



In den Ausbau der Strecke von Genf Flughafen nach St. Gallen flossen Milliarden. Schneller ist man nicht unterwegs. Bild: Keystone

Stefan Ehrbar

Wer 1979 mit dem Schnellzug Isar-Rhône von St. Gallen nach Genf fuhr, benötigte dafür 4 Stunden und 21 Minuten – beinahe genau gleich lang, wie die heute verkehrenden Direktzüge (IC1) auf dieser Strecke. Auf einzelnen Abschnitten waren die Züge damals sogar deutlich schneller unterwegs. Dabei sind seither Milliarden in den Ausbau dieser Strecke geflossen. Wie kann das sein?

Die 2004 eröffnete Neubausstrecke zwischen Mattstetten BE und Rothrist AG hat die Fahrzeit zwischen Zürich und Bern massiv verkürzt. Dank der Durchmesserlinie in Zürich entfällt seit 2015 zudem das zeitraubende Wenden der Züge im Zürcher Hauptbahnhof. Trotzdem verlängerte sich die Fahrzeit. Dabei ist die Ost-West-Achse zwischen St. Gallen, Zürich, Bern, Lausanne und Genf das Rückgrat des hiesigen Fernverkehrs. Auf ihr sind die meisten Reisenden unterwegs, in der Planung hat sie Priorität.

ETH-Professor Ulrich Weidmann hält die Achse «sowohl hinsichtlich der Entwicklung des Landes» so wie für die «Stärkung des Systems öffentlicher Verkehr entscheidend». Sie sei «möglichst zu beschleunigen». Das schreibt er in einer Studie, die von den kantonalen ÖV- und Baudirektoren in Auftrag gegeben wurde und die dieser Zeitung vorliegt.

Kantone wollen schnellere Ost-West-Achse

Derzeit läuft die Vernehmlassung für «Verkehr 45», also den künftigen Ausbau von Strasse und Schiene. Das Mega-Projekt basiert auf einer Analyse und Neupriorisierung von geplanten Ausbauten durch Weidmann. In

Die SBB fahren im Tempo von gestern

Wer mit dem Zug von St. Gallen nach Genf fährt, braucht gleich lange wie noch 1979. Das liesse sich ändern, sagt ein ETH-Fachmann.

Auftrag gegeben hatte diese Bundesrat Albert Rösti (SVP).

Trotz ihrer Wichtigkeit wird die Ost-West-Achse bei «Verkehr 45» kaum berücksichtigt. Zwar kämpfen die Ost- und Westschweiz schon lange für Neubausstrecken zwischen Winterthur und St. Gallen und Lausanne und Bern. Doch diese Projekte sind noch unkonkret, weshalb sie Weidmann in seinem Bericht zuhanden von Albert Rösti nicht empfahl.

Die Kantone haben die Zusatzstudie bei Weidmann auch als Reaktion auf diese Einschätzung in Auftrag gegeben. Sie wollten etwa wissen, wie das Angebot auf der Ost-West-Achse trotzdem rasch verbessert werden könnte. Bisher stand dort eine Ausweitung der Kapazität im Vordergrund. Doch Weidmann hat herausgefunden, dass die Fahrzeit bereits mit kostengünstigen Massnahmen reduziert werden könnte. Konkret macht er folgende Vorschläge:

- Eine Erhöhung der Geschwindigkeit auf der Neubausstrecke Mattstetten-Rothrist von derzeit 200 Kilometern pro Stunde wäre relativ einfach möglich, da die Strecke bereits über ent-

sprechend weite Kurven verfügt. Das Potenzial für die Zeitreduktion: 4 Minuten.

- Mit der Ausschöpfung von neuen Regelungs- und Automationstechniken könnte die Fahrzeit um weitere 9 Minuten reduziert werden.
- Weitere betriebliche Massnahmen – etwa der Verzicht auf das Abwarten von Anschlüssen oder eine Reduktion der Fahrzeitzreserven – könnten die Direktzüge um bis zu 19 Minuten beschleunigen.
- Wenn die Züge nicht mehr in das Knotensystem eingebunden wären, könnten bis zu 11 Minuten eingespart werden. Heute sind etwa Zürich HB und Bern sogenannte Vollknoten, in denen der IC1 jeweils vor der halben Stunde ankommt und nach der halben Stunde abfährt. So bietet er viele An-

schlüsse und nimmt viele ab. Die Einbindung ins Knotensystem hat aber auch zur Folge, dass der Zug etwa in Zürich ganze 10 Minuten lang herumsteht.

In der Summe könnten die Direktzüge nur mit betrieblichen Massnahmen um bis zu 43 Minuten beschleunigt werden. Würde die heutige Strecke teilweise begradigt, sodass sie schneller befahren werden könnte, wäre eine Reduktion der Fahrzeit um bis zu einer Stunde denkbar. Mit einer durchgehend ausgebauten Ost-West-Achse mit zusätzlichen Hochgeschwindigkeitsstrecken könnte die Fahrzeit gar um 2 Stunden reduziert werden.

Weidmann schreibt, es sei ihm bewusst, dass dies eine «Maximalschätzung» des Potenzials sei, das sich in der Realität nur teilweise ausschöpfen lasse. «Zentral ist aber die Erkenntnis, dass eine Fahrzeitverkürzung um mutmasslich bis eineinhalb Stunden auch ohne integrale Hochgeschwindigkeitsstrecke möglich ist.» Betriebs- und Fahrzeugoptimierungen sowie Verbesserungen des Bestandesnetzes könnten dazu bereits die Hälfte beisteuern.

Realistisch scheinen in mittlerer Frist Einsparungen durch neue Regelungs- und Automationstechniken, betriebliche Massnahmen wie der Verzicht auf das Abwarten von Zügen oder die Herauslösung aus dem Knotensystem. Als Voraussetzung für letzteres sieht Ulrich Weidmann den Ausbau des Angebots auf dem IC1 zum Viertelstundentakt. Denn je öfter ein Zug fährt, desto weniger wichtig werden Anschlussverbindungen und Wartezeiten in den Bahnhöfen.

Werden die Knoten 2060 aufgelöst?

Die SBB wollen sich nicht zu den konkreten Vorschlägen äussern. Kürzere Reisezeiten seien zwar aus Kundensicht «grundsätzlich wünschenswert», sagt Sprecherin Sabrina Schellenberg. Entscheidend sei jedoch die Gesamtwirkung: Angebotsdichte, Anschlüsse und Pünktlichkeit dürften nicht beeinträchtigt werden.

Auf der Ost-West-Achse verkehrten heute deutlich mehr Züge als vor 40 Jahren. Gleichzeitig biete der Taktfahrplan mehr Verbindungen und gesicherte Anschlüsse. «Das erhöht den Nutzen des Gesamtsystems, kann aber auf einzelnen Direktverbindungen zu längeren Fahrzeiten führen».

Immerhin: Eine Auflösung des Knotenprinzips ist für die SBB denkbar. Das sagte Fahrplanchefin Daria Martinoni vor zwei Jahren zu dieser Zeitung. Allerdings dürfte das Angebot schweizweit erst etwa 2060 gross genug dafür sein. Ob der IC1 schon vor 2060 ein Vorreiter sein könnte, ist offen. Im Regionalverkehr gibt es bereits ein Beispiel: Auf der S-Bahn Zürich gilt das Knotenprinzip dank des dichten Angebots nicht mehr.

Medien

Der Reiz der Vakanz

Es gibt Lücken, die schliessen sich von selbst. Etwa beim «Medienmonitor Schweiz». Dieses Instrument des Bundesamts für Kommunikation (Bakom) eruiert in jährlich publizierten Berichten das «Potenzial von Medienmarken oder Mediengattungen für die Meinungsbildung» und gibt «Aufschluss zur Meinungsmacht der Medienkonzerne».

Richtig wäre allerdings die Vergangenheitsform, da der Monitor derzeit blind ist. Was allerdings niemandem auffällt, da ihn niemand vermisst. Grund für den Ausfall: Die Neuvergabe des Studienauftrags durch das Bakom wurde von Mitbewerbern angefochten und nun vom Bundesverwaltungsgericht kassiert.

Die Mitbewerber kritisierten zu Recht, der Zuschlagsempfänger verfüge nicht wie gefordert über ein «eingeführtes und regelmässig überprüftes» Qualitätssicherungsmanagement und hätte deshalb gar nicht zugelassen werden dürfen. Anders als das Gericht, hatte das Bakom diese Qualitätsbedenken nicht geteilt.

Vielleicht hätte sich die Eidgenössische Medienkommission, ein Instrument des Bundesrates, der Sache annehmen können, um das Medienmonitoring nicht brachliegen zu lassen. Wobei: Auch dieses Gremium liegt brach; das Präsidium ist seit April verwaist. Was allerdings auch niemanden zu stören scheint.



Christian Mensch
christian.mensch@chmedia.ch

Macron verlangt Energie-Gipfel

Treibstoff Angesichts der stark gestiegenen Energiepreise will Frankreich eine gemeinsame Antwort im Kreis führender demokratischer Wirtschaftsmächte suchen. «Ich werde ein G7-Treffen einberufen, um bei einer besseren Koordinierung der Vorratsstände voranzukommen und auch bei den Exporten und den Produktionskapazitäten stärker zusammenzuarbeiten», sagt Frankreichs Präsident Emmanuel Macron. Auch gehe es darum, «unnötige Spannungen zwischen den G7-Ländern und unseren wichtigsten Partnern zu vermeiden». Zur Gruppe der Sieben (G7) gehören neben Frankreich auch Deutschland, Italien, Grossbritannien, Kanada, Japan und die USA. Frankreich hat derzeit den Vorsitz der Gruppe inne. Wann genau das Treffen stattfinden soll, ist unklar. (dpa)

43

Minuten könnten zwischen Genf Flughafen und St. Gallen mit einfachen Mitteln eingespart werden.

Voici la traduction française de l'article allemand (rubrique Économie, paru le samedi 19 septembre 2026, signé Stefan Ehrbar et Christian Mensch) :

Les CFF roulent au tempo d'hier

Qui prend le train de Saint-Gall à Genève met aujourd'hui le même temps qu'en 1979. Cela pourrait changer, selon un expert de l'EPFZ.

Des milliards ont été investis dans l'aménagement de la ligne entre l'aéroport de Genève et Saint-Gall. On n'y roule pas plus vite pour autant.

Les cantons veulent une axe est-ouest plus rapide

Qui, en 1979, empruntait le train rapide Isar-Rhône de Saint-Gall à Genève mettait 4 heures et 21 minutes — presque exactement le même temps que les trains directs actuels (IC1) sur ce tronçon. Sur certains segments, les trains étaient même nettement plus rapides à l'époque. Et pourtant, des milliards ont depuis lors afflué dans l'aménagement de cette ligne. Comment est-ce possible ?

La ligne nouvelle entre Mattstetten (BE) et Rothrist (AG), ouverte en 2004, a massivement raccourci le temps de parcours entre Zurich et Berne. Grâce à la ligne diamétrale de Zurich, le retournement chronophage des trains en gare centrale de Zurich a en outre disparu depuis 2015. Malgré cela, le temps de parcours s'est allongé. Or l'axe est-ouest entre Saint-Gall, Zurich, Berne, Lausanne et Genève constitue la colonne vertébrale du trafic grandes lignes du pays. C'est là que voyagent le plus de passagers, et il est prioritaire dans la planification.

Le professeur de l'EPFZ Ulrich Weidmann juge cet axe « déterminant tant pour le développement du pays » que pour le « renforcement du système de transports publics ». Il conviendrait de l'« accélérer autant que possible ». C'est ce qu'il écrit dans une étude commandée par les directeurs cantonaux des transports publics et des constructions, et dont ce journal dispose.

L'étude a été commandée par le conseiller fédéral Albert Rösti (UDC). Malgré son importance, l'axe est-ouest n'est guère pris en compte dans « Verkehr 45 » (Transports 45). Certes, la Suisse orientale et la Suisse occidentale se battent depuis longtemps pour des lignes nouvelles entre Winterthour et Saint-Gall, et entre Lausanne et Berne. Mais ces projets sont encore trop peu concrets, raison pour laquelle Weidmann ne les a pas recommandés dans son rapport à l'attention d'Albert Rösti.

Les cantons ont aussi commandé cette étude complémentaire à Weidmann en réaction à cette évaluation. Ils voulaient notamment savoir comment l'offre sur l'axe est-ouest pourrait malgré tout être améliorée rapidement. Jusqu'ici, l'accent y portait sur l'extension de la capacité. Mais Weidmann a constaté que le temps de parcours pouvait déjà être réduit par des mesures peu coûteuses. Concrètement, il formule les propositions suivantes :

- Une augmentation de la vitesse sur la ligne nouvelle Mattstetten-Rothrist, de 200 kilomètres par heure actuellement, serait relativement simple à réaliser, la ligne disposant déjà de courbes suffisamment larges. Potentiel de réduction du temps : 4 minutes.
- En exploitant de nouvelles techniques de régulation et d'automatisation, le temps de parcours pourrait être réduit de 9 minutes supplémentaires.
- D'autres mesures d'exploitation — par exemple renoncer à attendre les correspondances ou réduire les réserves de temps de parcours — pourraient accélérer les trains directs de jusqu'à 19 minutes.

- Si les trains n'étaient plus intégrés au système de nœuds, jusqu'à 11 minutes pourraient être économisées. Aujourd'hui, Zurich HB et Berne sont par exemple des « nœuds complets », où l'IC1 arrive avant la demi-heure et repart après la demi-heure. Il offre ainsi de nombreuses correspondances et en assure autant. Mais l'intégration au système de nœuds a aussi pour conséquence que le train reste à quai, à Zurich par exemple, pendant 10 bonnes minutes.

Au total, les trains directs pourraient être accélérés de jusqu'à 43 minutes rien qu'avec des mesures d'exploitation. Si la ligne actuelle était partiellement redressée, de manière à pouvoir la parcourir plus vite, une réduction du temps de parcours allant jusqu'à une heure serait envisageable. Avec un axe est-ouest intégralement aménagé, doté de lignes à grande vitesse supplémentaires, le temps de parcours pourrait même être réduit de 2 heures.

Weidmann écrit qu'il est conscient qu'il s'agit d'une « estimation maximale » du potentiel, qui ne pourrait être exploité que partiellement en réalité. « L'essentiel, toutefois, est la constatation qu'une réduction du temps de parcours de probablement jusqu'à une heure et demie est possible même sans ligne à grande vitesse intégrale. » Les optimisations de l'exploitation et du matériel roulant, ainsi que les améliorations du réseau existant, pourraient y contribuer à hauteur de la moitié.

À moyen terme, des économies paraissent réalistes grâce aux nouvelles techniques de régulation et d'automatisation, aux mesures d'exploitation telles que le renoncement à attendre des trains, ou la sortie du système de nœuds. Comme condition préalable à cette dernière, Ulrich Weidmann voit le développement de l'offre sur l'IC1 à la cadence du quart d'heure. Car plus un train circule fréquemment, moins les correspondances et les temps d'attente en gare importent.

Les nœuds seront-ils dissous en 2060 ?

Les CFF ne souhaitent pas se prononcer sur les propositions concrètes. Des temps de parcours plus courts sont certes « fondamentalement souhaitables » du point de vue du client, dit la porte-parole Sabrina Schellenberg. Mais c'est l'effet global qui est déterminant : la densité de l'offre, les correspondances et la ponctualité ne doivent pas être compromises.

Sur l'axe est-ouest, il circule aujourd'hui nettement plus de trains qu'il y a 40 ans. Dans le même temps, l'horaire cadencé offre davantage de liaisons et des correspondances garanties. « Cela accroît l'utilité du système global, mais peut entraîner des temps de parcours plus longs sur certaines liaisons directes. »

Toujours est-il qu'une dissolution du principe des nœuds est envisageable pour les CFF. C'est ce que déclarait il y a deux ans au journal la responsable de la planification horaire, Daria Martinoni. Toutefois, l'offre à l'échelle nationale ne devrait être suffisamment dense pour cela qu'à l'horizon 2060 environ. Reste à savoir si l'IC1 pourrait être un précurseur avant 2060. Dans le trafic régional, il existe déjà un exemple : sur le RER zurichois, le principe des nœuds ne s'applique plus grâce à l'offre dense.

Encadré latéral : « 43 minutes pourraient être économisées entre l'aéroport de Genève et Saint-Gall par des moyens simples. »

E