

Medienmitteilung, 21.5.2024

SBB Fahrplan 2025 für mehr Pünktlichkeit in der Westschweiz

Der neue SBB Fahrplan, der am Sonntag, 15. Dezember 2024 in Kraft tritt, geht am 23. Mai 2024 in die Vernehmlassung. Für die Westschweiz handelt es sich um den bedeutendsten Fahrplanwechsel seit Bahn 2000. Der neue Fahrplan muss nicht nur die Erwartungen der Kund:innen in Bezug auf Pünktlichkeit erfüllen, sondern auch zahlreiche geplante Arbeiten ermöglichen, um das Angebot langfristig zu verbessern. Trotz punktueller Verschlechterungen bringt er neue Direktverbindungen mit Lausanne West, Verbesserungen im Regionalverkehr sowie mehr Züge, unter anderem in der Riviera und im Unterwallis. Zwischen Biel und Genf profitieren die Kund:innen vom Halbstundentakt, mit Umsteigen in Renens. Zur Hauptverkehrszeit bleiben bestimmte Direktverbindungen erhalten.

Seit Bahn 2000 ist die Grundstruktur des SBB Fahrplans in der Romandie nicht angepasst worden. Jahr für Jahr kamen neue Angebotsverbesserungen hinzu – als Folge gab es immer mehr Züge, immer mehr Kund:innen und somit längere Ein- und Ausstiegszeiten. Der aktuelle Fahrplan verfügt nicht mehr über genügend Zeitreserven, um eine gute Pünktlichkeit gewährleisten zu können.

Zudem ist ein grosser Teil der Infrastruktur am Ende ihrer Lebensdauer angelangt und muss ersetzt werden, vor allem auf den Strecken mit hohem Verkehrsaufkommen. Zwischen Genf und Freiburg werden in den nächsten zehn Jahren knapp 46 Prozent der Fahrbahn erneuert. Diese zahlreichen Arbeiten sind nötig, um das Bahnangebot für die Kund:innen weiter zu verbessern. Deshalb haben die SBB und die sieben Westschweizer Kantone unter dem Dach der Westschweizer Verkehrskonferenz (CTSO) gemeinsam einen neuen Fahrplan entwickelt, der die um einige Minuten längeren Fahrzeiten der SBB Fernverkehrszüge berücksichtigt. Er soll die Pünktlichkeit verbessern und die zahlreichen Arbeiten für die Modernisierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur ermöglichen, die in den nächsten Jahren geplant sind. Mit dem Fahrplan 2025 werden sich die Reisegewohnheiten der Kund:innen ändern: Die Abfahrtszeiten fast aller Züge in der Romandie verschieben sich und es gibt neue Verbindungen und Anschlüsse. Dieser sogenannte Baustellenfahrplan gilt für etwa zehn Jahre und wird mit der Inbetriebnahme der neuen Infrastrukturen fortlaufend angepasst.

Der SBB Fahrplan 2025 tritt am Sonntag, 15. Dezember 2024 in Kraft. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) legt ihn vom 23. Mai bis 9. Juni 2024 zur Vernehmlassung vor (siehe Box). Diese umfassende und grundlegende Umgestaltung der Fahrplanstruktur für die Romandie bedeutet, dass auch die Fahrpläne zahlreicher Westschweizer ÖV-Unternehmen angepasst werden, um den Kund:innen eine sichere Transportkette bieten zu können. Ein Fahrplanwechsel bringt zwar immer Angebotsverbesserungen mit sich, doch gibt es auch ein paar Verschlechterungen. Die Partner sind überzeugt, für die Mehrheit der Reisenden gute Lösungen gefunden zu haben.

Fernverkehrszüge in Renens

Eine grosse Neuheit des zukünftigen Fahrplans ist, dass bestimmte Fernverkehrszüge aus der oder in die ganze Schweiz in Renens halten. So können täglich rund 4000 Kund:innen mit Lausanne West als Ziel direkt in Renens aussteigen, statt in Lausanne umsteigen zu müssen. Folgende Züge halten in Renens:

- InterCity IC5 (Rorschach/Zürich HB–Biel/Bienne–Neuchâtel–Yverdon-les-Bains–Renens–Lausanne, im Halbstundentakt)
- InterCity IC1 (St. Gallen/Zürich HB–Bern–Fribourg/Freiburg–Lausanne–Renens–Genève/Genève-Aéroport, im Stundentakt)
- InterRegio IR90 (Brig–Sion–Martigny–St-Maurice–Montreux–Lausanne–Renens–Genève/Genève-Aéroport, im Stundentakt)
- RegioExpress RE33 (Annemasse–Genève–Coppet–Nyon–Gland–Rolle–Allaman–Morges–Renens–Lausanne–Vevey–Montreux–Villeneuve–Aigle–Bex–St-Maurice, im Halbstundentakt und bis Martigny im Stundentakt)

Dank dem Halt in Renens der IC1 und IR90 steht den Reisenden halbstündlich eine neue Verbindung ohne Halt zwischen Renens und Genf zur Verfügung. Im Vergleich zu heute verkürzt sich die Fahrzeit um 9 Minuten. Zudem bietet der Halt der IR90 eine stündliche Direktverbindung zwischen dem Wallis und Renens, jener der IC1 eine stündliche Direktverbindung zwischen Bern, Freiburg und Renens. Wegen des zusätzlichen Halts in Renens steigt die kürzeste Fahrzeit der Fernverkehrszüge zwischen Genf und Lausanne von 35 auf 39 Minuten.

Mehr Züge zwischen Jurasüdfuss und Lausanne

Das Angebot zwischen dem Jurasüdfuss und dem Bahnknoten Lausanne/Renens wird verstärkt. Alle InterCity IC5 (Jurasüdfusslinie) haben neu Lausanne als End- oder Startbahnhof und verkehren zweimal pro Stunde statt wie heute nur einmal pro Stunde. Die IC5 halten neu in Renens, wo Reisende vom Jurasüdfuss nach Genf/Genf Flughafen oder in der Gegenrichtung umsteigen. Ein Beispiel: Mit dem neuen Fahrplan reisen Kund:innen im Halbstundentakt in 1 Stunde und 16 Minuten von Neuenburg nach Genf und steigen dabei in Renens um. Vom Halbstundentakt nach Lausanne oder Genf/Genf Flughafen (mit Umsteigen in Renens) profitieren unter anderem auch Reisende ab oder nach Biel und Delémont (mit Umsteigen in Biel). Ein Jahr später, im Dezember 2025, wird die stündliche umsteigefreie Verbindung Delémont–Lausanne wieder aufgenommen.

Die IC5-Verbindungen mussten umgestaltet werden, weil Fahrplananalysen aufgezeigt haben, dass die InterCity-Züge IC5 nicht systematisch unter guten Bedingungen zwischen Lausanne und Genf verkehren können, da diese Achse vom Fern-, Regional- und Güterverkehr stark genutzt wird. Ausserhalb der Hauptverkehrszeit verschwindet deshalb die stündliche Direktverbindung zwischen Genf und den Städten des Jurasüdfusses. Zwischen Neuenburg und Genf/Genf Flughafen sind unter der Woche morgens und abends zur Hauptverkehrszeit täglich sechs direkte InterRegio IR57 vorgesehen: am Morgen vier Züge ab Neuenburg und zwei ab Genf Flughafen, am Abend vier Züge ab Genf Flughafen und zwei ab Neuenburg. Am Wochenende gibt es während einer Testphase zwei Direktverbindungen pro Tag und Fahrtrichtung. Falls das Angebot genügend genutzt wird, könnte es beibehalten werden.

Damit in Renens perrongleiche Anschlüsse möglich sind, müssen Weichen umgebaut werden. Solch umfassende Arbeiten durchlaufen einen Finanzierungsprozess und unterliegen einem

Plangenehmigungsverfahren beim BAV. Die Inbetriebnahme dieser neuen Weichen ist frühestens 2029 vorgesehen. Bis dahin versucht die SBB jedoch, perrongleiche Anschlüsse punktuell zu testen, sofern es die Netzlage zulässt.

Sobald die nötige Infrastruktur vorhanden ist, wird die stündliche Verbindung zwischen dem Jurasüdfuss und Genf wiederhergestellt; der Halbstundentakt nach Lausanne wird beibehalten.

Mehr Fernverkehrszüge vom Genfersee ins Wallis

Die RegioExpress RE33, die aktuell stündlich von Annemasse nach Vevey und stündlich von Annemasse nach St-Maurice verkehren, werden einmal pro Stunde bis St-Maurice und einmal pro Stunde bis Martigny verlängert. So profitiert Martigny von stündlich drei statt der aktuell zwei Züge aus oder in die Genferseeregion. Ausserdem werden auch die Bahnhöfe Montreux, Villeneuve, Aigle, Bex und St-Maurice mit diesem zusätzlichen RegioExpress besser bedient.

Je nach Zugkomposition bedeutet dies stündlich 340 bis 680 Plätze mehr zwischen Vevey und St-Maurice/Martigny. Mit den vier Fernverkehrszügen pro Stunde (zwei InterRegio IR90/IR95 und zwei RegioExpress RE33) zwischen Aigle und Genf statt der aktuellen drei entsteht zwischen Aigle und Morges sowie zwischen Nyon und Genf ein nahezu perfekter Viertelstundentakt.

Änderungen im Regionalverkehr

Im Regionalverkehr der Kantone Genf, Neuenburg, Freiburg und Waadt gibt es zahlreiche Verbesserungen:

- Zwischen **Annemasse und Genf** wird die Kapazität erhöht (sechs Züge pro Stunde und Fahrrichtung). Die RegioExpress RE33 halten an allen Bahnhöfen der Linie und ergänzen das Angebot des Léman Express.
- Entlang von **Bieler- und Neuenburgersee** verkehrt der Regionalzug Biel/Bienne–Neuchâtel neu über Neuenburg hinaus und wird bis Yverdon-les-Bains verlängert. Abgesehen von ein paar Ausnahmen ergibt sich damit eine stündliche Direktverbindung Biel/Bienne–Neuchâtel–Yverdon-les-Bains ohne Umsteigen (R13) mit Anschluss in Yverdon-les-Bains an den InterCity IC5. Zu bestimmten Zeiten verkehren zusätzliche Züge zwischen Biel und Neuenburg (R16), damit auf dem Abschnitt ein Halbstundentakt entsteht. Mit dem neuen Angebot wird Ligerz, das nun per Bus ab Twann erreichbar ist, nicht mehr bedient. Weil der Abschnitt einspurig ist und am Ligerztunnel gearbeitet wird, wäre kein zuverlässiger Fahrplan möglich gewesen. Zudem bedient der R13 Vaumarcus und Grandson nicht mehr. In Vaumarcus wird ein Busersatz eingerichtet, während Grandson weiterhin von der RER Vaud (S-Bahn Waadt) bedient wird. Sobald der Ligerztunnel 2030 fertiggestellt ist, verkehrt dieser Regionalzug im Halbstundentakt zwischen Biel, Neuenburg und Yverdon-les-Bains.
- Die Züge S20/S21 der RER Fribourg I Freiburg schaffen den Halbstundenstakt zwischen **Neuenburg und Freiburg**.
- Zwischen **Vevey und Palézieux** gibt es über die Linie Vevey–Puidoux eine neue Verbindung der RER Vaud (R7). So werden die Regionen Riviera, Chablais und Wallis (Simplonstrecke, InterRegio IR95) stündlich ohne Umweg über Lausanne mit der Mittellandlinie (InterRegio IR15) Richtung Freiburg und Bern verbunden. Damit verkürzt sich die Fahrt zwischen Aigle und Freiburg mit einem zusätzlichen Umsteigen um 7 Minuten. Um dieses Angebot zu ermöglichen,

werden die Haltestellen Vevey-Funi und Corseaux-Cornalles nicht mehr mit Zügen, sondern mit Bussen bedient.

- Die Regionalzüge Fribourg/Freiburg–Romont (S40/S41) werden bis **Lausanne** verlängert und mit den Regionalzügen **Fribourg/Freiburg–Yverdon-les-Bains** (S30) verbunden. Es besteht Anschluss an den Fernverkehr in Yverdon-les-Bains und in Freiburg Richtung Bern. Damit ist Romont dreimal pro Stunde mit Lausanne, Palézieux dreimal pro Stunde mit Freiburg verbunden. Oron und Vauderens sind einmal stündlich mit Lausanne und Freiburg verbunden. Um in Yverdon-les-Bains einen umfassenden und attraktiven Umsteigeknoten zwischen den Regionalzügen und den Fernverkehrszügen der Jurasüdfusslinie zu schaffen, wird die Haltestelle Champ-Pittet nicht mehr bedient. Alternativ wird das Gebiet alle 10 Minuten von Travys-Bussen bedient. Um die Fahrzeiten und die Umsetzbarkeit des Regionalverkehrs zwischen Freiburg und Romont zu gewährleisten, wird der Bahnhof Matran geschlossen. Er wird von Bussen bedient, bis der neue Bahnhof Avry-Matran in Betrieb genommen wird. Die Arbeiten dafür dauern bis Dezember 2025.
- Die **Broye-Linien** R8 und R9 der RER Vaud werden über Lausanne hinaus nach Allaman verlängert (R8 Payerne–Allaman und R9 Murten/Morat–Allaman). Stündlich verkehren zwischen Payerne und Lausanne zwei Züge statt aktuell nur einem. Die Linie S5 der S-Bahn Bern verbindet zudem Avenches und Faoug unter der Woche stündlich via Kerzers mit Bern. Sofern vom Güterverkehr her möglich, wird Payerne unter der Woche zur Hauptverkehrszeit dank zusätzlicher Züge S52 der S-Bahn Bern mit Bern verbunden.
- **Palézieux** wird von fünf S-Bahn-Linien bedient und verfügt nun stündlich über vier Züge Richtung Lausanne statt der heutigen drei.

Um die Anschlüsse der Regionalbusse an den neuen Fahrplan anzupassen, war eine grosse Planungs- und Koordinationsarbeit mit den Regionen, Gemeinden und Transportunternehmen nötig.

Alle Änderungen sind im Detail für jeden Kanton auf news.sbb.ch/fahrplan25 verfügbar.

Der neue Fahrplan 2025 schliesst keine punktuellen Veränderungen wie Streckenunterbrüche wegen umfangreicher Arbeiten aus: so zum Beispiel Bahnersatzbusse zwischen Freiburg und Bern während acht Wochen in den Sommerferien 2025 (27. Juni bis 25. August 2025), zwischen Palézieux und Payerne für die Erneuerung der Infrastruktur (15. Februar bis 9. Juni 2025) oder im Vallée de Joux zwischen Le Day, Le Pont und Le Brassus für die Sanierung des Tunnels «Les Epuisats» (12. April bis 3. November 2025). Auf den Linien des Westschweizer Bahnnetzes wird es zahlreiche Unterhaltsbaustellen geben, die für die Sicherheit der Bahnanlagen unerlässlich sind. Bis 2030 werden in der Romandie sechs Milliarden Franken investiert. Der neue Fahrplan bietet den Kund:innen das bestmögliche Angebot in Bezug auf Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der Anschlüsse trotz besonders intensiver Bautätigkeit.

Fahrplan 2025: Vernehmlassung

Vom 23. Mai bis 9. Juni 2024 legt das Bundesamt für Verkehr (BAV) den Fahrplanentwurf 2025 auf www.öv-info.ch/de/fahrplan-entwurf zur Vernehmlassung vor. Meinungen und Anliegen werden via Onlineformular an die kantonalen Stellen, die für den Öffentlichen Verkehr zuständig sind, geäußert. Sie prüfen die Kommentare und berücksichtigen sie, wo möglich, oder lassen sie in die Fahrplanplanung der nächsten Jahre einfließen.

Die weiteren Änderungen auf dem restlichen SBB Netz sind in der **SBB News «Fahrplanwechsel im Dezember 2024: mehr Verbindungen am Tag – und in der Nacht»** aufgeführt.

Kontakte

SBB

CTSO

Jean-François Steiert, Präsident der Westschweizer Verkehrskonferenz (CTSO), Vorsteher der Direktion für Raumentwicklung, Infrastruktur, Mobilität und Umwelt des Kantons Freiburg (079 204 13 30)

Nuria Gorrite, Vorsteherin der Infrastruktur- und Personaldirektion des Kantons Waadt (021 316 70 01)

Laurent Favre, Leiter des Raumentwicklungs- und Umweltdepartements des Kantons Neuenburg (079 347 16 46)