



November 2016

Qualität des Angebotes auf der Eisenbahnlinie Basel - Lausanne/Genf via Laufen und Delsberg

Bericht des Bundesrates in Erfüllung des Postulats 14.3583 vom 19. Juni 2014

Aktenzeichen: BAV-232-00006/00001/00008/00003/00005/00019/00008/00001

A. Kontext

Zur Beantwortung des 2014 von M. Claude Hêche eingereichten Postulats hat der Bundesrat ein Gutachten in Auftrag gegeben, welches zeigt, wie die Qualität des aktuellen Bahnangebots (2014) auf der Verbindung Basel – Lausanne/Genf über Delémont während und nach den Arbeiten am Bahnhof Lausanne gewährleistet werden kann. Die Angebotsqualität umfasst insbesondere den angebotenen Takt, das eingesetzte Rollmaterial sowie umsteigefreie Verbindungen zwischen Basel und Lausanne/Genf.

B. Historie und Ziele

Seit Dezember 2015 verkehren die IC-Neigezüge am Jurasüdfuss nach einem Baufahrplan, welcher im Rahmen der Umsetzung des von BAV und SBB initiierten Projekts «Léman 2030» erforderlich ist. Zu Gewährleistung der Anschlüsse im Knoten Biel im Zusammenhang mit dem Halbstundentakt am Jurafuss musste das Bahnangebot auch auf der Strecke Biel – Delémont – Basel angepasst werden. Hierzu untersuchten die Kantone der Nordwest-Schweiz (NWCH) zwei Lösungsansätze:

- Variante «Navette»: mit Verkürzung der ICN Basel – Biel – Lausanne/Genf auf Basel – Biel mit Anschluss ab Biel nach Lausanne und Genf (ab Basel, nur in Richtung Genf),
- Variante «Décalage»: Anpassung der Fahrplanstruktur auf der Strecke Biel – Delémont – Basel mit einer Verschiebung um 30 Minuten, jedoch Aufrechterhaltung der Direktverbindungen Basel – Biel – Lausanne/Genf. In dieser Variante ist von Basel nur der Anschluss nach Lausanne möglich.



Aktenzeichen: BAV-232-00006/00001/00008/00003/00005/00019/00008/00001

Die Kantone der NWCH akzeptierten die Variante «Navette» als Übergangslösung für den Horizont 2016 – 2018 unter der Bedingung, dass für die Variante «Décalage» (ab 2018) die Wiedereinführung der Direktverbindungen oder halbstündlichen Anschlussverbindungen zwischen Basel und Lausanne/Genf geprüft wird. **Zur Erreichung dieses Ziels sowie zur Sicherstellung einer halbstündlichen Verbindung zwischen Basel und Lausanne resp. Genf, ist die Überarbeitung des Angebots auf der gesamten Achse Basel – Biel erforderlich.**

Auf Wunsch der Kantone beauftragte das Bundesamt für Verkehr eine Studie, auf deren Basis die Arbeitsgruppe zweckmässige und machbare Konzepte zum Erhalt der Qualität des Bahnangebots zwischen Basel und Biel während der Bauarbeiten für «Léman 2030» entwickelte.

Die Studie fokussierte auf den primären Untersuchungsperimeter, die Strecke Biel – Basel (grün dargestellt in der nachstehenden Abbildung), wobei die Konsistenz des Angebots auf den angrenzenden Strecken (im sekundären und erweiterten Perimeter) sichergestellt wurde.

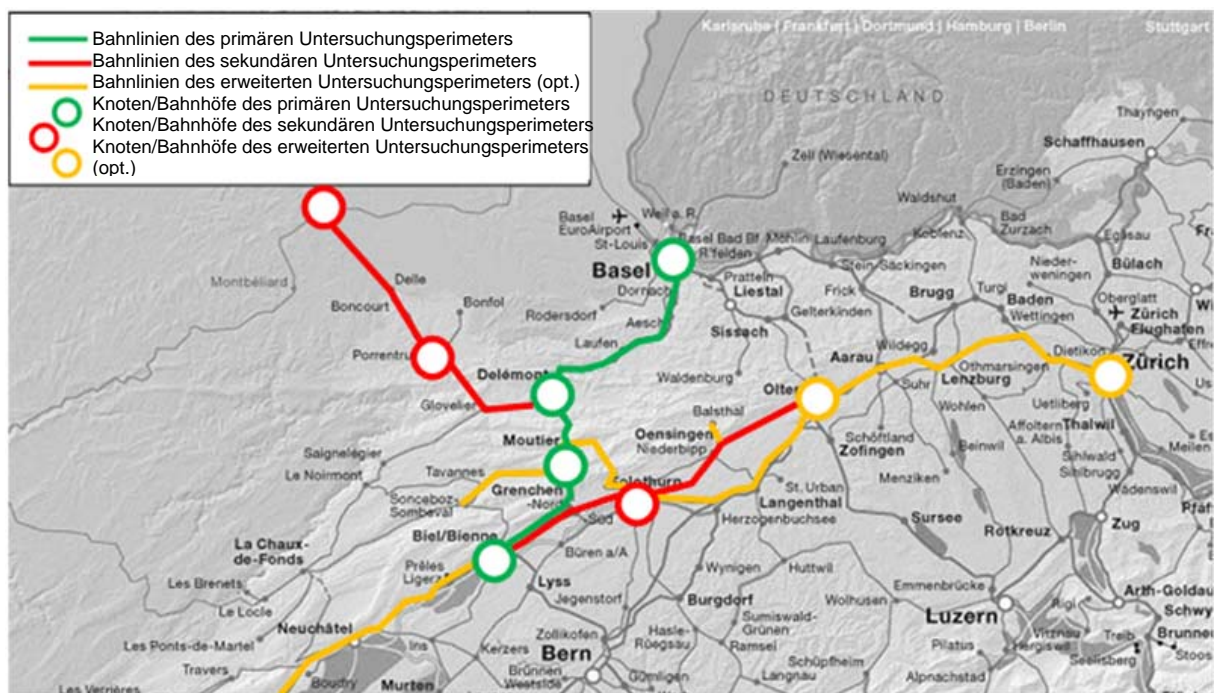


Abbildung 1: In der Studie berücksichtigte Perimeter



C. Methodik zur Lösungsfindung

Die Lösungsansätze hatten grundsätzlich auf den von den Kantonen der NWCH definierten Angebotszielen zu basieren, welche im Wesentlichen aus dem Halbstundentakt zwischen Biel und Basel sowie der beidseitigen Einbindung der Angebote in die Knoten Biel und Basel, d.h. mit guten Anschlussverbindungen über die Knoten hinaus, bestanden.

Ein Variantenvergleich anhand der Kriterien bezüglich Angebot und Infrastruktur ermöglichte der Arbeitsgruppe NWCH die Bestvariante „RE ICN ohne Halt Dornach“ zu bestimmen. Diese wurde darüber hinaus weiter vertieft mit den Zielen,

- die Kompatibilität mit den Güterverkehrstrassen sicherzustellen,
- einen robusten Betrieb zu ermöglichen,
- die Integration in den Knoten Basel zu gewährleisten,
- den Rollmaterialeinsatz zu optimieren (insbesondere auch bei den betroffenen Regio/S-Bahn-Linien).

Die hierzu erforderlichen Iterationsschritte sind chronologisch geordnet in der nachstehenden Tabelle aufgeführt. Die Kriterien des Variantenvergleichs sowie die Beurteilung der Varianten zur Ermittlung der Bestvariante (RE ICN ohne Halt Dornach) sind daraus ebenfalls ersichtlich.

Zeitraum der Analyse	Februar 2014		Juli 2014		Februar - April 2015				
	V2A	V2B	RE + S3 HC	S3 + RE HP	RE Domino ohne Halt Dornach	RE Flirt ohne Halt Dornach	RE ICN ohne Halt Dornach	RE Domino mit Halt Dornach	RE ICN mit Halt Dornach
Rollmaterial RE	DOMINO	DOMINO	DOMINO	DOMINO	DOMINO	FLIRT	ICN	DOMINO	ICN
Kompatibilität im Knoten Basel	Nicht bearbeitet	Nicht bearbeitet	no go	no go	OK	OK	OK	OK	OK
RE, Bedienung Dornach-Arlesheim	Ja	Nein	Ja	Ja	Nein	Nein	Nein	Ja	Ja
RE, Bedienung Zwingen	Ja	Ja	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein
Takt S-Bahn	30'	30'	30'	30'	30'	30'	30'	30'	30'
Neue Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> • neue Blockabschnitte • Güter-Überholgleis in Grellingen 	<ul style="list-style-type: none"> • neue Blockabschnitte • Güter-Überholgleis in Grellingen 	-	-	Zweigleisige Abschnitte: • Grellingen – Aesch • Liesberg • Grenchen-Nord	Zweigleisige Abschnitte: • Grellingen – Aesch • Liesberg • Grenchen-Nord	Zweigleisiger Abschnitt um Grellingen (identisch mit Variante J von SBB-I)	Zweigleisige Abschnitte: • Grellingen – Aesch • Liesberg • Grenchen-Nord	Zweigleisiger Abschnitt: Grellingen – Aesch
Technischer Halt ICN in Grellingen	Ja	Ja	Ja	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein
Durchbindung Rollmaterial RE – S-Bahn in Basel	Ja	Nein	-	-	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein
Wendzeit RE in Basel	-	4'	-	-	10'	10'	10'	10'	10'
Trassenzahl Güterverkehr	no go	no go	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
Unterschiedliches Konzept HVZ/INVZ	-	-	Ja	Ja	-	-	-	-	-

Kriterium, aufgrund dessen eine Variante verworfen wurde



Aktenzeichen: BAV-232-00006/00001/00008/00003/00005/00019/00008/00001

D. Lösungsvorschlag: Variante RE ICN ohne Halt Dornach

Die ausgewählte Variante «RE ICN ohne Halt in Dornach» beinhaltet den Halbstundentakt zwischen Biel und Basel mit ICN und RE (vgl. Netzgrafik in der nachstehenden Abbildung).

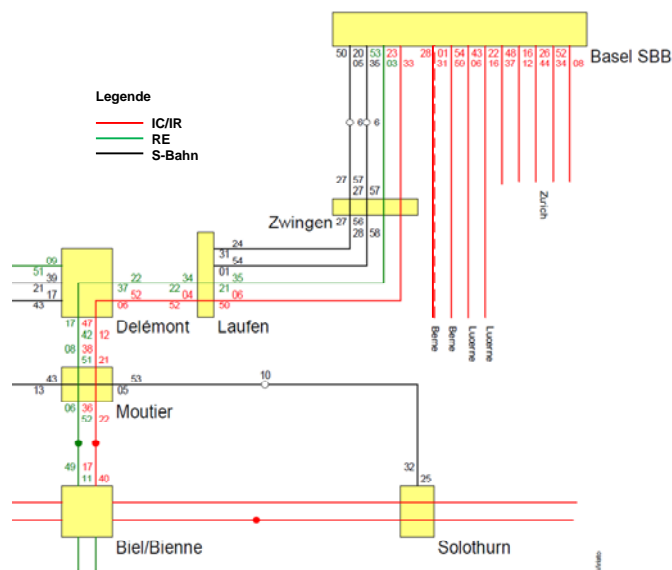


Abbildung 2: Netzgrafik Variante „RE ICN ohne Halt Dornach“

Die vorgeschlagene Variante erfordert den Einsatz des Rollmaterials RABDe 500 (ICN) auf dem RE Delémont – Basel, sowie einen neuen zweigleisigen Streckenabschnitt im Raum Grenchen. Der Halt Dornach-Arlesheim kann vom RE nicht bedient werden, da dies umfangreiche weitere Massnahmen erfordern würde. Folgende Analysen wurden ergänzend durchgeführt:

- **Kompatibilität im Knoten Basel mit/ohne zweigleisigem Abschnitt im Raum Grenchen und RE mit Rollmaterial RABDe 500.**
Eine im Knoten Basel (aktuelle Infrastrukturen und Fahrplanstruktur 2016) umsetzbare Lösung ist auf Grund der fahrtechnischen Leistungsmerkmale des RE-Rollmaterials ausschliesslich mit einem neuen zweigleisigen Abschnitt im Raum Grenchen machbar.
- **Vergleich der Leistungsmerkmale des RE-Rollmaterials RABDe 500, DOMINO und FLIRT**
Einzig der Einsatz des Rollmaterials RABDe 500 (ICN) auf dem RE Delémont – Basel ermöglicht zusammen mit dem neuen zweigleisigen Abschnitt im Raum Grenchen eine machbare Lösung. Der Einsatz von DOMINO und FLIRT musste verworfen werden, da mit diesem Rollmaterial die Angebotsziele nicht erfüllt werden können, resp. keine mit der Infrastruktur kompatiblen Fahrpläne möglich sind.



Aktenzeichen: BAV-232-00006/00001/00008/00003/00005/00019/00008/00001

E. Zusammenfassung und weiteres Vorgehen

Der heute einspurige Abschnitt zwischen Duggingen und Grellingen Chessiloch muss auf Doppelspur ausgebaut werden, damit sowohl der von den Kantonen geforderte zweite Schnellzug zwischen Basel und Biel verkehren als auch die Direktverbindung Basel-Lausanne/Genf wieder eingeführt werden kann. Das neue RE-Produkt zwischen Delémont und Basel, welches künftig in der heutigen Fahrlage des ICN verkehrt, kann mit der Inbetriebnahme der Doppelspur Grelligen – Duggingen angeboten werden. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass genügend ICN-Rollmaterial verfügbar ist. Ohne Einschränkungen durch Bauarbeiten am Jurasüdfuss sind im Knoten Basel Ankunftszeiten des RE zu den Minuten 23/53 und des ICN zu den Minuten 03/33 konfliktfrei möglich. Im Knoten Biel sind alle 30' Anschlüsse in Richtung Genf und Lausanne gewährleistet (ICN jeweils umsteigefrei).

Gestützt auf die Ergebnisse der Untersuchungen, wurde zwischen den Kantonen Basel-Landschaft und Jura, der SBB und dem BAV am 30. November 2015 eine Vereinbarung unterzeichnet, in welcher das weitere Vorgehen geregelt wird.

Die für den Bau der Doppelspur erforderlichen Projektierungsarbeiten sind bereits im Gang und werden von den beiden Basler Halbkantonen sowie den Kantonen Jura und Solothurn finanziert. Die von den Kantonen in Eigenregie initiierten Projektierungen haben keinen Einfluss auf die Bewertung der Massnahmen durch den Bund im Rahmen des nächsten strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur STEP und schaffen auch keinen Anspruch auf eine Realisierung der Massnahmen. Auch entsteht dadurch kein Anspruch auf eine Rückerstattung der Aufwendungen der Kantone durch den Bahninfrastrukturfonds.

Bedingung für eine Finanzierung durch den Bund ist, dass die Massnahme im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur STEP in den nächsten Ausbauschnitt aufgenommen wird. Über die Aufnahme entscheidet eine entsprechende Bewertung im Rahmen der Planungsarbeiten zum Ausbauschnitt STEP 30/35, diese ist noch ausstehend. Die Botschaft zum nächsten Ausbauschnitt wird der Bundesrat Ende 2018 ans Parlament überweisen. Dieses entscheidet dann über die definitive Ausgestaltung des Ausbauschnittes und eine allfällige Aufnahme der Doppelspur Duggingen - Chessiloch in diesen.

Der Bundesrat erachtet mit diesem Bericht und der unterzeichneten Vereinbarung das o.g. Postulat als erfüllt.