

STEP 2030/35

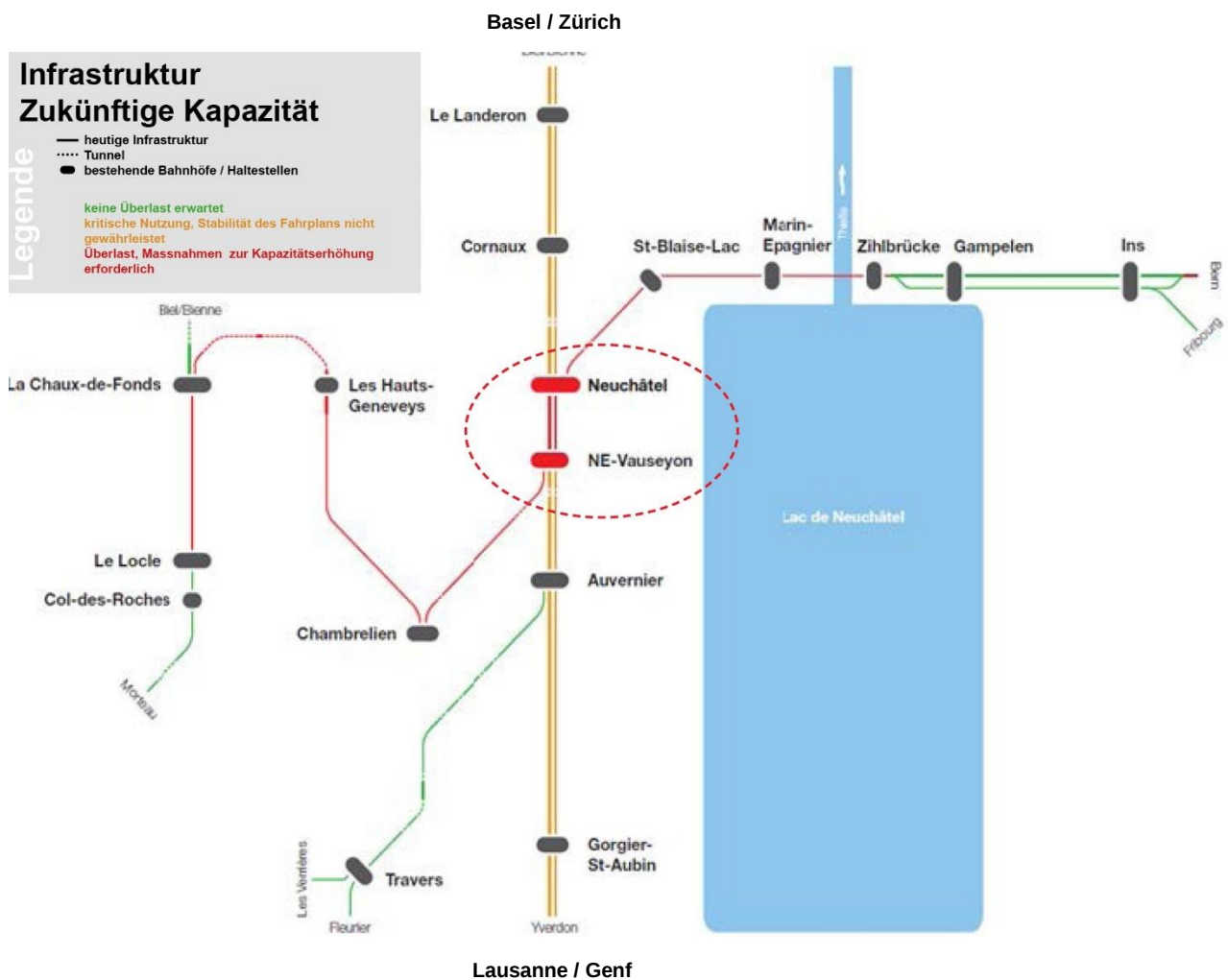
Direkte Linie zwischen Neuenburg und La Chaux-de-Fonds stärkt die nationale Bahninfrastruktur

1. Die Jurafusslinie und die direkte Linie – zentrale Infrastruktur für eine nachhaltige Entwicklung des nationalen Bahnverkehrs

Um das starke Wachstum der Verkehrsnachfrage in der Schweiz zu bewältigen, muss der zielgerichtete Ausbau von leistungsfähiger Infrastruktur für den öffentlichen Schienenverkehr in allen Landregionen erfolgen. Daher will OUESTRAIL im Rahmen des Ausbaus Schrittes 2030/35 einen Betrag von 13 Milliarden für die Infrastrukturentwicklung investieren. Der Kanton Neuenburg unterstützt diese Position.

Die Jurafusslinie spielt eine bedeutende Rolle in der Entwicklung des Ost-West Transits für den Personen- und den Güterverkehr. Der Engpass in Vauseyon droht die Weiterentwicklung aber zu blockieren. Die Beseitigung dieses Risiko kann durch ein drittes Gleis oder durch eine direkte Linie zwischen Neuenburg und La Chaux-de-Fonds erfolgen.

Im Kanton Neuenburg müssen im anstehenden Ausbauschritt der Bahninfrastruktur (STEP 2030/35) im Interesse einer sinnvollen und nachhaltigen Weiterentwicklung der nationalen Schieneninfrastruktur der Ausbau der Jurafusslinie und damit die direkte Linie Neuenburg – La Chaux-de-Fonds realisiert werden. Die Vorlage des Bundesrates muss entsprechend angepasst werden.



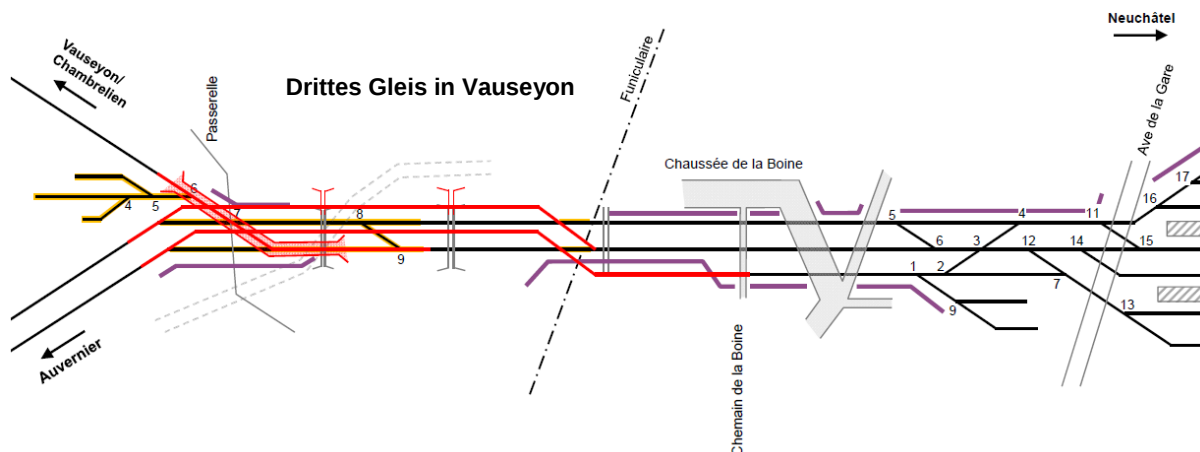
Aktuelle Situation: Engpass Vauseyon gemäss Rahmenplan SBB

2. Engpass in Vauseyon – Nadelöhr in der Ost-West-Achse

Der Engpass in Vauseyon, im Westen des Bahnhofs Neuenburg, verfügt nur über zwei Bahngleise, obwohl der gesamte Juraflussverkehr in Richtung Lausanne/Genf und Basel/Zürich, sowie in Richtung La Chaux-de-Fonds, Val-de-Travers und Frankreich durch Vauseyon geführt werden.

Die im Rahmen von STEP 2030/35 vorgesehenen Entwicklungen, insbesondere der Intercity Basel – Delémont – Biel – Neuenburg – Yverdon – Genferseebogen und die schnelle Trassen für einen effizienten Güterverkehr, können nicht ohne substanzielle Verschlechterung des bestehenden Angebots realisiert werden. So sieht die Angebotsplanungen der SBB anstelle des vorhandenen Halbstundentakts zwischen La Chaux-de-Fonds und Bern, nur noch einen Stundentakt vor. Diese Herabstufung ist für die den Kanton Neuenburg und die gesamte Hauptstadtregion Schweiz nicht akzeptabel.

Um den angestrebten Halbstundentakt zu gewährleisten, muss die direkte Linie Neuenburg – La Chaux-de-Fonds oder aber ein drittes Gleis bei Vauseyon gebaut werden. Die Kosten für ein drittes Gleis betragen etwa 200 Millionen.



Engpassbeseitigung in Vauseyon durch Entflechtung und einem 3. Gleis (Studie von Basler & Hofmann)

Der Mehrwert für alle von der Jurafusslinie angefahrne Regionen sowie die Leistung einer schnellen Verbindung mit einem Viertelstundentakt sprechen für eine direkte Linie. Kommt hinzu, dass eine Modernisierung mit den notwendigen Tunnelbauten mit rund 920 Millionen ungefähr gleich teuer zu stehen kommt wie eine direkte Linie mit Kosten von 970 Millionen – bei gleichzeitig deutlich besserer Leistungen der direkten Linie.

3. Neuenburg und La Chaux-de-Fonds – unbestrittener Ausbaubedarf

Die Nutzung der Linie Neuenburg – La Chaux-de-Fonds hat in den letzten Jahren stark zugenommen, insbesondere seit der Einführung des Halbstundentaktes 2016. Die Prognosen des Bundes sehen ab 2030 ein Kapazitätsproblem. Das Bundesamt für Verkehr BAV schlägt daher vor, die Linie durch die Beseitigung der Kehrtwende in Chambrelen und die Einführung von vier Zügen pro Stunde (zwei Schnellzüge à 23 Minuten und zwei langsame Züge à 28 Minuten) zu modernisieren.

Die Umsetzung dieses Vorschlags kostet 290 Millionen für den Umfahrungstunnel in Chambrelen – im bestehenden Vorschlag für STEP 2030/35 vorgesehen – und 430 Millionen für die Sanierung der existierenden Linie. Die Sanierung wird ausserhalb der Ausbauprojekte 2030/35 durch eine Leistungsvereinbarung im Rahmen des Bahninfrastrukturfonds finanziert. Der Gesamtbetrag beläuft sich folglich auf 720 Millionen. Hierzu müssen die Kosten für das erforderliche dritte Gleis in Vauseyon von ungefähr 200 Millionen dazugezählt werden. Die Modernisierung der bestehenden Linie verursacht somit Kosten von rund 920 Millionen.

Angesichts der faktischen Kostenneutralität zwischen den Varianten Modernisierung und direkte Linie weist die direkte Linie gewichtige Vorteile aus:

- Sie beseitigt den Engpass in Vauseyon nachhaltig. Zwischen Neuenburg – La Chaux-de-Fonds können vier Schnellzüge pro Stunde verkehren.
- Sie halbiert die Fahrzeit zwischen Neuenburg und La Chaux-de-Fonds. Die Reisezeit beträgt 14 Minuten.
- Sie verdoppelt den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen.
- Die Betriebskosten sinken mit der direkten Linie für Bund und Kanton um jährlich rund 8 Millionen.



Modernisierung der bestehenden Linie oder eine neue direkte Verbindung

Die Bundesgesetzgebung ermöglicht eine Restfinanzierung durch den Kanton. Eine Vorfinanzierung von 110 Millionen wurde am 28. Februar 2016 von 84% der Stimmberechtigten in einer kantonalen Abstimmung überdeutlich angenommen. Dieses klare Ergebnis zeigt den politischen Willen und die breite Abstützung im Kanton Neuenburg für den sinnvollen und zukunftsgerichteten Ausbau der Bahninfrastruktur.

Anliegen des Kantons Neuenburg wird unterstützt durch die Westschweizer Verkehrsdirektorenkonferenz sowie durch die Hauptstadtregion Schweiz

- ⇒ Der Engpass in Vauseyon wird beseitigt. Dies ist für die Qualität des Personen- und Güterverkehrs auf der Jura-Fusslinie entscheidend. Die Auflösung des Engpasses ist Voraussetzung für schnelle Verbindungen im Güterverkehr zwischen dem Triage-Rangierbahnhof Limmattal und Lausanne sowie für die Intercity-Verbindungen zwischen Basel – Delémont – Biel – Neuenburg – Yverdon – Genferseebogen.
- ⇒ Die direkte Linie zwischen Neuenburg und La Chaux-de-Fonds wird realisiert. Die direkte Linie bringt auf regionaler und nationaler Ebene gewichtige Vorteile bei der Schaffung von Kapazitäten. Die Realisierung lässt sich zudem im Verhältnis mit der notwendigen Modernisierung der bestehenden Linie praktisch kostenneutral umsetzen.

Alle Infos auf: www.nemobilite2030.ch