

Planungsbericht der Region West/CTSO **STEP 2030**

Angebotsentwicklung Regionalverkehr



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-Ausbauschnitt 2030 in seiner definitiven Form festlegen.

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



Jacques Melly
Präsident der CTSSO,
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)

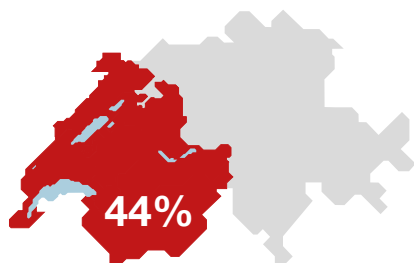


Philippe Receveur
Chef du Département de l'environnement
et de l'équipement (JU)

Die Kantone der Westschweiz

Fläche

Zur Westschweiz zählen die Kantone Bern, Freiburg, Waadt, Wallis, Neuenburg, Genf und Jura. Die Gesamtfläche beträgt 17'990 km².



Bevölkerung

2013 wohnten in den Kantonen im Planungsraum der CTSO 3'091'000 Personen, was 38% der Schweizer Bevölkerung entspricht. Das mittlere Szenario des Bundes sagt für die Bevölkerung dieses Planungsraums ein Wachstum von 10% bis zum Jahr 2030 hervor, womit eine Zahl von 3'331'224 Einwohnern erreicht würde. Für den gleichen Zeitraum wird für die gesamtschweizerische Bevölkerung ein Wachstum von 7.9% vorhergesagt, worin sich zeigt, wie stark die Bevölkerungsdynamik in den Westschweizer Kantonen ist.

Wirtschaftspolitik

Die Kantone setzen sich das gemeinsame Ziel, die Westschweiz noch stärker als ein Gebiet mit einem zugleich dynamischen, innovativen und umweltbewussten Wirtschaftswachstum zu positionieren.

Mit ihrer Wirtschaftskraft haben die sieben Westschweizer Kantone 2010 für sich genommen über 40% zum Wachstum des gesamtschweizerischen BIP beigetragen.

Arbeitsmarkt

Im 1. Quartal 2014 wurden im Genferseebogen und im Mittelland 1'666'000 Arbeitsplätze im sekundären und tertiären Wirtschaftssektor gezählt, was fast 40% der Arbeitsplätze in der Schweiz entspricht. Der Anteil der erwerbstätigen Personen über 15 Jahren liegt leicht unter dem nationalen Mittel von 66.8%.

Länge des Bahnnetzes in der Westschweiz

2312 km

44% des Schweizer
Bahnnetzes

5232 km

Länge des Schweizer
Bahnnetzes

PRIVATBAHNEN

1252 km

im Besitz von Privatbahnen (**54%**)

Schweizweit machen diese 1252 km 56% des gesamten
Netzes der Privatbahnen (2240 km) aus



1060 km

im Besitz der SBB (**46%**)

Schweizweit machen diese 1060 km 35% des gesamten
SBB-Netzes (2992 km) aus.





780 km
Schmalspur
(34%)

1532 km
Normalspur
(66%)

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 Verkehrsbenutzer 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	...	 Öffentlicher Verkehr
				Andere ¹	
BE	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.
FR	74%	18%	6%	2%	Der Kanton strebt für den öffentlichen Verkehr eine deutliche Erhöhung des Modalsplits an.
VD	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.
VS	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.
NE	74%	21%	4%	1%	Das Ziel des Kantons Neuenburg liegt in einer substantiellen Erhöhung des Modalsplits für den öffentlichen Verkehr in der Agglomeration.
GE	66%	23%	9%	2%	Ziel ist es, eine kräftige Erhöhung des ÖV-Modalsplits im Grenzverkehr sowie im Mittel- und Langstreckenbereich zu erreichen.
JU	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.
Schweiz	67%	23%	8%	2%	Dank Angebotserweiterung und Infrastrukturentwicklung wird der öffentliche Verkehr einen Grossanteil 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.

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

Die Bahn, unsere Lösung für die Mobilität von morgen



Zur Stärkung unserer Region wollen wir ein konkurrenzfähiges **internationales Angebot**:

- durch eine bessere Integration der Westschweiz in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz;
- durch häufigere und schnellere Direktverbindungen in die grossen Wirtschaftszentren Europas;
- durch die vollständige Umsetzung der Anbindung an das Hochgeschwindigkeitsnetz.



Mit einem **nationalen Angebot**, das die Bedürfnisse der Westschweiz abdeckt, fördern wir auch die Wirtschaft und die Lebensqualität in der ganzen Schweiz:

- durch die Vernetzung der Wirtschaftszentren, Tourismusregionen und internationalen Flughäfen;
- durch die Verbesserung der Erreichbarkeit unserer Region aus den anderen Regionen der Schweiz;
- durch das Anpassen des Sitzplatzangebots in Fernverkehrszügen an die Bedürfnisse der Pendler in unserer Region;
- durch die Unterstützung der Langfristperspektive Bahn¹ des Bundesamtes für Verkehr.



¹ erhältlich unter www.bav.admin.ch/aktuell/03876/03904/03913/index.html?lang=de.



Innerhalb unserer Planungskompetenz wollen wir für ein qualitativ hochstehendes **regionales Angebot** sorgen:

- indem wir attraktive Verbindungen zwischen den regionalen Zentren anbieten;
- indem wir S-Bahn-Netze und Regionallinien – auch solche im Grenzverkehr – besser in das nationale Angebot integrieren;
- indem wir für den Pendlerverkehr in den Hauptverkehrszeiten ausreichende Beförderungskapazitäten bereitstellen;
- indem wir den besonderen Bedürfnissen des Freizeitverkehrs Rechnung tragen;
- indem wir die von den Raumplanungsbehörden als strategisch wichtig eingestuft Standorte in den Agglomerationen gut erschliessen;
- indem wir günstige Voraussetzungen für eine finanziell tragbare und nachhaltige Mobilität schaffen;
- indem wir unseren Teil zu den zusätzlichen Entschädigungen für anfallende ungedeckte Kosten beisteuern;
- indem wir uns für ein möglichst flächendeckendes öffentliches Verkehrsangebot einsetzen.

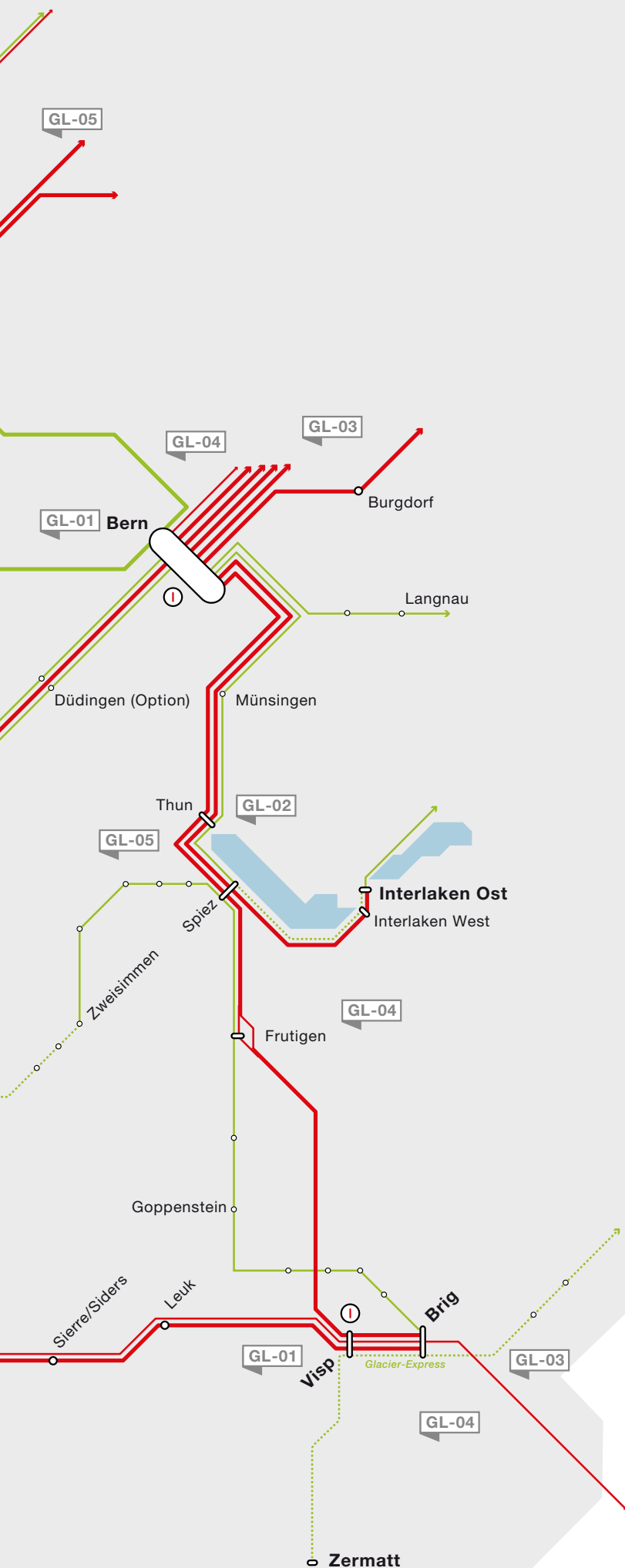


Mit einem modernen und flexiblen **Angebot im Güterverkehr** verbessern wir die Rahmenbedingungen für unseren Arbeitsmarkt und unsere Umwelt:

- durch die Erhöhung der Kapazität auf der Lötschberg – Simplon – Achse wird die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene unterstützt;
- durch das Bereitstellen von ausreichenden Kapazitäten für den Güterverkehr sowohl auf den Haupt- als auch auf den Nebenlinien;
- durch das Zusammenlegen von Bedienungspunkten zu eigentlichen regionalen Logistikzentren und/oder Containerterminals.

Ziele und Struktur des Angebots des Fernverkehrs und der RegioExpresslinien



**GL-01****Vollknoten in Bern, Biel/Bienne, Lausanne und Visp.**

Die mit Bahn 2000 eingeführte Struktur der Anschlussknoten wird beibehalten. Biel/Bienne und Lausanne, die verbleibenden wichtigen Bahnhöfe ohne Vollknoten, werden zu Knoten 00/30.

GL-02**Attraktive Anschlussknoten für die S-Bahn- und Regionalzugslinien.**

Die EC-, IC- und IR-Züge müssen in Bahnhöfen von kantonaler Bedeutung gute Anschlüsse auf den Regionalverkehr (Bahn und Bus) ermöglichen. Gut strukturierte regionale Knoten 00/30 oder 15/45 müssen geprüft werden.

GL-03**Häufigere und schnellere Direktverbindungen zu den grossen europäischen Wirtschaftszentren.**

Die direkten Verbindungen aus der Westschweiz in Richtung Paris, Lyon, Frankfurt und Mailand werden aufrechterhalten und bezüglich Häufigkeit und Fahrzeit verbessert.

GL-04**Direkte Verbindungen zwischen den Wirtschaftszentren, touristischen Regionen und internationalen Flughäfen.**

Die internationalen Flughäfen sind direkt mit den Wirtschaftsregionen «Métropole lémanique», Jurabogen und der Hauptstadtregion verbunden. Die Tourismusorte der waadtänder, walliser und berner Alpen profitieren von den häufigen, direkten und qualitativen hochstehenden Verbindungen mit den Flughäfen von Genf und Zürich.

GL-05**Mehr Sitzplätze im Fernverkehr.**

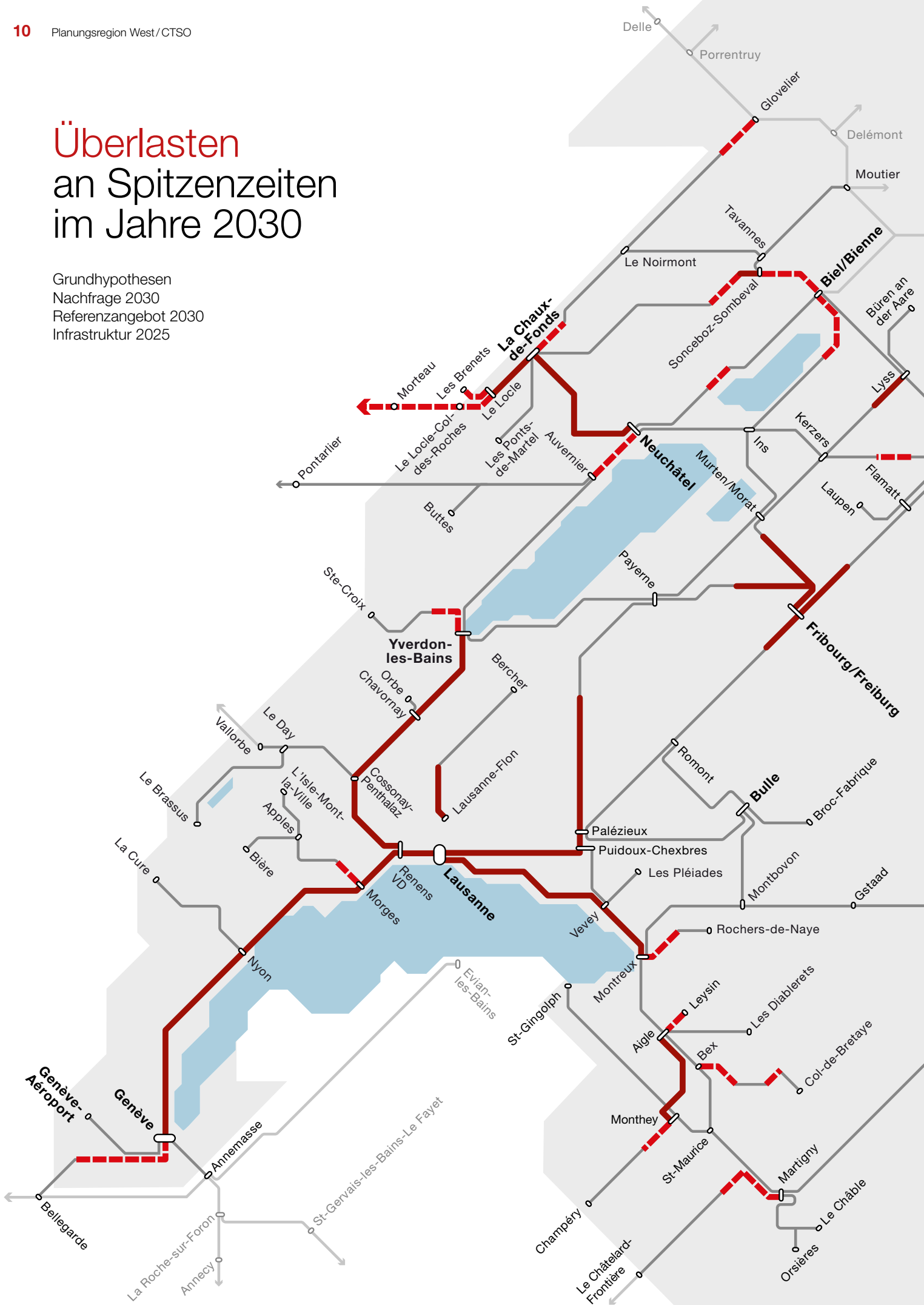
Die Kapazität der heutigen Züge wird sich im Zeithorizont 2030 als unzureichend erweisen. Die Erhöhung des Sitzplatzangebots auf den Fernverkehrslinien Lausanne – Yverdon-les-Bains, Lausanne – Genf, Lausanne – Montreux, Bern – Interlaken und Bern – Brig wird nötig sein.

Legende

- Fernverkehr (EC, IC, IR)
- RegioExpress/RE
- nur in den Hauptverkehrszeiten oder zu gewissen Stunden
- Stundentakt
- Halbstundentakt
- Bahnhof/Haltestelle
- ⊙ Vollknoten 00/30

Überlasten an Spitzenzeiten im Jahre 2030

Grundhypothesen
Nachfrage 2030
Referenzangebot 2030
Infrastruktur 2025

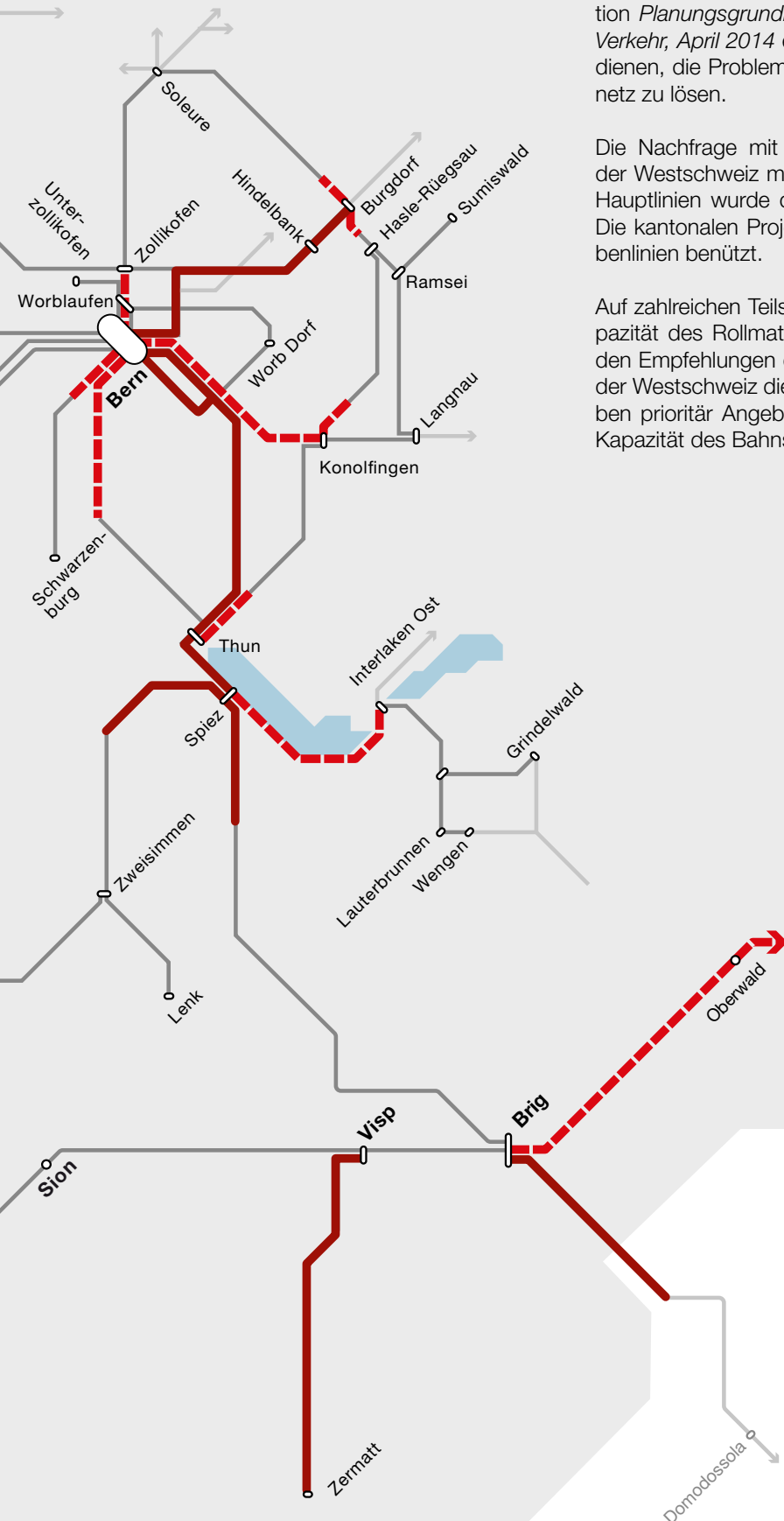


Identifikation und Lösung der Engpässe des Bahnnetzes

Die Regeln zur Identifikation der Bedürfnisse von STEP 2030 im regionalen Personenverkehr und RegioExpress sind in der Dokumentation *Planungsgrundlagen STEP, Ausbauschnitt 2030, Bundesamt für Verkehr, April 2014* erwähnt. Die Investitionen müssen vorrangig dazu dienen, die Probleme bezüglich Fehlen von Kapazität auf dem Bahnnetz zu lösen.

Die Nachfrage mit Zeithorizont 2030 wurde auf sämtlichen Linien der Westschweiz modelliert. Die Federführung des Verfahrens für die Hauptlinien wurde durch das Bundesamt für Verkehr übernommen. Die kantonalen Projektierungsmodelle wurden ergänzend für die Nebenlinien benützt.

Auf zahlreichen Teilstücken genügen die Bahnfrequenz sowie die Kapazität des Rollmaterials in der Referenz 2030 nicht mehr. Gemäss den Empfehlungen des Bundesamtes für Verkehr haben die Kantone der Westschweiz die hauptsächlichsten Engpässe identifiziert und haben prioritär Angebotskonzepte entwickelt, die es ermöglichen, die Kapazität des Bahnsystems dort wo notwendig zu erhöhen.



Die durch die Planungsräume benützten Nachfragemodelle:

Genf	Multimodales grenzüberschreitendes Modell (MMT) des Grand Genève
Waadt	Verkehr SBB: Modell SBB-ARE Verkehr der anderen Gesellschaften: Gesuchmodell des Kantons Waadt, DGMR Waadt
Wallis	Verkehr SBB/BLS/RegionAlps: Modell SBB-ARE Verkehr der anderen Gesellschaften: Wachstumsrate in Zusammenhang mit den sozial-demographischen Perspektiven. DVBU/Private-Gesellschaften
Freiburg	Verkehr SBB/BLSD: Modell SBB-ARE Verkehr der anderen Gesellschaften: Multimodales Modell der Nachfrage des Kantons Freiburg, SMO
Berner-Oberland	Globales Transportmodell des Kantons Bern
Jurabogen	Neuenburger SBB Linien: Modell SBB-ARE mit Elastizität der Nachfrage in Zusammenhang mit dem Referenzangebot 2025 Berner Linien: Globales Transportmodell des Kantons Bern Andere Linien (CJ, TransN): globale Wachstumsrate in Zusammenhang mit den Perspektiven der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung

Legende

- Bahnnetz für die Kapazitätsanalyse
- - - Bahnnetz ausser dem Perimeter der Kapazitätsanalyse
- ▬ Überlastung zwischen 100% und 125% der Kapazität zur Hauptverkehrszeit
- ▬ Überlastung von mehr als 125% der Kapazität zur Hauptverkehrszeit
- Bahnhof/Haltestelle

Eine Region, sechs Planungsräume

Die Planungsregion West entspricht bis auf wenige Ausnahmen dem Gebiet der Westschweizer Verkehrsdirektorenkonferenz (CTSO), welches die Kantone Bern, Freiburg, Waadt, Wallis, Neuenburg, Genf und Jura umfasst. Aus Gründen der Effizienz

und um die lokalen Bedürfnisse besser berücksichtigen zu können, wurden die Arbeiten in sechs Planungsräumen vorgenommen. Die Arbeiten wurden durch zwei Koordinationsausschüsse aufeinander abgestimmt.

Koordinationsausschuss Genferseebogen

Planungsraum Waadt

Der wirtschaftliche Aufschwung und die demographische Entwicklung des Kantons tragen zum Wohlstand der ganzen Schweiz bei. Die koordinierte Verbesserung der nationalen und regionalen Bahnverbindungen verfolgen ein klares Ziel: Ein möglichst grosser Teil des Mobilitätswachstums soll beim öffentlichen Verkehr erfolgen. Um und zu den Bahnhöfen organisiert der Kanton in allen Regionen deutliche Angebotsverdichtungen bei der örtlichen und städtischen Erschliessung. Diese Stossrichtung, verbunden mit einem steigenden Angebot, sind der Schlüssel zu einer nachhaltigen Veränderung des Modalsplits.

Planungsraum Wallis

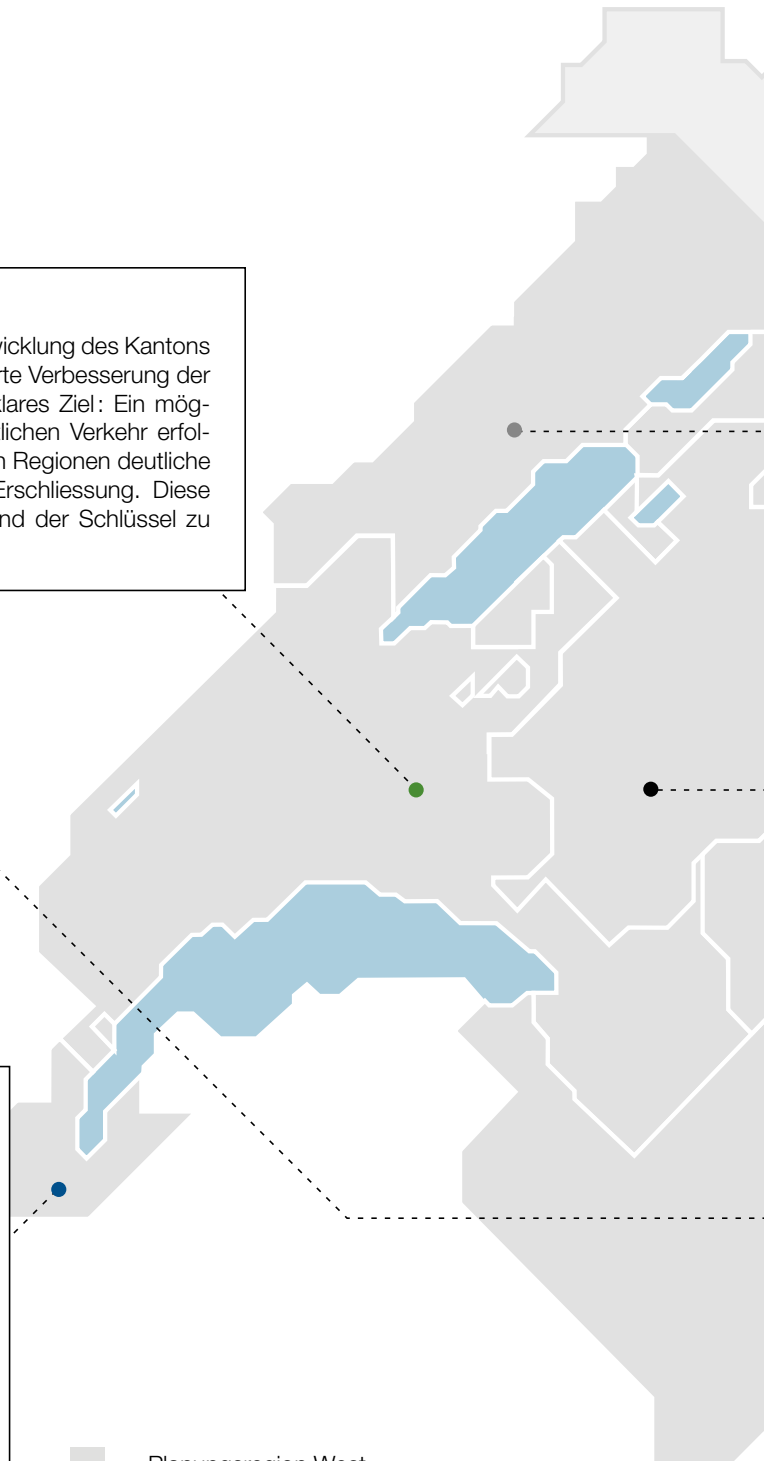
Das Wallis befindet sich an der Kreuzung der Bahnachsen von Simplon und Lötschberg, welche unsere Kantone an die grossen wirtschaftlichen und politischen Zentren anschliessen. Der RER Valais/Wallis, welcher diese Infrastrukturen benützt, muss ein qualitativ hochstehendes regionales Angebot anbieten. Dieser RER gewährleistet die Verbindung zur Feinerschliessung (Bahn, Bus oder Seilbahnen), welche sich über die Anhöhen und in unsere Seitentäler erstreckt. Wir wollen diesen RER ausbauen, damit auch weiterhin unser gesamtes Territorium davon profitiert.

Planungsraum Genf

Der Kanton Genf liegt im Herzen der zweiten Schweizer Agglomeration mit einem der bedeutendsten wirtschaftlichen und demographischen Aufschwünge Europas. Das Bahnnetz Frankreich-Waadt-Genf ist noch nicht genügend ausgebaut, um den stetig steigenden Bedürfnissen der «Métropole Lémanique» und des «Grand-Genève» gerecht zu werden; dies sowohl auf regionaler, wie nationaler und grenzüberschreitender Ebene. Nach Inbetriebnahme der CEVA im Jahre 2019 und dem unterirdischen Ausbau des Bahnhofes Cornavin im Jahre 2025 muss sich der Ausbauschritt STEP 2030 an diesen einzigartigen Entwicklungsschritten des Bahnnetzes orientieren und den Grundstein für die zukünftige Entwicklung legen.

 = Planungsregion West

 = Planungsregion Nordwestschweiz und Zentralschweiz



Koordinationsausschuss Jurabogen - Bern - Freiburg

Planungsraum Jurabogen

Der Jurabogen hat eine langjährige Tradition der Uhrenindustrie und der Mikrotechnik und hat daher eine besondere Bedeutung in der Schweizer Exportwirtschaft. Die internationale Bedeutung dieser Industrien stützt sich auf den intensiven Austausch, sowohl wie mit den Nachbarkantonen als auch mit der Region «Franche-Comté». Damit die Konkurrenzfähigkeit gewährleistet werden kann, ist ein S-Bahnnetz mit 30 Minutentakt oder sogar 15 Minutentakt zwingend. Leistungsfähige Verbindungen zu den grossen Agglomerationen der Schweiz und der «Franche-Comté» sowie eine gute internationale Anbindung sind entscheidende Rahmenbedingungen.

Planungsraum Freiburg

Freiburg nimmt eine Vorrangstellung im Zentrum der Schweiz ein. Zwischen dem «Genferseebogen» und dem Grossraum Zürich gelegen, verstärkt die demographische Entwicklung der letzten Jahre seine Rolle als Brücke zwischen den beiden Sprachregionen und zeigt die Dringlichkeit, die Bahnkapazität sowohl innerhalb des Kantons, als auch gegen Aussen zu verstärken. Eine Verdichtung bei der Erschliessung der regionalen Pole, leistungsstarke Verbindungen zwischen den Hauptorten der Bezirke und der Kantonshauptstadt sowie mit den Nachbarregionen sind zwingende Voraussetzungen, um auf die Herausforderungen im Bereich der Mobilität zu reagieren, welche sich durch die Entwicklung unseres Kantons ergeben.

Planungsraum Bern - Oberland

Das Raumkonzept des Kantons Bern sieht eine Konzentration der Siedlung und eine Siedlungsentwicklung nach innen vor. Dadurch soll wenig Verkehr erzeugt werden, und der Anteil des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs soll erhöht werden.

Das Angebotskonzept wird durch die prognostizierte Nachfrage geprägt. Die vorgeschlagenen Massnahmen erlauben es die nötige Kapazität bereitzustellen. Dies dank längeren Zügen und gezielten Angebotsverbesserungen auf wichtigen Korridoren in den Agglomerationen. Zudem kann die Erreichbarkeit der Regionen des Planungsraums verbessert werden.

Planungsraum Genf

Attraktive Verbindungen zwischen den Regionalzentren

ML

RegioExpress-Züge im Viertelstundentakt zwischen Genf und Lausanne.

Alle 15 Minuten ein RegioExpress-Zug ab Coppet, Nyon, Gland, Rolle, Allaman, Morges und Renens Richtung Lausanne und Genf.

Genügend Kapazitäten auf der S-Bahn Frankreich – Waadt – Genf

GE-01

Erhöhung der Kapazität der S-Bahn zwischen Genf und La Plaine. Viertelstundentakt zwischen Genf und La Plaine sowie Halbstundentakt zwischen La Plaine und Bellegarde (ausserhalb des Perimeters). Einsatz von 225 m langen Zugskompositionen zwischen Genf und La Plaine.

GE-02

Längere Züge zwischen Genf und Coppet.

Einsatz von 225 m langen Zugskompositionen zwischen Genf und Coppet.

Wirksame Erschliessung der Agglomeration Grand Genève

GE-03

Neue Haltestelle Châtelaïne.

Bau einer neuen Haltestelle auf der Linie Genf-La Plaine zwischen Genf und Vernier, die von allen Zügen der S-Bahn-Linie Genf – La Plaine bedient wird.

GE-04

Halt in Versoix des RegioExpress.

Alle 30 Minuten Halt des RegioExpress von/nach Genf-Flughafen.

GE-05

Neue Verbindung zwischen dem linken Genferseeufer und dem Flughafen.

Anschluss der S-Bahn Frankreich – Waadt – Genf an den Flughafen mit Bedienung der Quartiere Nation und Meyrin-Cité sowie der Industriezone Meyrin-Satigny.

GE-06

Entwicklung des Angebots auf dem «Étoile d'Annemasse» (ausserhalb des Perimeters).

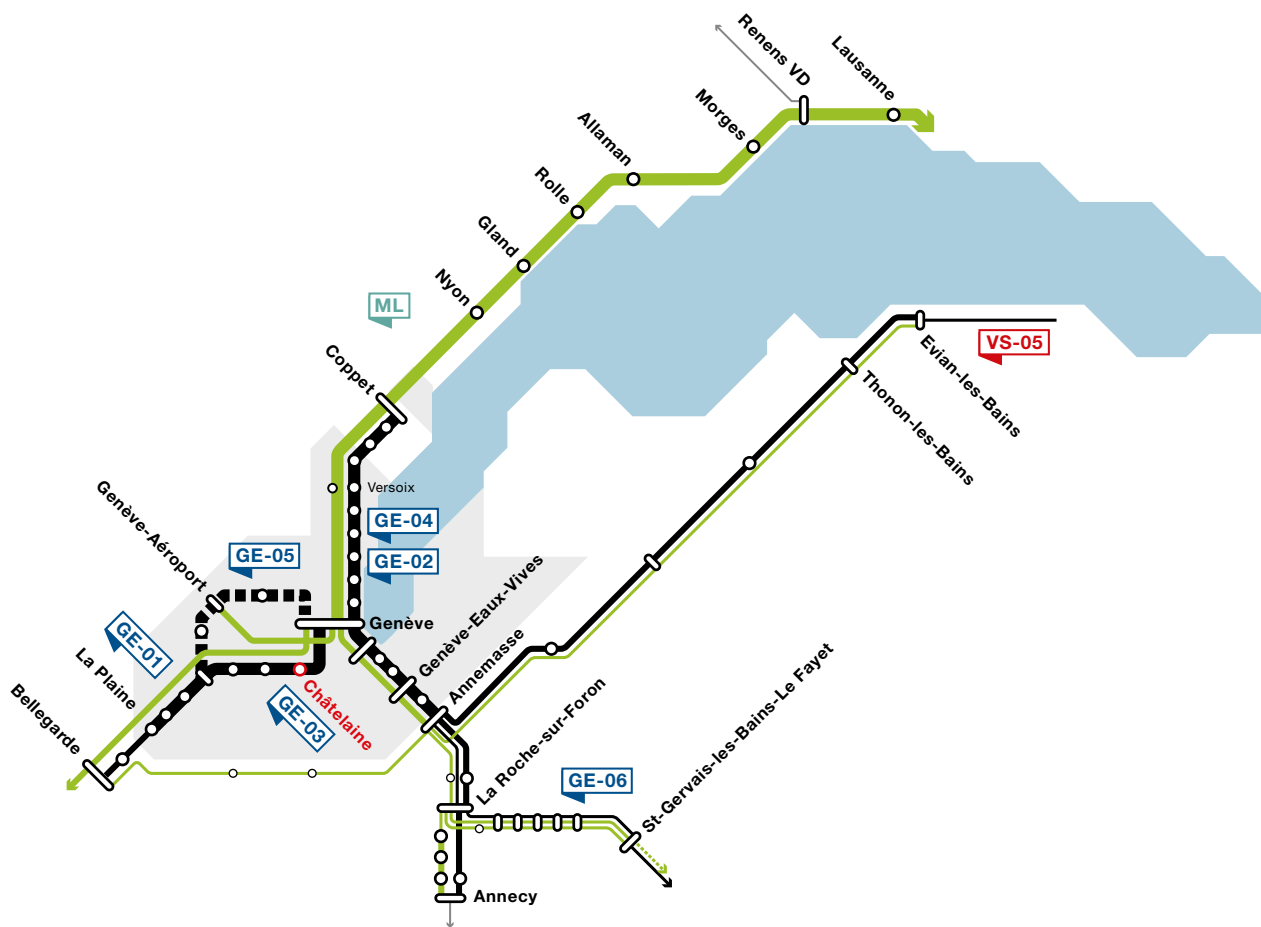
Verstärkung der Attraktivität und Leistungsfähigkeit der S-Bahn Frankreich – Waadt – Genf im französischen Departement Haute-Savoie durch eine Taktverdichtung auf den Strecken Annemasse – Evian, Annemasse – St-Gervais und Annemasse – Annecy und der Einführung von beschleunigten Produkten.

Angebotskonzepte anderer Planungsregionen mit direkten Auswirkungen auf die S-Bahn Frankreich – Waadt – Genf

VS-05

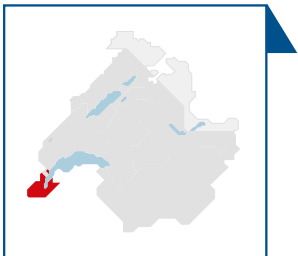
RER Sud-Léman, zwischen St-Gingolph und Evian (F): Wiederinbetriebnahme der regionalen Grenzverkehrslinie im Stundentakt.

Verknüpfung des RER Valais|Wallis mit dem RER FVG auf der Südseite des Genfersees, mit einem RER Valais|Wallis-Zug im Stundentakt bis nach Evian (F).



Legende

- S-Bahn / Regionalzüge
- RegioExpress / RE
- nur in Hauptverkehrszeiten oder zu gewissen Stunden
- Stundentakt
- Halbstundentakt
- Viertelstundentakt
- neuer Bahnhof
- Bahnhof / Haltestelle



Das Angebot über die Bahnhöfe La Plaine, Annemasse und Coppet hinaus gehört nicht zum Perimeter des Planungsraums Genf.

Planungsraum Waadt

Attraktive Verbindungen zwischen den Regionalzentren

ML

RegioExpress-Züge im Viertelstundentakt zwischen Genf und Lausanne.

Alle 15 Minuten ein RegioExpress-Zug ab Coppet, Nyon, Gland, Rolle, Allaman, Morges und Renens Richtung Lausanne und Genf.

VD-01

Verlängerung des RE Annemasse – Lausanne im Halbstundentakt bis St-Maurice.

Zwei RegioExpress-Züge pro Stunde und Richtung zwischen Lausanne, Vevey, Montreux, Villeneuve, Aigle, Bex und St-Maurice dank der Verlängerung des RE Annemasse – Lausanne.

VD-02

Stündliche RE-Schnellverbindung Lausanne – Murten/Morat und Integration der Strecke in den RE Genf-Flughafen – Lausanne.

Neue Schnellverbindung zwischen Lausanne, Payerne und Murten/Morat mit einer wettbewerbsfähigen Fahrzeit gegenüber dem Auto zwischen Lausanne, Payerne und Avenches.

VD-03

Stündliche RE-Schnellverbindung Lausanne – Bern und Integration der Linie in den RE Genf-Flughafen – Lausanne.

Aufrechterhaltung einer stündlichen Direktverbindung zwischen Lausanne, Palézieux, Fribourg/Freiburg und Bern dank der Verlängerung des RE Genf-Flughafen – Genf – Lausanne bis Bern.

Strategische regionale Verbindungen

VD-04

Verbesserung der Verbindung mit den Berg- und Seilbahnen von Leysin.

Leysin-Feydey soll über ein neues Trasse mit den Berg- und Seilbahnen von Leysin verbunden werden, um die Attraktivität der Linie zu erhöhen und die Waadtländer Alpen mit einer Verbindung, die im Vergleich zur Strasse wettbewerbsfähig ist, besser zu erschliessen. Halbstundentakt zwischen Aigle und Leysin während der Stosszeiten und den saisonalen Spitzen.

VD-05

Halbstundentakt auf der S-Bahn-Linie Lausanne – Payerne.

Zwei S-Bahnzüge pro Stunde zwischen Lausanne und Payerne mit Halt an allen Haltestellen zwischen Palézieux und Payerne.

VD-06

Taktverdichtungen in den Hauptverkehrszeiten zwischen Echallens und Lausanne.

Alle 10 Minuten ein Zug zwischen Echallens und Lausanne in den Hauptverkehrszeiten mit 120 m langen Zügen.

VD-07

Direktverbindung Orbe – Chavornay – Lausanne zu den Hauptverkehrszeiten.

Einführen einer neuen direkten und schnellen Verbindung zwischen Orbe, Chavornay und Lausanne in den Hauptverkehrszeiten oder eine direkte stündliche S-Bahnverbindung zwischen Orbe und Cully.

VD-08

Ausbau des Angebots in den Hauptverkehrszeiten zwischen La Sarraz und Vallorbe sowie zwischen Vallorbe und Le Brassus.

In den Hauptverkehrszeiten zwei Züge pro Stunde zwischen Vallorbe und Lausanne bzw. zwischen Le Brassus und Le Day und eine zusätzliche Direktverbindung zwischen Vallorbe und dem Vallée de Joux.

Genügend Kapazitäten auf den Regionallinien

VD-09

Halbstundentakt während den Hauptverkehrszeiten zwischen Bex, Gryon und Villars-sur-Ollon.

Ein zusätzlicher Zug während den Hauptverkehrszeiten (Schul- und Freizeitverkehr) zwischen Bex und Villars-sur-Ollon.

VD-10

Halbstundentakt während den Hauptverkehrszeiten zwischen Aigle und Les Diablerets.

Halbstundentakt zwischen Aigle und Les Diablerets für eine bessere Anbindung der Waadtländer Alpen an das Hauptnetz in Aigle während den saisonalen Spitzen und in den Hauptverkehrszeiten.

VD-11

Halbstundentakt in den Hauptverkehrszeiten auf der Linie Montreux – Caux.

Ein zusätzlicher Zug in den Hauptverkehrszeiten zwischen Montreux und Caux für den Pendlerverkehr.

VD-12

Neue Angebotspolitik zwischen Montreux und Les Avants.

Halbstundentakt zwischen Montreux und Les Avants mit 100 m langen Zügen. Zusätzliche Züge in den Hauptverkehrszeiten zwischen Montreux und Fontanivent.

VD-13

Verlängerung des Stundentakts Bulle – Montbovon nach Château-d'Oex und Gstaad.

Einführen einer neuen umsteigefreien Verbindung zwischen Bulle, Gruyères, Château-d'Oex und Gstaad.

VD-14

Kapazitätserhöhung für den Personen- und den Güterverkehr zwischen Morges, Bière und L'Isle-Mont-la-Ville.

Ausbau des Angebots in den Hauptverkehrszeiten zwischen Morges und dem oberen Teil des Bezirks, um die künftigen Entwicklungen zu unterstützen sowie Ausbau der Kapazitäten für den Kiestransport.

VD-15

Viertelstundentakt in den Hauptverkehrszeiten zwischen Yverdon-les-Bains und Valeyres-sous-Montagny.

Ausbau des Angebots in den Hauptverkehrszeiten zwischen Yverdon-les-Bains und Valeyres-sous-Montagny, um die künftigen Entwicklungen der Agglomeration AggloY zu unterstützen.

Wirksame Erschliessung der strategischen Standorte in der Agglomeration

VD-16

Neue Haltestelle Y-PARC.

Neue Haltestelle auf der Linie Lausanne – Yverdon-les-Bains zwischen Ependes und Yverdon-les-Bains, um den Technologiepark Y-PARC-Swiss Technopole zu erschliessen. Bedienung durch alle Züge der Waadtländer S-Bahnlinie Cully – Grandson.

VD-17

Neue Haltestelle Espace-Gros-de-Vaud auf der Linie Lausanne – Echallens.

Bau einer neuen Haltestelle auf der Linie Lausanne – Echallens bei der neuen Arbeitszone Espace-Gros-de-Vaud. Bedienung durch alle Züge.

Angebotskonzepte anderer Planungsregionen mit direkten Auswirkungen auf das Waadtländer Regionalzugsangebot

VS-01

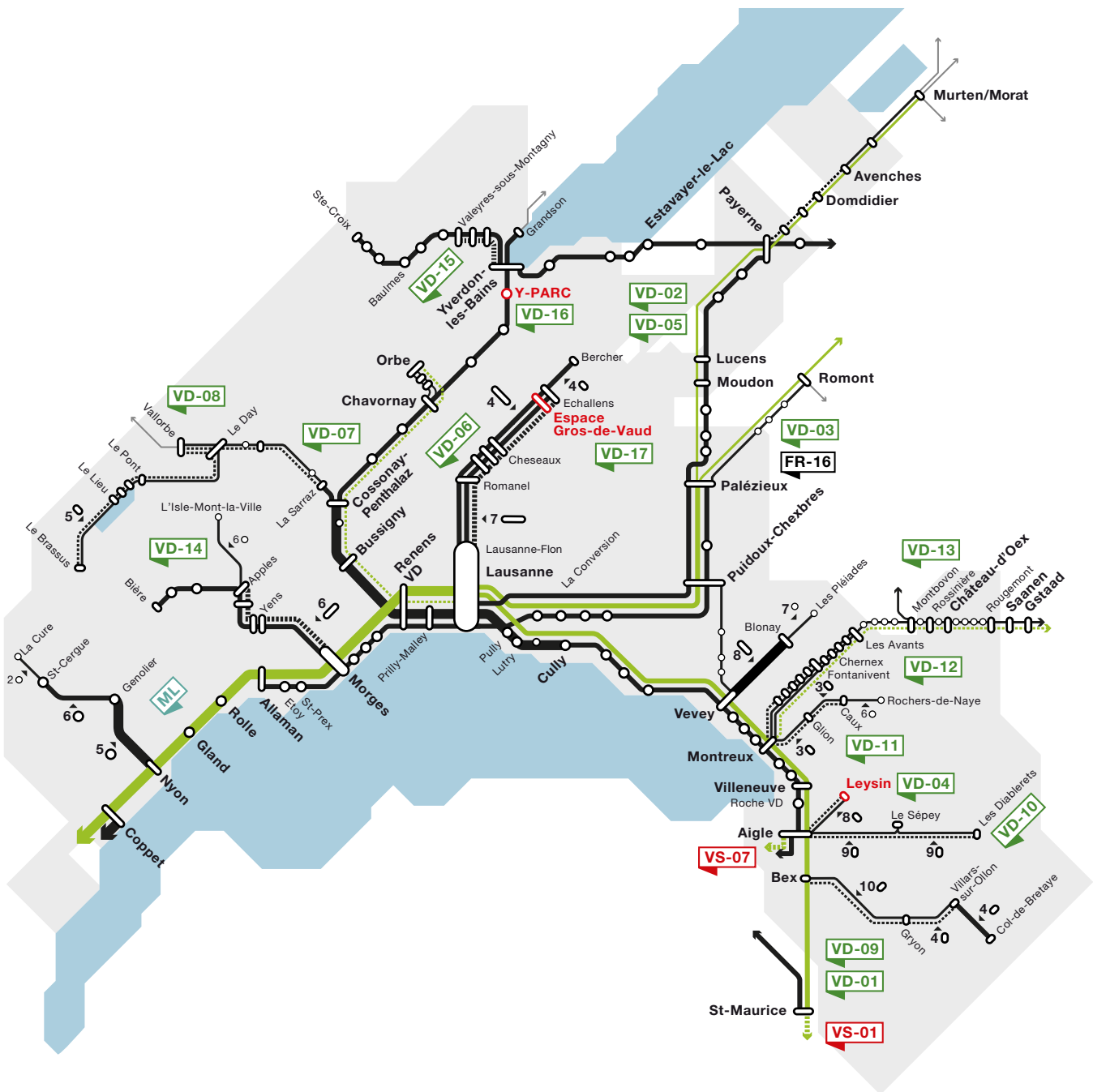
RegioExpress-Züge im Halbstundentakt zwischen Lausanne und St-Maurice, zu Hauptverkehrszeiten bis ins Mittelwallis.

VS-07

Zu den Hauptverkehrszeiten Takterhöhung bei den TPC-Verbindungen zwischen Monthey und Aigle, und auch bis nach Champéry.

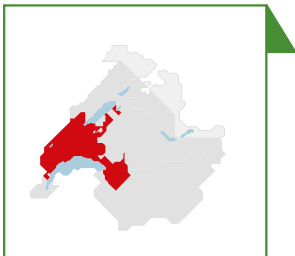
FR-16

2 stündliche Verbindung zwischen Romont und Lausanne mit Bedienung aller Bahnhöfe zwischen Romont und Palézieux.



Legende

- S-Bahn / Regionalzüge
- RegioExpress / RE
- nur in Hauptverkehrszeiten oder zu gewissen Zeiten
- Stundentakt
- Halbstundentakt
- Viertelstundentakt
- neuer Bahnhof
- Bahnhof / Haltestelle
- x○ Zwischenhalte



Das Angebot über die Bahnhöfe Coppet, Vallorbe, Grandson, Payerne, Palézieux und St-Maurice hinaus gehört nicht zum Perimeter des Planungsraums Waadt.

Planungsraum Wallis

Attraktive Verbindungen zwischen den regionalen Zentren

VS-01

RegioExpress-Züge im Halbstundentakt zwischen Lausanne und St-Maurice, zu Hauptverkehrszeiten bis ins Mittelwallis.

Zu Hauptverkehrszeiten Verlängerung des RegioExpress-Angebots bis nach Martigny.

VS-02

Direktverbindungen von Monthey in den Genferseebogen.

Von der Agglomeration Monthey/Collombey-Muraz bis zum Genferseebogen besteht ein grosses Nachfragepotenzial. Deshalb sollen leistungsstarke Erweiterungen des Verkehrsangebots eingeführt werden.

Den RER Valais | Wallis besser ins nationale Netz integrierten

VS-03

Durchgehender Halbstundentakt auf dem RER Valais | Wallis zwischen Monthey und Brig.

Der RER Valais | Wallis soll im lückenlosen und durchgehenden Halbstundentakt verkehren, trotz Streckenbeanspruchung durch die EC-Züge Genf – Mailand und den Güterverkehr auf der Simplonachse.

VS-04

Einführung des Halbstundentakts zwischen Monthey und Muraz, zu Hauptverkehrszeiten bis St-Gingolph.

Einführung des Halbstundentakts auf der RER-Linie bis Muraz-La-Barne, für eine gleichmässig gute Erschliessung der Agglomeration Monthey-Collombey. Zu Hauptverkehrszeiten wird dieses Angebot bis St-Gingolph verlängert.

VS-05

RER Sud-Léman, zwischen St-Gingolph und Evian (F): Wiederinbetriebnahme der regionalen Grenzverkehrslinie im Stundentakt.

Verknüpfung des RER Valais | Wallis mit dem RER FVG auf der Südseite des Genfersees, mit einem RER Valais | Wallis-Zug im Stundentakt bis nach Evian (F).

VS-06

Stundentakt zwischen Brig und Domodossola im Regionalverkehr.

Stündlich ein Zug zwischen Brig und Domodossola, um ein regionales Verkehrsangebot bereitzustellen, das die Nachfrage im einheimischen Pendler-, im Grenzgänger- und im Reisedurchgangsverkehr deckt.

Ausreichende Kapazitäten auf Regionallinien

VS-07

Zu den Hauptverkehrszeiten Takterhöhung bei den TPC-Verbindungen zwischen Monthey und Aigle, und auch bis nach Champéry.

Die im Halbstundentakt angebotene Regionalverbindung Monthey – Aigle wird zu Hauptverkehrszeiten durch zwei zusätzliche, ebenfalls im Halbstundentakt verkehrende direkte Verbindungen verstärkt. Zu den Stosszeiten wird auf der Strecke Monthey – Champéry der Takt erhöht.

VS-08

Zu Hauptverkehrszeiten TMR-Züge im Halbstundentakt zwischen Salvan und Martigny.

Einführung des Halbstundentakts zu den Hauptverkehrszeiten zwischen Salvan und Martigny, zur Deckung der Nachfrage im Pendlerverkehr.

VS-09

Erhöhung der Aufnahme- und Verkehrskapazitäten zwischen Visp und Zermatt.

Auch wenn die Einführung des Viertelstundentakts Täsch – Zermatt bereits im STEP 2025 enthalten ist, müssen die Aufnahmekapazitäten in Zermatt erhöht werden, um mit der Nachfrage Schritt halten zu können. Auch auf dem Streckenabschnitt Visp – Zermatt sind Verbesserungen fällig, um während der Saisonspitzen die Stabilität und Flexibilität des Angebots aufrecht halten zu können.

VS-10

Halbstundentakt der MGB-Züge zwischen Fiesch und Andermatt.

Das Regionalangebot Zermatt – Fiesch im Halbstundentakt wird verlängert, um der Nachfrage im Pendler- und Reiseverkehr gerecht zu werden.

Effiziente Erschliessung strategischer Punkte in der Agglomeration

VS-11

Neue SBB-Haltestellen «Monthey-Giovanola» und «Muraz-La Barne», auf der Strecke Monthey – St-Gingolph.

Einrichtung zweier neuer Haltestellen in der Agglomeration Monthey-Collombey (in Zshg. mit dem Agglomerationsprogramm Chablais).

VS-12

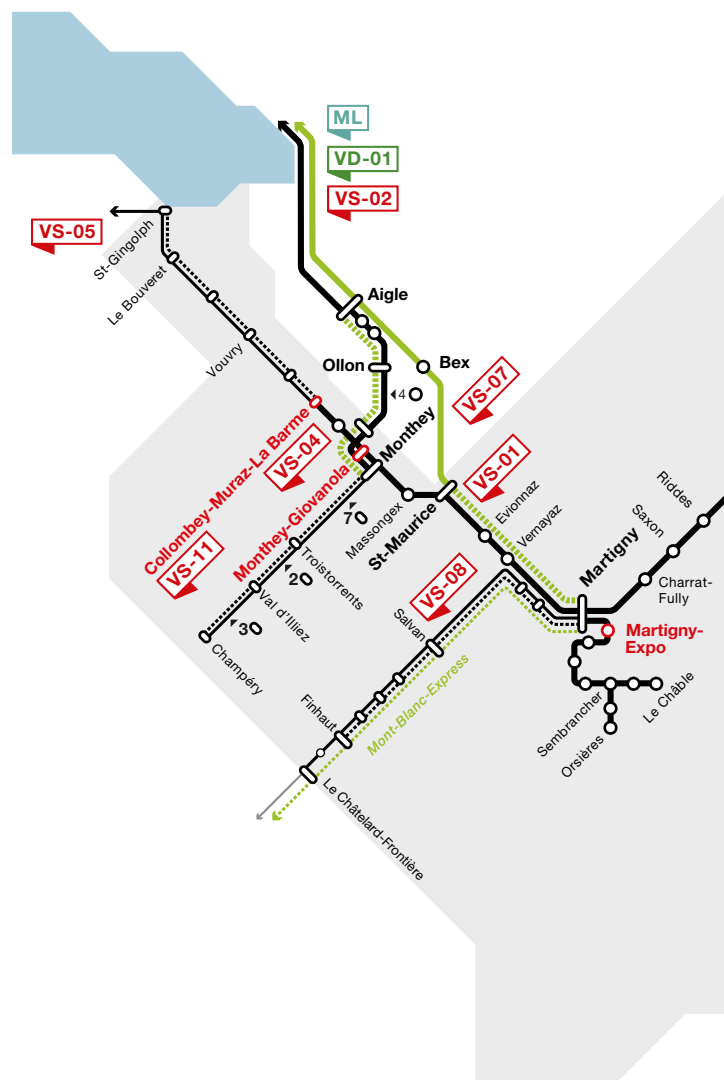
Neue Haltestelle «Sion Ouest», zwischen Châteauf-Contthey und Sitten.

Die Einrichtung einer neuen Haltestelle westlich von Sitten ermöglicht eine bessere Erschliessung dieses Gebiets mit grossem Nachfragepotenzial (in Zshg. mit dem Agglomerationsprogramm «Sion-Région»).

VS-13

Wiederinbetriebnahme der Haltestellen «Granges» und «Sierre Ouest», zwischen Sitten und Siders.

Die Einrichtung neuer Haltestellen östlich von Sitten ermöglicht eine bessere Erschliessung dieser Gebiete (in Zshg. mit der Agglomerationsplanung von Sitten und Siders).



VS-14

Neue Haltestelle «Martigny-Expo».

Die Einrichtung dieser neuen Haltestelle in Martigny ermöglicht eine bessere Erschliessung dieses Gebiets mit grossem Nachfragepotenzial (in Zshg. mit der Stadtplanung von Martigny).

Projekte für das Angebot anderer Planungsräume mit direkter Auswirkung auf das regionale Verkehrsangebot im Wallis

ML

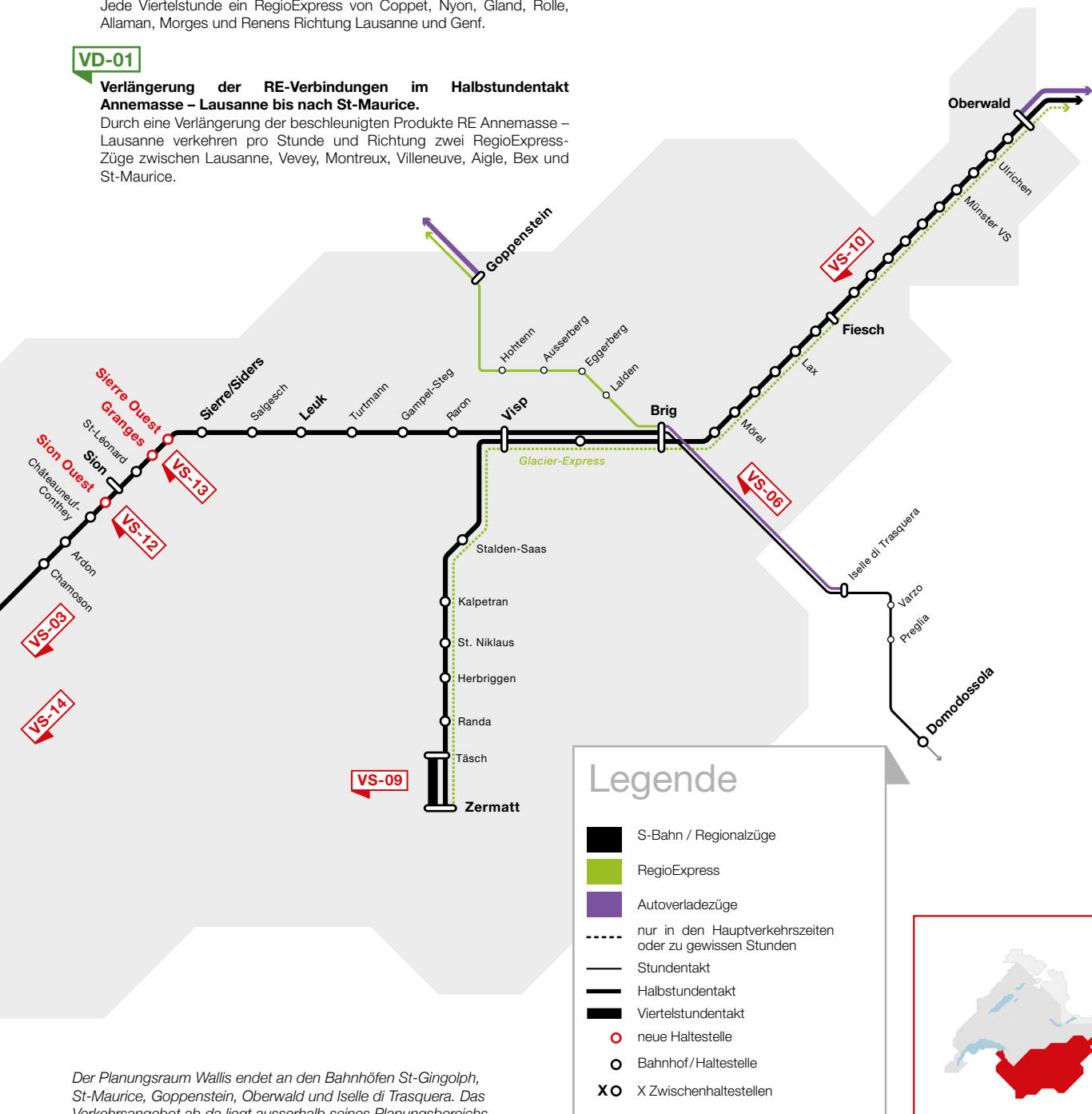
Viertelstundentakt der RegioExpress zwischen Genf und Lausanne.

Jede Viertelstunde ein RegioExpress von Coppet, Nyon, Gland, Rolle, Allaman, Morges und Renens Richtung Lausanne und Genf.

VD-01

Verlängerung der RE-Verbindungen im Halbstundentakt Annemasse – Lausanne bis nach St-Maurice.

Durch eine Verlängerung der beschleunigten Produkte RE Annemasse – Lausanne verkehren pro Stunde und Richtung zwei RegioExpress-Züge zwischen Lausanne, Vevey, Montreux, Villeneuve, Aigle, Bex und St-Maurice.



Der Planungsraum Wallis endet an den Bahnhöfen St-Gingolph, St-Maurice, Goppenstein, Oberwald und Iselle di Trasquera. Das Verkehrsangebot ab da liegt ausserhalb seines Planungsbereichs.

Planungsraum Freiburg

Attraktive Verbindungen zwischen den Regionalzentren

FR-01

Halbstundentakt Bulle–Fribourg / Freiburg und eine halbe Stunde Fahrzeit.

Beschleunigung der Schnellverbindung zwischen Bulle, Romont und Fribourg / Freiburg, um den Anschluss der Agglomeration Bulle (25 000 Einwohner/innen) an das nationale Netz zu verbessern.

FR-02

Stundentakt Fribourg / Freiburg – Neuenburg und 45 Minuten Fahrzeit.

Schaffung einer neuen Schnellverbindung zwischen Fribourg / Freiburg und Neuenburg mit Halt in Courtepin, Murten/Morat und Ins und attraktiven Fahrzeiten zwischen Fribourg/Freiburg und Neuenburg.

FR-03

Stundentakt ohne Umsteigen Lausanne – Palézieux – Romont – Fribourg / Freiburg – Bern.

Beibehalten einer stündlichen Verbindung ohne Umsteigen zwischen Palézieux, Fribourg / Freiburg und Bern dank der Verlängerung der Schnellverbindung Annemasse – Palézieux bis nach Bern.

FR-04

Halbstundentakt Gruyères – Bulle – Châtel-St-Denis – Palézieux und eine halbe Stunde Fahrzeit zwischen Bulle und Palézieux.

Direkte Verbindungen Gruyères – Palézieux und Beschleunigung Bulle – Palézieux, um die Attraktivität der Verbindung in Richtung Genfersee zu verbessern.

Eine besser ins nationale Netz integrierte RER

FR-05

Verbesserung der Bedingungen zur Aufnahme der Reisenden im Bahnhof Fribourg / Freiburg.

Erhöhung der Aufnahmekapazität und Vergrößerung der Zugänge zu den Perrons. Neuer Durchgang auf der Westseite, um die Umsteigezeiten zwischen den Perrons und zum Busbahnhof zu verringern.

FR-06

Vereinbarkeit der Perrons des Bahnhofs Fribourg/Freiburg mit den Perronlängen, die für die Haltestellen der RER Fribourg/Freiburg festgelegt wurden.

Möglichkeit zur Aufnahme von 150 Meter langen Zügen der RER Fribourg / Freiburg auf allen Linien, mit Möglichkeit zur Verlängerung auf 220 Meter (S1 Bern – Fribourg / Freiburg auf 200 m. lange Doppelstockzüge).

FR-07

Viertelstundentakt Fribourg / Freiburg – Givisiez mit den RER-Linien 20 und 30.

Bessere zeitliche Verteilung der beiden Züge von Payerne und der beiden Züge von Murten/Morat, um einen Viertelstundentakt zwischen Givisiez und Fribourg / Freiburg einzurichten.

Genügend Kapazitäten in den RER-Zügen

FR-08

Vollständiger Halbstundentakt Fribourg/Freiburg – Payerne – Yverdon-les-Bains.

Keine Aufteilung der Kapazität zwischen den RER-Zügen und den Güterzügen zwischen Fribourg / Freiburg und Payerne.

FR-09

Halbstundentakt der S1 Bern – Fribourg / Freiburg wird bis Rosé verlängert.

Zusätzlich zu den Zügen der RER Fribourg / Freiburg verkehren zwischen Fribourg / Freiburg und Rosé Züge der verlängerten S1 mit Halt in Villars-sur-Glâne, Avry-sur-Matran und Matran.

FR-10

Halbstundentakt der RER-Linie 40 Romont – Fribourg / Freiburg wird bis Düdingen verlängert.

Die verlängerte RER-Linie 40 verkehrt als Ergänzung zu den Zügen der S1 zwischen Fribourg / Freiburg und Düdingen mit Halt in Fribourg / Freiburg Poya.

FR-11

Halbstundentakt auf der RER-Linie 20 Fribourg / Freiburg – Murten / Morat – Ins – Neuenburg.

Vollständiger Halbstundentakt im RER-Verkehr zwischen Fribourg / Freiburg und Neuenburg mit Halt an allen Bahnhöfen als Ergänzung der neuen Schnellverbindung Fribourg / Freiburg – Murten / Morat – Neuenburg.

Eine effiziente Bedienung der strategischen Agglomerationsstandorte

FR-12

Umbau der Haltestelle Givisiez mit Halt der TPF- und der SBB-Züge.

Halt der beiden Züge der Linie Payerne – Fribourg / Freiburg und der beiden Züge der Linie Murten / Morat – Fribourg / Freiburg in Givisiez, Eingangstor zur Agglomeration Freiburg.

FR-13

Bau einer neuen Haltestelle auf der Höhe von Avry-sur-Matran an der Linie Romont – Fribourg / Freiburg.

Neue Haltestelle an der Linie Fribourg / Freiburg – Romont auf der Höhe der OS Avry-sur-Matran. Halt aller RER-Züge.

FR-14

Bau einer neuen Haltestelle auf der Höhe von Agy an der Linie Givisiez – Fribourg / Freiburg.

Neue Haltestelle an der Linie Givisiez – Fribourg / Freiburg in der Nähe der Sportanlagen St. Leonhard und der Gewerbezone Agy. Halt aller RER-Züge.

FR-15

Stundentakt RER Bulle – Romont mit Halt an allen Haltestellen.

Wiedereinführung der RER-Verbindung Romont – Bulle mit Halt an allen Haltestellen, die bei der Eröffnung der 1. Etappe der RER vorläufig aufgehoben wurden. Anschluss in Romont nach/von Fribourg / Freiburg (Ergänzung zum schnellen Halbstundentakt Fribourg / Freiburg – Bulle).

FR-16

2. stündliche Verbindung zwischen Romont und Lausanne mit Bedienung aller Bahnhöfe zwischen Romont und Palézieux.

Bedienung der Haltestellen Siviriez, Vauderens und Oron jede Stunde mit direkten Verbindungen oder guten Anschlüssen Richtung Lausanne und Fribourg / Freiburg.

Angebotsprojekte anderer Planungsräume mit direkten Auswirkungen auf die RER Fribourg / Freiburg

ML

Viertelstundentakt der RegioExpress zwischen Genf und Lausanne.

Jede Viertelstunde ein RegioExpress von Coppet, Nyon, Gland, Rolle, Allaman, Morges und Renens Richtung Lausanne und Genf.

VD-02

Stündliche RE-Schnellverbindung Lausanne – Murten / Morat und Integration der Strecke in den RE Genf-Flughafen – Lausanne.

Neue Schnellverbindung zwischen Lausanne, Payerne und Murten / Morat mit einer wettbewerbsfähigen Fahrzeit gegenüber dem Auto zwischen Lausanne, Payerne und Avenches.

VD-05

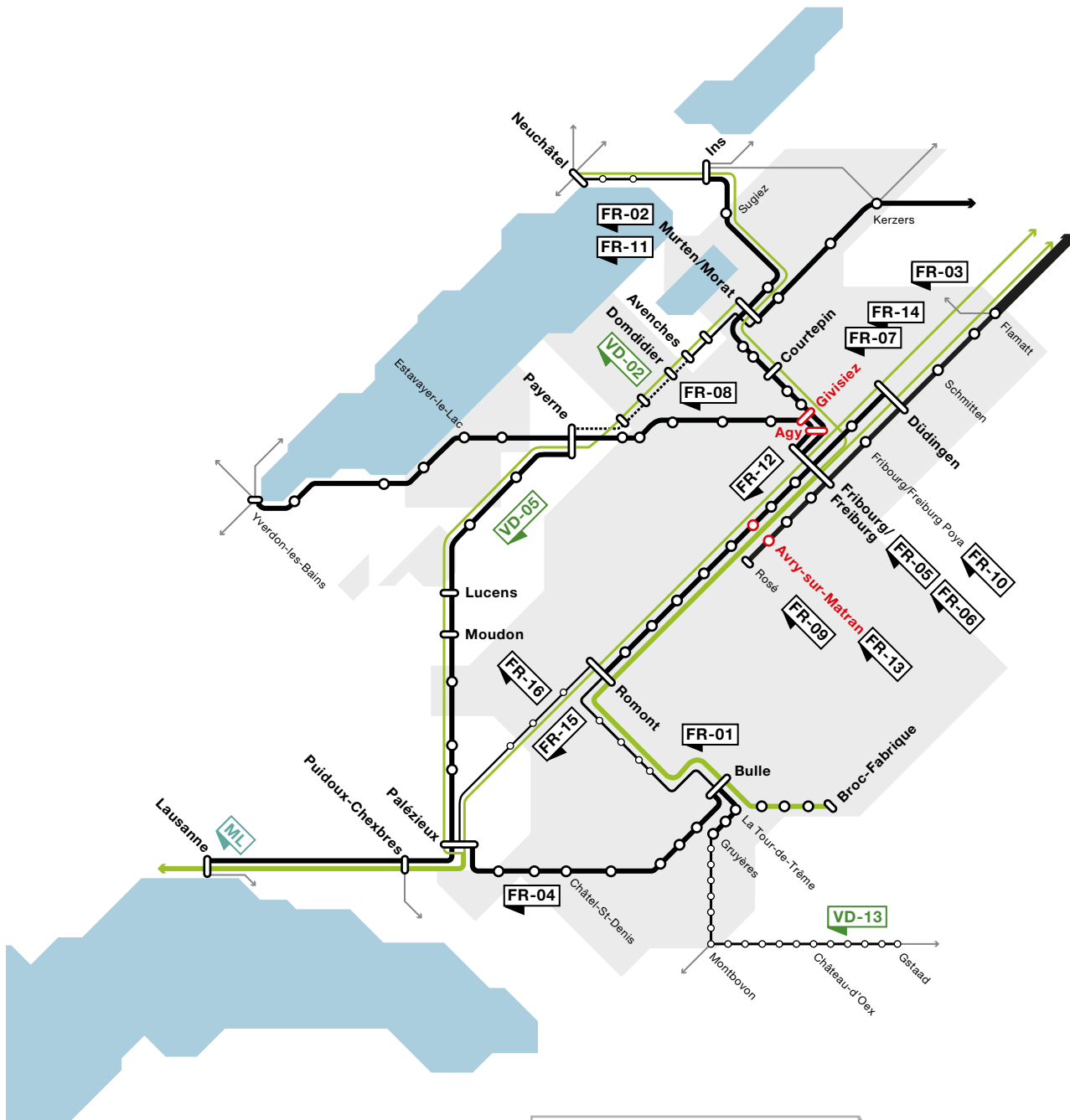
Halbstundentakt auf der RER Lausanne – Payerne.

Zwei RER-Züge pro Stunde zwischen Lausanne und Payerne mit Halt an allen Haltestellen zwischen Palézieux und Payerne.

VD-13

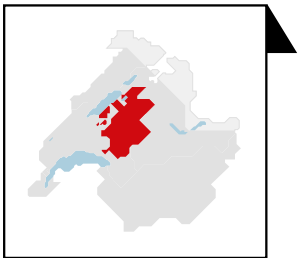
Verlängerung des Stundentakts Bulle – Montbovon nach Château-d'Oex und Gstaad.

Schaffung einer neuen umsteigefreien Verbindung zwischen Bulle, Gruyères, Château-d'Oex und Gstaad.



Legende

- S-Bahn / Regionalzüge
- RegioExpress
- nur in den Hauptverkehrszeiten oder zu gewissen Stunden
- Stundentakt
- Halbstundentakt
- Viertelstundentakt
- neue Haltestelle
- Bahnhof / Haltestelle
- X ○ X Zwischenhaltestellen



Das Angebot über die Bahnhöfe Yverdon-les-Bains, Palézieux, Flamatt und Ins hinaus gehört nicht zum Perimeter des Planungsraums Freiburg.

Planungsraum Bern-Oberland

Ergänzende Angebote des Fern- und des Regionalverkehrs im Aaretal und ins Berner Oberland

BE-01

Zusatzzüge bei der S1 Bern – Thun in Hauptverkehrszeiten.

In den Hauptverkehrszeiten am Morgen und Abend wird das Angebot durch Zusatzzüge mit Halts zwischen Münsingen und Thun verstärkt, damit ausreichende Kapazitäten bereitgestellt werden können.

BE-02

Ergänzende Angebote des Fern- und des Regionalverkehrs im Aaretal und ins Berner Oberland.

Das Angebot stellt genügend Kapazitäten zwischen den Agglomerationen Bern und Thun bereit und verbessert die Erreichbarkeit der touristischen Destinationen.

Dank dem Einsatz von neuem Rollmaterial und Perronlängen von 200 Metern kann im Regionalverkehr zwischen Spiez und Zweisimmen der erwarteten Nachfrage entsprochen werden.

BE-03

Durchgehender Stundentakt beim RE zwischen Spiez und Zweisimmen.

Mit einem durchgehenden Stundentakt beim RE Spiez – Zweisimmen kann die Nachfrage besser auf die RE- und Regionalzüge aufgeteilt werden.

Ein nachfragegerechtes Angebot zwischen den Agglomerationen

BE-04

Prüfung des Abtauschs der Durchbindung der Linien S1 und S12 zwischen Bern und Flamatt.

Mit dem Abtausch der Durchbindung wird ein Rollmaterialeinsatz ermöglicht, welcher der Nachfrage besser entspricht.

BE-05

Genügende Kapazität zwischen Bern und Neuenburg in den Hauptverkehrszeiten.

Einsatz von Rollmaterial mit einer Länge von 200 Metern bei den RE Zügen Bern – Neuenburg und Einsatz von Zusatzzügen in den Hauptverkehrszeiten zwischen Ins und Bern für die Erschliessung der Zwischenhalte auf der Achse Bern – Neuenburg.

BE-06

Halbstundentakt bei den RE-Zügen zwischen Bern und Burgdorf.

Zweistündlich verkehrende RE-Züge (heutige S44) schaffen genügend Kapazität zwischen Bern und Burgdorf und verbessern die Erschliessung des Entwicklungsschwerpunktes Wankdorf.

BE-07

Genügende Kapazität zwischen Bern und Langnau in den Hauptverkehrszeiten.

Das Grundangebot wird in den Hauptverkehrszeiten am Morgen und Abend durch Zusatzzüge zwischen Bern und Langnau ergänzt.

Leistungssteigerung des öffentlichen Verkehrs in den Agglomerationen

BE-08

Regiotram Agglomeration Biel/Bienne mit ergänztem Angebot.

Angebotsverdichtung zum 7.5-Minutentakt zwischen Ipsach Herdi und Biel sowie Einsatz von Zusatzzügen zwischen Lattrigen und Biel in den Hauptverkehrszeiten.

BE-09

Rollmaterialanpassung bei der S9 Bern – Unterzollkofen.

Die Kapazität der S9 wird durch den Einsatz von Zügen von 120 m Länge erhöht.

BE-10

Rollmaterialanpassung bei der Linien S8 Bern – Bätterkinden.

Die Kapazität der S8 wird durch den Einsatz von Zügen von 180 m Länge erhöht.

BE-11

Verdichtetes Angebot auf der Tramlinie 6 Fischermätteli – Worb.

Damit eine ausreichende Kapazität bereitgestellt werden kann, wird das Angebot zwischen Bern und Siloah auf den 7.5-Minutentakt verdichtet.

BE-12

Verlängerung der S31 nach Toffen in den Hauptverkehrszeiten.

Damit ausreichende Kapazitäten auf der Achse Bern – Belp vorhanden sind, werden die S31-Züge in den Hauptverkehrszeiten gezielt nach Toffen verlängert.

BE-13

15-Minutentakt auf der Linie S6 zwischen Bern und Niederscherli.

Mit einem verdichteten Angebot kann der Nachfrage entsprochen werden und die Entwicklungsgebiete können besser erschlossen werden.

Ausreichende Kapazitäten auf Regionallinien

BE-14

Rollmaterialanpassung zwischen Kerzers und Lyss.

Genügende Kapazität dank dem Einsatz von Zügen von 100 m Länge.

BE-15

Rollmaterialanpassung zwischen Burgdorf und Solothurn.

Genügend Kapazitäten durch den Einsatz von Zügen in Doppeltraktion und einer Länge von 200 Metern bei der S4.

BE-16

Rollmaterialanpassung zwischen Burgdorf und Sumiswald.

Genügend Kapazitäten durch den Einsatz von Zügen in Doppeltraktion und einer Länge von 200 Metern bei der S4.

BE-17

Rollmaterialanpassung zwischen Burgdorf und Thun.

Genügend Kapazitäten durch den Einsatz von Zügen mit einer Länge von 100 Metern.

Verbesserte Erschliessung von strategischen Standorten mit grossem Potenzial in den Agglomerationen

BE-18

Neue Haltestelle Kleinwabern.

Die neue Haltestelle ermöglicht die Erschliessung des Entwicklungsgebietes und die Verknüpfung der S-Bahn mit der zukünftigen Tramlinie.

BE-19

Neue Haltestelle Waldegg.

Der Entwicklungsschwerpunkt Liebefeld wird durch die neue Haltestelle Waldegg besser durch die S-Bahn erschlossen.

BE-20

Neue Haltestelle Thun Nord.

Die neue Haltestelle ermöglicht die Erschliessung des Entwicklungsschwerpunktes Thun-Nord durch die S-Bahnlinien S1 und S4.

BE-21

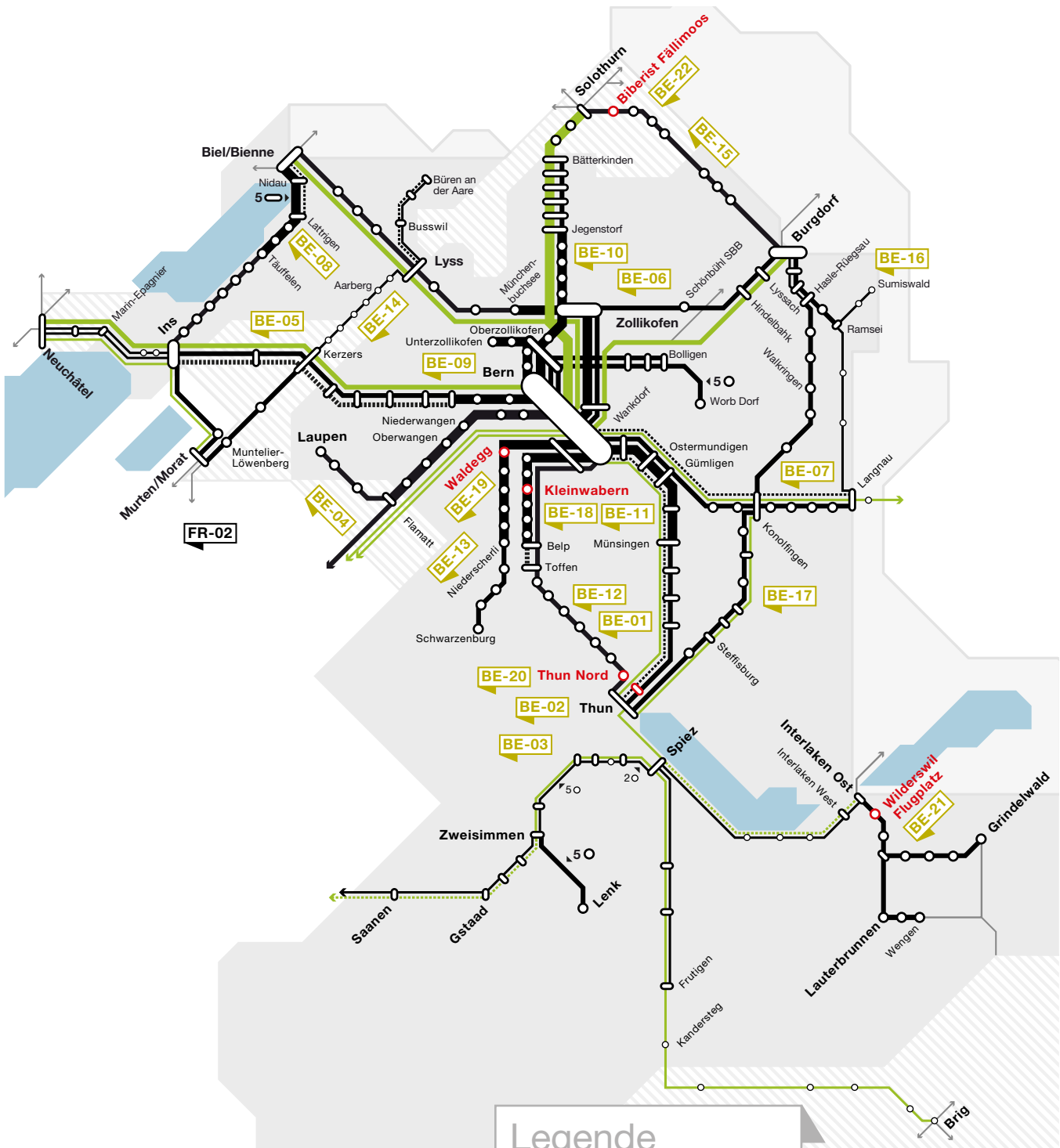
Neue Haltestelle Wilderswil Flugplatz.

Die neue Haltestelle Wilderswil Flugplatz erschliesst das neu zu schaffende Park+Ride, welches eine Verkehrsentlastung in den Lüttschinentälern ermöglicht.

BE-22

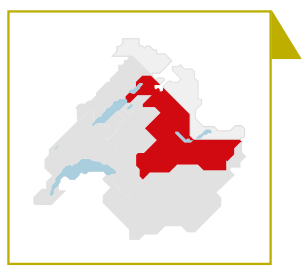
Neue Haltestelle Biberist Fällimoos.

Langfristoption für eine verbesserte Erschliessung von Biberist.



Legende

- S-Bahn / Regionalzüge
- RegioExpress
- nur in den Hauptverkehrszeiten oder zu gewissen Stunden
- Stundentakt
- Halbstundentakt
- Viertelstundentakt
- neue Haltestelle
- Bahnhof / Haltestelle
- X Zwischenhaltestellen



- Gebiet des Kantons Bern im Planungsraum Bern-Oberland
- Gebiet des Kantons Bern ausserhalb des Planungsraums Bern-Oberland
- Gebiet anderer Kantone im Planungsraum Bern-Oberland

Das Angebot nach Flamatt, Murten/Morat, Neuchâtel, Biel/Bienne, Solothurn, Burgdorf, Langnau, Sannen und Brig ist nicht Bestandteil des Planungsraums Bern - Oberland.

Planungsraum Jurabogen

Attraktive Verbindungen zwischen den Regionalzentren

AJ-01

Viertelstundentakt für die Regionalzüge zwischen Le Locle, La Chaux-de-Fonds und Neuenburg.

Weil das historische Trasse für 430 Millionen Franken saniert werden muss, wird eine direkte Verbindung zwischen La Chaux-de-Fonds und Neuchâtel mit einer neuen Haltestelle in Cernier (Kreuzungsstelle) erstellt. Die Fahrzeit zwischen La Chaux-de-Fonds und Neuchâtel beträgt 14 Minuten. Der Viertelstundentakt gilt zwischen Le Locle, La Chaux-de-Fonds und Neuenburg mit Zwischenhalt in Le Crêt-du-Locele, Fiaz und Cernier. Diese Züge verkehren in Neuenburg als Durchmesserlinien, wodurch die Direktverbindungen auf die anderen Äste der S-Bahn-Linien ermöglicht werden.

Eine ausgewogene Erschliessung des Gebiets

AJ-02

Halbstundentakt für die grenzüberschreitenden Züge zwischen Morteau und La Chaux-de-Fonds.

Zwei der vier Züge, die Le Locle bedienen, werden im Halbstundentakt bis Morteau verlängert. Dies bedingt, dass die Linie bis Morteau mit Schweizer Bahnstrom ausgerüstet wird.

AJ-03

Zwei Züge pro Stunde zwischen La Chaux-de-Fonds und Glovelier.

Ein RegioExpress und ein Regionalzug pro Stunde auf der Linie La Chaux-de-Fonds – Glovelier: Der RegioExpress bedient La Chaux-de-Fonds-Est, Les Cornes-Morel, La Ferrière, Les Bois, Le Noirmont, Saignelégier und Combe-Tabeillon und wird nach Delémont verlängert. Der Regionalzug bedient alle Haltestellen dieser Linie (auch die neuen).

AJ-04

Halbstundentakt zwischen Le Noirmont und Tavannes.

Alle Bahnhöfe zwischen Le Noirmont und Tavannes werden im Halbstundentakt bedient. Die Anschlüsse werden an beiden Enden der Linie sichergestellt, in Tavannes mit der Linie Biel/Bienne – Moutier und in Le Noirmont mit der Linie La Chaux-de-Fonds – Glovelier (– Delémont). Falls in Le Noirmont der Anschluss nach Saignelégier nicht mehr gewährleistet sein sollte, müsste eine Verlängerung dieser Züge von Le Noirmont nach Saignelégier in Betracht gezogen werden.

AJ-05

Ausbau des Bahnangebots im Val-de-Travers.

Halbstundentakt zwischen Neuenburg und Buttes: Zur Bewältigung der erwarteten Nachfrage in den Hauptverkehrszeiten braucht es Rollmaterial mit mehr Kapazität. Es werden Direktverbindungen auf der Linie Le Locle – La Chaux-de-Fonds – Buttes ohne Umsteigen in Neuenburg angeboten. Um die Erschliessung der Gemeinden Corcelles-Cormondrèche und Peseux mit der Bahn aufrechtzuerhalten, wird ein neuer Bahnabschnitt zwischen Böle und Cormondrèche erstellt. Auf diese Weise bleiben über 10 000 Einwohnerinnen und Einwohner weiterhin halbstündlich ans Bahnnetz angeschlossen.

Genügend Kapazitäten auf den Regionallinien

AJ-06

Zwei Direktverbindungen pro Stunde zwischen dem Tavannestal und Biel/Bienne.

Auf den Linien Biel/Bienne – Sonceboz – La Chaux-de-Fonds/Moutier bleibt die Zahl der Verbindungen im Vergleich zum Referenzangebot unverändert: Ein RE und ein Regionalzug jede Stunde auf der Linie La Chaux-de-Fonds – Biel/Bienne. In Sonceboz werden sowohl die RE als auch die Regionalzüge in Richtung Malleray und Moutier geflügelt. Im Tavannestal bedienen beide Züge alle Haltestellen und stellen in Tavannes den Anschluss mit den CJ sicher. In den Hauptverkehrszeiten verkehrt ein zusätzlicher Regionalzug zwischen La Chaux-de-Fonds und Biel/Bienne. Angesichts der erwarteten Nachfrage ist der Einsatz von Rollmaterial mit mehr Kapazität vorgesehen.

AJ-07

Erhöhung der Kapazität der Züge zwischen Biel/Bienne und Neuenburg.

Zwischen Biel/Bienne und Neuenburg verkehrt den ganzen Tag über ein Zug im Halbstundentakt. Angesichts der erwarteten Nachfrage ist der Einsatz von längeren Zügen vorgesehen.

AJ-08

Ausbau des Bahnangebots in La Béroche.

Halbstundentakt zwischen Neuenburg und Gorgier. Zur Bewältigung der erwarteten Nachfrage in den Hauptverkehrszeiten braucht es Rollmaterial mit mehr Kapazität. Die Inbetriebnahme der neuen Direktverbindung zwischen La Chaux-de-Fonds und Neuenburg ist eine gute Gelegenheit für leistungsstarke Direktverbindungen im Halbstundentakt zwischen La Chaux-de-Fonds und Gorgier.

Wirksame Erschliessung der Agglomeration

AJ-09

Bessere Erreichbarkeit des Bahnhofs Neuenburg ab Stadtzentrum

Bessere Erreichbarkeit des Bahnhofs Neuenburg aus dem Stadtzentrum. Der Bahnhof Neuenburg wird ab dem Stadtzentrum dank der Verlängerung der Littorail-Linie ab Place Pury nach Maladière und einer guten Verbindung zum Bahnhof über den Fun'ambule besser erreichbar.

Eine im internationalen Netz integrierte Regionallinie

AJ-10

Anschluss ans französische Hochgeschwindigkeitsnetz und Sicherstellung eines grenzüberschreitenden Angebots.

Ein Zug alle 2 Stunden in beiden Richtungen auf der Linie Neuenburg – Pontarlier – Frasne, um einerseits ein grenzüberschreitendes Grundangebot und andererseits den Anschluss ans französische Hochgeschwindigkeitsnetz zu gewährleisten (attraktiver Anschluss in Frasne an den TGV Paris – Lausanne).

Wirksame Erschliessung der strategischen Standorte

AJ-11

Neue Haltestellen auf dem Netz der Chemins de fer du Jura:

11-1 Les Cornes-Morel: Erschliessung dieses neuen, sich entwickelnden Quartiers.

11-2 Noirmont Sous-la-Velle: Erschliessung der sich entwickelnden Arbeitszone.

AJ-12

Neue Haltestellen auf dem Netz der TransN:

12-1 Bau einer neuen Haltestelle auf der Linie La Chaux-de-Fonds – Les Ponts-de-Martel:

Malakoff: Erschliessung der sich entwickelnden Arbeitszone, Le Reymond: Aufhebung der Erschliessung.

12-2 Bau einer neuen Haltestelle auf der Linie Neuenburg – Buttes:

Les Sugis: Erschliessung der sich entwickelnden Arbeitszone.

AJ-13

Neue Haltestellen auf dem Netz der SBB:

13-1 Bau der neuen Haltestelle St-Imier la Clef auf der Linie La Chaux-de-Fonds – Biel/Bienne, Erschliessung des sich entwickelnden kantonalen Entwicklungsschwerpunkts.

13-2 Verschiebung der Haltestelle Villeret auf der Linie La Chaux-de-Fonds – Biel/Bienne zur besseren Erschliessung der Wohngebiete und der sich entwickelnden Arbeitszone.

13-3 Bau der neuen Haltestelle Bévilard auf der Linie Sonceboz – Moutier zur Erschliessung des Dorfs und der sich entwickelnden Arbeitszone.

13-4 Bau der neuen Haltestelle Perreux auf der Linie Neuenburg – Gorgier zur Erschliessung des kantonalen Wirtschaftsstandorts, der sich in Entwicklung befindet.

13-5 Bau der neuen Haltestelle Cernier für die Direktverbindung La Chaux-de-Fonds – Neuenburg, Erschliessung des Val-de-Ruz durch die Bahn.

13-6 Bau der neuen Haltestelle Les Eplatures auf der Linie La Chaux-de-Fonds – Le Locle, Erschliessung der sich entwickelnden Arbeitszone.

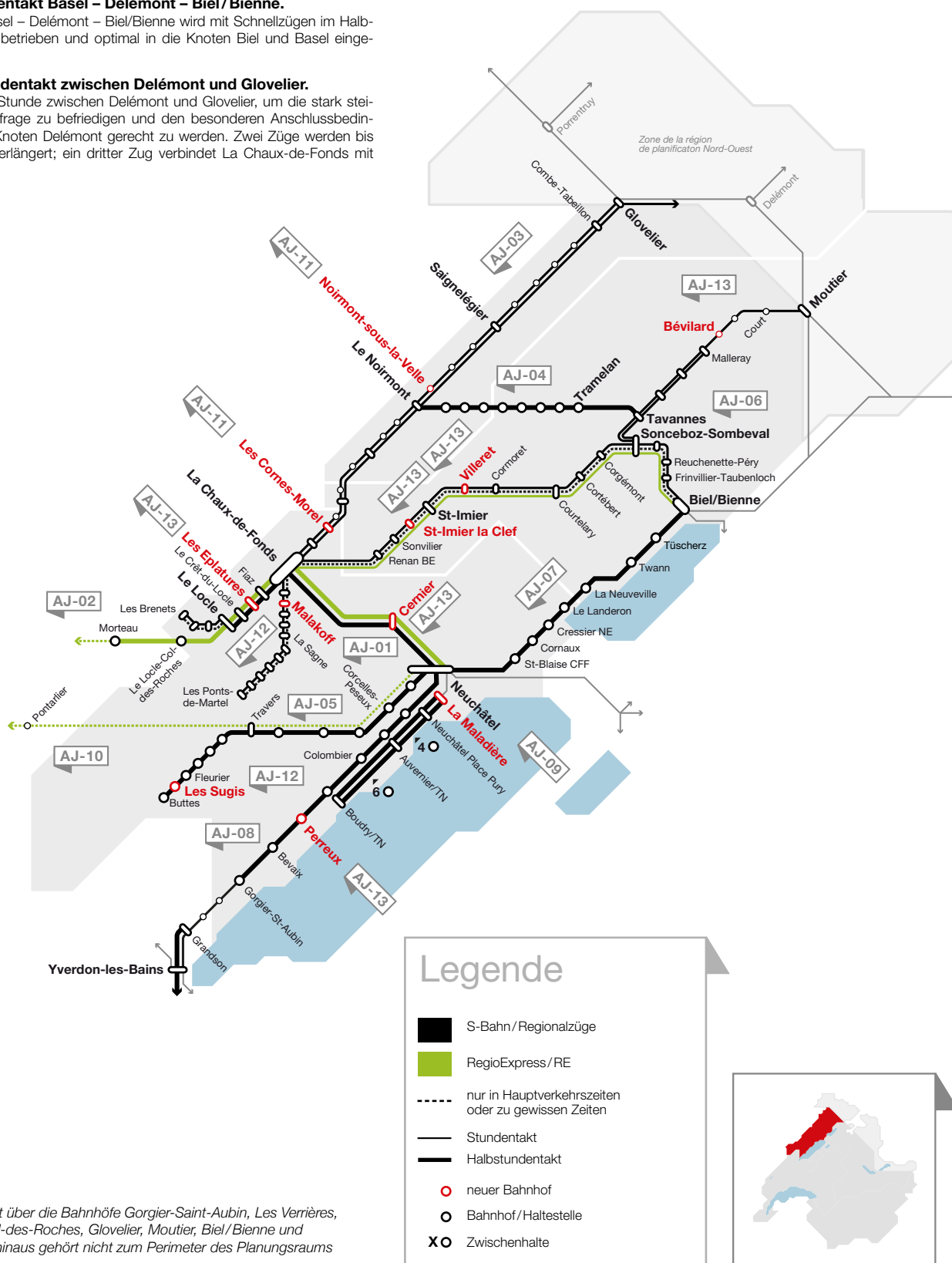
Angebotskonzepte der Planungsregion Nordwestschweiz, die im Perimeter der CTSO liegen

Halbstundentakt Basel – Delémont – Biel/Bienne.

Die Linie Basel – Delémont – Biel/Bienne wird mit Schnellzügen im Halbstundentakt betrieben und optimal in die Knoten Biel und Basel eingebunden.

Viertelstundentakt zwischen Delémont und Glovelier.

4 Züge pro Stunde zwischen Delémont und Glovelier, um die stark steigende Nachfrage zu befriedigen und den besonderen Anschlussbedingungen im Knoten Delémont gerecht zu werden. Zwei Züge werden bis Porrentruy verlängert; ein dritter Zug verbindet La Chaux-de-Fonds mit Delémont.



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 Planungsregion West fordert das Bundesamt für Verkehr dazu auf, die in diesem Bericht präsentierten Angebotskonzepte zu analysieren, um den Infrastrukturbedarf zu ermitteln und eine Kosten-Nutzen-Schätzung vorzunehmen. 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.

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 Projekte dargestellt.

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 FWG-S-Bahnnetz im Kanton Genf der Viertelstundentakt eingeführt werden. Dies bedingt die Einführung eines zusätzlichen stündlichen Zuges zwischen Genf und La Plaine.

VD-02

Ausbau des S-Bahn-Angebots «RER Vaud» in der Region La Broye.

VD-05

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.

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

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

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.

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 können.

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, um ein ausreichendes Stehplatz-Angebot zu schaffen, sei es durch längere Züge, zusätzliche Züge oder eine Taktverdichtung.

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 erforderlichen Kapazitäten schafft und gleichzeitig sicherstellt, dass die Tourismus-Destinationen des Berner Oberlandes für den Ausflugs- und Reiseverkehr in attraktiver Form erreicht werden können.

Ausblick und Fazit



Eine gemeinsame Vision innerhalb der Leitlinien des Bundes

Die sieben Kantone der Planungsregion West unterstützen die neue Vorgehensweise, die das Bundesamt für Verkehr in der Planung von STEP 2030 eingeführt hat. Dieser Bericht und die dazu gehörenden Angebotskonzepte zeigen, dass sich die Kantone bei der Entwicklung des regionalen Verkehrsangebots an die vom Bund gesetzten Vorgaben halten.

Sie verpflichten sich, die im vorliegenden Bericht beschriebenen Leistungsangebote zu bestellen und ihren Teil zum zusätzlich anfallenden Entschädigungsbedarf beizusteuern, unter dem Vorbehalt der Genehmigung künftiger Jahresbudgets durch die jeweiligen Kantonsparlamente.

Eine integrale Planung aller Verkehrsarten

Die Planungsphasen, die bis zur Annahme der STEP 2030-Vorlage durch die eidgenössischen Räte nun noch folgen werden, sind bekannt. Die Planungsregion West möchte im weiteren Planungsprozess eng einbezogen und über die Ergebnisse und die Entscheide informiert werden, welche das Bundesamt für Verkehr in den nächsten Planungsschritten trifft. Die Angebotsentwicklung des Fern- und Güterverkehrs liegt nicht in der Kompetenz der Planungsregion. Diese Entwicklung muss die in diesem Bericht und in den Angebotskonzepten dargelegten Ziele berücksichtigen, damit der Fern- und Güterverkehr auf den Angebotsausbau im Regionalverkehr abgestimmt sein wird.

Ein kohärentes Regionalangebot für die ganze Westschweiz

Die in der Planungsregion West vorgesehene Entwicklung des regionalen Verkehrsangebots STEP 2030 zielt darauf ab, in den Hauptverkehrszeiten über ausreichende Kapazitäten zu verfügen, um so die festgestellten Überlastungen aufnehmen zu können. Die dargelegten Lösungsvorschläge sind pragmatisch und nachhaltig. Sie entsprechen den volkswirtschaftlichen und demografischen Herausforderungen der Westschweiz. Die ausgewogenen und mit anderen Regionen vergleichbaren Angebotsleistungen gewährleisten eine gute Integration ins nationale Bahnnetz. Die zu tätigen Investitionen sind verhältnismässig, und die Betriebskosten bleiben gegenüber Kunden, Unternehmen und öffentlichen Gemeinwesen vertretbar.



Wir bauen heute das Netz für die Generationen von morgen

Mit unseren Plänen für die Angebotserweiterung im Bahnverkehr können wir der künftigen Entwicklung der Mobilität in der Westschweiz in angemessener und realistischer Weise begegnen.

Mit 44% der Fläche, 38% der Bevölkerung und 40% der Arbeitsplätze ist die Planungsregion West mit Abstand die grösste des ganzen Landes. Ihr mehrheitlich einspuriges und von Privatbahnen befahrenes Schienennetz macht 44% des gesamten schweizerischen Streckennetzes aus.

Die Westschweizer Verkehrsdirektorenkonferenz wird darauf achten, dass die Investitionen und der daraus gezogene Nutzen gerecht zwischen den verschiedenen Regionen der Schweiz aufgeteilt werden wird.

Die Regierungen der sieben Westschweizer Kantone erwarten vom Bund, dass er alle Angebotskonzepte nach einer Methode prüft, welche bezüglich Transparenz, Zuverlässigkeit und Vergleichbarkeit sämtliche Anforderungen erfüllt.

Herausgeber

Conférence des directeurs
des transports de Suisse
occidentale (CTSO)
Brise-Vent 5
2800 Delémont
www.ctso.ch

Übersetzungen

Sprachdienste der Kantone Bern, Freiburg und Wallis

Konzept, Redaktion, Gestaltung

promodal.ch AG
Postfach 7181
CH - 1002 Lausanne
www.promodal.ch

Bildnachweis

© Irina Schmidt/Shutterstock.com:
Titelbild und Seite 29

© promodal.ch AG :
Seiten 6, 7 und 28

November 2014

Conférence des directeurs
des transports de Suisse
occidentale (CTSO)
Brise-Vent 5
2800 Delémont
www.ctso.ch

