

L'Assemblée fédérale doit pouvoir choisir

Projets ferroviaires 2035: Le Conseil des Etats a peur.

Tobias Imobersteg Le programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES) 2035 fait l'unanimité au Conseil des Etats. L'augmentation de capacité de la ligne Genève – Lausanne – Bienne, la ligne directe Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds, le percement des tunnels du Zimmerberg II et de Brütten, près de Zurich, en font partie. L'unanimité est telle que seuls les projets postérieurs à 2035 suscitent le débat: le maillon central de Bâle, la gare de passage de Lucerne et la ligne directe Aarau – Zurich. À leur tour, ces projets font l'unanimité, mais paradoxalement effraient une majorité au Conseil des Etats: en les consacrant, le Parlement risque de se lier les mains et de figer ces projets 20 ans avant leur construction. Le Vaudois Olivier Français, sa compatriote Géraldine Savary et le Saint-Gallois Paul Rechsteiner ont sonné l'alarme, tout en proposant une solution: les trois projets précités devraient être complétés par les aménagements des tronçons Lausanne – Berne et Winterthur – Saint-Gall, réputés pour leur lenteur. Le Parlement serait ainsi plus libre dans son choix lorsqu'il fera le tri en 2026. La

conseillère fédérale Simonetta Sommaruga n'a pas réussi à s'opposer à ce revirement politique qui visait à assurer la liberté de choix du Parlement. C'est ainsi qu'une minorité de la Commission des transports et des télécommunications (3 contre 10) s'est transformée en majorité absolue au plénum (22 contre 17). Nombreux sont ceux qui ont été surpris par ce coup réalisé par Olivier Français & consorts. Même moi, j'ai été surpris. Mais c'était une décision dans l'esprit de notre fédéralisme.

Vers une Croix fédérale de la mobilité

Actuellement, seules Zurich et Berne disposent d'un réseau express régional (RER) d'une exceptionnelle densité. Les agglomérations genevoise et tessinoise vont suivre l'exemple et agrandir leur réseau. Puis Neuchâtel, Bâle et Lucerne s'y mettront aussi. Leur point commun? Elles disposeront toutes de nouveaux tronçons qui révolutionneront leur mobilité: soit le CEVA (Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse) à Genève, le tunnel de base du Monte Ceneri au Tessin, la ligne directe à Neuchâtel, le maillon central de Bâle et la gare de passage de Lucerne.

Malgré le succès de ces avancées majeures, une pièce capitale manque dans ce puzzle ferroviaire: un réseau de lignes nouvelles entre les agglomérations. En effet, les RER resteront isolés, sans lignes directes entre eux. Prenons de la hauteur et observons la situation dans toute la Suisse (voir carte): les pièces manquantes du puzzle ferroviaire se dévoilent; elles forment la «Croix fédérale de la mobilité» (CFM). Composée de deux axes, d'est en ouest et du nord au sud, de frontière à frontière, la CFM a déjà fait l'objet d'un postulat du Conseil des Etats, accepté par le Conseil fédéral, et d'une motion, à discuter au Conseil national. L'enjeu crucial de cette motion est d'inclure formellement l'étude de la CFM dans l'étape 2035 qui doit être débattue au Conseil national cet été.

En libérant au plus vite des fonds pour planifier la CFM, le Parlement s'ouvrira enfin une large palette de projets parmi lesquels il pourra décider des plus urgents en 2026. Il n'aura plus de risque d'être limité dans son choix.

Der Bahnausbau aus Westschweizer Sicht

Der Ausbauschnitt 2035 des Strategischen Entwicklungsprogramms der Bahninfrastruktur (STEP) wurde einstimmig vom Ständerat beschlossen. Die neuen Tunneln am Zimmerberg und am Brütten, der Kapazitätsausbau Genf – Lausanne – Biel oder die «Ligne directe» Neuenburg – La Chaux-de-Fonds sind Teil davon. So einstimmig der Ständerat auch war, so gespalten war er aber in der Debatte für die Etappe nach 2035. Teil davon sind das Herzstück Basel, der Durchgangsbahnhof Luzern und die Direktverbindung Zürich – Aarau. Diese Projekte sorgten zwar für Einstimmigkeit. Doch genau das macht paradoxerweise einer Mehrheit des Ständerates Angst. Das Parlament riskiert, Infrastrukturen 20 Jahre vor deren Verwirklichung zu verabschieden und sich damit zu läh-

men. Der waadtländische Abgeordnete Olivier Français, seine Kantonskollegin Géraldine Savary und der St. Galler Paul Rechsteiner schlugen Alarm und boten gleichzeitig eine Lösung an. Zusätzlich zu den drei vorigen Projekten soll es auch Verbesserungen auf den Strecken Bern – Lausanne und Winterthur – St. Gallen geben. Beide Strecken sind für ihre Langsamkeit bekannt. Hinzu kommt, dass damit das Parlament freier in seiner Auswahl werde, wenn es dann im Jahre 2026 endgültig entscheiden muss. Bundesrätin Simonetta Sommaruga schaffte es nicht, diese politische Kehrtwende zu blockieren, welche die Freiheit des Parlamentes am Herzen hatte. Damit wurde eine Minorität der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (3 gegen 10 Stimmen)

zu einer absoluten Mehrheit im Plenum (22 gegen 17 Stimmen). Was hier Olivier Français & Co. durchgeboxt haben, hat viele überrascht, und mich auch. Es war jedoch ein Entscheid im Geiste des Föderalismus.

Hin zu einem Verkehrskreuz Schweiz

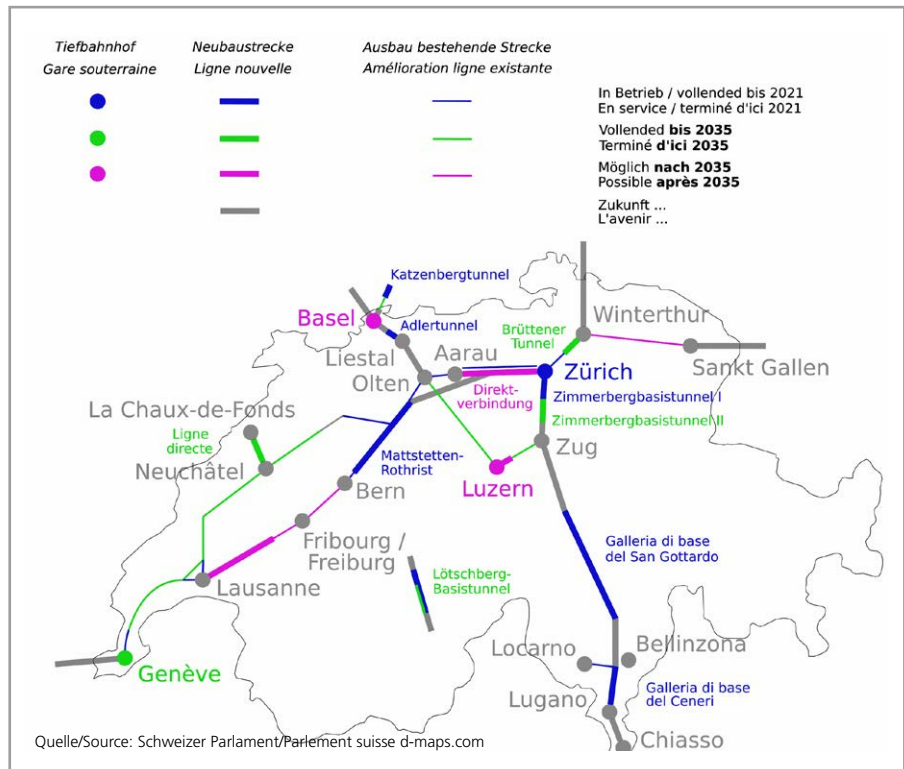
Momentan besitzen nur Zürich und Bern über ein herausragend dichtes S-Bahn-Netz. Genf und das Tessin werden folgen; Neuenburg, Basel und Luzern werden erst später dazu kommen. Diese Kantone besitzen etwas Gemeinsames, denn es werden dort Neubaustrecken eingeweiht, welche die Mobilität revolutionieren werden: CEVA (Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse) in Genf, der Ceneri-Basistunnel im Tessin, die «Ligne directe» in Neuenburg, das Herzstück in

AS 2035 – im Schnellzug durchs Parlament?

Der Ständerat hat den Ausbauschritt 2035 um fast eine Milliarde aufgestockt und einstimmig einige wegweisende Entscheidungen gefällt.

Martin Stuber In Neuenburg dürften die Korken knallen: Der Ständerat hat statt des vorgesehenen Ausbaus der bestehenden Stammstrecke – einem ziemlichen Murks – die zwar deutlich teurere, aber in der Langfristbetrachtung wohl preiswertere Direktverbindung zwischen Neuenburg und La Chaux-de-Fonds – der grössten Stadt im Jura – beschlossen (Details siehe Seite 21). Die zusätzlichen 600 Mio. Franken sind gut investiert und erlauben eine Taktverdichtung und schnellere Verbindungen (Fahrzeit 14 Min. statt 28 Min.). Dabei ist zu beachten, dass die tatsächlichen Mehrkosten nur 314 Mio. Franken ausmachen, da die im Rahmen der Leistungsvereinbarung für die Sanierung der bestehenden Strecke eingestellten 512 Mio. Franken sich entsprechend reduzieren.

Ins Geld geht auch die Verdoppelung der Mittel für grenzüberschreitende Massnahmen auf 200 Mio. Franken. Dies ermöglicht die durchgehende Elektrifizierung der Hochrheinstrecke zwischen Basel und Schaffhausen, einer klassischen Tangentialverbindung zwischen der drittgrössten Metropolitanregion der Schweiz und



Der Ständerat lässt das Verkehrskreuz Schweiz zum Vorschein kommen.
La croix fédérale de la mobilité émerge du Conseil des Etats.

einem Subzentrum. Wer die bestehende Verbindung schon mal benutzt hat, freut sich schon heute auf das zukünftige Rollmaterial. Gut möglich, dass die SBB diese Linie in Deutschland dereinst betreiben werden.

Als Trostzuckerchen für die Waadt kann die Verlängerung der Zahnradbahn Aigle – Leysin um eine Station gewertet werden. Der Kanton Waadt wollte einen Ausbau in der Broye zwischen Moudon und Payerne, der trotz ausgewiesener Kapazitätsbedürfnisse nicht in den Ausbauschritt 2035 (AS 2035) aufgenommen wurde. Die Region Locarno darf sich über den Ausbau der Centovalli-Bahn zwischen Locarno und Intragna freuen. Für rote Köpfe bei einigen Ständeräten sorgte die Aufnahme der Doppelspur in Rorschach, weil diese ausserhalb des vorgegebenen Verfahrens «reingedrückt» worden sei. Wir werden sehen, ob der Beschluss im Nationalrat Bestand haben wird.

Drei Grossprojekte

Die Feinheiten des FABI-Mechanismus zeigt sich bei den drei nicht im AS 2035 >>>

Basel und der Durchgangsbahnhof in Luzern. Trotz dieser geschichtsträchtigen Erfolge fehlt ein Element von zentraler Bedeutung in diesem Bahn-Puzzle, ein Netz von Neubaustrecken zwischen den Agglomerationen. Es ist problematisch, wenn die jeweiligen S-Bahn-Netze voneinander getrennt bleiben, ohne neue Direktverbindungen haben zu können. Sehen wir uns die gesamtschweizerische Lage an, werden die fehlenden Puzzle-Stücke sichtbar (siehe Karte). Letztere bilden ein «Verkehrskreuz Schweiz» (VKS). Dieses besteht aus zwei Achsen von Grenze zu Grenze, von Ost nach West und von Nord nach Süd. Das VKS ist schon Teil eines Postulates und einer Motion im Parlament. Die Wichtigkeit dieser Motion liegt darin,

dass die Studien des VKS in der Etappe bis 2035 festgeschrieben werden und nicht erst danach. Wenn das Parlament schnellstmöglich finanzielle Mittel für die Planung des VKS zur Verfügung stellt, wird es sich selbst im Jahre 2026 eine breite Auswahl an Projekten ermöglichen. Das Risiko, dass sich das Parlament lähmt, wäre somit beseitigt.

Übersetzung aus dem Französischen:
Tobias Imobersteg

citrap-vaud.ch

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud