CTSO
Conférence des transports de Suisse occidentale

Medienmitteilung, Bern, 2. Oktober 2025

Die für das ganze Land strategisch bedeutende OST-WEST-Achse stärken und zuverlässiger gestalten

Die Westschweizer Verkehrsdirektorenkonferenz (CTSO), OUESTRAIL, Vertreter der Wirtschaft sowie Vertreterinnen und Vertreter der Bundesversammlung aus der Romandie erinnerten heute Morgen an einer Medienkonferenz in Bern an die strategische Bedeutung der OST-WEST-Eisenbahnachse, die St. Gallen und Basel mit Genf verbindet. Sie bindet fast 80 % der Bevölkerung an den öffentlichen Verkehr an: Es ist jedoch mehr denn je notwendig, die Zuverlässigkeit und den Ausbau des Systems zu gewährleisten, um den künftigen Herausforderungen gewachsen zu sein. Die OST-WEST-Eisenbahnachse bildet die zweite Achse des «Eidgenössischen Eisenbahnkreuzes», auf dem der nationale Zusammenhalt sowie die Entwicklung und die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit des Landes als Ganzes beruhen, insbesondere der Kantone Bern, Freiburg, Waadt, Wallis, Neuenburg, Genf und Jura, die fast 40 % der Bevölkerung und der Arbeitsplätze der Schweiz ausmachen.

Die Ost-West-Achse ist das Tor zur Westschweiz und zu West- und Südeuropa für die Deutschsprachigen und das Tor nach Zürich und Nordeuropa für die Westschweizer. Daher ist die Achse für das reibungslose Funktionieren des Schweizer Netzes von entscheidender Bedeutung. Der Fernverkehr dieser Achsen verbindet die drei grössten Wirtschaftsregionen des Landes miteinander: die Metropolen am Genfersee sowie Zürich und Basel sowie deren internationale Flughäfen. Er bedient zusätzlich die Wirtschaftsgebiete der Hauptstadtregion Schweiz und des Jurabogens.

Die Zuverlässigkeit und die Stärkung der Ost-West-Achse ist von entscheidender Bedeutung, um den nationalen Zusammenhalt und die soziale und wirtschaftliche Effizienz des Eisenbahnnetzes zu gewährleisten und den demographischen und klimatischen Herausforderungen der nächsten Jahrzehnte gerecht zu werden. In der Tat entfallen fast 50 % des landesweiten Potenzials für die Verlagerung vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel auf die Westschweiz. Dennoch weisen die Zugfahrten zwischen der West- und der Deutschschweiz immer noch erhebliche Schwächen in Bezug auf Fahrzeiten, Taktung und Kapazität und zunehmend auch in Bezug auf die Zuverlässigkeit auf. Es ist daher unerlässlich, dass die geplanten und laufenden Unterhaltsarbeiten schnell voranschreiten und nicht verzögert werden.

Konkret fordert die Westschweiz:

- **Aufeinander abgestimmte und schnelle Fahrzeiten:** Das Projekt Bahn 2000, das 1987 vom Volk angenommen wurde, legte das Ziel fest, dass die Fahrzeiten zwischen den wichtigsten Schweizer Eisenbahnknotenpunkten (Zürich, Basel, Bern, Lausanne) weniger als 60 Minuten betragen sollten. Fast vierzig Jahre später wurde dieses Ziel zwischen Lausanne und Bern immer noch nicht erreicht, was sich auf die Qualität der Anschlüsse in Lausanne und damit in der gesamten Region auswirkt.

- **Halbstundentakt im gesamten Fernverkehr:** Der schrittweise Bau einer neuen Linie Lausanne–Genf wird die Probleme der Überlastung im Westen des Landes lösen. Verbesserungen sind auch am Ausgang des Knotens Bern in Richtung Zürich und auf der Linie des Jurasüdfusses erforderlich, indem ein Bypass in der Region Lausanne eingerichtet wird und der Engpass von Vauseyon durch eine direkte Linie zwischen Neuenburg und La Chaux-de-Fonds entlastet wird. Diese Verbesserungen sind notwendig, um mit dem Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum Schritt zu halten und auf die klimatischen Herausforderungen zu reagieren. Damit werden alle 30 Minuten direkte InterCity-Verbindungen zu den wichtigsten Städten des Landes von und nach Genf, Lausanne, Neuenburg, Delsberg, Biel und Bern angeboten werden können.

- **Eine redundante Infrastruktur von und nach Genf:** Heute ist die strategische Verbindung zwischen der Schweiz und West- und Nordeuropa, insbesondere das Drehkreuz für europäische Hochgeschwindigkeitsstrecken, das Lyon, Südfrankreich, Spanien, Italien über den Simplon und zukünftig London und BENELUX umfasst, von einer einzigen Eisenbahnlinie in Genf abhängig. Diese einzigartige Infrastruktur ist ein schwarzer Fleck im nationalen Netz und bereits gesättigt, was bei einem Zwischenfall zu schweren Störungen führt und die Widerstandsfähigkeit des gesamten Netzes gefährdet. Die Schaffung einer zweiten Linie ist unerlässlich, um den Personen- und Güterverkehr zuverlässiger zu machen und den internationalen Austausch zu entwickeln.

Die vorrangige Durchführung dieser Massnahmen kommt dem ganzen Land zugute, da das Schweizer Eisenbahnnetz vollständig vernetzt ist: Die Ost-West-Achse ist untrennbar mit der Nord-Süd-Achse verbunden, in die in den letzten Jahrzehnten viel investiert wurde, und beide sind eng mit dem französischen, deutschen, österreichischen und italienischen Eisenbahnnetz verbunden. Massive Investitionen in diese Infrastrukturen sind von entscheidender Bedeutung, um das Wirtschaftswachstum zu unterstützen, die tägliche Mobilität zu erleichtern und eine nachhaltige Verlagerung auf die Schiene zu fördern.

Kontakt für die Medien

Jean-François Steiert, Präsident des Staatsrats, Präsident der CTSO, Direktor für Raumentwicklung, Infrastruktur, Mobilität und Umwelt des Kantons Freiburg, 079 204 13 30

Christoph Neuhaus, Präsident des Regierungsrates, Bau- und Verkehrsdirektor des Kantons Bern, medien.bvd@be.ch, 031 633 31 40

Nuria Gorrite, Staatsrätin, Vorsteherin des Departements für Institutionen, Kultur, Infrastruktur und Personalwesen des Kantons Waadt, 021 316 70 01

Franz Ruppen, Staatsrat, Vorsteher des Departements für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt des Kantons Wallis, 027 606 33 00

Céline Vara, Staatsrätin, Vorsteherin des Departements für Sicherheit, Digitalisierung und Kultur der Republik und des Kantons Neuenburg, 032 889 61 00

Pierre Maudet, Staatsrat, Vorsteher des Departements für Gesundheit und Mobilität der Republik und des Kantons Genf, bei Fragen können Sie sich an Sébastien Deshusses wenden, 078 623 54 65

David Eray, Staatsrat, Umweltminister der Republik und des Kantons Jura, 032 420 53 00

Damien Cottier, Präsident OUESTRAIL, Nationalrat, 076 805 34 96

Delphine Klopfenstein-Broggini, Vize-Präsidentin OUESTRAIL, Nationalrätin, 076 455 61 06

Brenda Tuosto, Vize-Präsidentin OUESTRAIL, Nationalrätin, 079 509 58 37

Pascal Broulis, Vize-Präsident OUESTRAIL, Ständerat, 079 435 01 78
Christophe Reymond, Generaldirektor Centre Patronal, creymond@centrepatronal.ch, 076 621 12 05
Philippe Miauton, Generaldirektor CVCI, philippe.miauton@cvci.ch, 079 277 68 41
Arnaud Bürgin, Generaldirektor FER-GE, arnaud.burgin@fer-ge.ch, 079 910 98 45
Vincent Subilia, Generaldirektor CCIG, v.subilia@ccig.ch, 078 757 95 36
Florian Németi, Direktor CNCI, florian.nemeti@cnci.ch , 079 254 42 13
Philippe Gumy, Stellvertretender Direktor HIKF, pgumy@ccif.ch, 078 739 53 83
David Valterio, Direktor Der Freiburgische Baumeisterverband, david.valterio@ffe-fbv.ch, 078 898 49 54
Vincent Riesen, Direktor CCI VS, vincent.riesen@cci-valais.ch, 027 327 35 35
Pierre-Alain Berret, Direktor CCIJ, paberret@ccij.ch, 079 322 89 03

Zitate

Zitat von Jean-François Steiert, Staatsrat FR, Präsident der CTSO
«Die Westschweiz macht fast die Hälfte des Verlagerungspotenzials des Landes aus. Wenn wir unsere Klimaziele erreichen wollen, brauchen wir schnellere, häufigere und zuverlässigere Züge.»

Zitat von Christoph Neuhaus, Regierungsrat BE
«Die West-Ost-Bahnachsen sind ein unverzichtbarer Lebensnerv unseres Landes. Sie verbinden die wichtigsten Metropolitanräume, also Arbeitsplätze, Bildungsorte und damit die Menschen aus der Romandie und der Deutschschweiz. Damit diese Bahnachsen ihre Rollen auch künftig zuverlässig erfüllen können, braucht es einen leistungsfähigen Bahnknoten Bern. Der Ausbau des Knotens Bern ist deshalb mitentscheidend, um die Kapazitäten zu sichern und die Zukunft der nationalen Bahnverbindungen zu gewährleisten.»

Zitat von Nuria Gorrite, Staatsrätin VD
«Der Fernverkehr der SBB ist das Herzstück des nationalen Zusammenhalts des Landes. Das gesamte Schweizer Schienennetz muss im gleichen Rhythmus fahren können, um die Mobilität aller Schweizerinnen und Schweizer zu verbessern und sie einander näher zu bringen.»

Zitat von Franz Ruppen, Staatsrat VS
«Eine Reduzierung der Fahrzeiten zwischen dem Wallis, Freiburg und Bern ist unerlässlich, um die Bahn wettbewerbsfähig zu machen. Dies ist nicht nur eine regionale Erwartung, sondern eine Notwendigkeit für die gesamte Ost-West-Achse.»

Zitat von Céline Vara, Staatsrätin NE
«Die Ligne directe ist eine wichtige Eisenbahninfrastruktur sowohl für die kantonale Mobilität als auch für das gesamte nationale Netz, da sie das Problem des Engpasses Neuenburg–Vauseyon auf der nationalen Jurasüdfuss-Linie lösen kann.»

Zitat von Pierre Maudet, Staatsrat GE
«Die Genferseeregion verzeichnet ein starkes Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum: Sie darf im Schweizer Eisenbahnnetz nicht länger vernachlässigt werden. Für Genf, die internationale Hauptstadt und das Tor der Schweiz zu Europa, sind schnelle, zuverlässige und redundante Verbindungen zum Rest des Landes sowohl für die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit als auch für den nationalen Zusammenhalt von entscheidender Bedeutung.»

Zitat von David Eray, Minister JU
«Häufige, direkte Verbindungen zwischen den Wirtschaftszentren Genf und Basel unter Umgehung von Lausanne über den Jurasüdfuss und Delsberg sind der Schlüssel im Eisenbahnsystem, um die zukünftigen Herausforderungen hinsichtlich der Kapazität und Attraktivität der Eisenbahnverbindungen zwischen der West- und Ostschweiz zu bewältigen».

Zitat von Damien Cottier, Nationalrat, Präsident OUESTRAIL
«Gute Ost-West-Verbindungen sind für die Mobilität des Landes wesentlich, ebenso wie die Nord-Süd-Verbindungen, in welche die Schweiz viel investiert hat. Die Modernisierung der Strecke Genf–Lausanne–Bern und der Jurasüdfussstrecke ist eine Investition in die Zukunft, um die grossen Regionen unseres Landes untereinander und mit den wichtigen europäischen Destinationen zu verbinden.»

Zitat von Brenda Tuosto, Nationalrätin
«Die Fahrzeiten zu verkürzen und direkte Verbindungen zu gewährleisten, bedeutet nicht nur, Minuten zu sparen: Damit stärkt man auch den nationalen Zusammenhalt, nähert die Regionen einander an und gewährleistet einen gleichberechtigten Zugang für alle.»

Zitat von Delphine Klopfenstein Broggini, Nationalrätin
«Genf ist das Tor der Schweiz zu West- und Südeuropa: Dies ist keine regionale Frage, sondern ein strategischer Entscheid von nationaler Bedeutung, der unser ganzes Land zum Kontinent hin öffnet und unseren Zusammenhalt sichert.»

Zitat von Pascal Broulis, Ständerat
«Dank der umfangreichen Investitionen in die Nord-Süd-Achse dauert die Fahrt von Zürich nach Lugano durch die Alpen eine Stunde weniger als die Fahrt von Zürich nach Genf durch das Schweizer Mittelland. Es ist an der Zeit, in die Ost-West-Achse zu investieren.»

Zitat von Christophe Reymond (Centre Patronal)
«Die Strecke Genf–Bern ist eine der profitabelsten Strecken in der Schweiz. Die Genferseeregion hat eine der höchsten Bevölkerungswachstumsraten des Landes. Diese Region benötigt daher mehr Investitionen, um die zukünftige Nachfrage zu antizipieren».

Zitat von Philippe Miauton (CVCI)
«Die Kantone Genf und Waadt leisten zusammen 25 % der direkten Bundessteuer. Die Eisenbahninfrastruktur zwischen Genf und Lausanne ist jedoch völlig veraltet und nicht redundant. Es ist dringend erforderlich, diesen Rückstand zu korrigieren!»

Zitat von Vincent Subilia (CCIG)
«Die Fahrzeiten zwischen Genf und Bern haben sich zwischen 2005 und 2025 um 10 % erhöht, während sie zwischen den meisten anderen Schweizer Metropolen gesunken sind! Die zweitgrösste Wirtschaftsregion des Landes benötigt dringend Investitionen und eine Zukunftsvision, die ihrer wirtschaftlichen Bedeutung gerecht wird.»

Zitat von Arnaud Bürgin (FER-Genf)
«Zwischen 2010 und 2019 stieg die Anzahl der Güterwaggons zwischen Lausanne und Genf um 40 %. Die Kapazitäten dieser Eisenbahnlinie müssen dringend ausgebaut werden, um die Versorgung von Genf zu gewährleisten. Die fehlende Redundanz auf diesem Abschnitt führt zu Störungen der Linie bis nach St. Gallen.»

Zitat von Florian Németi (CNCI)
«Die Qualität des Bahnangebots auf der Strecke am Fuss des Jura hat sich verschlechtert. Dies benachteiligt die Mitarbeitenden, die sich für den öffentlichen Verkehr entscheiden, um zur Arbeit zu gelangen, und die zum Aufschwung der Westschweizer Wirtschaft beitragen. Wir denken dabei auch an Geschäftsreisende und Touristen. Längere Fahrzeiten und längere Wartezeiten an den Bahnhöfen sind Anreize, sich für den motorisierten Individualverkehr zu entscheiden.»

Zitat von Philippe Gumy (HIKF)
«An der Schnittstelle zwischen dem Wirtschaftsraum Genferseegebiet und der Bundeshauptstadt auf der Eisenbahnachse müssen der Kanton Freiburg und seine Unternehmen auf schnelle und zuverlässige Bahnverbindungen zu Flughäfen und Wirtschafts-, Wissenschafts- und Innovationszentren zählen können. Eine Stärkung der Infrastruktur im Westen des Landes ist ebenso offensichtlich wie dringend notwendig.»

Zitat von David Valterio (Der Freiburgische Baumeisterverband)
«Diese Eisenbahnachse ist eine unverzichtbare Säule für die weitere Entwicklung einer dynamischen Region mit starkem Wirtschaftswachstum. Es ist daher unerlässlich, die Investitionen in diese strategische Mobilitätsachse fortzusetzen, damit nicht nur die Westschweiz, sondern vor allem unser gesamtes Land davon profitiert. »

Zitat von Vincent Riesen (IHK-VS)
« Der Schienenverkehr ist für das Wallis sowohl für die Industrie als auch für den Tourismus und den Dienstleistungssektor von entscheidender Bedeutung. »

Zitat von Pierre-Alain Berret (CCIJ)
«Die Wiederherstellung der Direktverbindung zwischen Genf und Basel über den Jura Südfuss und Delémont ist notwendig, um die Fahrzeiten zwischen zwei der drei grössten Metropolen des Landes deutlich zu verkürzen. Ein ehrgeiziger Investitionsplan wird es ermöglichen, das prognostizierte Verkehrswachstum zwischen diesen beiden Zentren aufzufangen und gleichzeitig eine nachhaltige Mobilität zu fördern.»

Stärkung der Ost-West-Eisenbahnachse

Argumentarium der Wirtschaftskreise der Genferseeregion

Die Strecke Genf-St. Gallen ist das Rückgrat des Schweizer Bahnverkehrs. Mehr als drei Millionen Menschen, fast ein Drittel der Schweizer Bevölkerung, leben in einem Korridor von nur 10 Kilometern um diese Eisenbahnlinie herum. Diese Strecke ist daher für Pendler und generell für Geschäftsreisen kritisch. Sie stellt auch eine wichtige Achse für den Güterverkehr dar. Sie ermöglicht nicht nur die Grundversorgung eines Grossteils der Bevölkerung, sondern versorgt auch zahlreiche Industriegebiete, die für die Schweizer Wirtschaft von entscheidender Bedeutung sind. In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass die neun Kantone, durch die diese Linie führt, im Jahr 2023 fast 70 % zum Bruttoinlandsprodukt (BIP) der Schweiz beigetragen haben.

Leider sind mehrere Abschnitte dieser Linie chronisch überlastet, insbesondere der Abschnitt zwischen Genf und Lausanne, wo täglich mehr als 670 Zugeinheiten auf Infrastrukturen mit begrenzter Kapazität (oft auf zwei Gleisen) und nicht redundant verkehren. Die Dichte dieser Ströme, die eine der höchsten in Europa ist, belastet den Betrieb. Sie erfordert die Umsetzung einer millimetergenauen Choreografie, bei der die kleinste Verspätung kaskadenartige Störungen auf fast dem gesamten SBB-Netz verursachen kann, wie es beim Vorfall mit dem Loch in Tolochenaz im Jahr 2021 der Fall war. Ausserdem steigt die Zahl der Reisenden jedes Jahr deutlich an, denn die städtischen und vorstädtischen Gebiete, durch die diese Linie verläuft, verzeichnen ein rasantes Bevölkerungswachstum. So wuchs die Bevölkerung in den Kantonen Waadt, Genf und Freiburg zwischen 2020 und der ersten Hälfte des Jahres 2025 um fast 100 000 Menschen. Die meisten dieser Neuankömmlinge liessen sich nicht weit von der Strecke Genf-St. Gallen entfernt nieder und benutzen diese regelmässig. Ausserdem werden laut den neuesten Prognosen des Bundesamts für Statistik vom 15. April die Kantone St. Gallen, Waadt und Genf bis 2055 die Kantone mit dem stärksten Bevölkerungswachstum sein. Schliesslich ist festzustellen, dass sich der Zug seit dem Ende der Covid-Pandemie einer grossen Beliebtheit erfreut. Tatsächlich erreichte der Schienenverkehr im zweiten Quartal 2025 mit 6 Milliarden Personenkilometern einen neuen Passagierrekord. All diese Faktoren tragen dazu bei, dass die Züge immer häufiger überlastet sind und der Betrieb geschwächt wird, da er sich als immer unzuverlässiger erweist.

Diese besorgniserregende Situation erfordert eine Investitionspolitik seitens des Bundes, die den Herausforderungen gerecht wird. Aus Sicht der Wirtschaftskreise der

Genferseeregion sind diese Investitionen mehr denn je notwendig, um der Nachfrage gerecht zu werden. Diese Ausgaben sind auch im Hinblick auf die langfristig zu erwartenden Investitionsrenditen vorteilhaft. Folglich plädieren sie einstimmig für die Verdoppelung des Abschnitts Genf-Lausanne. Nur dieses Szenario ermöglicht es, die Versorgung zu sichern und den Benutzerinnen und Benutzern eine ausreichende Servicequalität zu bieten. Die Umsetzung dieses Projekts würde auch eine Steigerung des Anteils der Bahn am Gesamtverkehrsaufkommen ermöglichen, die zur Erreichung der von der Schweiz für 2050 festgelegten Klimaziele erforderlich ist.

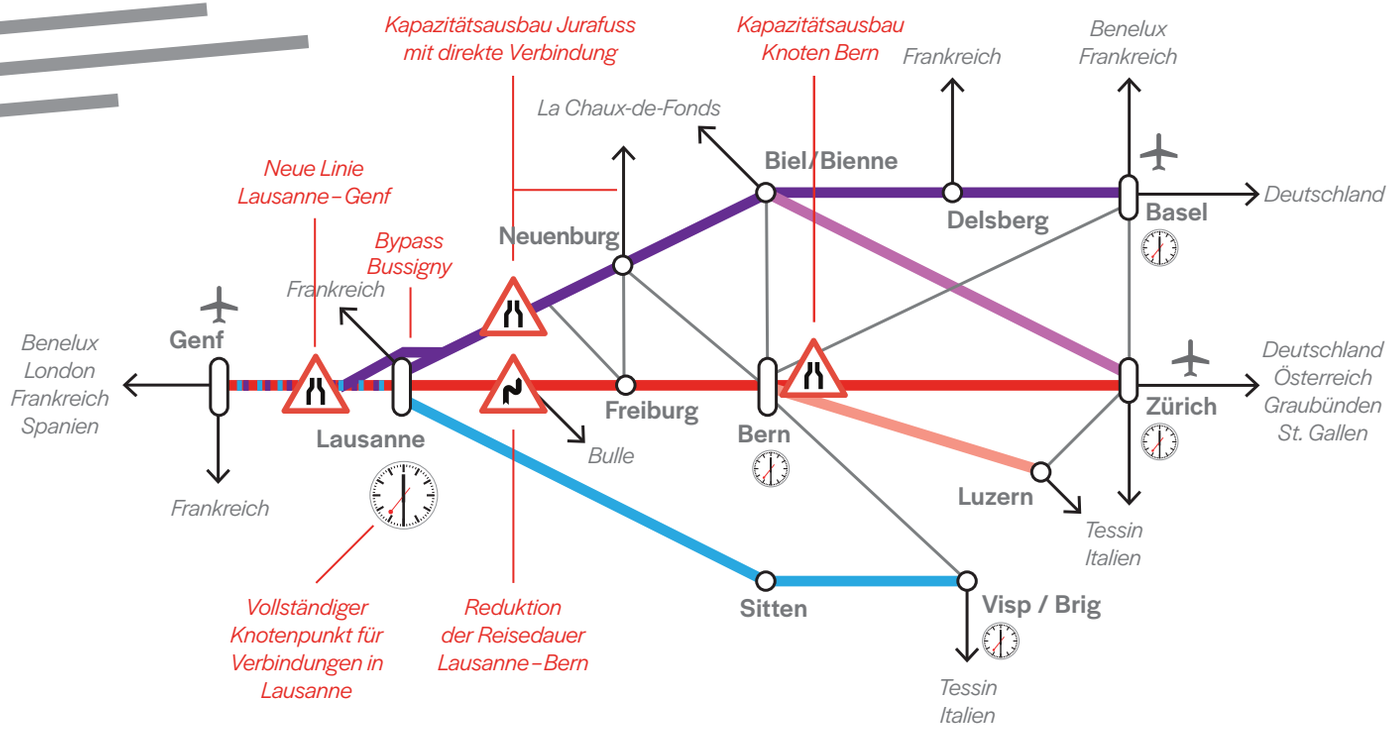
Für die Deutschschweiz ist es das Fenster zur Romandie, nach Frankreich und in den Süden Europas; für die Romands das Tor nach Zürich und Deutschland: **die Ost-West-Achse ist entscheidend für das reibungslose Funktionieren des Schweizer Bahnnetzes.** Sie gewährleistet eine flüssige und klimafreundliche Mobilität entlang des Schweizer Mittellandes und des Jurasüdfusses – sowohl für Reisende als auch für den Güterverkehr.

Diese Achsen verbinden die drei wichtigsten Wirtschaftsräume des Landes – die Metropolregionen Zürich, Basel und Genf–Lausanne – sowie deren internationale Flughäfen. Sie durchqueren die Wirtschaftszonen der Hauptstadtregion Schweiz und des Jurabogens.

Ihre Weiterentwicklung ist für einen grossen Teil der Bevölkerung und des Schweizer Territoriums lebenswichtig.

Sie bildet eine tragende Säule für die nationale Kohärenz des Schienennetzes zwischen Ost und West und verbessert zugleich die Mobilität eines Viertels der Schweizer Bevölkerung in einer stark wachsenden Region. Dazu gehört, die bestehenden Schwächen der Bahnverbindung zwischen Genf und Bern zu beheben.

Das Schweizer Eisenbahnnetz ist eng verknüpft: Die Ost-West-Achse ist mit der Nord-Süd-Achse verbunden, und beide sind wiederum in die Netze Frankreichs, Deutschlands, Österreichs und Italiens integriert. Investitionen in die Weiterentwicklung der Ost-West-Achse kommen somit der ganzen Schweiz, ihrer Bevölkerung und ihrer Wirtschaft zugute.





DAS EISENBAHNNETZ FÜR DIE SCHWEIZ VON MORGEN STÄRKEN UND SICHERN

CTSO
Westschweizer Verkehrsdirektorenkonferenz

www.ctso.ch

1 Sicherstellung der Kohärenz des Schweizer Eisenbahnsystems

Seit dem Programm «Bahn 2000» gilt das Prinzip, dass die wichtigsten Bahnknoten der Schweiz (Zürich, Basel, Bern, Biel/Bienne, Lausanne) in weniger als 60 Minuten miteinander verbunden sein sollen. Dies garantiert einen abgestimmten Takt im gesamten Netz. Dieses Ziel wird jedoch zwischen Lausanne und Bern noch immer nicht erreicht, was die Struktur und die Anschlüsse im Fernverkehr der Westschweiz beeinträchtigt.

Auch wenn das Hauptziel dieser Fahrzeitverkürzung – die 1987 vom Schweizer Volk beschlossen wurde – nicht die Geschwindigkeit war, so geht es dennoch darum, eine gewisse Kohärenz der Fahrzeiten zwischen Ost und West und jenen zwischen Nord und Süd herzustellen. Derzeit braucht man über 2 Stunden 50 Minuten, um Zürich mit Genf zu verbinden – eine Stunde mehr als für die Querung der Alpen zwischen Lugano und Zürich.

2 Erhöhung der Taktfrequenz und der Fernverkehrsverbindungen

Die Beseitigung der Engpässe im Netz wird es ermöglichen, die Verbindungen zwischen den wichtigsten Schweizer Städten erheblich zu verdichten. Dazu gehören insbesondere, halbstündliche Verbindungen zwischen Genf, Lausanne, Zürich, Luzern und Basel sicherzustellen – sowohl via Bern als auch via Neuenburg und Biel. Dies setzt einen schrittweisen Doppelspurausbau voraus: einerseits zwischen Bern und Lausanne und andererseits zwischen Lausanne und Genf, dem eigentlichen Nadelöhr, das das gesamte Schweizer Bahnnetz einschränkt. Auch die Beseitigung weiterer Engpässe, wie etwa am Ausgang des Bahnhofs Bern in Richtung Olten und Biel, in Vauseyon im Westen von Neuenburg oder auch die Realisierung einer echten Umfahrung der Jurasüdfuss-Linie in der Region Lausanne, wird dazu beitragen, dem gesamten Fernverkehrssystem in der Schweiz wieder mehr Luft zu verschaffen.

Die Sicherstellung ausreichender Kapazitäten auf den Ost-West-Hauptlinien wird ausserdem das regionale Angebot stärken, damit die Westschweiz – in der mehr als ein Drittel der Landesbevölkerung lebt – den klimatischen und demographischen Herausforderungen der nächsten fünfzig Jahre gewachsen ist.

3 Sicherung der Erreichbarkeit von Genf

Zwischen Genf und Lausanne stellt die heutige einzige Linie – grösstenteils zweigleisig – einen Schwachpunkt des Fernverkehrsnetzes der SBB dar. Schon ein kleiner Vorfall führt dazu, dass sämtliche Züge aus Genf in Richtung Lausanne, Sitten, Neuenburg, Biel, Basel, Bern, Zürich, St. Gallen und Luzern unterbrochen werden. Dies löst Kettenreaktionen im gesamten Schweizer Netz aus.

Diese Strecke ist überlastet und verhindert die Entwicklung des Angebots auf der Ost-West-Achse sowie in Richtung Mailand, Paris und Lyon. Der Ausbau des internationalen Angebots in Richtung Südfrankreich und die iberische Halbinsel, durch glaubwürdige Alternativen zum Flugzeug, wird zusätzlich zur Verkehrsverlagerung beitragen.

Der Bau einer zweiten Linie Lausanne–Genf ist daher unerlässlich, um die Zuverlässigkeit und den Ausbau des Güterverkehrs zwischen den wichtigsten Wirtschaftsräumen des Landes sicherzustellen und auch in dieser Verkehrskategorie einen Beitrag zur Verlagerung auf die Schiene zu leisten.

Die Westschweiz – das bedeutet …

7 Kantone





3,5 Millionen Einwohner (38%)
+ 1 Million bis 2050



2.1 Millionen Arbeitsplätze (37%)



36% des Schweizer BIP



44% der Landesfläche



Innovationsregion



42 internationale Organisationen
476 NGOs
59 Sportorganisationen



46% der Hotelübernachtungen



23% Modalanteil zugunsten der Bahn (CH 28%)



9,2 Millionen Passagiere am Flughafen Genf



40% des Schweizer Schienennetzes