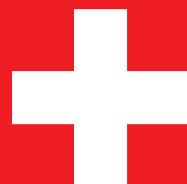


Gottardo 2016



Ceneri 2020

Grafik: SBB

Quantensprung am Ceneri

Eröffnung des neuen Basistunnels: Hohe Erwartungen im Tessin

**Tarifmassnahmen: Umstrittene Abschaffung des «GA für Studierende»
Bahnhof der Zukunft: Kundendaten beeinflussen das Management**



Gerhard Lob

Redaktor
InfoForum

D Hohe Erwartungen im Tessin

Die Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels im Dezember dieses Jahres bildet einen Meilenstein für die Bahngeschichte der Schweiz. Das Jahrhundertprojekt einer Flachbahn durch die Alpen realisiert sich. Zugleich kann das Tessin dank des neuen Basistunnels und der Verbindungsstrecke Richtung Locarno ein S-Bahn-Netz verwirklichen, das den Kanton zu einer Stadt zusammenwachsen lässt. Zwar hat das Coronavirus zu Verzögerungen auf Baustellen geführt, die eine vollständige Umsetzung des neuen Fahrplans in der Südschweiz erst im Frühjahr 2021 möglich machen. Trotzdem dürfen sich die Kundinnen und Kunden auf das neue Bahnzeitalter freuen, das durch die SOB mit Direktzügen von Basel und Zürich nach Locarno versüsst wird. Leider gibt es im neuen Fahrplan auch Verlierer, so der südliche Kantonsteil. Angesichts der grossen Tragweite des Ceneri-Basistunnels für das Tessin weist dieses InfoForum mehr italienische Texte auf als üblich.

F Les grandes attentes du Tessin

La mise en service du tunnel de base du Ceneri (TBC) en décembre prochain, marque une étape importante dans l'histoire des chemins de fer en Suisse. Le projet du siècle pour une ligne ferroviaire de plaine à travers les Alpes se concrétise. Parallèlement, avec la desserte de Locarno, le Tessin pourra créer son propre réseau RER, ce qui permettra au canton de se développer comme un unique pôle urbain. Cependant, la crise sanitaire a entraîné des retards sur les chantiers, et la mise en œuvre complète du changement d'horaire ne sera possible qu'au printemps 2021 dans la partie méridionale du pays. Les usagers peuvent toutefois se réjouir de cette nouvelle ère ferroviaire qui sera agrémentée par les liaisons directes entre Locarno et Bâle ainsi que Zurich, assurés par la Südostbahn (SOB). Malheureusement, le nouvel horaire comporte également des perdants, notamment au sud de Lugano. Compte tenu de la grande importance du TBC pour le Tessin, cet InfoForum contient davantage de textes en italien que de coutume.

I Grandi aspettative per il Ticino

La messa in servizio della Galleria di base del Ceneri nel dicembre di quest'anno rappresenta una pietra miliare nella storia delle ferrovie in Svizzera. Il progetto del secolo per un collegamento ferroviario di pianura attraverso le Alpi diventa realtà. Allo stesso tempo, grazie alla nuova galleria di base con la bretella per Locarno, il Ticino sarà in grado di creare una rete di S-Bahn che permetterà al cantone di crescere come un'unica città. Purtroppo il coronavirus ha causato ritardi nei cantieri, il che significa che la piena attuazione del nuovo calendario nella Svizzera meridionale sarà possibile solo nella primavera del 2021. La clientela potrà comunque essere contenta di questa che possiamo definire davvero una nuova era ferroviaria, che oltretutto avrà come ciliegina sulla torta il nuovo collegamento diretto su Locarno da Basilea e Zurigo garantito dai treni Traverso della SOB. Purtroppo succede che anche in questo nuovo orario c'è qualcuno che ci perde, in particolare la parte meridionale del cantone, quella a sud di Lugano. Data la grande importanza del CBT per il Ticino, questo InfoForum contiene più testi in italiano del solito.

Inhalt

Schwerpunkt «Ceneri-Basistunnel»

Schnellere Nord-Süd-Verbindungen.....	3
Analyse zur Neat: Ein Teilerfolg.....	4
Intervista: Prospettive per il Ticino.....	5
Astuti fordert IC-Halt im Südtessin.....	6
Arteria vitale per la «Città Ticino».....	7

Aktuell

Coronavirus bremst öV aus.....	8
Trotz Corona: Keine Tarifierhöhungen.....	9
Nachrichten.....	10
PBS zum Fahrplänenwurf 2021.....	11
ÖV-Kolumne: Europas Träume.....	12
BLS-Kundendienst: Ein Porträt.....	13-14
Glacier Express: 90. Geburtstag.....	15
Porta Alpina: Eine Idee erwacht.....	16
Bögl: Magnetschwebebahn für China.....	17-18
ÖV: Mehr Gleichstellung für Behinderte.....	18

Digital

Optimierungsprogramm: «smartrail 4.0».....	19
Kundenerfassung: Bahnhof der Zukunft.....	20

Leserbriefe.....

Pro Bahn

Ergebnisse der schriftlichen DV.....	22
Neue ZV-Mitglieder stellen sich vor.....	22-23

Frontbild:

Das offizielle Logo der SBB für Ceneri 2020, die Eröffnung des Ceneri-Basistunnels

Impressum

InfoForum 3/2020, Versand: 2. September

Herausgeber und Inserate

Pro Bahn Schweiz (PBS)
Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs
8000 Zürich
T 044 741 49 90, M 079 401 05 40
www.pro-bahn.ch, edwin.dutler@swissonline.ch
Postkonto: 82-4920-4

Redaktion

Gerhard Lob (gl)
cp 361, 6604 Locarno
T 091 752 38 29
cescato.lob@ticino.com

Mitarbeit Pro Bahn

Roland Arnet, Edy Bernasconi, Bastian Bommer, Edwin Dutler, Riccardo Kohyi, Thomas Lendenmann, Bruno Roelli, Noam Schaulin, Andreas Theiler; Gastbeiträge: Christoph Hahn, Kurt Metz, Remigio Ratti

Bilder

Pressedienste, Redaktion, soweit nicht anders erwähnt

Korrektur

Stefan Schweizer

Druck

Brunner Medien AG
Arsenalstrasse 24, Postfach 1064, 6011 Kriens
T 041 318 34 34, F 041 318 34 00
www.bag.ch / info@bag.ch

Grafisches Konzept und Layout

Marco Bernet, Projektathleten GmbH, Zürich
T 044 362 76 77, M 079 472 35 62
www.projektathleten.ch / marco@projektathleten.ch

Weitere Adressen

Siehe Kontakte Pro Bahn auf Seite 23

Auflage

2000 Exemplare, 4 x jährlich

Mitgliedschaft

Europäischer Fahrgastverband

Nächste Ausgaben

InfoForum 4/2020, Versand: 2. Dezember 2020
Inserate- und Redaktionsschluss: 11. November 2020
InfoForum 1/2021, Versand: 3. März 2021
Inserate- und Redaktionsschluss 10. Februar 2021

Die Flachbahn durch die Alpen ist bereit

Mit dem Ceneri-Basistunnel verringern sich die Fahrzeiten zwischen Mailand, Lugano und der deutschen Schweiz. Wegen Verzögerungen durch das Coronavirus können nicht alle Fahrplanvorhaben sofort umgesetzt werden.

Gerhard Lob Es ist soweit: Nach der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels (GBT) im Dezember 2016 folgt am kommenden 13. Dezember zum grossen Fahrplanwechsel die Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels (CBT). Bereits in diesen Tagen, am 4. September, wird die offizielle Eröffnung des CBT gefeiert – angesichts des Coronavirus und der nötigen Schutzmassnahmen allerdings in bescheidenem Rahmen und ohne die 650 Gäste, die ursprünglich eingeladen werden sollten.

Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga, Bundesrat Ignazio Cassis und der Tessiner Staatsratspräsident Norman Gobbi werden den Basistunnel an die SBB als Betreiberin übergeben. Mit dabei sind Dieter Schwank, CEO der Tunnel-Erbauerin Alp-Transit Gotthard AG, sowie Vincent Ducrot als neuer SBB-Chef. Die SBB werden bis Dezember Testfahrten mit kommerziellen Güter- und Personenzügen durchführen. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat die nötige Bewilligung erteilt. Eher unwahr-

scheinlich ist, dass demnächst Details über allfällige Unregelmässigkeiten beim Bau des Ceneri-Basistunnels ans Tageslicht kommen. Die Gewerkschaften hatten im Frühjahr 2019 einen Fall von mutmasslichem Lohndumping und übermässig langen Schichten der Tunnelarbeiter bekannt gemacht. Die Tessiner Staatsanwaltschaft leitete eine Untersuchung ein. Ergebnis: bisher unbekannt.

Der dritte Basistunnel

Während der Zeremonie vom September erfolgt die Erstfahrt eines Güterzugs durch den Ceneri-Basistunnel. Dies ist kein Zufall. Denn es erinnert daran, dass die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) mit den drei Basistunnels am Lötschberg, Gotthard und Ceneri in erster Linie für den Güterverkehr und die Umsetzung der schweizerischen Verlagerungspolitik gebaut wurde. Mit dem 15,4 Kilometer langen Ceneri-Tunnel zwischen Camorino bei Bellinzona und Vezia bei Lugano ist das Jahrhundertprojekt

Neat verwirklicht. «Die Flachbahn durch die Alpen ist das Herzstück des europäischen Güterverkehrskorridors Rotterdam – Genua. Sie dient dazu, Güter von der Strasse auf die Bahn zu bringen und stärkt so den Alpenschutz und die Verlagerungspolitik der Schweiz», schreibt das BAV.

Gleichwohl bedeutete die Neat mit ihren Basistunnels stets auch einen Quantensprung im Personenverkehr. Dies zeigte sich besonders gut beim Lötschberg-Basistunnel, der das Wallis in weniger als einer Stunde mit Bern verbindet. Dort ist das Passagieraufkommen förmlich explodiert. Der Gotthard-Basistunnel hat die deutsche Schweiz und das Tessin näher zusammenrücken lassen. Das stark gestiegene Personenaufkommen in den Gotthard-Verbindungen – vorab in der Ferienzeit und am Wochenende – stellte die SBB vor einige Probleme, wie Riccardo Khoyi in seiner Maturarbeit nochmals aufgezeigt hat (siehe Artikel auf den Seiten 5 und 6). Verkehrsexperte Remigio Ratti verweist da- >>>



Noch muss man sich an das neue Bild gewöhnen: Ein Giruno am Nordportal der CBT-Weströhre.

Bild: D. Häusermann / www.schweizer-bahnen.ch

>>> rauf, wie Infrastrukturen wie der Gotthard- und Ceneri-Basistunnel die Siedlungsstruktur des Kantons Tessin beeinflussen (Seite 7). Die Bevölkerungszahl von Bellinzona hat dank dieser Tunnels zugelegt; es zeigt sich eine gewisse Migration vom Luganese ins Bellinzonese.

«Bretella» nach Locarno

Im Fernverkehr werden die SBB per Fahrplanwechsel den Grossteil des geplanten Angebots termingerecht umsetzen. Es wird schnellere und häufigere Nord-Süd-Verbindungen geben. Allerdings wird das

CBT in Zahlen

Der Ceneri-Basistunnel (CBT) führt von Camorino im Sopraceneri (bei Bellinzona) bis nach Vezia im Sottoceneri (bei Lugano). Der 15,4 Kilometer lange Tunnel ist für eine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h ausgelegt. Aus Sicherheitsgründen wurden wie schon beim Gotthard-Basistunnel und beim zweiseitigen Teil des Lötschberg-Basistunnels auch beim CBT zwei Einspurröhren (Ost- und Weströhre) gebaut. Diese liegen rund 40 Meter auseinander und sind alle 325 Meter durch insgesamt 46 Querschläge miteinander verbunden. Die Überdeckung mit Gebirge in der Ceneri-Zone beträgt 500 bis 800 Meter. Aufgrund seiner Länge sind keine Spurwechsel oder Multifunktionsstellen nötig. Dank einer Weiche im Tunnel ist der Anschluss an die «Bretella Locarno – Lugano» garantiert. Das Südportal ist so gestaltet, dass eine allfällige Weiterführung der Neat bis zur Landesgrenze nach Italien möglich ist. Allfällige Projekte schlummern im Moment allerdings noch in den Schubladen der Behörden.

Ziel, die Relation Zürich – Mailand unter drei Stunden zu fahren, nicht erreicht. Die Fahrzeit zwischen der Limmatstadt und der lombardischen Metropole wird auf 3 Stunden und 17 Minuten reduziert. Das ist ein deutlicher Fahrzeitgewinn gegenüber dem Ist-Zustand (3 Std. 40 Min.). Dieser verdankt sich nicht nur dem neuen Ceneri-Basistunnel, sondern auch der Aufhebung der Streckensperrung Zugersee-Ost. Die lästige Spitzkehre über Rotkreuz entfällt. Im IC-Verkehr beträgt die Fahrzeit von Zürich nach Lugano künftig etwas weniger als 2 Stunden.

Besonders grosse Erwartungen an den neuen Ceneri-Basistunnel hat man im Tessin. Denn dank eines eigenen Anschlussgleises von und nach Locarno («Bretella») lässt sich die Fahrzeit zwischen Lugano und Locarno von heute 1 Stunde auf neu 30 Minuten halbieren. Auch die Verbindung zwischen Lugano und Bellinzona wird profitieren. Insgesamt wird es mit den Tilo-Zügen ein effizientes S-Bahn-Netz geben, das – so glaubt man – die Geografie des Kantons neu schreibt. Allerdings gibt es auch Schattenseiten, etwa der unbefriedigende Anschluss des Südtessins. Locarno hingegen wird mit dem Fahrplanwechsel eindeutig attraktiver, weil die Linie RE 80 neu direkt von und nach Mailand verkehrt. Dazu kommt, dass die Südostbahn (SOB) von Zürich/Basel stündlich umsteigefreie Verbindungen via Gotthard-Panoramastrecke nach Locarno anbietet.

Insgesamt wird sich der vorgesehene Regionalfahrplan allerdings erst im Frühjahr 2021 umsetzen lassen, da in Folge der Baustellenschliessungen wegen des Coronavirus im Tessin einige Arbeiten nicht rechtzeitig fertig gestellt werden konnten, darunter die Verdoppelung der Gleise

Die Neat – ein Teilerfolg

GL Erreicht die Neat ihre Ziele? Wohl nur teilweise, wenn man die Versprechungen anschaut, die der Bundesrat 1992 bei der Referendumsabstimmung gemacht hat. Im damaligen Abstimmungsbüchlein heisst es: «Die Neat verschafft uns Zugang zum europäischen Verkehrsnetz von morgen. Sie kann grosse Teile des Fernreiseverkehrs auf die Schiene verlagern, und das ohne Zwang, aufgrund attraktiver Fahrzeiten. Von Zürich aus werden Mailand in gut 2 Stunden, Paris und Frankfurt in 3 Std., London und Rom in knapp 5 1/2 Std. erreichbar sein. Von Lausanne aus wird die Fahrt nach Mailand 2 3/4 Stunden, nach Marseille 2 1/2 Std. und nach Paris 2 3/4 Std. betragen.» Es zeigt sich: Ganz so flott wie damals versprochen wird es nicht gehen. Und auch die Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene hat immer noch viel Potential. Trotzdem ist es sicherlich positiv, dass das Schweizer Stimmvolk damals mit 64 Prozent Ja zur Vorlage und zu den Milliardeninvestitionen gesagt hat. Kurios: Unter anderen hatten ausgerechnet einige Umweltschutzverbände das Referendum gegen die Neat ergriffen.

zwischen Cadenazzo und Tenero. Das hat zu ein wenig Verstimmung zwischen dem Kanton und den SBB geführt. Denn der Kanton investiert in den nächsten vier Jahren über 400 Millionen Franken, um den lokalen und regionalen öV zu stärken. Das S-Bahn-Netz Tilo ist dabei das Rückgrat für das gesamte öV-Netz.



Ein eleganter Viadukt verbindet die Weströhre des CBT bei Camorino mit der Stammstrecke.

Bild: Gerhard Lob



Die Tilo-Züge bilden das Rückgrat der Tessiner S-Bahn, auch nach Eröffnung des Ceneri-Basistunnels.

Bild: zVg

Problemi e prospettive del sistema ferroviario in Ticino

Nel lavoro di maturità di Riccardo Kohyi un'analisi critica dopo l'apertura della Galleria di base del Ceneri.

Edy Bernasconi Il Ticino senza la ferrovia non sarebbe ciò che è oggi. La costruzione del primo tunnel del Gottardo, l'introduzione dell'orario cadenzato e le novità legate al progetto Ferrovia 2000 con la nascita di una rete «S-Bahn», l'apertura delle nuove Gallerie di base del Gottardo (2016) e del Ceneri (2020), rappresentano le tappe principali di questa evoluzione. Riccardo Kohyi, giovane studente e membro di comitato dell'Associazione ticinese degli utenti del trasporto pubblico (Astuti) ve allievo capotreno dei convogli storici, nel suo lavoro di maturità dal titolo «Zugfahrplan im Kanton Tessin. Ein Blick in die Geschichte mit einer zügigen Perspektive», che ha recentemente presentato a Einsiedeln, ha analizzato le diverse fasi dello

sviluppo ferroviario e le sue ricadute sul Ticino, mettendo in evidenza i punti forti e quelli deboli del sistema ferroviario. Così, per fare qualche esempio, se la Galleria di base del Gottardo (GbG) ha permesso di ridurre i tempi dei collegamenti tra Lugano e la Svizzera interna, la sua messa in esercizio non è stata esente da peccati che l'autore individua, in particolare, nel cattivo coordinamento tra treni nazionali (IC) e internazionali (EC). Allo stesso modo, solo alcune regioni del Cantone potranno beneficiare dei miglioramenti legati all'apertura della Galleria di base del Ceneri (GbC). Rimangono poi sempre problematiche le relazioni ferroviarie a cavallo del confine, viste le differenze nella filosofia di FFS e Trenitalia, come non sono poche le incognite che continuano a pesare sul futuro della linea di montagna del Gottardo. Lo studio avanza anche una serie di proposte per sciogliere i nodi con i quali è confrontata la rete ticinese. A Riccardo Kohyi abbiamo posto alcune domande.

Quali saranno i problemi che si presenteranno dopo l'apertura della nuova galleria del Ceneri e quali soluzioni proponi?

L'apertura della GbC ci è stata presentata come una rivoluzione: il Metro Ticino. Questa rivoluzione, a mio parere, non ci sarà se non nella riduzione delle distanze. Nella concezione del nuovo orario, manca una sufficiente coordinazione tra S 10/S 50 e RE 80, il cui futuro capolinea a nord sarà Locarno. A Lugano, per chi dovrà cambiare treno, si prevedono tempi di attesa di 10 minuti e con coincidenze problematiche con i trasporti su gomma. Troppi. Si è rinunciato alla possibilità di avere a sud di Lugano un treno ogni 15 minuti quando vi sarebbe la possibilità di farlo, facendo circolare i treni RE 80 come S-Bahn tra Mendrisio e Paradiso con una perdita di soli 4 minuti, ciò che favorirebbe oltretutto gli utenti di questa area diretti a Locarno e che non dovrebbero cambiare treno a Lugano e riducendo, in pari tempo, l'af- >>>

Eine Geschichte voller Herausforderungen

Mit dem Ceneri-Basistunnel folgt ein weiterer Quantensprung, aber im Fahrplan 2021 werden Regionen wie das Südtessin nicht genügend berücksichtigt.

Riccardo Kohyi* Die Geschichte der Eisenbahn im Kanton Tessin hat mit der Entscheidung der Schweiz für die Gotthardvariante begonnen. Ohne diesen Entscheid hätte es wohl eine Verzögerung gegeben und die heutige Bahn wäre eine andere geworden. Mit fünf Zügen pro Tag der Gotthard-Bahn hat die Geschichte begonnen. Die Strecke wurde immer erweitert, sowie ihr Angebot. Dank der Elektrifizierung waren Nord und Süd schneller und häufiger verbunden. Für diese Strecke gab es immer Pionierideen, vom Bau der Kehrtunnels über den Einsatz der ersten Neigezüge bis zur Eröffnung des Basistunnels. Es war eine geniale Idee: Schnellere internationale Verbindungen dank einer Kooperation zwischen zwei Ländern und der Pionierarbeit der Ingenieure, die den ersten Neigezug «Cisalpino» (CIS) konzipiert hatten. Leider muss man feststellen, dass diese Kooperation ein Flop fürs Tessin war. Die internationalen Verbindungen brachten viele Probleme, die bis heute anhalten. Die Bahn 2000 hat im Tessin lange auf sich warten lassen. Sie kam erst mit dem Konzept «S-Bahn Ticino» mit einer Verzögerung von 20 Jahren an.

Ein wichtiges Projekt für das Tessin war der Gotthard-Basistunnel, der im Jahr 2016 in Betrieb genommen wurde. Er hat ein neues Denken gebracht, eine neue Epoche eröffnet. Leider hat er auch Probleme zur Folge. Die SBB waren mit einer Zunahme der Fahrgastzahlen um 33 Prozent konfrontiert. Gleichzeitig gelten die höchsten Sicherheitsvorschriften der Eisenbahn in der Schweiz. Das Tessin hatte immer seit der Einführung des CIS mit Herausforderungen zu kämpfen.

Weitere Probleme soll der Ceneri-Basistunnel lösen, der im Dezember 2020 in Betrieb genommen wird. Er soll aus dem Tessin eine Metropole generieren, die Reisezeiten verkürzen und die Mobilität revolutionieren. Leider lässt es sich aus dem künftigen Fahrplan ersehen, dass der Ceneri-Basistunnel Vor- und Nachteile mit sich bringen wird. Die Reisezeiten und die Mobilität der einzelnen Passagiere werden sich verbessern, aber es werden auch Regionen wie das Südtessin vergessen, die wichtig für die Region sind. Um die Probleme zu überwinden, braucht man Lösungen und Vorschläge, vielleicht auch von

jüngeren Leuten. Mit meinem Fahrplan 2021 habe ich versucht, einen Vorschlag einzubringen, der die zukünftige Situation weiter verbessern könnte. So könnten beispielsweise die RE 80 künftig zwischen Mendrisio und Paradiso als S-Bahn fahren, was viele Kunden dieses Einzugsgebiets schätzen würden.

**Der junge Autor ist Mitglied von Pro Bahn Tessin (Astuti) und hat soeben an der Stiftungsschule Einsiedeln seine Maturaarbeit «Zugfahrplan im Kanton Tessin. Ein Blick in die Geschichte mit einer zügigen Perspektive» präsentiert, in der er sich auch kritisch mit dem Fahrplan nach der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels auseinandersetzt. Die vollständige Maturaarbeit (in deutscher Sprache) kann über die Webseite von Pro Bahn unter der Sektion Tessin abgerufen werden.*

>>> follamento dei treni. Vi è anche da prevedere un forte aumento di passeggeri verso Locarno, raggiungibile in soli 30 minuti da Lugano, soprattutto negli orari di punta. Ma, ahimé, non potranno essere utilizzati su questa tratta convogli a due piani perché la linea non è stata adattata.

In quale modo potrebbero essere migliorati i collegamenti con la Svizzera interna? Quali possibilità vedi per un rilancio della vecchia linea del Gottardo tenuto conto che la gestione della tratta è destinata a passare da FFS a SOB?

Attraverso la GBT bisogna offrire più posti a sedere, ma anche per le bici. Non bisogna neanche dimenticare l'obiettivo di portare le frequenze a 30 minuti. Guardo con fiducia all'arrivo di SOB, la quale vuole rivalutare la tratta alpina introducendo tre-

ni IR da e per Locarno collegati con tutta la Svizzera. Un modo per rilanciare la linea storica sarebbe anche una strategia turistica proponendo viaggi con treni storici.

Quali prospettive vedi nel futuro delle relazioni ferroviarie tra Svizzera e Italia?

Avere dei buoni collegamenti con i Paesi adiacenti è cosa molto buona, però bisogna avere dei partner affidabili. Ciò, fino ad oggi, non è sempre stato il caso tra Svizzera e Italia. Dobbiamo anche riflettere sul fatto che non possiamo permetterci di creare disfunzioni nel nostro servizio pubblico per colpa dei nostri partner internazionali, che non sono attendibili o che hanno altre aspettative rispetto al nostro complesso sistema.

Chi fosse interessato a leggere la ricerca trova il testo completo sul sito di Pro Bahn Ticino.

Astuti fordert IC mit Halt in Mendrisio und Chiasso

GL Die Tessiner Sektion von Pro Bahn, Astuti, hat sich kritisch mit dem Fahrplänenwurf 2021 auseinandergesetzt. Besonders sauer stösst Astuti auf, dass mit der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels das Netz und der Fahrplan im Tessin ganz auf die Knoten Lugano, Bellinzona und Locarno ausgerichtet sind. Im Fernverkehr enden 2021 die IC – mit ganz wenigen Ausnahmen – in Lugano. Das heisst: Mendrisio und Chiasso werden nicht mehr mit dem IC bedient. Im Südtessin, dem Mendrisiotto, hat man dafür kein Verständnis und der Protest ist laut; auch viele Politiker machen ihrem Ärger Luft. Bei den SBB hat dies bisher zu keinem Umdenken geführt. 95 Prozent der Kundschaft im Südtessin sei nur regional unterwegs, hiess es. Es sei der Minderheit zuzumuten, ab/nach Lugano mit einem S-Bahn-Zug zu fahren und umzusteigen. Durch die südliche IC-Endstation Lugano könne eine höhere Fahrplanstabilität erreicht werden.

Arteria vitale per lo sviluppo della «Città Ticino»

Gli effetti infrastrutturali della galleria ferroviaria di base del Ceneri. Una R.E.R. per gli agglomerati del Ticino.

Remigio Ratti* Con la galleria di base del Ceneri (GbC) che si aggiunge alla galleria di base del San Gottardo (GbG) si completa la parte alpina del principale asse ferroviario europeo nord-sud. Il suo significato in termini di sviluppo territoriale va colto a più livelli: dall'area dell'asse del Reno alle regioni nord-occidentali italiane, dalla vasta area svizzera rappresentata dai 13 cantoni del Comitato del Gottardo fino alle relazioni regionali-locali. In quest'ultimo ambito spicca il tema della «Città Ticino» che per i suoi impatti a sud delle Alpi ha addirittura una valenza anche nazionale e transfrontaliera. Infatti, grazie a questo collegamento di base e alla bretella in direzione del Locarnese, si dimezzano i tempi di percorrenza tra i centri dei tre agglomerati: 15 minuti tra Bellinzona (un agglomerato urbano di quasi 50 000 abitanti) e Lugano (100 000 abitanti); 30 minuti tra Lugano e Locarno (40 000 abitanti). Dimezzamento altrettanto valido anche rispetto ai normali tempi stradali in assenza di congestione di traffico. Se non proprio un metro, come lo si è subito chiamato, si tratta di un collegamento pubblico urbano espresso (tipo R.E.R.) tra agglomerazioni, le cui caratteristiche di complementarità sono potenzialmente in grado di sviluppare sinergie e un capitale territoriale e sociale di tutto rispetto.

Seguendo il copione della teoria degli effetti infrastrutturali possiamo distinguere:

- effetti di anticipo, come per Bellinzona che – come Visp nel caso della galleria di base del Loetschberg aperta nel 2007 – ha conosciuto importanti investimenti immobiliari, dapprima pensati in funzione degli effetti da nord dell'apertura della GbG, ma subito seguiti da effetti anticipatori da sud, in funzione



Un treno Giruno durante una prova al portale ovest della Galleria di base del Ceneri.
Foto: D. Häusermann / www.schweizer-bahnen.ch

della GbC. Non è un caso che la popolazione della nuova Bellinzona con i suoi 13 comuni nati dalla fusione del 2015, sia l'unica ad aver conosciuto una crescita demografica rispetto alla diminuzione, negli ultimi due anni, negli altri agglomerati.

- effetti d'accompagnamento. Si sono registrati soprattutto grazie agli investimenti dell'ordine di un centinaio di milioni di franchi dell'azienda ferroviaria federale nel rinnovo delle stazioni della Città Ticino e nella valorizzazione delle pregiate aree ivi connesse.
- effetti a posteriori. Grandi aspettative rimandano al medio-lungo termine in funzione di spinte alla progettualità tuttavia ancora in gran parte non esplicitate o mature. Fa sperare la nuova fase della pianificazione territoriale dei Masterplan delle citate agglomerazioni (ma ancora si attende il Locarnese). Saranno i loro obiettivi strategici, la progettualità indotta e la qualità dei progetti a dare un volto attrattivo e sostenibile alla «Città Ticino». Qualche esempio: Bellinzona con il polo delle scienze della vita, la nuova area residenziale e produttiva delle vecchie officine ferroviarie e l'indotto di quelle nuove; Lugano, con i suoi poli culturali, sportivi e turistico-congressuali; Locarno, con la sua affermata vocazione a città del cinema e residenziale che troverà nella «Città Ticino» diversi punti di appoggio e un nuovo campo di forze anche rispetto all'esterno.

Va ricordato tuttavia come le sole infrastrutture non determinino automaticamente effetti di crescita e di sviluppo territoriale o, meglio, non necessariamente

te della medesima portata per tutti. Non sono da sottovalutare anche dinamiche di segno opposto: come gli effetti di drenaggio (o d'aspirazione), quando la migliore accessibilità porta più vantaggi ai poli più forti, siano essi interni o esterni. È il caso di una parte dei giovani laureati e di certe attività di servizio che, anche grazie alla GdG hanno trovato, pur mantenendo i legami con il Ticino, terra d'accoglienza e di mercato nei centri d'oltre San Gottardo, a Zurigo, Zugo o Lucerna. D'altra parte, lo sviluppo della «Città-Ticino» dovrà trovare un equilibrio e fare sistema con quelle zone di montagna o periferiche. Siamo quindi di fronte a una cruciale sfida di governance, pubblico-privata, con attori diversi e di nuovi scenari, tutti da inventare ed affrontare.

Infine, nel nostro discorso sui futuri sviluppi territoriali, va sottolineato come l'apertura della GbC e la dinamica della «Città Ticino» sia stata preceduta e da mettere in relazione anche il metro transfrontaliero (o R.E.R.), determinato dalla messa in rete dal 2018 delle città del triangolo Como-Chiasso-Mendrisio (con asta nord a Lugano) e Varese (Milano-Malpensa). Si tratta di una regione transfrontaliera di un milione e mezzo di abitanti, di grande densità e operosità dalla cui governance dipendono diversi equilibri territoriali, sia rispetto alla stessa «Città Ticino», sia rispetto al Ticino nel suo situarsi tra gli spazi metropolitani di Zurigo e quello di Milano.

*Professore titolare emerito di Economia regionale e dei trasporti, Università di Friburgo

Das Coronavirus bremst den öV aus

Die Pandemie führt zu Ertragseinbrüchen bei den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs. Der Bundesrat hat ein millionenschweres Massnahmenpaket geschnürt und die Maskenpflicht eingeführt.

Gerhard Lob Von Mitte März bis Mitte Juni 2020 befand sich die Schweiz aufgrund des Coronavirus in einer ausserordentlichen Lage. Um die Verbreitung des Virus einzudämmen, forderte der Bundesrat die Schweizer Bevölkerung auf, zu Hause zu bleiben und den öffentlichen Verkehr zu meiden (siehe Berichte im InfoForum 2/2020). Die negativen Auswirkungen auf den Schienenpersonenverkehr in der Schweiz liessen nicht auf sich warten: Gemäss dem Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr (Litra) wurden im zweiten Quartal 2020 genau 63,6 Prozent weniger Personenkilometer auf der Schiene zurückgelegt als im Vorjahr (Rückgang auf 1,94 Milliarden Personenkilometer). Beim Güterverkehr war der Rückgang der Nettotonnenkilometer mit 13,9 Prozent

weniger dramatisch, aber ebenfalls deutlich spürbar.

Die öV-Unternehmen mussten trotz ausbleibender Passagiere einen Grossteil ihres Angebots aufrechterhalten, konnten ihre Kosten folglich nur geringfügig senken. Dies führte zu einem drastischen Ertragseinbruch und zu hohen finanziellen Ausfällen. Der Branchenverband Alliance SwissPass schätzt, dass die Transportunternehmen und Tarifverbände fast zwei Drittel ihrer Umsätze eingebüsst haben. Vor allem der Verkauf von Einzelbilletten brach zeitweise fast komplett ein. Anfang August lag er immer noch 60 Prozent unter dem Vorjahresniveau. Die Nachfrage im öffentlichen Verkehr wird sich laut Litra «in diesem Jahr höchstwahrscheinlich nicht wieder vollständig erholen». Der Bundes-

rat hat derweil dem eidgenössischen Parlament eine Botschaft zur Kompensation der Ertragsausfälle in Höhe von 800 Millionen Franken vorgelegt. Bund und Kantone werden im regionalen Personenverkehr die Defizite decken, welche in den Jahresrechnungen 2020 ausgewiesen werden. Die Unternehmen müssen sich im Rahmen ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit an den Kosten beteiligen. Die Botschaft wird in der Herbstsession beraten.

Neben den finanziellen Folgen hat die Ausbreitung des Coronavirus auch unser Verhalten in den öffentlichen Verkehrsmitteln beeinflusst. Seit dem 6. Juli besteht eine Maskenpflicht für Personen ab 12 Jahren. Zuvor galt nur eine Empfehlung zum Tragen einer Maske, mit der Mund und Nase abgedeckt werden.

Seesicht haben in Zürich nur die Privilegierten.

STEIG EIN. KOMM WEITER.

Protest gegen Wegfall von Studierenden-GA

Der Branchenverband Alliance SwissPass setzt auf 2021 eine Reihe von Sortimentsmassnahmen um. Nicht alle Neuerungen stossen auf Begeisterung.

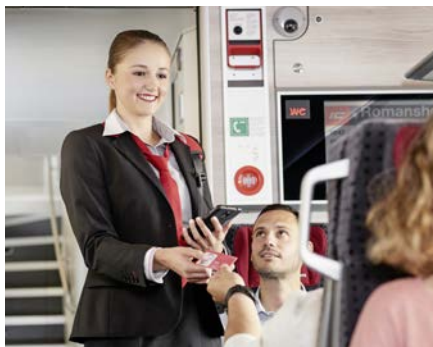
Gerhard Lob Die gute Nachricht vorweg: Trotz erwarteter Ertragseinbussen als Folge der Corona-Pandemie von schätzungsweise 25 bis 30 Prozent verzichtet der öffentliche Verkehr 2021 auf eine allgemeine Preiserhöhung. Dies gab die öV-Branchenorganisation Alliance SwissPass Ende Juni bekannt. Zum vierten Mal in Folge wird somit von einer Erhöhung der Tarife abgesehen. Zudem hat Alliance SwissPass eine Reihe von Sortimentsmassnahmen beschlossen, die teilweise umstritten sind.

General-Abo für 25-Jährige

Wichtigste Neuerung: Das «GA Junior für Studierende von 25 bis 30 Jahren» wird abgeschafft. Das «GA Junior» für alle Jugendlichen bis 25 Jahre kostet derzeit 2650 Franken, kann aber von immatrikulierten Studierenden sogar bis zum 30. Lebensjahr bezogen werden (ein Erwachsenen-GA 2. Klasse kostet 3860 Franken). Um den künftigen Preissprung vom Junior-GA zum Erwachsenen-GA etwas abzufedern, wird das neue «GA für 25-Jährige» eingeführt, das einen Abschlag von 500 Franken gegenüber dem vollen Preis vorsieht (und somit 3360 Franken kostet). Dieses Angebot gilt einmalig für alle 25-Jährigen, egal ob berufstätig oder im Studium. Alliance SwissPass will damit eine Ungleichbehandlung abschaffen. Doch gegen dieses Vorhaben hat sich Widerstand angekündigt. Der Verband der Schweizer Studierendenschaft (VSS) hat eine Petition gegen die Abschaffung des Studierendenrabatts lanciert und mehrere Tausend Unterschriften gesammelt.

Kinder und Jugendliche

- Kinder bis zum 6. Geburtstag reisen (allerdings erst ab Dezember 2021) immer gratis – egal ob begleitet oder unbegleitet.
- Kinder zwischen 6 und 15 Jahren können die Kinder-Tageskarte für die ganze Schweiz neu auch unbegleitet nutzen. Sie kostet 19 Franken in der 2. Klasse.
- Das seven25-Abo ist an Samstagen, Sonntagen sowie allgemeinen Feiertagen



Achtung: Retourbillette sind nur noch einen Tag gültig. Bild: SBB

gen neu bis 7 Uhr morgens gültig und schliesst somit die ersten Morgenverbindungen des Folgetags ein.

Hunde

Das bisherige Hunde-GA zum Preis von 805 Franken wird durch den Hunde-Pass ersetzt – dieser kostet 350 Franken. Dafür entspricht der Hunde-Pass neu einer Eins-zu-eins-Beziehung zwischen dem Hund und einem Halter – sprich der Hund ist auf den Besitzer eingetragen. Das Abo ist neu auf dem SwissPass erhältlich. Gleichzeitig wird auch der Preis der Hundetageskarte um 10 Franken reduziert. Gegen die Neuerung, das Hunde-GA an eine einzige Person zu koppeln, gab es schon Proteste, weil ein Hund häufig mit unterschiedlichen Mitgliedern einer Familie oder einer Wohngemeinschaft unterwegs ist.

Sparangebote

Ausgebaut wird 2021 das Sortiment der Sparangebote. Der Sparklassenwechsel wird es Kundinnen und Kunden mit einem Fahrausweis für die 2. Klasse ermöglichen, bei entsprechender Verfügbarkeit günstig in die 1. Klasse zu wechseln. Das Angebot der «Sparkleingruppe», welches im Verlauf des kommenden Jahres eingeführt wird, richtet sich an Gruppen von drei bis neun Personen. Es soll kleineren Gruppen ermöglichen, günstig dieselbe Verbindung zu nutzen. Beide Angebote richten sich am bestehenden Sparsortiment aus, sind ausschliesslich online buchbar und erfolgen mit Zugbindung.

Retour-Billett nur ein Tag gültig

Retourbillette im Schweizer öV sind seit dem 1. Juni nur noch einen Tag statt wie bisher 10 Tage gültig, wie die Mediengruppe CH Media publik machte. Entschieden hat dies die Alliance SwissPass. Die Änderung gilt für Billette auf einer Strecke von mehr als 116 Tarifkilometern. Auf kürzeren Strecken galt schon bisher die Frist von einem Tag. Die Begründung des Branchenverbandes: Passagiere könnten Retourbillette innerhalb von 10 Tagen als Streckenabo nutzen, bis sie zum zweiten Mal kontrolliert werden. Einem möglichen Missbrauch wolle man vorbeugen.

Juniorkarte zu sperrig

Eltern müssen die Juniorkarte immer noch am nächsten Schalter beziehen, weil sich das Jahresabo nicht mit dem SwissPass verbinden lässt. Dasselbe gilt bei Mitfahrkarten. Mit diesen beiden Fahrausweisen für je 30 Franken können Kinder ein Jahr lang gratis in Begleitung eines Elternteils oder eines anderen Erwachsenen reisen. Die Jahresabos kommen zudem nicht wie das GA und das Halbtax im Kreditkartenformat daher, sondern in grösserer Papierform. Der Branchenverband Alliance SwissPass erklärte gegenüber der «Aargauer Zeitung», «das Migrationsprojekt Juniorkarte musste angesichts vieler Tarif- und Sortimentsmassnahmen depriorisiert werden.»

Gratis-Gepäcktransport

In Zusammenarbeit mit Schweiz Tourismus, den Tourismusregionen und Unterkunftsanbietern bieten die SBB noch bis Ende Oktober einen kostenlosen Gepäcktransport von Tür zu Tür an. An jeder beliebigen Adresse in der Schweiz und in Liechtenstein wird das Feriengepäck abgeholt und bereits am übernächsten Tag ans Sommerferiendomizil geliefert. Der Transport gilt für die am Programm teilnehmenden Hotels, Campingplätze, Ferienwohnungsanbieter sowie Reka-Feriendörfer und Jugendherbergen. Das Angebot soll die Anreise mit dem öV bequemer machen.

Nachrichten

Giruno bis nach Mailand

Seit Ende August 2020 werden die neuen Giruno in ersten Verbindungen zwischen Zürich und Milano eingesetzt. Kurios: Im italienischen Buchungssystem von Trenitalia ist es bei den Giruno-Zügen möglich, «1. Klasse» oder «1. Klasse Ruhezone» oder «1. Klasse Businesszone» zu buchen, ebenso «2. Klasse» oder «2. Klasse Familienzone», und zusätzlich kann auch noch der genaue Sitzplatz ausgewählt werden. Im Buchungssystem der SBB gibt es nur 1. oder 2. Klasse, und die Wahl des Sitzplatzes übernimmt freundlicherweise das Buchungssystem. Keine Frage: Die Italiener haben in Reservationsfragen die Nase vorn. (ed)

öV im Locarnese. Der Beginn der zweijährigen Arbeiten ist für Ende 2021 vorgesehen. Dank der neuen Doppelspur im Bereich der Haltestelle Minusio können die Züge zwischen Locarno und Tenero kreuzen, was einen höheren Takt ermöglicht (im Bild eine Visualisierung). (gl)



Wiederinbetriebnahme der Unterführung

Totgeglaubte leben länger: Die SBB haben am 14. August die frühere Personenunterführung im Bahnhof Basel SBB wieder in Betrieb genommen. Sie ist zu den Hauptverkehrszeiten wochentags zugänglich und dient den Reisenden als Ausgang Richtung Stadtzentrum. Das schafft mehr Platz auf der Passerelle und soll natürlich auch die häufig überlasteten Rolltreppen entlasten. Die überfüllte Passerelle ist in Basel ein Dauerthema. (gl)



Hohes Sicherheitsniveau im öV Schweiz

Wer in der Schweiz den öffentlichen Verkehr benützt, reist gemäss einer Statistik des Bundesamts für Verkehr (BAV) sicher. Die Zahl der schweren Unfälle lag im Jahr 2019 mit 212 erneut relativ tief. Das gleiche gilt für die Zahl von 25 Todesopfern. Erneut kamen keine Passagiere ums Leben. Gemessen an der Transportleistung ist die Eisenbahn nach wie vor das sicherste aller Verkehrsmittel. Um im Güterverkehr die Sicherheit zu gewährleisten, kontrollierten BAV-Fachleute letztes Jahr 400 Güterzüge mit total 7000 Bahnwagen. Dies geht aus dem Sicherheitsbericht 2019 hervor, den das BAV am 25. Mai 2020 veröffentlicht hat. (pd)



..... AB mit Fensterplatz-App

Die Appenzeller Bahnen (AB) haben das Angebot von digitalen Reiseführern auf ihrem Liniennetz ausgebaut. Mit der Fensterplatz-App (www.fensterplatz.ch) stehen nun drei Themen zur Auswahl bereit, jeweils in Deutsch und in Englisch. Die App ist mit interaktiven Komponenten verknüpft und lädt die Fahrgäste beim neusten Themenbereich «Kulinarik» zu Kostproben bei rund 20 Partnerbetrieben entlang der AB-Bahnlinie ein. Die App ist kostenlos. (pd)

Tilo-Haltestelle für Minusio

Locarnos Vorortgemeinde Minusio erhält eine eigene Haltestelle der S-Bahn Tilo, wie die SBB mitteilten. Die Realisierung erfolgt im Rahmen des Ausbauprogramms für den



FWB und AB: Fusion wird geprüft

Die Verwaltungsräte der Frauenfeld-Wil-Bahn (FWB) und der Appenzeller Bahnen (AB) haben entschieden, die Fusion der beiden Bahnen näher zu prüfen. Ziel ist, bis Ende 2020 die Grundlagen für einen Entscheid auszuarbeiten. Falls die Vorprüfungen positiv ausfallen, werden die Verwaltungsräte an den Generalversammlungen von FWB und AB im Juni 2021 die Fusion beantragen. (pd)

Gratis-öV-Initiative lanciert

Die Partei der Arbeit und die Kommunistische Jugend Bern haben Mitte August die Unterschriftensammlung für ihre Initiative für einen kostenlosen Nahverkehr in Bern lanciert. Sie haben sechs Monate Zeit, um die nötigen 5000 Unterschriften zu sammeln. Gratis-öV fördere den Wandel weg vom motorisierten Individualverkehr hin zu ökologischerer Mobilität. Vorbild ist der kostenlose Nahverkehr in Luxemburg. Die steuerfinanzierte Lösung kostet nach Meinung der Initianten nicht mehr als die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs über Billette. Bei der Stadt Bern ist die Idee abgeblitzt. Das Stadtparlament lehnte Ende Juni einen Antrag für Gratis-öV ab. (gl)

Ritom feiert 100-Jähriges

Das Ritom-Wasserkraftwerk in Ambri-Piotta TI konnte Anfang Juli seinen hundertsten Geburtstag feiern. Es war am 1. Juli 1920, als die Turbinen in Betrieb genommen wurden und damit begannen, die Gotthardbahn mit elektrischer Energie zu versorgen. In den letzten 100 Jahren hat das Kraftwerk dank der erzeugten Wasserkraft mehrere zehn Millionen Züge umweltfreundlich bewegt. (pd)

Basel–Mailand via Bern: Fünf Zugspaare sind nötig

In den grossen Knoten gehen immer mehr Anschlüsse verloren. Die wichtigsten Forderungen von Pro Bahn zum künftigen Fahrplan.

Bastian Bommer* Generell stellen wir in unserer Arbeitsgruppe bei Pro Bahn Schweiz fest, dass in den Knoten immer mehr Anschlüsse verloren gehen und sich somit die Reisezeiten um eine halbe Stunde verlängern: 1. Bern – Basel – Paris (30 Min. Wartezeit in Basel); 2. Basel – Zürich – St. Gallen/München (30 Min. Wartezeit in Zürich auf die schnellen Sprinter/EC); 3. Bern – Zürich – Tessin (30 Min. Wartezeit in Zürich auf den IC ins Tessin)

Pro Bahn Schweiz fordert, dass diese Anschlüsse gewährleistet werden. Insbesondere erwarten wir, dass die schon lange versprochenen weiteren Zugspaare Basel – Bern – Milano endlich realisiert werden. Diese wurden von Andreas Meyer und Mauro Moretti schon vor Jahren als geplantes Angebot verkündet, im Moment tut sich aber nichts. Somit fehlt in Milano weiterhin auch ein Anschluss auf die Nachtzüge in den Süden mit Abfahrt um 20 bis 21 Uhr, und dies im Flugscham-Zeitalter.

Gotthard-Zielkonzept

Ab dem 10. Juni wurden die Fahrplänenentwürfe des öffentlichen Verkehrs der Schweiz für das Jahr 2021 publiziert. Stellungnahmen waren dazu bis zum 28. Juni 2020 möglich. Der Fokus lag auf dem Angebotsausbau im Tessin mit der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels (CBT).

In einem Zielkonzept «Gotthard 2020» hatte Pro Bahn Schweiz schon im Voraus die folgenden Angebotsziele definiert und dem SBB Fernverkehr unterbreitet:

- Jede Stunde eine schnelle direkte Verbindung Zürich – Milano, jede halbe Stunde eine schnelle Verbindung Zürich – Tessin mit Umsteigen.



Nicht zufriedenstellend: Die Verbindungen zwischen der Schweiz und Mailand (im Bild Milano Centrale).
Bild: Gerhard Lob

- Das Angebot wächst im Tessin parallel zur Infrastruktur (CBT, Ferrovia Mendrisio–Varese FMV).
- Jede Stunde eine schnelle direkte Verbindung Basel – Luzern – Tessin mit Anschluss vom ICE und/oder TGV in Basel.
- Jede halbe Stunde eine Verbindung Luzern – Tessin mit Umsteigen oder direkt.
- Die Ostschweiz soll vom Fahrzeitgewinn profitieren.

Zusätzlich sollen in einem weiteren Schritt folgende Punkte realisiert werden:

- A) Uri HB wird analog Visp neuer Hauptknotenpunkt.
- B) Jede halbe Stunde eine schnelle Verbindung Tessin – Milano.
- C) Verlängerung des Voralpen-Express bis nach Uri HB.

Fahrplanbegehren 2021

Pro Bahn Schweiz hat termingerecht bei diversen Kantonen Begehren deponiert.

Bei den Kantonen Basel-Stadt, Bern und Solothurn wurde die Anzahl der Direktverbindungen von Basel – Bern nach Italien und die Beschränkung auf die Destination Milano bemängelt. Mit gerade mal drei täglichen internationalen Zügen auf dieser Achse statt fünf kann – wie bereits erwähnt – die heutige Nachfrage bei weitem nicht abgedeckt werden. Aus unserer Sicht sollte ein Zweistundentakt Basel – Bern – Milano angeboten werden.

Bei diversen Kantonen haben wir bemängelt, dass das Tessin nur zweistündlich ab Basel – Luzern direkt durch den Gotthard-Basistunnel (GBT) erreichbar ist. Aus unserer Sicht soll der stündlich ver-

kehrende EC Zürich – GBT – Milano zur anderen halben Stunde mit einem IC Basel – Luzern – GBT – Lugano ergänzt werden. So profitiert die ganze restliche Schweiz von stündlichen und schnellen Direktverbindungen ins Tessin, und aus dem Tessin ergeben sich in Basel Anschlüsse an den deutschen und französischen Fernverkehr.

Beim Kanton Basel-Stadt schlugen wir eine zweite Direktverbindung Basel – Amsterdam vor, und zwar mit folgenden Fahrplanteilen: Basel ab 9.13 Uhr, Amsterdam an 15.58 Uhr, Amsterdam ab 14.08 Uhr, Basel an 20.47 Uhr. Mit diesen Zeiten würden Taktlücken gefüllt und unmögliche Umsteigeverbindungen in Deutschland verhindert.

Ebenfalls wiesen wir darauf hin, dass der IC von Basel erst um xx.00 Uhr in Zürich HB ankommt und somit der Anschluss auf den schnellen IC/EC nach St. Gallen/München (Abfahrt xx.03 Uhr) verpasst wird. Dies führt zu einer unattraktiven Verlängerung der Reisezeit um 30 Minuten. Diese Anschlüsse müssen deshalb in Zürich gewährt werden.

Den Kanton Zürich forderten wir auf, darauf hinzuwirken, dass der EC 311 nicht nur bis Bologna verkehrt, sondern bis nach Florenz verlängert wird.

Alle Begehren sind in einem PDF-Dokument auf der Website von Pro Bahn Schweiz abrufbar (→ Aktuell Schweiz → Aktuelle Meldungen → Fahrplanbegehren 2020).

**Der Autor ist Leiter der Arbeitsgruppen von Pro Bahn Schweiz. Darunter fällt die Arbeitsgruppe «Fahrplan und Angebot».*

Europas Fernverkehrs-Träume

Edwin Dutler

Seit der sogenannten Privatisierung der europäischen Staatsbahnen in den 90er-Jahren sind die internationalen Verbindungen in Europa vielfach auf kümmerliche Reste zusammengeschnitten. Während früher Kurswagen umgestellt wurden, werden die Reisenden heute zum Umsteigen gezwungen. Dass diese Art des Reisens nicht das Gelbe vom Ei ist, wissen die Verantwortlichen bei den Bahnen eigentlich schon. Aber etwas Konkretes machen die Bahnen erst, wenn es vom eigenen Staat respektive von der EU befohlen und auch bezahlt wird.

Ein schönes Beispiel ist in Europa die Bahnunternehmung Eurostar. Anlässlich der medienwirksamen Ankündigung einer Direktverbindung von Amsterdam nach London waren die zahlreichen Politiker und Bahnchefs wieder einmal in Festlaune. Versprochen wurde nämlich etwas ganz Banales: Die Reisenden von Amsterdam nach London müssten nicht mehr in Bruxelles den Zug verlassen, den Bahnsteig wechseln und in einen gleichen Zug wie vorher einsteigen. Wegen den britischen Einreisevorschriften müssen die Bahnkundinnen und -kunden vor der Reise vom britischen Zoll überprüft werden, und es dürfen sich keine Reisenden mit anderen Destinationen auf dem Bahnsteig aufhalten. Obschon die Ankündigung einer direkten Reise von Holland nach England

Festlaune bei der Ankündigung des Eurostar Amsterdam – London.
Bild: Eurostar



im Februar 2010 stattgefunden hat, verkehrte bis zum Redaktionsschluss dieses InfoForums kein einziger direkter Zug von Holland nach England.

Bei der oben erwähnten Veranstaltung wurde natürlich auch dem französischen Champagner zugesprochen, und nachher waren in den Reden und Aussagen der Politiker und Bahnchefs folgende Aussagen zu hören: «Wir planen sofort den Ausbau der Verbindungen von Eurostar nach Italien, Spanien und Portugal. Die Schweiz, Österreich und Osteuropa kommen etwas später dran.»

Dass für die Fahrt nach Lissabon umspurbare Züge benötigt werden und dass es für die Fahrt nach Rom Mehrstromzüge braucht, wird in einer feuchtfröhlichen Feierstunde gerne übersehen. Auch wird immer wieder vergessen, dass man Manchester bei der Eröffnung des Kanaltunnels direkte Züge nach Paris versprochen hat, die nie gekommen sind.

Auf meine konkrete Anfrage für einen Businessplan für die Verbindung London – Rom wurde mir dann jedoch

mitgeteilt, dass in den nächsten drei Jahren keine Verbindungen nach Italien geplant wären. Damit ist auch diese Luftblase geplatzt.

Noch dreister tönt es jedoch vom Wiener Institut für internationale Wirtschaftsvergleiche. Dieses Institut ist nicht etwa ein Spinnerclub, sondern eine von der EU finanzierte Organisation. Dort hat eine Arbeitsgruppe vorgeschlagen, die Folgen der Corona-Pandemie so zu minimieren, dass sofort ein neues doppelspuriges europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz mit sechs Linien und eigenen technischen Standards gebaut wird. Da dieses Vorhaben von der EU finanziert werden sollte, umfahren natürlich alle Linien die Schweiz. Als Vorbild hat die österreichische Arbeitsgruppe sicher China genommen, wo solche Projekte in kurzer Zeit realisiert werden. Im demokratisch regierten Europa können solche Projekte heute klar nicht mehr verwirklicht werden. Es nährt sich bei mir der Verdacht, dass bei der Ausarbeitung dieses Projektes im Homeoffice die Flasche mit dem hochprozentigen Inhalt direkt neben dem PC gestanden hat.

Der IGE-Fernschnellzug ist neu in der Schweiz stationiert



Überführungsfahrt des «blauen Zuges» in die Schweiz bei Himmelstadt im Maintal am 7. Juli 2020.
Bild: Udo Meyer / Trans Rail AG

Edwin Dutler Im Juli 2020 hat das Unternehmen TR Trans Rail AG die bekannten Fernschnellzugswagen des «Blauen Zuges» aus den 60er- und 70er-Jahren mit der frisch revidierten Lok Re 421 von Neustrelitz nach Balsthal überführt. Der Zug, bestehend aus 4 Schnellzugswagen 1. Klasse sowie einem Barwagen soll in Zukunft bei Sonderfahrten in der Schweiz sowie nach Deutschland und Österreich eingesetzt werden. Dabei können als Zuglokomotiven die beiden Re 421 eingesetzt werden, welche den TEE-Anstrich bzw. den Rheingold-Anstrich tragen. Aber auch der Einsatz von Dampflokomotiven ist möglich, da die Wagen auch für die Dampfheizung ausgerüstet sind. Bei der Einweihung der Linie Etzwilen – Singen im August 2020 wurde der «Blaue Zug» bereits grenzüberschreitend eingesetzt. Die Wagen wurden von Elektrolokomotiven, Diesellokomotiven sowie Dampflokomotiven gezogen. Zurzeit plant der Reiseveranstalter ZRT-Reisen in Brig zusammen mit TR Trans Rail AG mögliche Sonderfahrten für das Jahr 2021.

Viele Beschwerden und Auskünfte, gelegentlich Lob

Ein Sprung von 5000 auf 17 000 Anfragen pro Jahr und die Einbindung von dezentralen Stellen: Der BLS-Kundendienst im Porträt.

Andreas Theiler Man glaubt es nicht, aber es gibt Mitglieder von Pro Bahn Schweiz, die nicht einmal wissen, dass auch andere Bahnunternehmen als die SBB einen Kundendienst (KD) haben. Kundendienste – auch Kundendialoge genannt – sind eines der Aushängeschilder einer jeden Firma. Schwer vorstellbar, dass die SBB alle regionalen und lokalen Bahnen zufriedenstellend vertreten könnte. Eine zentrale Voraussetzung für eine Mitarbeiterin im KD ist das Gespür für die jeweilige Situation.

Die Interviewpartnerin ist Natascha Ochsenbein, Schichtleiterin und stellvertretende Leiterin des BLS-Kundendienstes in Bern. Die Organisation des KD ist im Wandel. Früher war der Kundendienst dem Marketing angegliedert. Heute befindet sich der KD in der neu erstellten Abteilung Customer Care. Seit 2018 läuft diese umfassende Umstrukturierung, seit Januar 2020 arbeiten die Mitarbeitenden des KD mit einem neuen, viel einfacheren System, in dem etwa die Daten zentral gespeichert werden. Der Kunde bekommt von diesem internen Wandel nicht viel mit – ausser vielleicht, dass er nicht mehr x verschiedene Nummern und Adressen hat, an die er sich wenden kann, sondern dass es nur noch eine zentrale Anlaufstelle gibt.

Mit der Erweiterung des Kundendienstes wurden auch dezentrale Stellen angebunden. Konkret: Die drei BLS-Reisezentren in Spiez, Bern Bümpliz Nord und Kandersteg (als Spezialisten des BLS-Autoverlads), dazu noch das Büro des Schiffsbetriebs in Thun. Damit kann alles in professioneller Qualität aus einer Hand angeboten werden. «Das hängt auch damit zusammen, dass sich die Anzahl der Anfragen massiv erhöht hat. Als ich 2015 anfang, waren es rund 5000 Anfragen pro Jahr, mittlerweile sind wir bei 17 000. Es sind nicht nur Beschwerden, die wir behandeln, sondern auch viel mehr Auskünfte und Supportanfragen. Wir



Die Hälfte der Anfragen kommt mittlerweile per E-Mail oder Kontaktformular auf der Webseite: BLS-Kundendienst in Bern.

Bild: BLS

hier in Bern sind dann quasi der letzte Rettungsanker, wenn wirklich mal alles schief gegangen ist oder die Kunden nicht weiter wissen. Zum Beispiel organisiert eine Familie minutiös einen Tagesausflug, aber der erste Zug fällt aus. Das können wir nicht rückgängig machen, aber zumindest so weit wie möglich helfen, noch das Beste aus dem Tag zu machen.»

Spezialisten in den Aussenstellen

Was sind nun die Kompetenzen dieser Aussenstellen? «Die Kernkompetenz der Reisezentren ist die Beratung über Fahrzeiten, Preise, Angebote. Heute sind sie direkt mit uns telefonisch verbunden. Auch E-Mail-Anfragen können wir mit einem Mausclick direkt weiterleiten, so dass die Auskunft zeitnah und kompetent erfolgt. Wir hier in Bern sind die Allrounder, die Spezialisten sitzen in den Aussenstellen.»

Kandersteg beispielsweise ist der Hotspot für Anfragen zu den Autozügen. Wenn diese Spezialisten in den Anrufen versinken, kann mit dem neuen System nun ein Teil der Anrufe an die übrigen Reisezentren automatisch weitergeleitet werden, so dass die Anrufenden nicht ungebührlich lange auf eine Auskunft warten müssen.

Was bleibt dann noch für die Zentrale? «Wir sind für den Support, zum Beispiel

rund um unsere Apps und natürlich für die klassischen Beschwerden da. Lob kommt übrigens auch zu uns, weniger häufig als das Gegenteil, aber es kommt, und uns freut das jedes Mal. Dann sind wir die Ansprechpartner für Anwohner von Baustellen oder die Vermittlung, wenn jemand zum Beispiel eine E-Mail-Adresse von einem Mitarbeitenden sucht. Wir sind die Anlaufstelle für Bedenken, Sorgen, Wünsche und Anregungen unserer Kundinnen und Kunden und haben für alle Themen ein offenes Ohr und meist eine Lösung parat.»

Der KD arbeitet täglich von 7 bis 19 Uhr. Das deckt sich im Prinzip mit den Öffnungszeiten der meisten Reisezentren. Oft kommen auch Anfragen im Stil von «Ich habe eine Frage, weiss aber nicht, an wen ich mich wenden soll. Sie können mir sicher helfen.» Je nachdem kann die Mitarbeiterin oder der Mitarbeiter im KD mit einem Knopfdruck weiter verbinden. Schwierig wird es allerdings, wenn ein Anrufer klagt: «Ich stehe in Horgen an der Bushaltestelle, und der Bus kommt nicht. Warum?» Da kann auch Bern nicht helfen.

«Über die Hälfte der Anfragen kommt übrigens per E-Mail oder Kontaktformular auf der Webseite. Der zweite grosse Brocken sind die Anrufe. Soziale Medien und schön klassische Briefe machen einen sehr >>>

>>> kleinen Teil aus. Meistens antworten wir im gleichen Medium wie die Anfrage zu uns kam. Einige Ausnahmen gibt es aber. Wir finden es beispielsweise oftmals angenehmer, eine Frage im Dialog zu beantworten, weil das präziser möglich ist und auch Rückfragen gestellt werden können.»

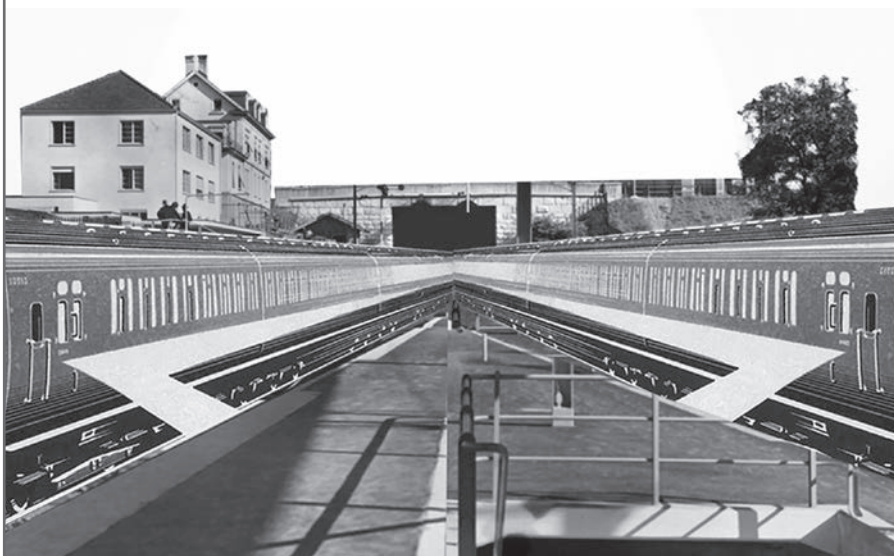
«Wenn zum Beispiel ein Zug stehen bleibt, so erfahren wir das oftmals von den Kunden vor Ort. Würden wir über jede Kleinigkeit, die draussen passiert, informiert werden, wären wir von Infomails überhäuft, die wir gar nicht brauchen. Wir sind aber an das Informationssystem der Leitstellen angeschlossen und können uns sehr rasch einen Überblick über die Situation verschaffen und so zeitnah über Ursachen und mögliche Auswege informieren.»

Was braucht es für eine Ausbildung, um im BLS-Kundendienst zu arbeiten? «Von Vorteil ist natürlich eine klassische Bahnausbildung (Bahnbetriebsdisponent, KV öV, Fachleute öV). Zudem haben wir drei Mitarbeitende mit der Weiterbildung «Spezialist öV» im Team, aber auch Mitarbeitende, die eine Kochlehre gemacht haben, als Flugbegleiterin arbeiteten oder im Detailhandel die Lehre absolvierten. Wichtig ist eine gewisse Begeisterung für den öffentlichen Verkehr in der Schweiz und natürlich, dass wir gerne in der Kundeninteraktion stehen. Wir sind täglich im Gespräch mit unterschiedlichsten Menschen – Fingerspitzengefühl, Empathie und eine gute Ausdrucksweise sind genauso wichtig wie das Fachwissen.»

Das Bahnhofreisebüro ist auch eine ÖBB Agentur.



Bahnhofreisebüro Wipkingen
Dammstrasse 54, 8037 Zürich
www.bahnhofreisebuero.ch



Ein kurzes Porträt der BLS

Die BLS AG mit Sitz in Bern gehört zu den grössten Verkehrsunternehmen der Schweiz. Im Kerngeschäft Bahn betreibt sie die Berner S-Bahn und damit das zweitgrösste S-Bahn-Netz der Schweiz. Zudem werden die westlichen Linien der S-Bahn Zentralschweiz bedient. Auch im touristischen Verkehr ist die BLS verankert. Zu ihrem Angebot zählen Bahnlinien durch das Emmental, im Jura, im Seeland, im Simmental, nach Interlaken sowie über die Lötschberg-Bergstrecke.

Neben dem Betrieb der Bahnlinien unterhält die BLS ein 420 Kilometer langes Eisenbahnnetz und 119 Bahnhöfe und Haltestellen. Herzstück der BLS-Infrastruktur ist die Lötschbergachse mit dem 34,6 Kilometer langen Lötschberg-Basistunnel und der 60 Kilometer langen Bergstrecke von Frutigen nach Brig. Der Lötschberg-Basistunnel ist 2007 eröffnet worden und gehört zu den weltweit modernsten Bahntunneln. Die Bergstrecke ist 1913 als eindrücklicher Pionierbau eröffnet worden.

- Im Emmental betreibt die BLS AG mit dem Tochterunternehmen Busland AG ein Busnetz aus 18 Linien.
- Die BLS Schifffahrt auf dem Thuner- und dem Brienzensee ist vor allem eine Dienstleistung für den Tourismus im Berner Oberland.
- Der BLS Autoverlad am Lötschberg von Kandersteg nach Goppenstein sowie am Simplon zwischen Brig und Iselle bietet ganzjährig eine schnelle Verbindung von Bern ins Wallis und nach Norditalien.
- Das Tochterunternehmen BLS Cargo AG nimmt im Schienengüterverkehr durch die Alpen eine zentrale Position ein.

Bei der BLS arbeiten mehr als 3400 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Haupteigner der BLS AG ist der Kanton Bern.



Der Glacier Express einst und heute: Eröffnungsfahrt am 25. Juni 1930 – die modernen Kompositionen unterwegs auf dem bündnerischen Landwasserviadukt. Bilder: zVg

Der langsamste Schnellzug der Welt

Der Glacier Express feiert dieses Jahr seinen 90. Geburtstag. Seit der Eröffnung des Furka-Basistunnels 1982 ist ein Ganzjahresbetrieb möglich.

Edwin Dutler Nachdem in diesem Frühling wegen der Corona-Pandemie die Verbindungen des Glacier Express leider stillgelegt werden mussten, verkehren seit Juli wieder zwei reguläre Kurspaare zwischen den weltbekannten Destinationen St. Moritz und Zermatt. Mit einem Festakt in den beiden Alpenmetropolen sowie einer Jubiläumsfahrt in einer komplett renovierten Glacier-Express-Komposition wurde das Jubiläum standesgemäss gefeiert.

Vor 90 Jahren haben die weitsichtigen Bahndirektoren der Rhätischen Bahn (RhB), der Furka-Oberalp-Bahn (FO) sowie der Brig-Visp-Zermatt-Bahn (BVZ) beschlossen, mit ihrem besten und komfortabelsten Rollmaterial eine 11-stündige Alpenfahrt von St. Moritz nach Zermatt und in der Gegenrichtung anzubieten. Der Betrieb über die lange Strecke konnte jedoch witterungsbedingt nur von Juli bis September angeboten werden, und auf dem Abschnitt Disentis – Brig mussten die Züge noch mit Dampflokomotiven gefahren werden. Die Verbindung erfreute sich jedoch mit 20 000 Reisenden pro Jahr einer guten Nachfrage.

Neuheit: Einzelplatzreservation

Mit der Eröffnung des Furka-Basistunnels im Jahre 1982 konnte der langsamste Schnellzug der Welt ganzjährig angeboten werden. 1984 wurde die Einzelplatzreser-

vierung eingeführt – im schweizerischen Binnenverkehr eine absolute Neuheit. Nach der Fusion von BVZ und FO wurde der Glacier Express ab 2003 durch die Rhätische Bahn und die Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB) betrieben.

Damit die hohen Kundenerwartungen weiterhin erfüllt werden konnten, wurden im Jahr 2006 ganze 24 neue Panorama-wagen mit einem Verpflegungskonzept am Platz in Betrieb genommen. Die funktionellen und optisch sehr gelungenen Wagen haben bis heute mehrere Designer-Auszeichnungen erhalten und prägen bis anhin das Erscheinungsbild.

Superjahr 2019

2017 erfolgte ein weiterer Meilenstein, die Gründung der Glacier Express AG mit Sitz in Andermatt. RhB und MGB sind je zu 50 Prozent am Aktienkapital beteiligt. Der Verwaltungsrat wird vom umsichtigen und sehr geschätzten Isidor Baumann, ehemaliger Ständerat des Kantons Uri, präsidiert. Die Geschäftsleitung wird von der engagierten Tourismusexpertin Annemarie Meyer geführt, welche von vier kompetenten Reiseprofis unterstützt wird. Die Professionalität des ganzen Teams spürt der Fahrgast auch bei seiner Reise. Ob in der luxuriösen Excellence Class, in der komfortablen 1. Klasse oder in der zweckmässig eingerichteten 2. Klasse, überall werden

die Kundinnen und Kunden am Platz mit einer ansteckenden Fröhlichkeit verwöhnt und umsorgt.

Letztes Jahr wurde ein neues Projekt gestartet: Die im Jahr 2006 in Betrieb genommenen Glacier-Express-Wagen mit dem markanten Schweizer Kreuz in den Einstiegsbereichen erhalten in den Betrieben Landquart und Brig bis 2021 eine Rundum-Erneuerung in Anlehnung an die zwei Wagen der Excellence Class. Edle Materialien, wie helle Eiche in der 2. Klasse und dunkler Nussbaum in der 1. Klasse stechen sofort ins Auge. Auch praktische Elemente wie Steckdosen, Gläsermulden und Flaschenhalterungen fehlen nicht, es wurde von Praktikern an alles gedacht.

Mit fast 258 000 Passagieren wurde 2019 annähernd die absolute Rekordmarke des Jahres 2008 erreicht. Trotz den momentan ungewissen Zeiten blicken der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung der Glacier Express AG vorsichtig optimistisch in die Zukunft. Wir wünschen den Verantwortlichen in dieser schwierigen Zeit viel Erfolg, damit auch unsere Enkel und Urenkel in den nächsten 90 Jahren weiterhin die erlebnisreiche tolle Fahrt mit dem langsamsten Schnellzug der Welt erleben dürfen.

Internet: www.glacierexpress.ch

Der Traum von der Porta Alpina lebt auf

In Graubünden hat die Idee eines unterirdischen Bahnhofs im Gotthard-Basistunnel erneut Auftrieb erhalten. Die Aussichten auf Erfolg bleiben aber gering.

Gerhard Lob Totgesagte leben länger: Das alte Sprichwort trifft mit Sicherheit auf die Porta Alpina zu. Das Projekt für eine unterirdische Haltestelle im Gotthard-Basistunnel war vom Kanton Graubünden im Jahr 2007, vom Bundesrat 2012 ad acta gelegt worden, stand aber in jüngster Zeit überraschend wieder auf der politischen Tagesordnung. Der Bündner Grosse Rat überwies im Juni einen Auftrag von CVP-Grossrat René Epp einstimmig an die Bündner Regierung. Der Auftrag fordert, das Projekt der Porta Alpina noch einmal zu prüfen und die Verhandlungen zu einer Realisierung wieder aufzunehmen. Genau dies versprach der Bündner Verkehrsdirektor Mario Cavigelli dann vor dem kantonalen Parlament.

Epp wohnt in Disentis, nur wenige Kilometer von Sedrun entfernt, wo ein Zwischenangriff für den Bau des Gotthard-Basistunnels erfolgte. Die zugehörige Region Surselva hat immer von einer unterirdischen Haltestelle geträumt. Touristen und Einheimische hätten sozusagen tief im Berg direkte Verbindungen beispielsweise nach Mailand und Zürich. 990 Meter misst der Zugangsstollen von Sedrun in der Horizontalen, bevor es durch einen Schacht 800 Meter in die Tiefe auf Tunnelniveau geht. Die dortige Multifunktionsstelle mit Nothalteplätzen in Richtung Süden und Norden müsste zu einer effektiven Haltestelle ausgebaut werden. «Schnelle Fahrzeiten von der Porta Alpina in Richtung Milano, Tessin, Zürich und Luzern werten insbesondere die Region Tujetsch – Disentis/Mustér massiv auf und verbessern die Erreichbarkeit weiter Teile der Surselva und der Gotthardregion», schrieb die Bündner Regierung in ihrer Antwort auf den Auftrag Epp.

Die Idee einer unterirdischen Bahnstation war nach der Jahrtausendwende kurz nach dem Baubeginn des Gotthard-Basistunnels intensiv diskutiert worden. Eine vom Kanton Graubünden initiierte, im September 2003 veröffentlichte Studie kam zum Schluss, dass die Porta Alpina wirtschaftlich interessant und baulich sowie betrieblich machbar wäre. Graubünden hat dann auch Vorinvestitionen getätigt, durch

welche der Ausbau von Kavernen finanziert wurde, die als Wartesäle genutzt werden könnten. Ganze 71 Prozent der Bündnerinnen und Bündner stimmten am 12. Februar 2006 einem Kredit von 20 Millionen Franken für den Bau der Porta Alpina zu.

Projekt für die nächste Generation

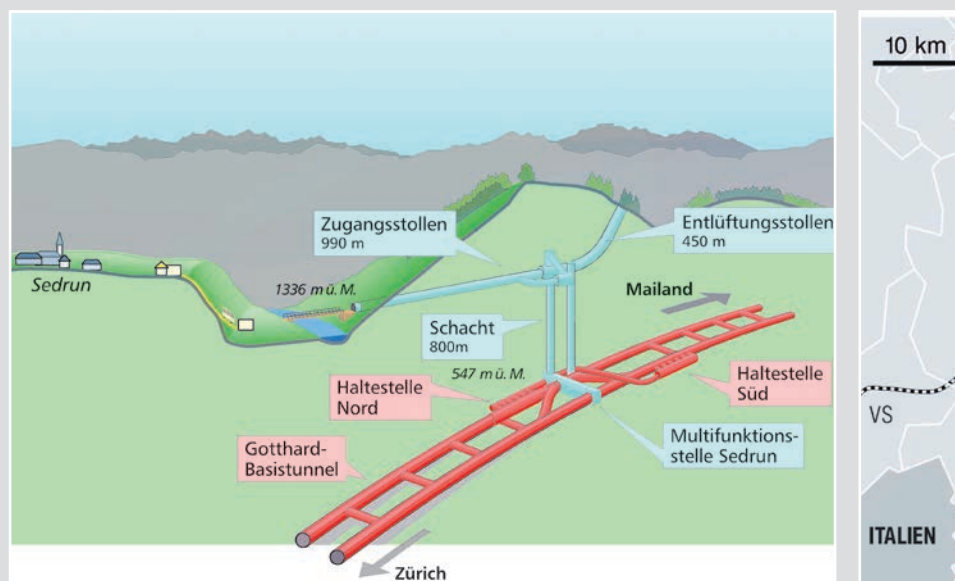
Doch nur ein Jahr später kam bereits die kalte Dusche. Die Bündner Regierung erklärte, das Projekt sei finanziell und betrieblich zu riskant. Tatsächlich hatten die SBB nie einen Hehl daraus gemacht, dass planmässige Halte mitten im Tunnel aus betrieblichen Gründen nicht wünschenswert seien. Der Mischverkehr zwischen Personen- und Güterzügen sowie die hohen Geschwindigkeiten von bis zu 200 km/h im Tunnel verunmöglichten diese. 2012 gab dann auch der Bund bekannt, auf den Bau einer Bahnhaltestelle im Gotthard-Basistunnel unterhalb von Sedrun «vorläufig zu verzichten». Selbst ein minimales Angebot würde die Kapazitätsreserven für den Güterverkehr verringern und müsste vom Kanton Graubünden mit jährlich 9 Millionen Franken unterstützt werden. Ein Fensterchen liess der Bundesrat damals aber offen: «Sollte eine der nächsten Generationen die Porta Alpina realisieren

wollen, müssten die Gesuchsteller ein neues Projekt mit zusätzlichen Nachweisen zu Sicherheit und Betrieb einreichen.»

Diesen Zeitpunkt sieht man in der Surselva und in Chur nun gekommen. Unterstützung für das Projekt kommt aus der Tourismusbranche. Martin Vincenz, Chef von Graubünden Tourismus, ist überzeugt, dass die Porta Alpina eine Chance für die Region und den Kanton bedeutet. «Darüber hinaus wäre es eine einmalige touristische Attraktion für die ganze Schweiz», sagte er in der Regionalzeitung «Südostschweiz». Und der Andermatt Tourismusdirektor Thomas Christen fügte voller Enthusiasmus an: «Die Porta Alpina ist für die Destinationen Disentis, Sedrun und Andermatt überaus lukrativ und interessant, weil es so etwas noch nirgends gibt. Für Gäste aus aller Welt wäre die Porta Alpina ein Grund, in die Region zu reisen.»

In Leserbriefen und Social-Media-Kommentaren schwanken die Haltungen zwischen Zustimmung und Ablehnung. Von einer «genialen Idee» reden viele. Es brauche Mut zum grossen Wurf wie zu den Pionierzeiten der Eisenbahn, als etwa die Strecke zum Jungfraujoch gebaut wurde. Andere wiederum reden von «Verhältnissblödsinn» für die wenigen zu erwartenden

Porta Alpina Sedrun – Übersicht

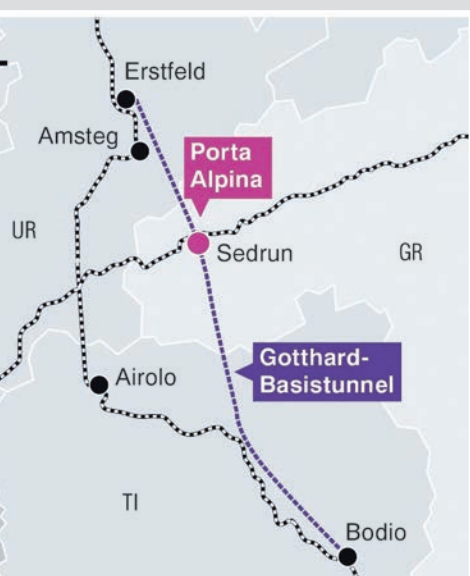


Quelle: AlpTransit AG

Passagiere. Sicher ist, dass das Projekt nicht leicht zu realisieren ist. So gibt es am einstigen Zwischenanriff in Sedrun einzig zwei Schächte für die Frischluftzufuhr und Materialbeförderung, von einem Personenlift kann keine Rede sein. Ein Aufzug von 800 Metern Höhe müsste erst gebaut werden; solch ein Beförderungsmittel gibt es nicht einmal im höchsten Wolkenkratzer der Welt, dem über 800 Meter hohen Burj Khalifa in Dubai.

Klar ist jedoch schon jetzt: Selbst wenn die Porta Alpina in Graubünden wieder Fahrt aufgenommen hat, bräuchte es für eine allfällige Umsetzung einen langen Schnauf. Die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Finanzierung von Bahngrossprojekten haben sich geändert, wie das Bundesamt für Verkehr auf Anfrage festhält. Die Finanzierung erfolgt seit 2014 über einen unbefristeten Bahninfrastrukturfonds (Fabi) und klar festgelegte Ausbauschritte. Die Schweiz ist in sechs Regionen eingeteilt. Diese Regionen müssen in sich einig darüber werden, welche Ausbauvorschläge sie dem Bund unterbreiten. Graubünden muss folglich seine Bahnwünsche gemeinsam mit den anderen Kantonen der Ostschweiz einbringen. In der Ostschweizer Wunschliste für den Regionalverkehr 2030 ist bisher nichts von einer Porta Alpina zu sehen. Sie könnte also frühestens im Ausbauschritt 2040/45 auftauchen.

Mitten in den Alpen



Quelle: Amt für öffentlichen Verkehr GR



Futuristisch: Die TSB-Versuchsstrecke in Bayern.

Bild: Roland Arnet

Transrapid-Konzept auf den Kopf gestellt

Das deutsche Unternehmen Bögl entwickelt die Magnetschwebebahn TSB. Bald befördert diese in China die ersten Passagiere.

Roland Arnet Wer kennt noch die Geschichte der Magnetschwebebahn «Transrapid», die 1983 den Betrieb im Emsland auf der 31,5 Kilometer langen Versuchsstrecke aufnahm? Am 10. Juni 1993 wurde die Rekordgeschwindigkeit von 450 km/h mit dem Transrapid 07 erreicht. Führmagnete hielten das Fahrzeug seitlich in der Spur, für das Schweben auf einem magnetischen Wanderfeld musste kontinuierlich Energie zugeführt werden, und das Feld wirkte der Erdanziehung entgegen. Das Fahrzeug wurde vom Wanderfeld im Fahrweg vorangezogen. Täglich nutzten rund 1000 Besucher diese Attraktion. Eine Fahrt dauerte zehn Minuten und kostete 18 Euro. Doch am 22. September 2006 kam es mit dem Transrapid 08 zu einem tragischen Unfall. Bei der täglichen Erstfahrt, die wie immer nur mit 170 km/h gefahren wurde, raste der Transrapid in einen sich noch auf der Versuchsstrecke befindlichen motorisierten Werkstattwagen. Die beiden Fahrdienstleiter machten an diesem Tag gleich zwei fatale Fehler. Sie hatten vergessen, dass sich der Werkstattwagen noch auf der Strecke befand und versäumten zudem, den entsprechenden Streckenabschnitt für den Transrapid zu sperren, wie dies vorgeschrieben war. Wegen diesem menschlichen Versagen mussten 23 Menschen sterben. Als Folge davon kam das Aus für das Transrapid-Projekt. Seither investierte kein deutscher Politiker mehr Gelder in die Magnetbahntechnologie-Forschung.

Weiterhin an eine deutsche Magnetschwebebahn glaubte der Baukonzern Max Bögl aus der Oberpfalz (Bayern) und nahm 2008 die Forschung erneut auf. Die Firma war bereits bei der Transrapid-Teststrecke im Emsland und bei der bislang einzigen kommerziellen Transrapid-Strecke in Shanghai (Maglev) als Lieferant und Lizenzgeber für den Fahrweg mit dabei. Max Bögl ist das grösste deutsche Bauunternehmen in Privatbesitz, beschäftigt 6500 Mitarbeitende und machte 2019 einen Umsatz von 1,7 Milliarden Euro.

Der Familienbetrieb glaubt an die Zukunft einer Magnetschwebebahn und finanzierte bisher das Projekt alleine. Im Projekt «Transport System Bögl» (kurz TSB) sind zwischenzeitlich 60 Mitarbeiter fest eingebunden. Der Baukonzern hat über die letzten 12 Jahre einen serienreifen Nachfolger vom Transrapid aus dem Hut gezaubert. Dabei tätigte er Investitionen von rund 35 Millionen Euro.

Nach dem Aus für den Transrapid arbeiteten Bögl-Ingenieure weiter an einer Magnetschwebebahn, allerdings mit völlig neuer Ausrichtung. So können heute die 12 Meter langen, tonnenschweren Fahrwegsegmente aus Betonfertigteilen industriell am Bögl-Hauptsitz in Sengenthal als Baukasten-Bauweise gefertigt werden und passen damit in einen Schiffscontainer. Auch beim System Fahrwerk und Fahrzeug haben die Ingenieure die Transrapid-Welt auf den Kopf gestellt. Beim TSB umfasst >>>

>>> nicht mehr das Fahrzeug den Fahrweg, sondern der Fahrweg das Fahrzeug. Das TSB soll künftig im Nahverkehr auf Distanzen von 5 bis 30 Kilometer mit maximal 150 km/h die Menschen bewegen. An den Supergeschwindigkeiten vom Transrapid hatte Bögl keinerlei Interesse.

War Max Bögl beim Projekt Transrapid nur der Fahrweg-Konstrukteur, so entwickelte er nun das Gesamtsystem, also Fahrweg, Fahrzeug und Betriebstechnik. Seit 2012 erprobt Bögl im firmeneigenen Gelände die Magnetschwebbahn auf einer 820 m langen Teststrecke. Der erste TSB-Prototyp hatte fahrerlos bereits 65 000 Testkilometer absolviert, als er 2019 nach China zu Testfahrten übersiedelte. Max Bögl hat im Januar 2020 einen Kooperationsvertrag mit dem chinesischen Unternehmen Chengdu Xinzhu Road & Bridge Machinery Co. Ltd. abgeschlossen. Dieser umfasst den Bau einer vorerst 3,5 Kilometer langen Teststrecke in Chengdu, der Hauptstadt der Provinz Sichuan, mit dem Ziel, das neue Magnetbahnsystem in China zulassen zu können.

Beim Besuch der Firma Anfang März konnten wir uns überzeugen, dass der sich im Bau befindliche dreiteilige TSB-Prototypzug wohl bald die Marktreife erreichen wird. Die Antriebseigenschaften

der Magnettechnik wurden uns von den Ingenieuren an einem Originalmodell sachlich erklärt. Die Firma gewährte uns auch einen tiefen Einblick in die sich im Bau befindlichen beiden weiteren Fahrzeugteile. Mit dem bereits fertiggestellten Zugteil konnten wir an Testfahrten auf der Versuchsstrecke teilnehmen. Eine Ingenieurin war gleichzeitig mit Feineinstellungen am Anfahr- und Bremsverhalten beschäftigt, während unsere Gruppe das eigenartige Fahrgefühl einer führerlosen Magnetschwebbahn bei mehreren Hin- und Herfahrten geniessen durfte.

Die Erstlieferung nach China umfasst einen dreiteiligen Zug (12 Meter pro Zugteil mit max. 127 Passagieren) und so können in dieser 36 Meter langen Komposition bis 380 Reisende mitfahren. Das Zulassungsverfahren als Personenbeförderungssystem in Deutschland läuft derzeit beim Eisenbahnbundesamt. Max Bögl erwartet entweder noch in diesem Jahr oder spätestens im Frühjahr 2021 grünes Licht für das TSB. Danach möchte das Unternehmen die Technologie auch in Deutschland realisieren. Max Bögl plant mit dem TSB auch eine Bewerbung um die Verbindung des Münchener Flughafens mit der Innenstadt abzugeben.

Weitere Infos: <https://transportssystemboegl.com>



Im Flieger nach China

Ein weiterer Meilenstein zur Finalisierung der Demonstrationstrecke in Chengdu wurde erreicht: Anfang Juni machte sich das erste Serienfahrzeug des «Transport System Bögl» auf den Weg zu den chinesischen Partnern. Auf dem Weg zu seinem Zielstandort wurde das neuartige Verkehrssystem zunächst am Hauptstandort der Firmengruppe Max Bögl in Sengenthal auf LKWs verladen und zum Flughafen München transportiert. Von dort aus ging es mit einer Antonov – einem der weltweit grössten Transportflugzeuge – in das über 7500 Kilometer entfernte Chengdu. Auf der fertiggestellten Demonstrationstrecke von 3,5 Kilometern Länge wird das TSB-Serienfahrzeug im nächsten Schritt in Betrieb genommen. Anschliessend wird dort die Leistungsfähigkeit des neuen Systems potentiellen chinesischen Kunden mit Fahrten bis zu 160 km/h gezeigt.

Bild: Firmengruppe Max Bögl / Reinhard Mederer

Behindertengerechte Gestaltung des öV

Der Bundesrat will eine öffentlich zugängliche Informationsplattform aller behindertengerechten öV-Haltestellen schaffen.

PBS Der Bundesrat will das öV-System behindertengerecht ausgestalten. Er hat an seiner Sitzung am 12. Juni unter anderem festgelegt, dass eine öffentlich zugängliche Informationsplattform zur Behindertengerechtigkeit aller öV-Haltestellen geschaffen werden soll. Die Daten sollen es innovativen Unternehmen ermöglichen, neue Apps oder andere Anwendungen für eine einfache Nutzung des öffentlichen Verkehrs durch Menschen mit Behinderung zu entwickeln.

Mit der Anpassung einer Verordnung des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) werden ausserdem Fernbusse im nationalen Verkehr dazu verpflichtet, mindestens zwei Rollstuhlplätze anzubieten und Toiletten behindertenkonform auszugestalten.

Für die Seilbahnen werden Präzisierungen zur Rollstuhl-Manövrierfläche und zu den Kundeninformations- bzw. Notrufsystemen in den Kabinen vorgenommen.

In den Vorschriften auf Stufe des Bundesamts für Verkehr (BAV) wird festgelegt,



Es geht vorwärts: Gute Nachrichten für die Gleichstellung von Behinderten im öV.

Bild: SBB

welche Neigung Rollstuhlfahrende beim Befahren des Spalts zwischen Perron und Zug maximal bewältigen müssen. Ausgenommen werden sollen Bahnhöfe auf dem Hauptnetz («systemrelevante Strecken»), die in Kurven liegen und bei denen seitlich überhöhte Gleise erstellt wurden, damit die Züge schnell durchfahren können. Hier sollen für den Ein- und Ausstieg auch grössere Rollstuhl-Neigungswinkel zulässig sein, um das Funktionieren des Taktfahrplans und des Bahnsystems zu gewährleisten. An diesen Bahnhöfen ist das Bahnpersonal beim Ein- und Aussteigen behilflich. Diese differenzierte Lösung basiert auf dem Prinzip der Verhältnismässigkeit, das im Gesetz zur Behindertengleichstellung verankert ist. Die neuen Regelungen treten am 1. November 2020 in Kraft.

Modernes Bahnsystem durch neue Technologien

Programm «smartrail 4.0»: Das Bundesamt für Verkehr verlangt die Abstimmung mit den Partnern in der EU.

Kurt Metz Übervolle und verspätete Züge, Anschlussbrüche für Passagiere und Zugausfälle sowie mangelndes Personal und Rollmaterial waren bis zur Corona-Krise an der Tagesordnung. Das von der Schweizer Bahnbranche gemeinsam getragene Programm «smartrail 4.0» zielt daher auf einen dichteren Fahrplankontakt, weniger Störungen und erhöhte Mobilfunkkapazität – kurz: auf ein robusteres Bahnsystem für Benutzer und Betreiber. Dazu ist auch die Zusammenarbeit über die Landesgrenzen hinaus und mit der Industrie zwingend notwendig.

Um im intermodalen Wettbewerb mit dem motorisierten Strassenverkehr (MIV) zu bestehen und diese Herausforderungen zu bewältigen, ist die Modernisierung des Bahnsystems mit dem Einsatz in anderen Branchen bereits angewendeten Technologien eine wichtige Voraussetzung. Dazu gehört der notwendige Ersatz von Stellwerken und Signalen, der Leittechnik, des Datenfunks und der Verkehrssteuerungssysteme.

Mehr Software, weniger Hardware

Die Corona-Pandemie wird gemäss der Projektleitung von «smartrail 4.0» nur begrenzte Auswirkungen auf das Programm haben, da es um das schrittweise Verfolgen langfristiger Optimierungsschritte beziehungsweise um notwendige Substanzerhaltung und Ersatz geht. Zudem hatte sich das «smartrail 4.0»-Team bereits vor der Krise eine Fokussierung des Programms zum Ziel gesetzt.

Die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs kann langfristig nur erhalten bleiben, wenn die Kapazität auf dem kaum mehr ausbaufähigen Netz gesteigert wird unter gleichzeitiger Stabilisierung der Systemkosten. Dazu ist eine gesamtheitliche Betrachtung der Bahnproduktion von der Fahrplanplanung bis zur Zugsteuerung notwendig. Der Einsatz von mehr Soft- und weniger Hardware ist daher zwingend.

Bereits realisierte «Quick wins»

Erste greifbare Ergebnisse – sogenannte «Quick wins» – gelangen in folgenden Bereichen:

- «Traffic Management System» (TMS) mit der Einführung von Funktionen zur automatischen Trassensuche,
- Verschmelzung der bisherigen Rollen von planendem Disponent und ausführendem Fahrdienstleiter zur automatisierten Betriebszentrale,
- Real-Time-Optimierung (RTO) zur besseren Nutzung der Kapazität,
- dynamische Fahrassistenz für eine höhere Präzision des Fahrens.

In Betrieb seit 2017 ist beispielsweise das automatisierte Warnsystem auf Baustellen im Bauprojekt «Entflechtung Wylerfeld» und seit 2019 beim Vierspurausbau Liestal.

Schritt für Schritt

Den im Januar 2020 von den «smartrail 4.0»-Partnern ans Bundesamt für Verkehr (BAV) eingereichten Konzeptbericht er-



Wer steht hinter «smartrail 4.0»?

Damit das Zeitalter der Digitalisierung den Bahnkundinnen und -kunden auch wirklich nützt, geht die Branche mit dem Programm «smartrail 4.0» koordiniert und gemeinsam an die Arbeit. Die SBB, die BLS, die Schweizerische Südostbahn (SOB), die Rhätische Bahn (RhB) und der Verband öffentlicher Verkehr (VÖV) arbeiten gemeinsam daran, die Bahnbranche fit zu machen für die digitale Zukunft. Um den grössten Nutzen für das Gesamtsystem zu erzielen, sind die im Rahmen von «smartrail 4.0» weiterentwickelten und eingesetzten Technologien grenzüberschreitend ausgelegt.

achtet dieses als richtig, da ihm eine gesamtheitliche und branchenübergreifende Betrachtung zugrunde liegt. Grundsätzlich sei, so das BAV, das Programm indes zu stark technisch orientiert, schwer überschaubar und zu wenig mit den internationalen Entwicklungen abgestimmt. Die vorgelegte Planung erachtet das Amt als «deutlich zu optimistisch». Es hat die Branche deshalb beauftragt, die geplanten Vorhaben schrittweise umzusetzen und sich auf die anwendungsreifen, erfolgsversprechenden Teilprogramme zu konzentrieren. Dazu gehören zum Beispiel das Projekt für einen automatischen Warnprozess (AWAP-Light). Ebenfalls weiterentwickelt werden soll das TMS zur Automatisierung der Fahrpläne und der Disposition. Andere Projekte von «smartrail 4.0» sieht das BAV nicht als zielführend, zum Beispiel die Entwicklung eines neuen Stellwerktyps oder Projekte für die Entwicklung selbstfahrender Züge, die nicht auf der bestehenden Führerstandssignalisierung (ETCS Level 2) basieren. Für das BAV zwingend ist die Abstimmung mit den Entwicklungen in der EU: Der grenzüberschreitende Verkehr muss technisch vereinfacht werden.

Internet: www.smartrail40.ch

Wirkung von smartrail 4.0 und Vorteile aus Kundensicht

Robusterer Fahrplan		Verbesserte Pünktlichkeit
Höhere Streckenkapazität		Angebotsverbesserung
Höhere Sicherheit		Für Mitarbeitende im Gleisfeld
Leistungsstärkerer Datentransfer		Bessere Kundeninformation
Stabilisierung Systemkosten		Besseres Preis-Leistungsverhältnis

Quelle: smartrail 4.0

Der Bahnhof der Zukunft

Wie die Daten von Kundenbedürfnissen und Kundenverhalten das künftige Bahnstationsmanagement beeinflussen.

Christoph Hahn* In Bern in den Zug einsteigen, per Smartphone einen Latte Macchiato bestellen und ihn pünktlich zur Ankunft im Bahnhof Zürich serviert bekommen – selbst wenn der Zug unpünktlich ist? Was auf den ersten Blick nach Zukunftsmusik klingen mag, ist an vielen Bahnhöfen der Schweiz bereits Realität.

Die letzten Jahre konzentrierte man sich zunächst auf die Veränderung der Bedürfnisse von Pendlern. Diese konnten ihre alltäglichen Besorgungen über intelligente Schliessfächer am Bahnhof abwickeln. Die Fächer wurden mit Lebensmittel-Bestellungen aus dem Supermarkt, Blumen oder sogar mit Kleidung, welche am Bahnhof gereinigt wurde, bestückt. Fahrgäste konnten ihren täglichen Einkauf oder ihre Dienstleistungen auf dem Heimweg im Vorbeigehen zu jeder Uhrzeit mit nach Hause nehmen. Zudem wurde das Mobilitätsangebot immer wieder erweitert. Mittlerweile haben sich Dienste wie Car- und Bikesharing, On-Demand-Shuttles oder Elektroscooter etabliert.

Neben Neuerungen im Personenverkehr werden die Bahnunternehmen aber auch das B2B-Angebot für ihre Mieter an den Bahnhöfen deutlich aufwerten. So können die anonymisierten Passagier-

ströme an Bahnhöfen mithilfe von Sensoren und historischen Daten auf Basis von mathematischen Algorithmen und Wegstreckenmodellen an die dort ansässigen Unternehmen aus der Gastronomie und andere Händler übermittelt werden. Darauf basierende Prognosemodelle für vorausschauende Planungen erlaubt es ihnen, Spitzen zu bedienen und bedarfsgerecht auf Kundenbedürfnisse einzugehen, indem sie eine effizientere Wochenplanung für Mitarbeitende und Ware disponieren können. Reisende profitieren so von kürzeren Wartezeiten beim Einkauf, und das bessere Einkaufserlebnis bindet wiederum Reisende an das Ökosystem Bahnhof.

Bahnhof als Teil der Smart City

Das vom SBB-Programm «Digitalisierung Bewirtschaftung» gemeinsam mit Q_PERIOR entwickelte Mietercockpit kommt an ausgewählten Bahnhöfen schweizweit zum Einsatz und gilt aktuell als einziger Service dieser Art. Das Cockpit ist der neue digitale Kommunikationskanal zwischen den SBB und ihren Mietern und bietet zahlreiche Funktionalitäten wie zum Beispiel monatliche Umsatzmeldungen oder die Visualisierung der Auswertungen von kumulierten Frequenz- und Umsatzdaten.

Einmal erfolgreich etabliert, kommen immer weitere Datenquellen hinzu, und somit entwickelt sich die Lösung zu einem datengetriebenen Bahnstationsmanagement der Zukunft. Zahlreiche Trends und neue Technologien verschmelzen miteinander: Zukünftig werden Themen wie Internet of Things (IoT), künstliche Intelligenz, Smart Data, Robotics und Chatbots die Kundenbedürfnisse unterstützen.

Das Kundenerlebnis wird der Erfolgsfaktor für den Bahnhof der Zukunft sein. Er wird eine Begegnungsstätte mit ansprechender Atmosphäre, eine feste Institution in einer Stadt, welche die Kundinnen und Kunden inspiriert und ein hochwertiges Einkaufserlebnis bietet. Nur wenn dies gelingt, kann der Bahnhof in Zukunft zu einer wichtigen Komponente innerhalb einer Smart City werden. Der demografische Wandel und die zunehmende Urbanisierung setzen Städte und Kommunen unter Handlungsdruck: Innovative Lösungen sind gefragt, um die kommenden Herausforderungen in den Bereichen Energie, Verkehr, Umwelt und Wohnen zu bewältigen.

**Der Autor dieses Gastbeitrags ist Innovationsexperte bei der Business- und IT-Beratung Q_PERIOR (München) und für den Bereich Technologie & Innovation verantwortlich.*



Über Algorithmen erstellte Prognosemodelle sollen Geschäften und Restaurants in Bahnhöfen unter anderem ermöglichen, vorausschauend zu planen und bedarfsgerecht auf Kundenbedürfnisse einzugehen.

Bild: zVg

Engstirniges Denken

Zum Leserbrief «Neue Ideen sind gefragt» (InfoForum 2/2020).

Die im Leserbrief «Neue Ideen sind gefragt» im letzten InfoForum aufgeworfenen Probleme scheinen mir nur zu berechtigt. Sie beschränken sich aber meines Erachtens nicht nur auf Genf, sondern betreffen generell die Grenzregionen und auch die innerschweizerischen Verbundgrenzen. Eine Vorbemerkung: Ich brauche Billettautomaten oft, um Klassenwechsel zu lösen – und um zu «spielen». Ich habe kürzlich in Genf die CEVA angeschaut. In Chêne-Bourg versuchte ich natürlich, ob ich am SBB-Billettautomaten Anschlussbillette ab Grenze nach Annemasse inklusive Bus oder nach Annecy lösen könnte: ein enttäuschender Misserfolg! Für Annemasse gelangte ich zu einem eher unübersichtlichen Zonentarif, aber es wäre mir nicht gelungen, ein Billett zu lösen. Für Annecy erscheint auch eine Zonennummer, aber weiter ging es nicht.

Fazit: Der Schweizer öV, die SBB und die Genfer Verwaltung sind offensichtlich nicht an Kunden ins französische Grenzgebiet interessiert. Warum kann man nicht einfach (Abfahrtsort und) Fahrtziel eingeben und erhält dann eine Auswahl? Übrigens: Ich hätte dort Billette ab Mals Richtung Bozen lösen können...

Das Problem zeigt sich auch zu anderen Grenzgebieten. Warum kann ich zum Beispiel in Zürich kein (Anschluss-)Billett nach Destinationen in Baden-Württemberg oder in der Lombardei (Tilo) lösen. Letzteres ging einmal, allerdings mit total horrendem Grenzzuschlag. Die Bedienungsflächen der Billettautomaten der SBB, MOB, etc. und seit etwa zwei Jahren der RhB finde ich super: Da lässt sich überall fast alles lösen. Zum Beispiel von Alpnachstad auf den Pilatus, oder was ich kürzlich in Zürich löste, einen Klassenwechsel ab Bern auf dem Umweg via Palézieux nach Châteaux-d'Oex. Leider wird diese Oberfläche nicht bei allen Bahnen angeboten. Bei der BLS wollte ich in Willisau oder auch in Thörishaus Dorf einen Klassenwechsel

nach Basel lösen. Das ging nicht. Wenig kundenorientiertes, engstirniges Verbund- oder Lokalbahn-Denken, dünkt mich das. Die Straftarife an Verbundgrenzen sind ein weiteres innerschweizerisches Übel.

Werner Schaufelberger, Zürich

«Netzgrafik besser als Kursbuch-Gewurschtel»

Zum Leserbrief «Litanei unverständlicher Darstellungen» von Kaspar P. Woker (InfoForum 2/2020).

Der Autor trifft den Nagel auf den Kopf. Ich kann mich seinen Ausführungen nur anschliessen. Wie im Fahrplanentwurf 2021 zu sehen ist, wird die neue Darstellung beibehalten. Sollte das Kursbuch in dieser Form nochmals erscheinen, werde ich – und wahrscheinlich auch viele andere Interessierte – dieses sicher nicht mehr kaufen. In meiner Sammlung habe ich alle Kursbücher seit 1946. Schade, dass dasjenige von 2019 wohl das letzte sein wird. Herr Woker erwähnt auch richtig, dass auf der SBB-App sehr oft die unmöglichsten Verbindungen angepriesen werden, die jegliche Geografiekenntnisse vermissen lassen.

Seit 2008 liegt der Schweizerischen Eisenbahnrevue die übersichtliche, leicht les-

bare und umfassende Bahn-Netzgrafik der Schweiz bei. Sie ist ebenso beim Minirex-Verlag Luzern für aktuell 9,00 Fr. bestellbar. Bei Bahnreisen ist sie mein ständiger Begleiter. Sie ist faltbar bis zum Format 25 x 18 cm (also etwas kleiner als A4) und findet so in jeder Tasche, Mappe oder im Rucksack Platz. Gerade für GA- oder Tageskartenbesitzer ist sie eine Fundgrube, um die ganze Schweiz ohne feste Route zu entdecken. Im Gegensatz zum aktuellen, unmöglichen Kursbuch erkennt man in der Netzgrafik u.a. sofort die wirklichen Umsteigezeiten. Ich schlage deshalb vor, dass sich Pro Bahn, IGÖV und VCS Gedanken machen sollten, anstelle des Kursbuches den Netzfahrplan Schweiz zusammen mit Minirex zu propagieren. Vielleicht wäre als Ergänzung eine Broschüre sinnvoll, die eine vergrösserte Darstellung der Gebrauchsanleitung sowie von wichtigen Knotenbahnhöfen erlaubt. Allerdings kann die Netzgrafik keine Auskunft über kleine Details (z.B. Speisewagen, Reservierungspflicht) geben. Hingegen informiert sie über die allgemeinen Verkehrstage via grüne Farbe der Linien (nur Mo-Fr) oder gestrichelte Linien (nicht stündlich verkehrende Züge). Auf jeden Fall ist das Lesen der Netzgrafik schnell lernbar, wesentlich schneller und sicherer als das Kursbuch 2020-Gewurschtel.

Josef Beeler, Wattwil

Anmerkung der Redaktion

Das neue Kursbuch 2021 erscheint wieder im Format A5, in zwei Bänden, welche als eine Versandeinheit geliefert werden. Wenn Sie jetzt das Kursbuch 2021 bestellen, erhalten Sie es gegen Vorkasse zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2020 bequem nach Hause geliefert. Der Preis beträgt 19,80 Fr. plus Porto.

Bestellung per Telefon:
031 328 58 58

Bestellung per E-Mail:
kursbuch@verkehrsclub.ch



Hinweis: Für den Inhalt der Leserbriefe sind die jeweiligen Autoren verantwortlich. Der Inhalt eines Leserbriefes muss sich nicht mit der Meinung der Redaktion decken.

23. Delegiertenversammlung wurde brieflich durchgeführt

Thomas Lendenmann* Die Delegiertenversammlung 2020 musste wegen der Corona-Pandemie brieflich durchgeführt werden. 29 Delegierte erhielten via E-Mail alle Unterlagen für die Teilnahme an dieser aussergewöhnlichen Versammlung.

Schlussendlich haben 25 Personen ihre Stimme abgegeben. Herzlichen Dank dafür.

Alle statutarischen Geschäfte wurden von den Delegierten genehmigt. Ebenfalls mit grossem Mehr wurden vier neue Mitglieder des Zentralvorstands gewählt: Isabell Ambühl, Bruno Roelli, Alex Schellenberg und Noam Schaulin.

Somit ist der Zentralvorstand mit diesen neuen Kräften vollzählig und kann die an-

stehenden Geschäfte in Angriff nehmen. Webmasterin Isabell Ambühl hat sich bereits im InfoForum 2/2020 vorgestellt; in dieser Nummer erklären Noam Schaulin und Bruno Roelli, wer sie sind und wo sie herkommen.

Ob die nächste Delegiertenversammlung 2021 im normalen Rahmen oder ebenfalls wieder in dieser Art durchgeführt werden wird, zeigt dann die Zukunft.

Wir wünschen allen eine gute Zeit und danken für das Vertrauen, welches den gewählten Mitgliedern entgegengebracht wurde. Bleiben Sie gesund!

*Vizepräsident PBS

Wer bin ich, wo komm ich her?

Noam Schaulin ist der neue Aktuar von Pro Bahn Schweiz. Hier berichtet der 22-jährige Baselbieter über seinen Werdegang.

Ich bin in einem kleinen Dorf im Laufental aufgewachsen. Schon früh begann ich mich für den öV zu interessieren, insbesondere für Züge. Ab der 3. Primarschulklasse bin ich täglich mit Bus und Zug in die Schule gefahren. Die Postautos sind nur sehr unregelmässig in mein Dorf gefahren und ich musste oft eine halbe Stunde den Berg hochlaufen, da ich keinen Anschluss hatte. Dies hat mich schon früh politisiert und für die Anliegen von öV-Kunden und -Kundinnen sensibilisiert.

Zukunftsperspektive

Nach dem Abschluss meiner Matura im Sommer 2018 habe ich in den vergangenen zwei Jahren an verschiedenen Orten meinen Zivildienst geleistet und Europa im Zug bereist. Im Oktober fange ich jetzt in der Abteilung Arealverkehr bei Rapp in Basel ein Praktikum an. Diese Praxiserfahrung benötige ich, um im nächsten September



Neu im Vorstand: Noam Schaulin.

Bild: zvg

mein Studium «Stadt-, Verkehrs- und Raumplanung» an der Ostschweizer Fachhochschule in Rapperswil zu beginnen. Den daran anschliessenden Master möchte ich in Rotterdam machen.

Was mich sonst beschäftigt

Als Vizepräsident der JUSO Baselland und Präsident der SP Hochwald bin ich politisch stark engagiert und national, kantonal und kommunal gut vernetzt. Neben einer gerechten Welt ohne Hass und Aus-

>>>

Gönnermitglieder

BERN MOBIL



SIEMENS



Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel des transports
Sindacato del personale dei trasporti

SOB SÜDOSTBAHN



Gemeinden

BL: Läufelfingen
TG: Frauenfeld
UR: Erstfeld
ZH: Dietikon, Dübendorf, Elgg, Meilen, Rafz, Richterswil, Thalwil, Uetikon, Wädenswil

>>>

beutung setze ich mich natürlich auch für einen starken Service public und einen guten öffentlichen Verkehr ein.

Wie schon angetönt, bin ich sehr oft mit der Eisenbahn in ganz Europa unterwegs und kann in meinem jungen Alter schon auf über 70 Nachtzugfahrten zurückblicken. Meine Erfahrungen und mein Wissen bezüglich Bahnreisen teile ich nicht nur mit meinem Freundeskreis, sondern auch auf Twitter (@AufGleis13) und auf einem Blog, an dem ich mitarbeite (www.traintracks.eu).

Der Weg zu Pro Bahn

Passend zu meinem sonstigen politischen Engagement war die Mitgliedschaft bei Pro Bahn selbstverständlich. Da ich mich verstärkt für einen guten öffentlichen Verkehr einsetzen wollte, bin ich 2018 der Einladung zur Sitzung der Arbeitsgruppe Ticketing gefolgt. Daraus hat sich eine regelmässige Teilnahme an den Gesprächen zwischen Pro Bahn und der Alliance SwissPass (Branchenorganisation öV Schweiz) entwickelt. Durch dieses Engagement kenne ich auch schon einige wichtige Personen der Schweizer öV-Branche und weiss, was hinter den Kulissen abläuft.

Meine Erfahrung aus anderen Vereinen und Organisationen möchte ich jetzt als Aktuar Pro Bahn zur Verfügung stellen und mich zusammen mit dem Restvorstand für einen zuverlässigen und kund*innenfreundlichen Schweizer öV einsetzen.

Wer bin ich, wo komm ich her?

Der Luzerner Bruno Roelli ist neues Mitglied im Zentralvorstand. Der öffentliche Verkehr war in seinem Leben ein ständiger Begleiter, wie er schreibt.

Das Licht der Welt erblickte ich im Frühsommer 1956 in Luzern. Mein Vater arbeitete damals bei den SBB als Handwerker. Mitten in der Stadt aufgewachsen wurde ich früh mit dem öffentlichen Verkehr vertraut. Nach der Matura begann ich mein Jura-Studium in Zürich. Als Werkstudent in einfachen finanziellen Verhältnissen konnte ich mir keine eigene Bleibe in Zürich leisten. So kam es, dass ich während fast fünf Jahren zwischen Luzern und Zürich hin- und herpendelte. Damals fuhren noch die «guten alten» Züge im bekannten Dunkelgrün mit einem Triebwagen, der selber noch Passagiere zur Mitfahrt einlud und insgesamt – so sagte man mir damals – 60 Achsen bewegte. Jedenfalls machte ich gute Erfahrungen. Prägend war aber auch mein Jugendfreund, ebenfalls aus einer Bähnler-Familie, der später bei den SBB arbeitete. Zusammen hatten wir schon in jungen Jahren eine Modelleisenbahnanlage gebastelt, die uns unzählige spannende Freizeitstunden bescherte.

Ein Nicht-Autobesitzer

Gut dreissig Jahre meiner Berufszeit amte ich als Richter im Familienrecht. Als einer der Pioniere der Kinderanhörung war es mir ein Anliegen, tiefer in die familiären Verhältnisse hineinzublicken und den betroffenen Kindern den ihnen gebührenden



Neu im Vorstand: Bruno Roelli.

Bild: zVg

Platz zu geben. So besuchte ich sie auch ausserhalb des «Elfenbeinturms» bei ihnen zuhause und in Schulen. Als Nicht-Autobesitzer benutzte ich die Bahn und den Bus und liess mich von den Kindern an den jeweiligen Haltestellen abholen. Auf dem Weg nach Hause gab es bereits erste Gespräche und spannende Einblicke in das Umfeld der Kinder.

Aktiv nach der Frühpensionierung

Nach meiner Frühpensionierung bin ich in der Beratung im Kindes- und Erwachsenenschutz (KESCHA) tätig, spiele vermehrt als Barpianist in schönen Hotels, rudere auf dem wunderschönen Vierwaldstättersee und stelle meine juristischen Erfahrungen in einer Stiftung und Baugenossenschaft, aber auch in Vereinen zur Verfügung. In einem dieser Vereine hat mich Karin Blätter auf «Pro Bahn» angesprochen. Als eifriger öV-Benutzer, mittlerweile mit dem GA, sagte ich gerne zu und bin gespannt auf mein Wirkungsfeld in einem spannenden und zukunftssträchtigen Gebiet. Einen ersten positiven Eindruck von der Kollegialität im Vorstand habe ich bereits erhalten.

Kontakte Pro Bahn

ZENTRALVORSTAND

Karin Blättler, Präsidentin
Hirschmattstr. 54, 6003 Luzern
T 041 210 28 72, M 079 961 34 53
karin.blaettler@bluewin.ch

ESPACE MITTELLAND

Aldo Hänni, Präsident
Sägeweg 7, 3264 Diessbach b. Büren
T 032 530 13 12, M 079 327 58 56
pbs-em.praesident@pro-bahn.ch

OSTSCHWEIZ

Bruno Eberle, Präsident
Heiligkreuzstr. 32, 9008 St. Gallen
T 071 245 36 46
beberle@swissonline.ch

ZENTRALSCHWEIZ

Karin Blättler, Präsidentin
Hirschmattstr. 54, 6003 Luzern
T 041 210 28 72, M 079 961 34 53
karin.blaettler@bluewin.ch

GESCHÄFTSSTELLE

Pro Bahn Schweiz
8000 Zürich
T 078 878 03 23
info@pro-bahn.ch

NORDWESTSCHWEIZ

Lorenz Degen, Präsident
Austrasse 6, 4144 Arlesheim BL
T 079 728 87 24
lorenzdegen@bluewin.ch

TICINO ASTUTI

Fabio Canevascini, Presidente
Via Gen. Guisan 20
6828 Balerna
T 079 248 5014
fabio@fabiocanevascini.ch

ZÜRICH

Sandro Hartmeier, Präsident a.i.
Seestrasse 399
8706 Männedorf
M 079 609 41 11
pbs-zh.praesident@pro-bahn.ch



CLEVERE BAHNTECHNOLOGIE

Stadler ist immer in Bewegung, denn die Wünsche unserer Kunden treiben uns an, die besten Fahrzeuge zu bauen. Diese können dabei auf die umfangreiche und langjährige Erfahrung der Stadler-Mitarbeitenden zählen, die jeden Tag höchste Präzision und erstklassigen Service gewährleisten. Das ist die Grundlage unseres guten Rufs. Wir stehen für Zuverlässigkeit, Flexibilität und Innovation – und das schon seit 1942. www.stadlerail.com

STADLER