



Bild: SBB

## Die SwissRailvolution

Auf dem Weg zur Bahn von morgen

Eine Folge von Covid: Flexiblere Abo-Angebote im öV  
Luzerner Verkehrsbetriebe: Interview mit Direktor Laurent Roux



**Martin Stuber**

Präsident  
Pro Bahn Zentralschweiz

## D Mehr Schiene braucht das Land

Gegen 40 Prozent trägt in der Schweiz der Verkehr zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen bei. Wer zu Fuss geht oder ein Muskelkraft-Velo benutzt, ist fast klimaneutral – und dann kommt schon die Eisenbahn. Der elektrische Betrieb führt ebenfalls nur zu wenigen Emissionen, weil der Strom aus erneuerbaren Energien (Wasserkraft) stammt. Die weitaus klimaeffektivste Massnahme ist also die massive Verschiebung des Modalsplits von der Strasse auf die Schiene. Das braucht einen Quantensprung bei der Schienenkapazität – sprich Neubaustrecken auf den Hauptarterien. Neubaustrecken haben gegenüber Ausbau und Optimierung des bestehenden Netzes drei Vorteile: sie sind billiger, behindern den laufenden Betrieb wenig und bringen kürzere Fahrzeiten. Die Eisenbahn-Kundschaft profitiert von schnelleren, bequemeren Verbindungen mit garantiertem Sitzplatz – und das klimaschonend! Pro Bahn unterstützt deshalb mit Überzeugung SwissRailvolution.

## F Le pays a besoin de plus de rail

En Suisse, les transports sont responsables de près de 40 % des émissions de CO<sub>2</sub>. Le bilan climatique est presque neutre pour les déplacements à pied ou à vélo (sans assistance électrique). Quant au train, les émissions sont également proches de zéro puisque le rail est alimenté par de l'énergie renouvelable (hydraulique). Autrement dit, la mesure la plus efficace du point de vue climatique, est sans conteste celle d'un transfert massif de la répartition modale de la route vers le rail. En terme de capacité ferroviaire, un tel développement requiert la construction de nouveaux tronçons sur les artères principales. Par rapport à l'extension et à l'optimisation du réseau existant, les nouvelles lignes présentent trois avantages : elles sont moins chères, n'entravent guère l'exploitation courante et permettent de réduire les temps de parcours. La clientèle des chemins de fer profite de liaisons plus rapides et plus confortables, avec une place assise garantie – et ce, dans le respect du climat ! C'est pourquoi Pro Rail soutient avec conviction SwissRailvolution.

## I Il Paese ha bisogno di più ferrovia

In Svizzera i trasporti sono responsabili di circa il 40 per cento delle emissioni di CO<sub>2</sub>. Chiunque cammini o usi una 'muscle power bike' è quasi neutrale dal punto di vista climatico. Subito dopo arriva la ferrovia il cui impatto sull'ambiente è minimo. La ragione è semplice: la trazione elettrica dei treni è climaticamente neutra perché mossa da energie rinnovabili (energia idroelettrica). Di gran lunga la misura più efficace per combattere l'inquinamento dell'aria è quindi il massiccio spostamento della ripartizione modale degli spostamenti dalla strada alla ferrovia. Ciò richiede un salto di qualità nella capacità ferroviaria, ovvero la creazione di nuove linee sulle arterie principali. Le nuove linee avrebbero tre vantaggi rispetto all'espansione e all'ottimizzazione della rete attuale: sarebbero più economiche e senza ostacolare i collegamenti esistenti porterebbero a tempi di percorrenza più brevi. I clienti ferroviari beneficerebbero di collegamenti più veloci e confortevoli con un posto garantito e in modo rispettoso del clima! Pro Bahn sostiene quindi SwissRailvolution con convinzione.

## Inhalt

### Schwerpunkt «SwissRailvolution»

Revolution im Bahnverkehr .....	3
Die Renaissance der Bahn .....	4
Une renaissance du rail suisse .....	4-5
Una rinascita della ferrovia Svizzera .....	6

### Aktuell

Ein Interview mit dem vbl-Direktor .....	7
Internationaler Personenverkehr .....	8
Neue Flexibilität bei Abos .....	9
Aare-Linth: Der SOB-Quantensprung .....	10-11
SOB: Wohin geht die Reise? .....	12
A380, SOB und BLS: Eine Analyse .....	13-14
Nachrichten 1 .....	15
Der Traum vom Grimseltunnel .....	16-17
Citylogistik neu gedacht .....	18
Nachrichten 2 .....	19
175 Jahre Schweizer Bahnen .....	20

### Citrap Vaud

Chantiers lausannois .....	21-22
----------------------------	-------

### Astuti

La Como – Lecco sarà elettrificata .....	22
--	----

### Pro Bahn

Bericht vom Bodenseegipfel .....	23
----------------------------------	----

## Impressum

InfoForum 1/2022, Versand: 2. März

### Herausgeber und Inserate

Pro Bahn Schweiz (PBS)  
Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs  
8000 Zürich  
T 044 741 49 90, M 079 401 05 40  
www.pro-bahn.ch, edwin.dutler@swissonline.ch  
Postkonto: 82-4920-4

### Redaktion

Gerhard Lob (gl)  
cp 361, 6604 Locarno  
T 091 752 38 29  
cescato.lob@ticino.com

### Mitarbeit Pro Bahn

Roland Arnet, Karin Blättler, Bastian Bommer, Edwin Dutler, Peter Hummel, Tobias Imobersteg, Bruno Eberle, Bruno Roelli, Kaspar P. Woker, Citrap VD: Pierre Bonjour; Astuti: Edy Bernasconi

### Bilder

Pressedienste, Redaktion, soweit nicht anders erwähnt

### Korrektur

Stefan Schweizer

### Druck

Brunner Medien AG  
Arsenalstrasse 24, Postfach 1064, 6011 Kriens  
T 041 318 34 34, F 041 318 34 00  
www.bag.ch / info@bag.ch

### Grafisches Konzept und Layout

Marco Bernet, Projektathleten GmbH, Zürich  
T 044 362 76 77, M 079 472 35 62  
www.projektathleten.ch / marco@projektathleten.ch

### Weitere Adressen

Siehe Kontakte Pro Bahn auf Seite 23

### Auflage

2000 Exemplare, 4 x jährlich

### Mitgliedschaft

Europäischer Fahrgastverband

### Nächste Ausgaben

InfoForum 2/2022, Versand: 1. Juni 2022  
Inserate- und Redaktionsschluss 11. Mai 2022  
InfoForum 3/2022, Versand: 31. August 2022  
Inserate- und Redaktionsschluss 10. August 2022



# In grossen Dimensionen denken

Der neue Verein SwissRailvolution will eine langfristige «Revolution des Bahnverkehrs» inklusive Hochgeschwindigkeit. Pro Bahn Schweiz ist Gründungsmitglied.

**Gerhard Lob** Am 1. Dezember 2021 fand im Bundeshaus die Gründungsversammlung von SwissRailvolution statt. Die neue Organisation ist in allen vier Landesteilen verankert und hat zum Ziel, mit einer gesamtschweizerischen Strategie das Schweizer Eisenbahnnetz so weiterzuentwickeln und zu erneuern, dass der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Mobilitätsmix markant zunimmt. Die Idee fusst auf der Überzeugung, dass dem Schienenverkehr als klimafreundlichem Verkehrsmittel für die Bewältigung der Klimakrise eine herausragende Bedeutung zukommt.

Mit dem jetzigen Mechanismus sind die Bahn-Ausbau Schritte ein Resultat des Verteilungskampfes um die zu geringen Mittel, so der Verein. SwissRailvolution will hingegen, dass die Mittel gemäss einer langfristigen Gesamtstrategie eingesetzt werden. Die Verbindungen zwischen allen Schweizer Ballungsräumen mit einer leistungsstarken Integration in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz, einschliesslich der Wiederbelebung der Nachtzüge, soll vorangetrieben werden. Die Devise lautet: «In grossen Dimensionen denken».

## Zwei Vertreter im Vorstand

Die Präsidentenkonferenz und der Zentralvorstand von Pro Bahn Schweiz haben die Mitgliedschaft bei SwissRailvolution beschlossen. Weitere Mitglieder sind die IGÖV, die Alpen-Initiative und auch der Rollmaterialhersteller Stadler Rail. Das Engagement von Pro Bahn Schweiz spiegelt sich im Vorstand der neuen Vereinigung: PBS-Vorstandsmitglied Guido Schoch ist einer von drei Vizepräsidenten; Martin Stuber, Präsident Pro Bahn Zentralschweiz, ist Vorstandsmitglied. Er sagt: «Wir sind zuversichtlich, dass in zehn Jahren der 1. Dezember 2021 als Meilenstein in der Schweizer Bahngeschichte gelten wird.» Generalsekretär von SwissRailvolution ist Tobias Imobersteg, der in diesem InfoForum nochmals die Ziele des neuen Vereins im Detail aufzeigt.

Präsiert wird SwissRailvolution vom Tessiner alt CVP-Ständerat Filippo Lombardi. Er erklärte: «Bei den zwei grossen



Das offizielle Bundesratsfoto 2022 zeigt die Landesregierung auf einer Karte des Schweizer Schienennetzes: Aber reicht dieses Netz auch, um die Zukunft zu meistern?

Bild: Bundeskanzlei

Projekten Bahn 2000 und Neat hatte man tatsächlich noch eine Strategie – danach hatte man einen Flickenteppich statt einer Strategie. Das ist nicht der beste Weg, um das Geld auszugeben.» Geht es nach den Plänen von SwissRailvolution, soll das Schweizer Bahnkreuz – gezogen aus der Ost-West-Achse und der Nord-Süd-Achse – priorisiert werden. Auf der Nord-Süd-Achse wurde 2016 der Gotthard-Basistunnel in Betrieb genommen – und zwischen Zürich und Bern fahren die Züge in engen Zeitabständen.

Die Gründung von SwissRailvolution hat bereits eine breite Berichterstattung, aber auch eine kontroverse Debatte ausgelöst. Kritik kam beispielsweise vom ehemaligen SBB-Chef Benedikt Weibel. «Wir haben in den letzten 20 Jahren 67 Milliarden Fran-

ken in die Bahn investiert. Kein Land in Europa hat pro Kopf auch nur annähernd so viel gemacht», sagte er gegenüber Radio SRF. Das Ziel müssten nicht weitere Milliardeninvestitionen sein, sondern eine bessere Auslastung der Züge.

Die CH-Media-Zeitungen haben das Thema unter dem Titel «SBB – die lahmste Bahn Europas» am 10. Februar aufgegriffen und dabei vor allem die mangelnde Einbindung der Schweiz in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz und die geringen Durchschnittsgeschwindigkeiten zwischen den Zentren thematisiert (beispielsweise 85 km/h zwischen Zürich und Luzern). Der Artikel erschien auch auf watson.ch, wo es mehr als 250 Kommentare gab. Lieber langsam, aber zuverlässig, so eine häufige Meinung. Viele andere teilten hingegen die Zielsetzung, bei der Bahngeschwindigkeit einen Zacken zulegen zu müssen. Was vielleicht nicht genügend klar wurde: SwissRailvolution will nicht das bisherige Netz abbauen, sondern langfristig um Hochgeschwindigkeitsstrecken ergänzen.

Weitere Informationen in allen drei Sprachen: [www.swissrailvolution.ch](http://www.swissrailvolution.ch)

**Die Gründung von SwissRailvolution hat bereits eine breite Berichterstattung, aber auch eine kontroverse Debatte ausgelöst.**

# Für eine Renaissance der Schweizer Bahn

Überalterung des Netzes, Klimakrise, Modalsplit, Reisegeschwindigkeit: Was zur Gründung von SwissRailvolution führte und welche Ziele verfolgt werden.

**Tobias Imobersteg** Unsere Eisenbahn steht heute vor drei Herausforderungen: Sie muss sich ihrer Überalterung stellen, zur Lösung der Klimakrise beitragen und das gesamtschweizerische Gleichgewicht sicherstellen, indem sie insbesondere die Bergregionen, die Kleinstädte des Mittellandes und die Metropolen näher zusammenbringt. Um diese Herausforderungen anzugehen, wurde nun in Bern am 1. Dezember 2021 der nationale Verein SwissRailvolution gegründet.

Die Überalterung: Der Grossteil des Netzes, das zwischen 1846 und 1920 gebaut wurde, ist nun über ein Jahrhundert alt. Die Infrastruktur befindet sich zwar in einem guten Zustand und wurde ständig an die Anforderungen des Verkehrs angepasst. Aber mit den grossen Ausnahmen der Neubaustrecke von Bern nach Olten und der drei Basistunnel durch die Alpen ist die Geometrie noch aus dem 19. Jahrhundert, meist mit begrenzter Geschwindigkeit, manchmal sogar ohne Umgehungsmöglichkeit im Falle einer Unterbrechung.

## Die Klimakrise

Der Kampf gegen die Erderwärmung hat die Vorzüge des Schienenverkehrs aufgezeigt, der auf dem idealen und erprobten Paar Rad/Schiene beruht; die sehr geringe Reibung dieses Systems führt zu einem minimalen Energieaufwand pro beförderten Passagier oder pro Tonne Güter.

Der Bundesrat hat sich daher zum Ziel gesetzt, den Marktanteil der Bahn bis 2050 zu verdoppeln. Die Menschen steigen aber nur dann um, wenn die Fahrzeiten von Tür zu Tür gegenüber dem Auto konkurrenzfähig sind. Um dieses Ziel zu erreichen, muss die Attraktivität der Bahn massiv gesteigert werden. Ein blosser Ausbau der Kapazitäten genügt nicht.

In einer Zeit, in der die Coronavirus-Pandemie dem Luftverkehr zu schaffen macht und die Kurzstreckenflüge teilweise zum Erliegen kommen, steht die Eisenbahn vor einer neuen Herausforderung: Sie muss das Flugzeug für Tagesreisen im Hochgeschwindigkeitsverkehr (4 Stunden Reisezeit oder 1000 km) und für Nacht-

fahrten im Schlafwagen (zirka 10 Stunden) ersetzen.

Die Eisenbahn spielt seit jeher eine Schlüsselrolle für das Gleichgewicht zwischen den verschiedenen Regionen des Landes. Von ihrer Entwicklung sollen die Bergregionen, die eher ländlichen Orte im Mittelland und die Metropolen gleichermaßen profitieren.

## Drei wesentliche Ziele

- Schneller und weiter reisen, indem eine Alternative mit Hochgeschwindigkeit zu Auto und Flugzeug angeboten wird;
- Die gesamte Schweiz mit einer verbesserten Direktverbindung zwischen den städtischen Zentren, dem Mittelland und den Bergregionen versorgen; technische Neuerungen sollen die Kapazitäten erhöhen und die Grenzen zwischen den Bahnnetzen überwinden;
- Güterverkehr und Modalsplit neu denken mit dem Ziel, den Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern.

Seit gut 10 Jahren stagniert der Marktanteil der Bahn trotz grosser Aufwendungen aus dem Bahninfrastrukturfonds. Es ist zentral, dass wieder – wie bei Bahn 2000, Neat oder S-Bahn Zürich – ein langfristiges Gesamtkonzept für den öv Schweiz besteht. Dass dort investiert wird, wo die Menschen zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr motiviert werden. Sowohl in der Schweiz als auch im Ausland ist der Marktanteil nur dann stark gestiegen, wenn die Reisezeiten (von Tür zu Tür) markant verkürzt werden konnten. Zudem sind Ausbauten gemäss einem Gesamtkonzept meist billiger als mehrere kleine Etappen. Nur so wird das Ziel des Bundesrates erreicht, den Marktanteil der Bahn zu verdoppeln.

## Die künftige Agenda

Die dritte Phase der Bundesfinanzierung beginnt im Jahr 2035 und endet im Jahr 2045. Die Kantone müssen ihre Vorschläge bereits 2022 beim Bundesamt für Verkehr einreichen. Dann muss der Verein SwissRailvolution bereit sein.

Bis 2021 wurde eine starke politische, wirtschaftliche und soziale Unterstützung für SwissRailvolution gefunden, indem hochqualifizierte Arbeitsgruppen auf politischer, technischer und finanzieller Ebene gebildet wurden. Im Laufe des Jahres 2022 müssen die Makrostudie des Verkehrskreuzes Schweiz abgeschlossen sein und neue Ressourcen mobilisiert werden, die für die Ausgestaltung des SwissRailvolution-Konzepts erforderlich sind.

Das Verkehrskreuz Schweiz soll den Personen-Fernverkehr sicherstellen und idealerweise die Form von zwei Hochleistungsachsen in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung von Grenze zu Grenze annehmen, wobei attraktive Reisemöglichkeiten für alle Regionen der Schweiz sichergestellt werden müssen (siehe Abbildung).

## Pour une renaissance du rail suisse

Les raisons de la création de SwissRailvolution, association pour la conception et l'aménagement du chemin de fer suisse de demain.

**Tobias Imobersteg** Notre chemin de fer est aujourd'hui confronté à trois défis : Il doit faire face à son obsolescence, contribuer à résoudre la crise climatique et assurer l'équilibre des régions de Suisse, notamment en rapprochant les régions de montagne, les centres ruraux du Plateau et les métropoles.

Pour relever ces défis, l'association nationale SwissRailvolution a été fondée le 1<sup>er</sup> décembre 2021 à Berne. Filippo Lombardi, ancien Conseiller aux Etats et Municipal à Lugano, en est le premier Président. Guido Schoch, ancien directeur des transports publics zurichois et membre du comité directeur de Pro Bahn, en est l'un des vice-présidents.

La majeure partie du réseau, construit entre 1846 et 1920, a plus d'un siècle.



Abbildung: Das Verkehrskreuz Schweiz jenseits des Ausbauschnitts 2035 nach den Vorstellungen von SwissRailvolution.

Grafik: zVg

L'infrastructure est certes en bon état et a été constamment adaptée aux exigences du trafic. Mais, à l'exception notable de la nouvelle ligne entre Berne et Olten et des trois tunnels de base à travers les Alpes, la géométrie date encore du XIXe siècle, avec une vitesse généralement limitée, parfois même sans possibilité de contournement en cas de coupure.

### La crise climatique

La lutte contre le réchauffement climatique a mis en évidence les avantages du transport ferroviaire, qui repose sur le couple idéal et éprouvé roue/rail ; le très faible frottement de ce système entraîne une dépense énergétique minimale par passager ou par tonne de marchandises transportées.

Le Conseil fédéral a donc fixé pour objectif de doubler la part de marché du rail d'ici 2050. Mais jusqu'ici, la population n'a choisi de prendre le train que si les temps de trajet au porte à porte étaient plus compétitifs par rapport à la voiture. Pour atteindre cet objectif, l'attractivité du train doit être massivement augmentée.

Une simple extension des capacités ne suffit pas.

A une époque où la pandémie de coronavirus met à mal le transport aérien et où les vols court-courriers sont en partie à l'arrêt, le train est confronté à un nouveau défi : il doit remplacer l'avion pour les voyages de jour à grande vitesse (4 heures de voyage ou 1000 km) ainsi que pour les voyages de nuit (environ 10 heures).

Le chemin de fer a toujours joué un rôle clé dans l'équilibre entre les différentes régions du pays. Les régions de montagne, les localités plutôt rurales du Plateau et les métropoles doivent toutes profiter de son développement.

### Trois objectifs principaux

- Voyager plus vite et plus loin en proposant une alternative à grande vitesse à la voiture et à l'avion ;
- Fournir à toute la Suisse une meilleure liaison directe entre les centres urbains, le Plateau et les régions de montagne ; des innovations techniques doivent permettre d'augmenter les capacités et

de surmonter les différences entre les réseaux ferroviaires ;

- Repenser le transport de marchandises et sa répartition modale dans le but de transférer les marchandises de la route au rail.

Depuis une bonne dizaine d'années, la part de marché du rail stagne malgré les dépenses importantes du fonds d'infrastructure ferroviaire. Il est essentiel qu'il existe à nouveau – comme pour Rail 2000, les NLFA ou le RER zurichois – un concept global à long terme pour les transports publics suisses. Investir là où les gens sont motivés à changer leurs habitudes. Tant en Suisse qu'à l'étranger, la part de marché n'a fortement augmenté que si les temps de trajet (de porte à porte) ont pu être réduits de manière significative. De plus, les aménagements selon un concept global sont généralement moins chers que plusieurs petites étapes. C'est la seule façon d'atteindre les objectifs du Conseil fédéral de doubler la part de marché du rail.

>>>



## >>> SwissRailvolution: quel agenda ?

La troisième phase du financement fédéral pour le ferroviaire débutera en 2035 et se terminera en 2045. Les cantons doivent remettre leur copie à l'Office fédéral des transports dès 2022 déjà. À cette date, l'association SwissRailvolution doit être prête.

Jusqu'en 2021, un fort soutien politique, économique et social a été trouvé pour SwissRailvolution, grâce à la création de groupes de travail hautement qualifiés aux niveaux politique, technique et financier. D'ici 2022, l'étude macro de la « Croix fédérale de la mobilité » doit être achevée et de nouvelles ressources doivent être mobilisées, nécessaires à l'élaboration du concept SwissRailvolution.

La Croix fédérale de la mobilité doit assurer le trafic voyageurs à longue distance et prendre idéalement la forme de deux axes à haute performance dans les directions est-ouest et nord-sud, de frontière à frontière, tout en garantissant des possibilités de voyage attrayantes pour toutes les régions de Suisse (voir illustration).

## Per una rinascita della Ferrovia svizzera

Una rete obsoleta, la crisi climatica, una velocità media dei treni troppo bassa: Le ragioni che hanno portato alla fondazione di SwissRailvolution.

**Tobias Imobersteg** Oggi le nostre ferrovie sono confrontate con tre sfide: devono affrontare il loro invecchiamento, contribuire a risolvere la crisi climatica e garantire l'equilibrio territoriale del Paese e dei suoi rapporti quale spazio europeo nel cuore delle Alpi.

Per affrontare queste sfide, il 1° dicembre 2021 è stata fondata a Berna l'associazione nazionale SwissRailvolution. Filippo Lombardi, ex membro del Consiglio degli Stati e consigliere comunale di Lugano, è il primo presidente dell'associazione. Nel comitato figurano anche l'arch. Federica Colombo, membro e, tra i vicepresidenti, il

Prof. Remigio Ratti, ambedue dell'Associazione ProGottardo, ferrovia d'Europa.

La maggior parte della rete, costruita tra il 1846 e il 1920, ha ormai più di un secolo. È vero che l'infrastruttura è in buone condizioni ed è stata costantemente adattata alle esigenze del traffico. Pur con le grandi eccezioni della nuova linea da Berna a Olten e le tre gallerie di base attraverso le Alpi, la struttura di base è ancora quella ereditata dal XIX secolo, per lo più con velocità limitata, a volte anche senza bypass in caso di interruzione.

### La crisi del clima

La lotta contro il riscaldamento globale ha messo in evidenza i grandi vantaggi del vettore ferroviario; l'attrito ruota/rotaia molto basso di questo sistema si traduce in un consumo minimo di energia per passeggero trasportato o per tonnellata di merce.

Il Consiglio federale si è quindi posto l'obiettivo di raddoppiare la quota di mercato della ferrovia entro il 2050. Tuttavia, la gente passerà alla ferrovia solo se i tempi di viaggio porta a porta saranno competitivi con quelli dell'auto. Per raggiungere questo obiettivo, l'attrattiva della ferrovia deve essere aumentata in modo massiccio. La semplice espansione delle capacità non è sufficiente.

In un momento in cui la pandemia di coronavirus sta causando problemi al traffico aereo e i voli a corto raggio sono parzialmente fermi, la ferrovia è chiamata ad una nuova sfida: deve sostituire l'aereo per i viaggi giornalieri nel traffico ad alta velocità (4 ore di viaggio o 1000 km) e in quello dei viaggi notturni in vagoni letto (circa 10 ore).

La ferrovia ha sempre giocato un ruolo chiave nell'equilibrio tra le diverse regioni del paese. Le regioni di montagna e di frontiera, le città rurali dell'Altopiano Centrale e le metropoli dovrebbero beneficiare tutte allo stesso modo del suo sviluppo.

### Tre obiettivi principali

- Viaggiare più velocemente e più lontano, offrendo un'alternativa ad alta velocità all'auto e all'aereo;
- Fornire a tutta la Svizzera migliori collegamenti diretti tra i centri urbani, le regioni centrali e quelle di montagna e

di frontiera; le innovazioni tecniche dovrebbero aumentare la capacità e superare le barriere tra le reti ferroviarie;

- Ripensare il trasporto merci e la ripartizione modale con l'obiettivo di spostare il trasporto merci dalla strada alla ferrovia.

Da ben 10 anni, la quota di mercato delle ferrovie è stagnante nonostante le grandi spese del fondo per le infrastrutture ferroviarie. È essenziale che – come per Ferrovia 2000, NLFA o S-Bahn di Zurigo – ci sia di nuovo un concetto globale a lungo termine per il trasporto pubblico in Svizzera, con investimenti dove gli utenti saranno motivati a passare al trasporto pubblico. Sia in Svizzera che all'estero, la quota di mercato è aumentata fortemente solo quando i tempi di viaggio (da porta a porta) sono stati significativamente ridotti. Inoltre, gli ampliamenti secondo un concetto globale sono di solito più economici di molteplici interventi correttivi a tappe. Questo è l'unico modo per raggiungere l'obiettivo del Consiglio federale di raddoppiare la quota di mercato della ferrovia.

### L'agenda futura

La terza fase del finanziamento federale inizia nel 2035 e termina nel 2045. I cantoni devono presentare le loro proposte all'Ufficio federale dei trasporti già nel 2022. Anche l'associazione SwissRailvolution deve essere pronta con la sua visione strategica di medio-lungo termine.

Dopo aver trovato nel 2021 il necessario sostegno politico, economico e sociale per la sua costituzione, SwissRailvolution si sta dotando di gruppi di lavoro altamente qualificati a livello politico, tecnico e finanziario. Entro il 2022, il macro-studio «croce federale svizzera» deve essere completato e nuove risorse devono essere mobilitate per dare forma al concetto di SwissRailvolution.

La piattaforma svizzera dei trasporti dovrebbe garantire il traffico passeggeri a lunga distanza e assumere idealmente la forma di due assi ad alte prestazioni in direzione est-ovest e nord-sud da confine a confine, assicurando e liberando nuove opzioni di viaggio interessanti per tutte le regioni della Svizzera.

# Chantiers lausannois

Après une décennie de procédures assorties d'oppositions et de recours, c'est une décennie de grands chantiers qui a commencé.

**Pierre Bonjour** Jusque dans les années soixante un réseau de tramways amenait en ville des voyageurs de la périphérie ainsi que le lait collecté dans les campagnes. Les transports publics de la région lausannoise étaient structurés sous la forme d'un réseau en étoile; toutes les lignes convergeaient vers le centre-ville (St-François, Bel-Air, Chauderon).

Des améliorations notoires ont été réalisées dans la perspective de l'exposition nationale de 1964. Mais c'est aussi à cette époque que Lausanne a cru faire le choix de la modernité en remplaçant définitivement les trams par des trolleybus. Puis la région lausannoise a connu une évolution considérable. Ecoles, grand campus universitaire, administrations, sièges de sociétés, CIO et organisations sportives internationales, ainsi que les rivages du Léman et une situation privilégiée au cœur de la Suisse Romande, ont contribué à l'attractivité de la région. Le développement des transports publics n'a pas suivi l'évolution démographique.



Déjà commencée : la rénovation totale de la gare de Lausanne.

Photo : Hans Rothen

La topographie lausannoise est compliquée. Les rues étroites et le relief ne sont pas favorables au développement de la mobilité et au réseau de transports publics. Il faut notamment tenir compte des vallées du Flon et de la Louve et composer avec les passages obligés que sont notamment le Pont Chauderon, le Grand-Pont, le Pont Bessières et le Tunnel sous la Barre.

Dès les années septante, une véritable politique d'agglomération a été mise en place. Il a fallu d'abord répondre à quelques urgences évidentes :

- construction du m1, métro léger inauguré en 1991, pour desservir les Hautes Ecoles et le Sud-Ouest de la région lausannoise.
- arrivée du LEB (Lausanne – Echallens – Bercher) dans la nouvelle gare souterraine de Chauderon (en 1995), puis du Flon (en 2000).
- construction du m2, métro presque entièrement souterrain inauguré en 2008, devenant une colonne vertébrale

Nord-Sud. Le succès de cette ligne n'a jamais été démenti.

Ces réalisations remarquables n'ont pas suffi à combler le retard.

Dès 2007 la mise en place du PALM (Plan d'agglomération Lausanne-Morges), pour répondre aux exigences de subventionnement de la Confédération, a été le point de départ du développement des projets actuels. L'agglomération de 26 communes compte plus de 300'000 habitants et 200'000 emplois. Le PALM a prévu de nombreux projets dont la réalisation est répartie, selon leur priorité, dans des étapes quadriennales (2007, 2012, 2016, etc.).

Il s'agit essentiellement des projets d'axes forts qui prendront la forme :

- d'un tramway (t1) entre Lausanne et Renens, puis Villars-Ste-Croix,
- de trois BHNS (transversale Est-Ouest entre Lutry et Crissier, puis Bussigny, >>>

## Lausanne: Ein Jahrzehnt an öV-Baustellen

**Pierre Bonjour** Nach einem Jahrzehnt an Verfahren, Einsprachen und Rekursen hat in Lausanne ein Jahrzehnt von Grossbaustellen begonnen. Dabei darf nicht vergessen werden, dass die Umgestaltung des Verkehrsnetzes zahlreiche lokale Anpassungen des öffentlichen Raums (Plätze, Strassen und Trottoirs) mit sich bringen wird. Die Lausanner Bevölkerung muss sich in den nächsten Jahren in Geduld üben. Anfang der 2030er Jahre wird sie dann eine verwandelte Agglomeration vorfinden.

Seit den 1960er Jahren ist Lausanne stark gewachsen, seit den 1970er Jahren gibt es eine eigentliche Agglomerations-

politik, was sich auch im öffentlichen Verkehr niederschlug. 1991 wurde die Stadtbahn m1 eingeweiht. 2008 die U-Bahn m2, welche als Nord-Süd-Rückgrat einen anhaltenden Erfolg verzeichnet. Doch all dies reicht nicht für eine Stadt-Agglomeration mit 300 000 Einwohnern und 200 000 Arbeitsplätzen. Daher werden neue städtische Projekte verwirklicht, mit deren Umsetzung nun begonnen wird, darunter die Tramlinie zwischen Lausanne und Renens oder eine neue U-Bahnlinie m3 als Ergänzung der m2 nach La Blécherette.

Die LEB (Lausanne – Echallens – Bercher) beendet eine Modernisierungspha-

se, die es ihr ermöglichen wird, ab Frühjahr 2022 eine echte S-Bahn zu werden, insbesondere dank einer vollständig unterirdischen Streckenführung zwischen Prilly-Union und der Endstation Lausanne-Flon. Das SBB-Netz in der Agglomeration wird ebenfalls perfektioniert, mit dem Abschluss des Umbaus des Bahnhofs Renens sowie den Arbeiten zur vollständigen Renovierung des Bahnhofs Lausanne.

(Zusammenfassung des französischen Textes: G. Lob)

**citrap-vaud.ch**

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud

- >>> d'une part, du centre-ville jusqu'à Chailly-Val-Vert ainsi que jusqu'à Bellevaux, d'autre part.
- d'un nouveau métro (m3) en complément du m2 pour rejoindre La Blécherette.

Les procédures d'approbation de certains de ces projets ont été particulièrement longues et difficiles.

Ce n'est donc qu'en 2021 (pour le t1) et en 2022 (pour les BHNS) que les grands chantiers commencent. Il faut y ajouter la fermeture du Grand-Pont pour des travaux de rénovation qui vont durer toute l'année 2022. Cet ouvrage important sera ensuite utilisé uniquement pour les transports publics, les piétons et la mobilité douce. La volonté politique de limiter le transit des véhicules privés permettra de donner à l'axe St-François – Chauderon un aspect beaucoup plus calme.

Parallèlement à ces nombreux chantiers urbains le réseau ferroviaire est en mutation. Le LEB achève une longue série d'adaptations qui lui permettra de devenir dès le printemps 2022 un véritable RER, grâce notamment à un tracé entièrement souterrain entre Prilly-Union et le terminus de Lausanne-Flon ;

Le réseau CFF est lui aussi en mutation. La rénovation du noeud ferroviaire de Lausanne se poursuit en 3 étapes :

- Achèvement de la transformation de la gare de Renens, avec la mise en place d'un important interface avec les transports publics, notamment le tramway t1.
- Achèvement de la 4<sup>ème</sup> voie et d'un saut-de-mouton entre Lausanne et Renens.
- Début des travaux de rénovation totale de la gare de Lausanne, avec la mise en place d'un important interface souterrain avec les métros m2 et m3. Ce chantier va durer 10 ans.

Bilan : Après une décennie de procédures assorties d'oppositions et de recours, c'est une décennie de grands chantiers qui a commencé. Et il ne faut pas oublier que ce remodelage du réseau de transports va générer de multiples adaptations locales du domaine public (places, rues et cheminements piétons). Les Lausannois devront faire preuve de patience ces prochaines années. Ils découvriront au début des années trente une agglomération métamorphosée.

## La Como – Lecco sarà elettrificata

Un altro passo avanti per la rete ferroviaria transfrontaliera

**Edy Bernasconi** Se quanto deciso sarà mantenuto, la riserva è d'obbligo alla luce dei repentini cambiamenti che caratterizzano la politica italiana, la linea ferroviaria che collega Como con Lecco a ridosso del confine ticinese potrà essere elettrificata. I lavori sono previsti a partire 2023. A favore di questo intervento, rivendicato da anni dai comitati dei pendolari della zona e che è stato sostenuto pure da Astuti, verrebbero destinati 81 milioni di euro prelevati dal PNRR (Piano nazionale di resilienza e ripresa).

Perché questo investimento è importante anche per il Ticino? L'elettrificazione permetterà ai treni transfrontalieri di TILO, pensando alla S10 che oggi attesta a Como come alla S40 Como – Mendrisio – Varese (vi è chi ipotizza pure un prolungamento della linea RE80 nelle ore in cui la stessa attesta a Chiasso), di proseguire la loro corsa oltre l'attuale capolinea di Como San Giovanni fino al capoluogo della provincia lecchese che, da solo, conta 50 000 abitanti. Si tratta di un bacino nel quale vivono migliaia di frontalieri i quali potrebbero approfittare della migliore offerta, nonostante la linea sia a binario unico, per scegliere il treno. All'inizio delle discussioni era pure stata proposta la soluzione dei treni all'idrogeno, ma questa scelta sarebbe stata un ostacolo insormontabile per i treni di TILO.

La Como – Lecco si estende su una lunghezza di 42 chilometri con una quindicina di stazioni le quali, in gran parte, necessitano invero di un'opera di 'restyling' pensando anche ai Park&Rail. Questo progetto è destinato a ulteriormente estendere la rete ferroviaria transfrontaliera tra Ticino e Lombardia la quale rappresenta un pilastro essenziale per lo sviluppo del trasporto pubblico ticinese. I risultati ottenuti dalla Varese – Mendrisio dimostrano che una nuova e migliore offerta favorisce l'uso del treno. Basti pensare che nel primo anno di esercizio i passeggeri che quotidianamente hanno oltrepassato il confine di Stabio avevano superato le 3 000 unità, ben al di sopra

delle pur ottimistiche previsioni che erano state fatte alla vigilia dell'inaugurazione. Se si considera che i lavoratori frontalieri i quali lavorano in Ticino sono oltre 70 000, è fondamentale che almeno una parte di essi faccia capo al trasporto pubblico sgravando la rete stradale.

### Restano non poche criticità

Se è strategicamente importante, la rete transfrontaliera non è priva di problemi. Alcune criticità sono emerse ancora negli ultimi mesi. Si pensi, ad esempio, ai tempi di percorrenza della Centovallina sulla tratta italiana i quali, in circa 30 anni, sono aumentati di una buona mezz'ora o, ancora, alle mancate coincidenze tra bus e ferrovia alla stazione di Porto Ceresio, sulla linea che collega questa località lacuale di frontiera con Milano-Porta Garibaldi. Resta poi aperta la questione dei collegamenti tra Ticino e Malpensa che, partendo da Lugano, oscillano tra 1 ora e 42 e 1 ora e 46 minuti quando, al momento di votare i crediti relativi a questo allacciamento, nel messaggio del Consiglio di Stato si era parlato di 1 ora.

Dal discorso sulla rete ferroviaria transfrontaliera non si deve peraltro dimenticare la necessità di un potenziamento della linea principale Lugano – Chiasso – Milano sia in Svizzera sia in Italia. Solo il completamento di AlpTransit tra Lugano e Chiasso e il potenziamento della Como – Milano permetterà infatti di liberare tracce lungo le linee storiche a favore del traffico regionale, incluso quello transfrontaliero. Saprà la politica raccogliere la sfida anche alla luce della perdita di clienti che il trasporto pubblico sta scontando a causa del Covid?

**La rete transfrontaliera non è priva di problemi.**