

Gestern, 18. Juni 2014, 12:01

Idee für neue Bahnlinie

Mit dem Zug der Autobahn entlang nach Genf?

Gestern, 18. Juni 2014, 12:01



Am Bahnhof in Lausanne warten Fahrgäste auf den ankommenden Zug. (Bild: MARTIN RUETSCHI / KEYSTONE)

Die Westschweizer Sektionen der Interessengemeinschaften öffentlicher Verkehr (IGöV) propagieren eine neue zusätzliche Bahnlinie Lausanne–Genf. Sie erachten das gegenüber dem von den SBB und den Kantonen lancierten schrittweisen Ausbau auf drei Gleise als zukunftssträchtiger.

P.S. Die Waadtländer und die Genfer Sektion der Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr haben am Mittwochmorgen in Lausanne [die Idee einer neuen zweiten Bahnlinie](#) zwischen Genf und Lausanne vorgestellt, den beiden Polen am Genfersee-Bogen. Sie leiten ihren Vorschlag aus früheren Studien ab, die sie in ihrem Kreise entwickelt haben, namentlich aus ihrem vor vier Jahren lancierten und umfassend begründeten Konzept «Bahn 2050». Dieses sieht vor, die Ost-West-Achse durch die Schweiz auf Geschwindigkeiten von mindestens 250 km/h auszubauen und damit langfristig die Reisezeit zwischen Zürich und Lausanne um eine Stunde zu reduzieren.

Mehrkosten und Mehrnutzen

Im Falle Lausanne–Genf soll die Bahnverbindung zwar auch beschleunigt werden, im Vordergrund steht dort aber die Erhöhung der Kapazität. Die SBB gehen von einer Verdoppelung ihrer Frequenzen zwischen 2010 und 2030 von täglich 50'000 auf 100'000 Passagiere aus. Neu gebaut werden soll nach den Vorstellungen der IGöV-Sektionen eine auch für Hochgeschwindigkeitszüge taugliche Doppelspur ohne Zwischenstationen zwischen Genf und Renens. Diese soll entlang der Autobahn verlaufen und zwischen 3,8 und 4,4 Milliarden Franken kosten. Diese

Prognosen gründen auf der Annahme, dass bei einer unterirdischen Führung der Strecke pro Kilometer zwischen 60 und 70 Millionen Franken zu veranschlagen sind.

Die Mehrkosten gegenüber dem, was SBB und Kantone an Bahnausbauten zwischen Genf und Lausanne planen (neben Ausbauten der Bahnhöfe soll die bestehende Strecke weitgehend dreispurig werden), beziffern die IGöV-Sektionen auf zwischen 1 und 1,6 Milliarden. Als Mehrwert führen sie die dadurch mögliche Trennung der schnellen (Personenfernverkehr) und langsamen Züge (Regional- und Güterzüge) an. Weitere Argumente für ihren Lösungsansatz sind: Sicherheit und Stabilität des Betriebs (Genf würde bei Betriebsstörungen nicht mehr vom schweizerischen Eisenbahnnetz abgeschnitten sein), die Möglichkeit die S-Bahnen weiter auszubauen, wirklicher Hochgeschwindigkeitsverkehr von Frankreich und Genf bis Lausanne und der Wegfall aller temporärer Einschränkungen, die aus dem langjährigen Ausbau der bestehenden Linie entstehen.

PPP-Projekt?

Konkret wollen sie, dass das Projekt aus der ersten Tranche mit Mitteln aus dem neuen Eisenbahninfrastruktur-Fonds konkretisiert und anschliessend mit Mitteln aus der zweiten Tranche anstelle des SBB-Projekts bis 2030 realisiert wird. Abgesehen davon, dass ersteres illusorisch ist, wenn gegen den entsprechenden Bundesbeschluss nicht noch das Referendum ergriffen wird, sind sich die Initianten dieses Lösungsansatzes bewusst, dass auch letzteres angesichts des föderalistischen Verteilungskampfs keinen leichten Stand haben wird. Für den Fall, dass sich ihr Projekt daraus nicht (vollumfänglich) realisieren lässt, regen sie alternative Finanzierungsmodelle an, beispielsweise eine öffentlich-private Partnerschaft.