

STEP 2035

**Direkte Verbindung zwischen Neuenburg und
La Chaux-de-Fonds: ein Eisenbahnprojekt von regionaler
und nationaler Bedeutung**

Die direkte Verbindung zwischen Neuenburg und La Chaux-de-Fonds:

- Ein Schnellzug im Viertelstundentakt mit einer Fahrtzeit von 14 Minuten.
- Die Lösung des Problems des Engpasses Neuenburg–Vauseyon zugunsten des Verkehrs auf der nationalen Jurastrasse.
- Die Stärkung des öffentlichen Verkehrs im Jurabogen und im Kanton Neuenburg durch eine Verdoppelung des Angebots.
- Die Möglichkeit, einen ganzen Kanton zu verändern, indem sozioökonomische Rahmenbedingungen des 21. Jahrhunderts angeboten werden.

Lösung der Kapazitätsprobleme

Die Eisenbahnlinie Neuenburg – La Chaux-de-Fonds verbindet zwei Gebiete einer Agglomeration mit 140'000 Einwohnern. Seit 2016 hat die Nutzung dieser Bahnlinie stark zugenommen, vor allem dank dem Halbstundentakt. Bereits für das Jahr 2030 prognostiziert der Bund ein reales Kapazitätsproblem. Der Bundesrat schlägt deshalb vor, die Strecke zu modernisieren. So soll der Sackbahnhof Chambrélieu abgeschafft und vier Züge pro Stunde eingeführt werden (zwei Schnellzüge mit einer Fahrzeit von 22 Minuten und zwei Regionalzüge mit einer Fahrzeit von 28 Minuten).

Modernisierung: eine Teillösung

Für die Umsetzung beträgt der vorgeschlagene Kredit in der Botschaft STEP 2035 CHF 350 Mio. für den Umfahrungstunnel Chambrélieu und einen zusätzlichen Bahnsteig am Bahnhof Neuenburg. Zusätzlich werden weitere CHF 512 Mio. für die Sanierung der historischen Strecke bereitgestellt, die durch die Dienstleistungsverträge zwischen dem Bund und der SBB abgedeckt sind. Der Gesamtbeitrag der geplanten Investitionen beträgt somit CHF 862 Mio., ohne Berücksichtigung der zusätzlichen Kapazitätsprobleme in der Region Neuenburg–Vauseyon.

Für den Ost–West–Personenverkehr sowie den Güterverkehr spielt die Jurafussstrecke eine gewichtige Rolle. In diesem Sinne riskiert das Nadelöhr Neuenburg–Vauseyon die zukünftige Verkehrsentwicklung zu blockieren. Die potenziellen Investitionen zur Kapazitätserweiterung würden langfristig rund CHF 200 Mio. betragen.

Angesichts dieser Situation scheint die Realisierung der Direktverbindung zwischen Neuenburg und La Chaux-de-Fonds, wie sie KÖV, CTSO, Ouestrail, der Verband öffentlicher Verkehr (VÖV), die Hauptstadtregion Schweiz, das Lötschberg-Komitee und die SBB unterstützt, als effizienteste, profitabelste Lösung und trägt zur Behebung des Nadelöhrs Vauseyon auf der nationalen Jurastrecke bei.

Direkte Verbindung: eine Zukunftslösung

Die Direktverbindung würde ein Schnellzug im Viertelstundentakt mit einer Fahrzeit von 14 Minuten ermöglichen. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs zwischen den Bergen und der Region Neuenburger See würde sich so verdoppeln und die operative Rentabilität der Strecke deutlich verbessern.

CHF 295 Mio. beträgt die Differenz der Investitionskosten zwischen der Direktlinie (CHF 1,023 Mia. plus CHF 134 Mio. für Sanierungen im Jahr 2021) und der Modernisierung der Linie (CHF 862 Mio.). Der Kanton verpflichtet sich, die Baukosten des unterirdischen Bahnhofs Cernier als zusätzliche Massnahme zu übernehmen (CHF 45 Mio.). Der vom BIF zu tragende Mehrbetrag beträgt somit noch CHF 250 Mio.

Angesichts der regionalen und nationalen Vorteile werden die Räte in Bundesbern gebeten, die Direktverbindung zwischen Neuenburg und La Chaux-de-Fonds im STEP 2035 zu integrieren.

Starkes Bekenntnis des Kantons Neuenburg

Die Bundesgesetzgebung erlaubt diese Ko-finanzierung durch den Kanton. Der Grundsatz einer kantonalen Finanzierung wurde anlässlich der kantonalen Abstimmung vom 28. Februar 2016 von 84% der Bevölkerung gutgeheissen. Dies zeigt den starken Volkswillen in diese Infrastruktur zu investieren.

Modernisierung der historischen Strecke

CHF 862 Mio.
2 Schnellzüge (22 Min.)
2 Regionalzüge (28 Min.)

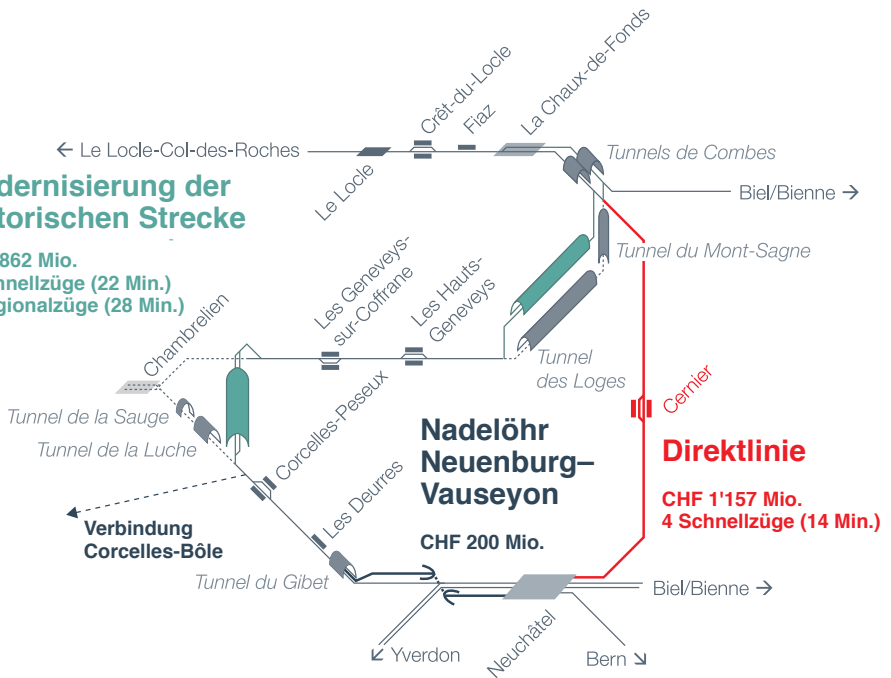


Abbildung: Modernisierung der historischen Linie oder neue Direktverbindung

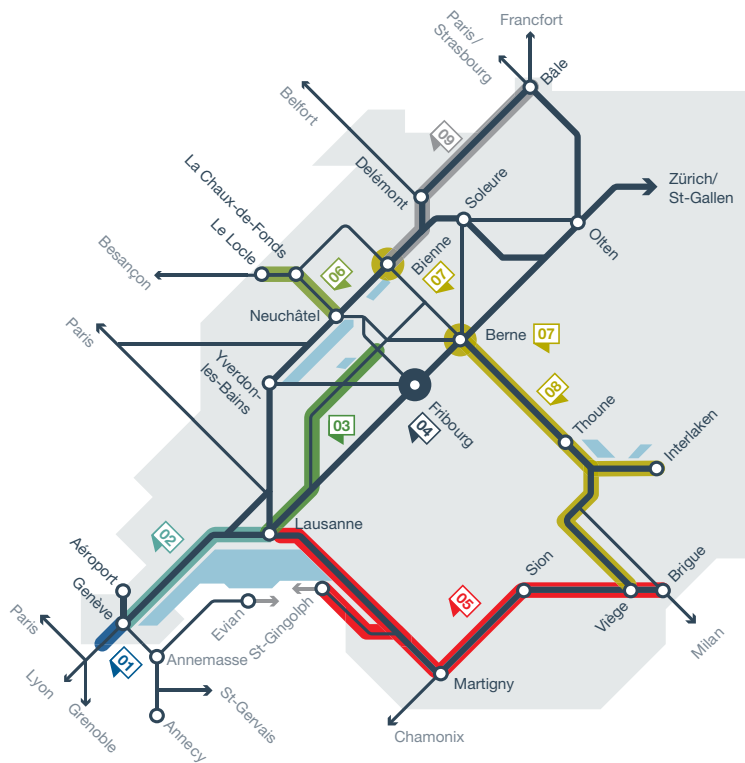
Vorteile für die ganze Schweiz

Die Realisierung der Direktverbindung zwischen Neuenburg und La Chaux-de-Fonds wird den öffentlichen Verkehr insbesondere im Jura und im Kanton Neuenburg ankurbeln und dessen Anteil verdoppeln. Auch die Lösung des Problems des Nadelöhrs Neuenburg–Vauseyon zugunsten des Verkehrs auf der Jurafussstrecke wird damit angegangen. Schließlich ist es eine Gelegenheit, einen ganzen Kanton auf territorialer und institutioneller Ebene zu transformieren und ihm die sozioökonomischen Rahmenbedingungen des 21. Jahrhunderts zu geben. Zudem er-

möglichen diese Massnahmen, den Beitrag der Region zum Handelsbilanzüberschuss der Schweiz durch eine innovative und exportorientierte Industrie weiter auszubauen.

Angesichts der Baufähigkeit der historischen Linie sowie der grossen wirtschaftlichen und institutionellen Herausforderungen des Kantons Neuenburg muss unbedingt eine grosse Investition auf der Strecke Neuenburg – La Chaux-de-Fonds–Le Locle im Rahmen von STEP 2035 getätigt werden. Jetzt – und nicht später.

Die Schlüsselprojekte der CTSO



- 01 Kanton Genf**
Einführung des Viertelstundentaktes auf der S-Bahn-Linie Genf-Vernier-La Plaine.
- 02 Kantone Genf und Waadt**
Einführung des Viertelstundentaktes für den Regio-Express zwischen Genf und Lausanne.
- 03 Kanton Waadt**
Stärkung des Angebots der Waadtländer S-Bahnen in der Broye.
- 04 Kanton Freiburg**
Einführung des Viertelstundentaktes in der Agglomeration Freiburg.
- 05 Kanton Waadt und Wallis**
Verbesserungen des Angebots der S-Bahn Waadt und Wallis/Valais. Erhöhung der Kapazität des Personen- sowie des Güterverkehrs.

- 06 Kanton Neuenburg**
Ausgestaltung einer direkten Verbindung im Viertelstundentakt zwischen Neuenburg, La Chaux-de-Fonds und Le Locle.
- 07 Kanton Bern**
Kapazitätssteigerung auf den überlasteten Strecken in den Agglomerationen Bern und Biel.
- 08 Kanton Bern**
Gewährleistung von Kohärenz und Komplementarität zwischen den nationalen und regionalen Angeboten im Aaretal. Halbstantentakt auf der Strecke Bern-Visp-Brig/Interlaken.
- 09 Kantone Jura und Bern**
Schnellzüge im Halbstantentakt auf der Strecke Basel-Delémont-Biel mit stündlicher Direktverbindung zwischen Basel und der Genferseeregion.