

Neubaustrecke Lausanne – Genève statt drittes Gleis?

Die SBB-Strecke Lausanne – Genève muss in den nächsten Jahren und Jahrzehnten ausgebaut werden. Angesichts des ungebrochenen Wachstums im Personenverkehr ist die mehrheitlich zweigleisige Strecke in den Spitzenzeiten bereits jetzt bis nahe an die Kapazitätsgrenze ausgelastet. Die offizielle Planung sieht vor, die bestehende Strecke langfristig abschnittsweise um ein drittes und teilweise viertes Gleis zu erweitern. Gegen diese Absicht wehrt sich eine Expertengruppe um den Lausanner ETH-Professor Daniel Mange: Der Ausbau der bestehenden Strecke sei nicht zielführend; vielmehr brauche es eine doppelspurige Neubaustrecke (NBS) aus der Gegend nordwestlich von Lausanne bis in den Raum Genf.

An einer Pressekonferenz in Lausanne stellten zwei Westschweizer Sektionen der Interessengemeinschaft für den öffentlichen Verkehr (IGöV/Citrap) am 18. Juni 2014 ihr Projekt vor. In einer 60seitigen Studie zur Bahnverbindung Lausanne – Genève [1] kommen die Autoren zum Schluss, dass langfristig durchgehend vier Gleise nötig seien, um das vorgesehene Angebot – jeweils Viertelstundentakt im IC-, IR- und RE-Verkehr – zu gewährleisten. Der geplante „häppchenweise“ Ausbau mit einem dritten Gleis zwischen Renens und Allaman sowie vier Gleisen zwischen Rolle und Gland bringe nicht den nötigen Kapazitätssprung. Ausserdem würden sich die Arbeiten nach dem derzeit bekannten Zeitplan bis über das Jahr 2050 (!) hinaus hinziehen. Deshalb streben Mange und seine Kollegen, darunter der Waadtländer Alt-Ständerat Michel Béguelin, eine neue Stossrichtung an.

Derzeit stehen zwischen Lausanne und Renens sowie von Coppet nach Genève drei Gleise zur Verfügung, von Renens bis Coppet zwei Gleise. Überlegungen für einen radikalen Ausbauschnitt gab es bereits in den 1970er Jahren: Ein Ingenieurbüro hatte damals im Auftrag der SBB einen Vorschlag für eine NBS ausgearbeitet, die Teil einer neuen Magistrale von Genf bis nach Zürich werden sollte. Die jetzt in der Citrap-Studie vorgeschlagene, für mindestens 250 km/h zu trassierende NBS

soll grundsätzlich der Autobahn A1 folgen, was sich nicht zuletzt wegen deren grosszügigen Kurvenradien anbietet. Zwischen Allaman und Lausanne führt die Autobahn allerdings mitten durch Morges, womit dort die Erweiterung um eine Eisenbahnlinie kaum denkbar ist. In diesem Bereich soll die NBS deshalb zusammen mit dem ohnehin geplanten (aber keineswegs gesicherten) Neubau der Autobahn weiter nördlich realisiert werden, so der Vorschlag.

Nordöstlich von Morges könnte sich die NBS dann in zwei Äste gabeln, die Richtung Osten nach Renens beziehungsweise Richtung Norden nach Cossonay führen. Ergänzt um einen dritten Ast, entstünde im Raum Romanel-sur-Morges ein grosses Gleisdreieck, das auch für Züge von Lausanne Richtung Biel die Nutzung der NBS von Lausanne bis nach Cossonay erlauben würde.

Im Vergleich zum Ausbau der bestehenden Strecke würde die NBS eine deutliche Reduktion der Fahrzeit für die Nonstop-Züge Lausanne – Genève dem erlauben; diese legen die 60 Kilometer derzeit in 33 Minuten zurück. Auf der bestehenden Strecke würden Kapazitäten für den Ausbau des RE- und Regionalverkehrs sowie für den Güterverkehr frei. Die Regionalbahnhöfe zwischen Allaman und Coppet, die im Rahmen von Bahn 2000 aus Kapazitätsgründen stillgelegt wurden, könnten reaktiviert werden. Nicht zuletzt stünde bei einem Unterbruch der einen Strecke die jeweils andere Strecke als Alternative zur Verfügung; die Gefahr, dass der Raum Genf wegen eines Zwischenfalls vom restlichen Netz abgehängt wird, würde praktisch eliminiert.

Die Baukosten für die beschriebene Projektvariante werden in der Studie auf 4,6 Milliarden Franken geschätzt, was angesichts der Grösse des Vorhabens eher bescheiden erscheint: Allein die NBS Renens – Genève wäre 53,7 Kilometer lang; mit dem vorgeschlagenen Gleisdreieck im Raum Romanel und der Fortsetzung der NBS bis nach Cossonay kämen nochmals 15,8 Kilometer hinzu. Ohne diese Erweiterungen liesse sich das

Budget deutlich reduzieren. Die effektiven Kosten hängen wesentlich davon ab, ob die NBS auf Strassenniveau, in Halbtiefelage oder in Tiefelage gebaut würde; für die Studie haben die Autoren für jeden Abschnitt eine ihnen realistisch scheinende Annahme getroffen.

Mange und die weiteren Verfasser der Studie weisen darauf hin, dass der Ausbau der bestehenden Strecke, wie ihn die SBB planen, bei deutlich geringerem Nutzen ebenfalls enorme Mittel verschlingen würde: 2,8 Milliarden Franken werden nachzeitigem Stand der Schätzungen für die oben erwähnten Ausbauten fällig.

Die Autoren der Studie plädieren dafür, Mittel für die Planung einer NBS Lausanne – Genève in die erste FABI-Etappe aufzunehmen, 16 Millionen Franken, die die Kantone Waadt und Genf für Studien zum Ausbau der Abschnitte Renens – Allaman und Gland – Rolle bereits früher genehmigt hatten, könnten ebenfalls hierfür eingesetzt werden. Die Umsetzung des Projekts soll dann nach der Vorstellung der Initianten um 2025 mit der zweiten FABI-Etappe beginnen. Bis dann dürfte der Ausbau der Bahnhöfe Lausanne, Renens und Genève abgeschlossen sein – eine Grundvoraussetzung, um den mit oder ohne NBS zunehmenden Verkehr abwickeln zu können.

Ob der Vorschlag weiterverfolgt wird, hängt davon ab, ob es den Initianten gelingt, ihr Projekt auf dem politischen Parkett zunächst auf regionaler und dann auch auf nationaler Ebene zu portieren. Allerdings fliessen in den nächsten Jahren bereits erhebliche Bundesmittel in die Region „Arc Lémanique“: Neben den erwähnten Bahnhöferweiterungen sind der Bau des vierten Gleises Lausanne – Renens und die Realisierung der CEVA-Verbindung Genève – Annemasse zu erwähnen. Im Kampf um die knappen FABI-Mittel dürfte ein weiteres Grossprojekt am Genfer See deshalb einen sehr schweren Stand haben. (mr)

Quellenhinweis

[1] Abrufbar unter www.citrap-vaud.ch – Groupes de travail – Plan Rail 2050 – Rapports/Berichte.