

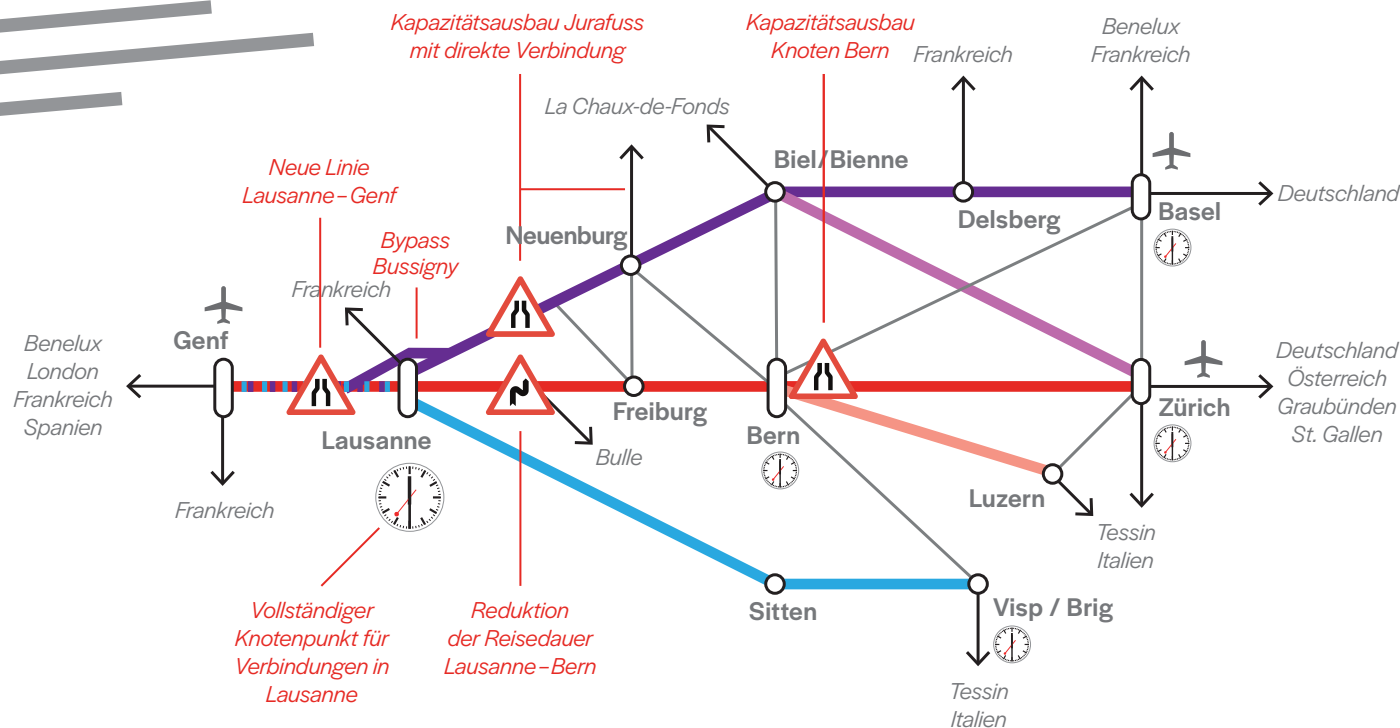
Für die Deutschschweiz ist es das Fenster zur Romanie, nach Frankreich und in den Süden Europas; für die Romands das Tor nach Zürich und Deutschland: **die Ost-West-Achse ist entscheidend für das reibungslose Funktionieren des Schweizer Bahnnetzes.** Sie gewährleistet eine flüssige und klimafreundliche Mobilität entlang des Schweizer Mittellandes und des Jurasüdfusses – sowohl für Reisende als auch für den Güterverkehr.

Diese Achsen verbinden die drei wichtigsten Wirtschaftsräume des Landes – die Metropolregionen Zürich, Basel und Genf–Lausanne – sowie deren internationale Flughäfen. Sie durchqueren die Wirtschaftszonen der Hauptstadtregion Schweiz und des Juraabens.

Ihre Weiterentwicklung ist für einen grossen Teil der Bevölkerung und des Schweizer Territoriums lebenswichtig.

Sie bildet eine tragende Säule für die nationale Kohärenz des Schienennetzes zwischen Ost und West und verbessert zugleich die Mobilität eines Viertels der Schweizer Bevölkerung in einer stark wachsenden Region. Dazu gehört, die bestehenden Schwächen der Bahnverbindung zwischen Genf und Bern zu beheben.

Das Schweizer Eisenbahnnetz ist eng verknüpft: Die Ost-West-Achse ist mit der Nord-Süd-Achse verbunden, und beide sind wiederum in die Netze Frankreichs, Deutschlands, Österreichs und Italiens integriert. Investitionen in die Weiterentwicklung der Ost-West-Achse kommen somit der ganzen Schweiz, ihrer Bevölkerung und ihrer Wirtschaft zugute.



DAS EISENBAHNNETZ FÜR DIE SCHWEIZ VON MORGEN STÄRKEN UND SICHERN

1 Sicherstellung der Kohärenz des Schweizer Eisenbahnsystems

Seit dem Programm «Bahn 2000» gilt das Prinzip, dass die wichtigsten Bahnknoten der Schweiz (Zürich, Basel, Bern, Biel/Bienne, Lausanne) in weniger als 60 Minuten miteinander verbunden sein sollen. Dies garantiert einen abgestimmten Takt im gesamten Netz. Dieses Ziel wird jedoch zwischen Lausanne und Bern noch immer nicht erreicht, was die Struktur und die Anschlüsse im Fernverkehr der Westschweiz beeinträchtigt.

Auch wenn das Hauptziel dieser Fahrzeitverkürzung – die 1987 vom Schweizer Volk beschlossen wurde – nicht die Geschwindigkeit war, so geht es dennoch darum, eine gewisse Kohärenz der Fahrzeiten zwischen Ost und West und jenen zwischen Nord und Süd herzustellen. Derzeit braucht man über 2 Stunden 50 Minuten, um Zürich mit Genf zu verbinden – eine Stunde mehr als für die Querung der Alpen zwischen Lugano und Zürich.

2 Erhöhung der Taktfrequenz und der Fernverkehrsverbindungen

Die Beseitigung der Engpässe im Netz wird es ermöglichen, die Verbindungen zwischen den wichtigsten Schweizer Städten erheblich zu verdichten. Dazu gehören insbesondere, halbstündliche Verbindungen zwischen Genf, Lausanne, Zürich, Luzern und Basel sicherzustellen – sowohl via Bern als auch via Neuenburg und Biel. Dies setzt einen schrittweisen Doppelspurausbau voraus: einerseits zwischen Bern und Lausanne und andererseits zwischen Lausanne und Genf, dem eigentlichen Nadelöhr, das das gesamte Schweizer Bahnnetz einschränkt. Auch die Beseitigung weiterer Engpässe, wie etwa am Ausgang des Bahnhofs Bern in Richtung Olten und Biel, in Vauseyon im Westen von Neuenburg oder auch die Realisierung einer echten Umfahrung der Jurasüdfuss-Linie in der Region Lausanne, wird dazu beitragen, dem gesamten Fernverkehrssystem in der Schweiz wieder mehr Luft zu verschaffen.

Die Sicherstellung ausreichender Kapazitäten auf den Ost-West-Hauptlinien wird ausserdem das regionale Angebot stärken, damit die Westschweiz – in der mehr als ein Drittel der Landesbevölkerung lebt – den klimatischen und demographischen Herausforderungen der nächsten fünfzig Jahre gewachsen ist.

3 Sicherung der Erreichbarkeit von Genf

Zwischen Genf und Lausanne stellt die heutige einzige Linie – grösstenteils zweigleisig – einen Schwachpunkt des Fernverkehrsnetzes der SBB dar. Schon ein kleiner Vorfall führt dazu, dass sämtliche Züge aus Genf in Richtung Lausanne, Sitten, Neuenburg, Biel, Basel, Bern, Zürich, St. Gallen und Luzern unterbrochen werden. Dies löst Kettenreaktionen im gesamten Schweizer Netz aus.

Diese Strecke ist überlastet und verhindert die Entwicklung des Angebots auf der Ost-West-Achse sowie in Richtung Mailand, Paris und Lyon. Der Ausbau des internationalen Angebots in Richtung Südfrankreich und die iberische Halbinsel, durch glaubwürdige Alternativen zum Flugzeug, wird zusätzlich zur Verkehrsverlagerung beitragen.

Der Bau einer zweiten Linie Lausanne–Genf ist daher unerlässlich, um die Zuverlässigkeit und den Ausbau des Güterverkehrs zwischen den wichtigsten Wirtschaftsräumen des Landes sicherzustellen und auch in dieser Verkehrskategorie einen Beitrag zur Verlagerung auf die Schiene zu leisten.

Die Westschweiz – das bedeutet ...

7 Kantone



3,5 Millionen Einwohner (38%)
+ 1 Million bis 2050


2.1 Millionen Arbeitsplätze
(37%)



44% der Landesfläche


36% des Schweizer BIP


Innovationsregion

42 internationale Organisationen
476 NGOs
59 Sportorganisationen


46% der Hotelübernachtungen


23% Modalanteil
zugunsten der Bahn
(CH 28%)


9,2 Millionen Passagiere
am Flughafen Genf


40% des Schweizer
Schienennetzes