Fahrzeiten, Renens wird neu Drehscheibe, an dem Reisende Anschluss an die Fernverkehrszüge haben, die RegioExpress-Züge vom Arc lémanique ins Wallis werden verlängert, eine neue Verbindung zwischen Palézieux und Vevey und die schrittweise Einführung des regionalen Halbstundentakts auf der Jurasüdfusslinie zwischen Biel, Neuenburg und Yverdon. Die Züge des IC5 enden in Lausanne, mit Anschluss für die Reisenden in Renens von und nach Genf.

In der Westschweiz blieben die Grundlagen des SBB-Fahrplans seit Einführung der Bahn 2000 unverändert. Neben der steigenden Zahl der Reisenden, die längere Ein- und Ausstiegszeiten mit sich bringt, kamen Jahr für Jahr mit der Einführung der S-Bahnen zahlreiche Angebotsverbesserungen hinzu, ohne dass die Investitionen und der Unterhalt des Netzes mit den nötigen Ressourcen aufgeholt wurden. Folglich verfügt der Fahrplan heute nicht mehr über genügend Reserven bei den Fahrzeiten, um einerseits eine zufriedenstellende Pünktlichkeit der Züge und andererseits den erhöhten Bedarf bei der Erneuerung der Bahninfrastruktur zu gewährleisten. Auch die Pünktlichkeitswerte auf dem SBB-Netz waren 2022 wie bereits in den Vorjahren in der Westschweiz (89,4%) tiefer als der Schweizer Durchschnitt (92,5%). Die Folgen: eine schlechtere Qualität des Angebots und häufigere Anschlussbrüche in der Westschweiz.

Ausserdem kam es in den letzten Jahren zu Verzögerungen bei der Erneuerung des Netzes, insbesondere auf Strecken mit hohem Verkehrsaufkommen, da nicht genügend Bauintervalle zur Verfügung standen. Bis 2030 sollen nun rund sechs Milliarden Franken in die Infrastruktur der Westschweiz und rund 1.7 Milliarden Franken in den Knoten Bern (Perimeter zwischen Flamatt und Thun) investiert werden. Dieses Investitionsvolumen wird neben dem Unterhalt des Netzes auch den Ausbau und die Modernisierung der Bahnhöfe ermöglichen und damit die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs steigern. Um dieses Bauvolumen zu absorbieren und gleichzeitig den Fahrplan zu gewährleisten, benötigt es in den kommenden Jahren eine Erhöhung der Reserven in Fahrzeiten. Die SBB und die Kantone, die unter dem Dach der CTSO zusammengeschlossen sind, haben gemeinsam einen Fahrplan ausgearbeitet, der diesen Anforderungen Rechnung trägt. Die CTSO ist der Ansicht, dass die zusätzlichen Kosten für den Baustellenfahrplan nach dem Verursacherprinzip getragen und nicht auf die Kantone abgewälzt werden sollten.

Längere Reisezeiten

Die Fahrzeit aller Fernverkehrsverbindungen verlängert sich während der gesamten Dauer dieses Baustellenfahrplans um einige Minuten, und zwar mindestens für die nächsten zehn Jahre, vorbehaltlich punktueller Verbesserungen. Zum Beispiel Lausanne-Genf: +4 Minuten auf der schnellsten Verbindung, aber mit Halt in Renens; Lausanne-Sion: +2 Minuten; Lausanne-Bern: +3 Minuten auf der schnellsten Verbindung; Lausanne-Biel: +8 Minuten, aber mit Halt in Renens. Der neue Fahrplan führt auch zu einer Verlängerung der Fahrzeiten zwischen Visp und Bern aufgrund der zahlreichen Baustellen auf diesem Abschnitt (+2 Minuten). Nach Ansicht der CTSO müssen diese Verlängerungen, insbesondere diejenigen, die mit dem Verzicht auf die Wankkompensationstechnologie (WAKO) verbunden sind, durch neue Infrastrukturen kompensiert werden, die es ermöglichen, bis 2035-2040 die Ziele für einen stabilen und effizienten Fahrplan in der Westschweiz zu erreichen.

Im Bahnhof Renens halten neu Fernverkehrszüge

Eine der grossen Neuerungen des neuen Fahrplans 2025 ist die Nutzung von Renens als zusätzlichen Haltepunkt für die meisten Fernverkehrszüge. Dies wird es rund 4'000 Kunden pro Tag, die in den Westen von Lausanne reisen, ermöglichen, direkt in Renens auszusteigen, anstatt über den Bahnhof Lausanne zu fahren. Die Züge des IC5 (Rorschach/Zürich-Biel-Lausanne), IC1 (St. Gallen/Zürich-Genf-Flughafen) und einige Züge des IR90 (Brig-Genf-Flughafen) werden künftig dort halten. Die Fahrzeit auf der Strecke Genf-Renens wird dadurch um acht Minuten verkürzt. Durch den zusätzlichen Halt in Renens wird sich die kürzeste Fahrzeit zwischen Genf und Lausanne für Fernverkehrszüge von 35 auf mindestens 39 Minuten erhöhen.

Züge des IC5 enden in Lausanne

Die Züge des IC5 (Jurasüdfuss-Linie) werden alle halbe Stunde in Lausanne enden. Diese Züge des IC5 werden jedoch künftig in Renens halten, wo Reisende, die von Yverdon-les-Bains, Neuchâtel oder Biel nach Genf reisen, umsteigen können. Heute haben Reisende, die zwischen Neuenburg und Genf reisen, jede Stunde eine Verbindung ohne Umsteigen mit einer Fahrzeit von 1 Stunde und 9 Minuten und eine Verbindung mit Umsteigen in Lausanne in mit einer Fahrzeit von 1 Stunde und 36 Mnuten. Im Fahrplan 2025 werden diese Reisenden zwei Verbindungen pro Stunde mit Umsteigen in Renens mit einer Fahrzeit von 1 Stunde und 17 Minuten haben. Dieser 30-Minuten-Takt, sei es nach Lausanne oder Genf, wird auch Reisenden zur Verfügung stehen, die beispielsweise nach oder von Biel und Delsberg fahren. In Lausanne wird der Anschluss zwischen den Zügen des IC5 (Jurasüdfusslinie) und der Riviera oder dem Unterwallis halbstündlich aufrechterhalten, allerdings mit RegioExpress-Zügen und nicht mehr wie bisher mit den Zügen des IR90.

Diese Neugestaltung der Verbindungen des IC5 wurde bevorzugt, nachdem verschiedene Studien gezeigt haben, dass diese Züge unmöglich systematisch unter guten Bedingungen verkehren können, insbesondere auf der Achse Lausanne-Genf, die durch den Fern-, Regional- und Güterverkehr stark belastet ist bis in den Knoten Genf. Der Bahnhof Genf wird voraussichtlich während vieler Jahre umgebaut. Ausnahmen sind jedoch in den Hauptverkehrszeiten am Morgen und Abend vorgesehen,

wenn drei direkte Züge zwischen Neuenburg und Genf-Flughafen verkehren (morgens in Richtung Genf-Flughafen und abends in Richtung Neuenburg).

Mit der Eröffnung des Ligerzer Tunnels und dem Einsatz des neuen Rollmaterials wird der Halbstundentakt im Regionalverkehr zwischen Biel, Neuenburg und Yverdon schrittweise eingeführt.

Verbindung Palézieux - Vevey und RegioExpress-Züge bis Martigny

Zudem wird eine neue Verbindung zwischen Palézieux und Vevey via Vevey und Puidoux eingeführt. Der Anschluss wird in Palézieux an die Züge des IR15 (Luzern-Genf-Flughafen) und in Vevey an die Züge des IR90 (Genf-Flughafen-Brig) möglich sein. Der Fahrzeitgewinn gegenüber heute wird zwischen Fribourg und Vevey 10 Minuten und zwischen Fribourg und Sion 5 Minuten betragen.

Die RegioExpress-Züge, die derzeit stündlich zwischen Annemasse und St-Maurice verkehren, werden auf zwei Züge pro Stunde und Richtung verdoppelt. Sie werden einmal pro Stunde bis Martigny verlängert, welches von drei Fernverkehrszügen pro Stunde (statt wie bisher zwei) profitieren wird. Dank einer neuen Haltepolitik der RegioExpress-Züge zwischen Annemasse und Genf, soll auch die Kapazität des Léman Express erhöht und gleichzeitig die Anbindung des Gebiets rund um Genf an den Arc lémanique und das Wallis verbessert werden. Zudem werden auch die Bahnhöfe Montreux, Villeneuve, Aigle und Bex sowie St-Maurice von einem zusätzlichen RegioExpress-Zug pro Stunde profitieren.

Grösster Fahrplanwechsel in der Westschweiz seit Einführung der Bahn 2000

Der Fahrplan 2025 wird Änderungen der Mobilitätsgewohnheiten mit sich bringen; es handelt sich umden grössten Fahrplanwechsel in der Westschweiz seit der Einführung der Bahn 2000. Die Projektpartner sind sich bewusst, dass sich das Angebot auf bestimmten Verbindungen für einen Teil der Reisenden verschlechtern wird. Sie sind aber zuversichtlich, eine Lösung gefunden zu haben, die nicht nur eine bessere Pünktlichkeit und bessere Rahmenbedingung für Bauarbeiten bringt, sondern auch attraktive Reisemöglichkeiten für die Reisenden bereithält.

Allerdings wird der Fahrplan 2025 punktuelle Fahrplanänderungen aufgrund umfangreicher Bauarbeiten, welche mit Unterbrüchen von Streckenabschnitten verbunden sind, nicht verhindern: z.B. der geplante achtwöchige Totalunterbuch zwischen Fribourg und Bern während der Sommerferien 2025 mit dem Einsatz von Ersatzbussen.

Die gesamte Planung des Regionalverkehrs, die Anschlüsse zwischen Zügen, Regionalzügen und Bussen werden derzeit von den betroffenen Partnern, den kantonalen Mobilitätsämtern, der SBB und den regionalen Transportunternehmen analysiert. Diese Arbeiten werden bis Ende 2023 dauern. Darüber hinaus muss auch die Finanzierung der Auswirkungen auf das regionale Angebot zwischen den Mitbestellern des Regionalverkehrs, d.h. Bund und Kantonen, diskutiert werden.

Dieser Fahrplan ist als Übergangslösung gedacht und soll sich weiterentwickeln. Die Partner werden bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 weiterhin gut koordiniert zusammenarbeiten. Im Rahmen eines kontinuierlichen Prozesses werden sie weitere Änderungen am Fahrplan vornehmen, sobald dies möglich ist, z.B. durch die Inbetriebnahme von neuen Infrastrukturen oder neuen Zügen. Ein besonderes Augenmerk wird auch auf die angebotenen Zugkapazitäten gelegt, um mit der steigenden Nachfrage Schritt zu halten.

Kontaktpersonen :

Fahrplan 2025:

- Jean-François Steiert, Président CTSO, Directeur du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement du Canton de Fribourg (079 204 13 30)
- David Eray, Vice-Président de la CTSO, Ministre de l'Environnement du Canton du Jura (032 420 53 02)
- Christian Aebi, Chef de l'Office des transports publics et de la coordination des transports du Canton de Berne (031 633 37 19)
- Nuria Gorrite, Cheffe du Département de la Culture, des Infrastructures et des Ressources Humaines du Canton de Vaud (021 316 70 01)
- Franz Ruppen, Chef du Département de la Mobilité, du territoire et de l'environnement du Canton du Valais (027 606 33 00)
- Laurent Favre, Chef du Département du développement territorial et de l'environnement du Canton de Neuchâtel (079 347 16 46)
- Serge Dal Busco, Chef du Département des Infrastructures du Canton de Genève (via Karen Troll 076 491 42 29)

Fahrplan 2024 et 2025:

- Service de presse CFF, tél. 051 220 43 43, presse@cff.ch