



Bild: ÖBB

Perspektive Nachtzug

Grosse Versprechen: Die Renaissance von Schlaf- und Liegewagen

Grosse Änderungen: Das Coronavirus beeinflusst das Mobilitätsverhalten
Grosses Jubiläum: Die Rigi-Bahnen werden 150 Jahre alt



Karin Blättler

Präsidentin
Pro Bahn Schweiz

D Das Virus dominiert auch 2021

Das Jahr hat gestartet, wie das vorherige geendet hat. Das Virus diktiert unser Leben. Bei Redaktionsschluss sind Läden und Restaurants geschlossen und Home-office ist Pflicht. Es wird noch länger mit einschneidenden Massnahmen zu rechnen sein, die auch das Verhalten und die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden des öV verändern und unter Umständen den gesamten öV nachhaltig beeinflussen werden. Zuzuwarten bis das Virus wieder weg ist, ist mit Sicherheit keine Lösung. Es ist höchste Zeit, dass die Alliance SwissPass, der Verbund der öffentlichen Verkehrsbetriebe, sich mit diesen schnell verändernden Situationen auseinandersetzt, und schnellstmöglich neue flexiblere Abonnemente einführt. Ziel muss sein, dass auch für die treue Kundschaft Lösungen bereitgestellt werden, damit sie während und vor allem auch nach der Coronakrise dem öV treu bleibt. Wir wünschen Ihnen gute Fahrt und bleiben Sie gesund!

F 2021, année encore dominée par le virus

La nouvelle année a débuté comme la précédente s'est terminée, avec un virus qui a pris le pas sur nos vies. Au moment où cette édition part sous presse, les commerces et les restaurants sont toujours fermés et le télétravail reste obligatoire. Autant de restrictions qui devraient perdurer encore quelque temps. Une situation qui aura aussi un impact sur les habitudes et les besoins des usagers, avec un effet durable prévisible pour les transports publics dans leur ensemble. Se contenter d'attendre la disparition du virus n'est certainement pas la solution. Il est temps pour l'Alliance SwissPass, l'association des entreprises de transport publics, d'empoigner cette situation en pleine évolution, et d'introduire de nouveaux abonnements, plus flexibles, et ce, dans les meilleurs délais. Il s'agit d'apporter des solutions aux clients fidèles afin qu'ils restent attachés aux transports publics pendant, et surtout après la crise sanitaire. Nous vous souhaitons un bon voyage et de rester en bonne santé !

I Il virus continua a dominare l'agenda 2021

L'anno 2021 è iniziato sulla scia di quello precedente. Il virus continua a dettare le regole della nostra vita. Negozi e ristoranti restano chiusi al momento della consegna in tipografia di questo numero della nostra rivista e l'home office è diventato una pratica quasi obbligatoria. Ulteriori drastiche misure non sono escluse su tempi medio-lunghi, il che avrà anche conseguenze sul comportamento e sulle esigenze dei clienti del settore pubblico e potrebbe avere un impatto duraturo sull'intero sistema di trasporto collettivo. Aspettare che il virus sia sparito non è certamente una soluzione. È giunto il momento che Alliance SwissPass, l'associazione delle imprese del trasporto pubblico, si occupi di queste situazioni in rapida evoluzione e introduca al più presto nuovi abbonamenti più flessibili. L'obiettivo deve essere quello di fornire soluzioni alla clientela più fedele, in modo che rimanga legata al trasporto pubblico durante e soprattutto dopo la crisi dettata dal Covid-19. Caro lettore, non ci resta che augurarvi un buon anno in piena salute!

Inhalt

Schwerpunkt «Nachtzüge»

Neu erwachtes Bewusstsein	3
Interview mit SBB-Managern	4
Probleme mit dem Ticketing	5-6

Aktuell

Erste Bilanz des neuen Fahrplans 2021	7
Premiere: E-Betrieb nach München	8
Velogipfel: Mehr Platz für Zweiräder	9
ÖV im Kanton Solothurn: Kompliziert ..	10-11
Nachrichten 1	12
Rigi-Bahnen: 150-Jahr-Jubiläum	13
Nachrichten 2	14
Digital statt Papier: SBB-Stelen im Test	15

Pro Bahn

Astuti: il nuovo orario 2021	16-17
Citrap VD: le trafic régional vaudois	18
Leserbriefe	20
Sektion Zentralschweiz neu aufgestellt	21-22
CO ₂ -Gesetz: Pro Bahn empfiehlt ein Ja	23

Frontbild:

Ein Viererabteil im Liegewagen des Nightjets der ÖBB.

Impressum

InfoForum 1/2021, Versand: 3. März

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

Karin Blättler, Mario Del Curto, Edwin Dutler, Peter Hummel, Antoine Jaquenoud, Thomas Lendenmann, Urs Schaffer, Noam Schaulin, Martin Stuber, Andreas Theiler, Kaspar P. Woker

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 2/2021, Versand: 2. Juni 2021
Inserate- und Redaktionsschluss 11. Mai 2021
InfoForum 3/2021, Versand: 1. September 2021
Inserate- und Redaktionsschluss 11. August 2021

Erwachtes Bewusstsein für Nachtzüge

Die SBB wollen das Nachtzug-Angebot in Europa weiter ausbauen. Dafür braucht es ein Ja in der Referendumsabstimmung zum neuen CO₂-Gesetz mit dem Klimafonds.

Edwin Dutler Wie sich doch die Zeiten ändern. Noch vor drei Jahren waren Nachtzüge für die Bahnen in Europa mit Ausnahme der ÖBB kein wirkliches Thema. Im Gegensatz zur DB und zur SNCF haben sich die SBB jedoch nie ganz vom komfortablen Nachtverkehr mit Schlafwagen verabschiedet, auch wenn sie kein eigenes Rollmaterial mehr für die Nachtzüge besitzen. In einer Kooperation mit den ÖBB wurden verschiedene Verbindungen immer noch angeboten. Und zusätzlich wurden ab 2019 die Schlafwagen der ÖBB mit dem SBB-Logo verschönert.

Aber dank Greta Thunberg hat sich das Bewusstsein für Nachtzüge in Europa nun etwas geändert. Die ÖBB haben als erste Bahnverwaltung in Europa im Sommer 2018 erstmals wieder 13 neue moderne Nachtzüge mit einem innovativen Raumkonzept bei der Industrie bestellt, welche im Fahrplanjahr 2023 in den Einsatz gelangen sollen. Und bereits wurde eine Anschlussbestellung für weitere Nachtzüge bei der Industrie platziert. In der Schweiz soll mit dem Klimafonds die Möglichkeit geschaffen werden, dass der Bund Beiträge an den Betrieb von internationalen Nachtzügen leisten kann. Die Nagelprobe für den Klimafonds steht jedoch noch vor uns: Am 13. Juni 2021 müssen Volk und Stände dem CO₂-Gesetz zustimmen, das

diesen Fonds beinhaltet. Ich hoffe auf ein klares Ja, damit die «Spasfliegerei» zum Shoppen in Europa endlich aufhört.

Dürftige Informationen

Auf Grund dieser neuen Situation wollten DB und SNCF jetzt natürlich nicht mehr als rückständig gelten. In einer aufwändig inszenierten Veranstaltung wurde unter der Leitung des deutschen Bundesministeriums für Verkehr im Dezember 2020 eine Absichtserklärung für Nachtzugsverbindungen ratifiziert (siehe Kasten), welche von den vier Regierungen sowie den Staatsbahnen von Deutschland, Österreich, Frankreich und der Schweiz unterzeichnet wurde. Die schweizerischen Bahnjournalisten wurden für diese Veranstaltung nicht eingeladen. Aber dank den guten Beziehungen zu unseren Freunden von Pro Bahn Deutschland haben wir den Link für die Teilnahme an der virtuellen Medienkonferenz von ihnen erhalten und waren so doch dabei. Nach den abgelesenen Referaten und Sonntagsreden waren dann natürlich auch keine Fachfragen zugelassen; nur zwei bekannte Medienhäuser durften je eine bestellte Frage stellen. Die zwei gezeigten Folien waren vom Informationsgehalt her dürftig und auch fehlerhaft. Über das «Wie und wer» war wie gewohnt nichts zu erfahren. Auf den berechtigten Einwand zum

Konzept TEE 2.0 (siehe InfoForum 4/2020) von BAV-Direktor Peter Füglistaler wurde überhaupt nicht eingegangen. Die ganze Veranstaltung war wenig berauschend und entsprach in etwa der Qualität der dritten Klasse der Züge der beteiligten Bahnen, welche im Jahre 1956 abgeschafft wurde. Besonders befremdlich war, dass in der Boulevardpresse und in angesehenen Medien die ganze Veranstaltung und die DB unkritisch in den höchsten Tönen gelobt wurden.

Nachdem jetzt aber die SBB in den zukünftigen Verhandlungen federführend mitwirken und weitere Bahnen wie NS und Trenitalia ihr Interesse an einer Zusammenarbeit an einem runden Tisch bekundet haben, sollte es qualitativ besser werden. Pro Bahn Schweiz hat bei den SBB nachgefragt (siehe Interview auf Seite 4).

Die Absichtserklärung

ED Die Staatsbahnen DB, ÖBB, SNCF und SBB wollen den grenzüberschreitenden Bahnverkehr fördern. Das haben die Verkehrsminister von Deutschland, Österreich, Frankreich und der Schweiz am 8. Dezember 2020 in einem Grundsatzentscheid beziehungsweise in einer Absichtserklärung beschlossen. Das Bundesamt für Verkehr hielt in einer Medienmitteilung fest: «Dabei geht es etwa darum, hochwertiges Rollmaterial zu beschaffen, Fahrpläne zu optimieren und attraktive Buchungsplattformen zu entwickeln. Mit den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) haben sich die SBB bereits im September auf eine Absichtserklärung verständigt, um das bestehende Nachtzugangebot ab der Schweiz auf insgesamt 10 Linien zu 25 Destinationen auszubauen. Dazu gehören neue Nachtzüge ab der Schweiz nach Amsterdam, Rom und Barcelona.» Das BAV gibt sich zuversichtlich: «Mit der heute vereinbarten Kooperation der vier Bahnen DB, ÖBB, SNCF und SBB wird die Idee der Förderung von Fern- und Nachtzügen an Dynamik gewinnen.»



Wiederentdeckung der Nachtzüge: Die ÖBB mit ihren Nightjets geben in Europa den Takt an.

Bild: ÖBB

Über Nacht reisen: Von Zürich nach Barcelona im Jahr 2024

Interview mit Armin Weber, Leiter SBB Internationaler Personenverkehr, und Werner Ebert, SBB Marktmanagement International.

Interview: Edwin Dutler

PBS: Was gibt es Generelles zu den vorgesehenen neuen Nachtzügen zu bemerken?

SBB: Die Erweiterung des Nachtzugangebots basiert auf der Grundlage, dass das vom schweizerischen Parlament beschlossene CO₂-Gesetz am 13. Juni 2021 vom Stimmvolk angenommen wird. Ohne die im Klimafonds vorgesehenen Beiträge an die grenzüberschreitenden Nachtzüge kann das Netz in der geplanten Form und Grösse nicht realisiert werden.

Als erste neue Verbindung wird ab nächstem Jahr ein Nachtzug nach Amsterdam eingeführt. Wie ist das Konzept für diesen Zug?

Dieser Nachtzug führt Schlafwagen, Liegewagen sowie Sitzwagen von SBB und DB in der ersten und zweiten Wagenklasse und ersetzt auf der Strecke Basel – Köln den heutigen Nacht-ICE. Die Schlaf- und Liegewagen werden von der Firma RDC Asset GmbH in Hamburg gemietet, wobei die Schlafwagen ehemalige WLAB der ÖBB mit je 10 Abteilen mit maximal 3 Betten sind. Der Zug wird zwischen Frankfurt und Amsterdam mit einer Lokomotive vom Typ Vectron geführt, damit entfällt ein zusätzlicher Lokwechsel an der Grenze zu Holland.

Was erwartet uns im Jahr 2023?

Ab 2023 wird es einige Neuerungen geben. So planen wir, den Nachtzug Zürich – Hamburg/Berlin auf zwei Züge aufzuteilen. Der Berlin-Zug soll dann zusätzlich einen Zugteil nach Dresden und Prag erhalten. In einem zweiten Schritt ist ausserdem eine künftige Verlängerung des Zuges an die Ostsee angedacht.

Ab Dezember 2023 soll auch eine neue Nachtverbindung Zürich – Bern –



Unsere SBB-Interviewpartner:
Armin Weber
und Werner Ebert.
Bilder: zVg

Brig – Bologna – Florenz – Rom in Betrieb genommen werden. Das für diese Verbindung notwendige Rollmaterial und das Betriebskonzept auf der Neubaustrecke sind zurzeit in Erarbeitung. Klar ist heute bereits, dass ein ÖBB-Nightjet und ein FV-Dosto der SBB nicht vereint gefahren werden können.

Was ist für die Verbindung Zürich – Barcelona im Jahr 2024 angedacht?

Die im Konzept TEE 2.0 vorgeschlagene Linienführung über Mulhouse erachten wir aus der Schweizer Perspektive nicht als sinnvoll, da grosse Teile der Schweiz keinen direkten Zugang zu dieser Verbindung erhalten würden. Für diesen Zug haben wir konventionelles RIC-Rollmaterial vorgesehen. Der Zug soll auf der Strecke Zürich – Bern – Genf mit einer Re 460 geführt werden, ab Genf übernimmt eine französische Lokomotive den Zug und fährt direkt bis Barcelona.

Pro Bahn hat in ihrem Arbeitspapier für Nachtzüge eine direkte Nachtverbindung Schweiz – London vorgeschlagen. Wie stehen die SBB zu diesem Vorschlag?

Es gibt heute leider kein nachzugfähiges Rollmaterial, das für den Kanaltunnel zugelassen ist. Eine direkte Tagesverbindung von der Schweiz scheitert daran, dass die vom englischen Staat vorgeschriebenen Infrastrukturvorschriften in den Abgangsbahnhöfen mit vernünftigem finanziellen Aufwand nicht realisiert werden können. Hier wären eigene Abfertigungsbereiche

erforderlich, die mit dem Check-in am Flughafen vergleichbare Sicherheitskontrollen ermöglichen. Solche Bereiche werden wir an Schweizer Bahnhöfen schon aus Platzgründen nicht einrichten können. Somit bleibt es hier auch längerfristig leider nur bei Umsteigeverbindungen.

Kommen wir noch zur Verbindung Zürich – München. Dank der fahrenden Transition in St. Margrethen wird die Reisezeit nochmals um 30 Minuten verkürzt. Wird auch die lästige Taktlücke von vier Stunden geschlossen und ist eine einmalige Durchbindung nach Mailand eine Option?

Die Schliessung der Taktlücke ist auf den nächsten Fahrplan an Spitzentagen vorgesehen und mit der DB abgesprochen. Bei entsprechender Nachfrageentwicklung kann das 7. Zugpaar ab 2023 täglich gefahren werden. Eine Durchbindung nach Mailand setzt Infrastrukturarbeiten in Zürich HB voraus. Das ist also eine Option, die wir für die Zukunft sicher weiterverfolgen werden.

Was ist die Meinung der SBB zum TEE-2.0-Konzept der deutschen Regierung?

Es ist ein interessantes Papier. Wir befürworten jedoch nicht einzelne lange Tagesverbindungen, sondern bevorzugen einen dichten Taktverkehr auf Strecken, welche in der Grössenordnung von vier bis sechs Stunden liegen mit guten Anschlussverbindungen in den relevanten Knotenbahnhöfen zu weiter entfernten Destinationen.

Ambitionierte Pläne – tiefdämpelndes Ticketing

Von den Schwierigkeiten, Nachtzüge und internationale Bahnverbindungen zu buchen: Ein Erfahrungsbericht.

Kaspar P. Woker Mein Reisewunsch: Zürich – Madrid, Hinfahrt am 11. August, retour am 9. September. Die Suche begann am 27. Januar 2021, gut sechs Monate im Voraus. Resultat: fluege.de ergab über hundert Varianten. Die Webseite thetrainline.com präsentierte für (Genf –) Valence – Barcelona – Madrid eine Meldung «Sie sind etwas zu früh. Passen Sie Ihre Reservation an oder versuchen Sie es später.» Ein Dämpfer für meine umweltbewussten Pläne, mit TGV und AVE statt Flugzeug nach Spanien zu reisen.

Mit dieser Idee habe ich den Schwachpunkt der Initiativen zu mehr Nachtzügen, TEE-Verbindungen und internationalen

Bahnreisen erwischt. Politische Absichtserklärungen, Versprechen nach mehr Zug von Bahnmanagern verpuffen, so lange wie Europas Bahnen punkto Reservation und Ticketing meilenweit hinter den Flugesellschaften her dümpeln. Dies zeigte auch die Mehrzahl der Kommentare zu den kürzlichen Nachtreise-Avancen in Medien und Foren.

Innovatives BLS-Reisezentrum

So wandte ich mich an den Spezialisten des BLS-Reisezentrums in Gümligen – weitherum bekannt als innovativ in Sachen internationale Bahnreisen. Auch hier, mein Reisewunsch war zu früh. Mehr als sechs

Monate im Voraus liegt nicht drin. Dabei hat die BLS eine Einzelanbindung ans Reservationssystem der SNCF, was «vom Besten» sei, wie mir beschieden wurde. Da könnten trotz Globalpreisen auch alle TGV-Sparvarianten und Billette für die TER-Anschlüsse gebucht werden. Das BLS-Reisezentrum nahm meinen Auftrag gerne entgegen und wird zu gegebener Zeit versuchen zu buchen – auch mit einem Interrail-Ticket als Basis, womit nur die Reservation extra zu bezahlen sei.

Wie sieht es bei anderen Verbindungen in Europa aus? Nachtzüge ab Paris sind ebenfalls einfach zu reservieren. Gleiches gilt für AVE-/Alvia- und Regioexpresszüge >>>

Nachtzug Europa: Die Neuerungen 2021

Edwin Dutler Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 hat die aufstrebende nordschwedische Universitätsstadt Umeå eine zweite direkte tägliche Nachtzugverbindung von Stockholm sowie Göteborg erhalten, welche sehr gut benützt wird. Ab Ostern 2021 soll der Nightjet Wien/ Innsbruck – Düsseldorf nach Amsterdam verlängert werden. Die norwegische Bahnunternehmung Vy (die ehemalige NSB)

hat acht Liegewagen der Deutschen Bahn gekauft. Die Wagen werden umgebaut und erhalten geräumige Gepäckräume für Fahrräder. Diese Wagen werden anschliessend auf der Bergenbahn Oslo – Bergen eingesetzt. Die norwegischen Bahnen kennen bis jetzt nur Schlafwagen. Mit den günstigen Preisen in den umgebauten Liegewagen will Vy vorzugsweise ein junges Publikum ansprechen.

Zuerst nur am Wochenende, ab dem 11. Juni täglich, will das private schwedische Bahnunternehmen Snälltaget eine Nachtverbindung von Stockholm nach Berlin anbieten. Zwischen Stockholm und Malmö wird der Nachtzug mit einem Tageszug gemeinsam geführt und bietet dadurch auch den Komfort eines Speisewagens.

Ab Ostern soll auch der Alpen-Sylt-Nachtexpress mit Schlafwagen, Liegewagen und Sitzwagen von Konstanz bzw. Salzburg über Frankfurt – Hamburg nach Westerland verkehren.

Zusammen mit dem Autoreisezug Lörrach – Hamburg bietet ab Juli 2021 jeweils Freitag/Samstag beziehungsweise Samstag/Sonntag der Urlaubs-Express eine Direktverbindung zwischen Lörrach bzw. Basel und dem Ostseebad Binz und zurück an. Der Urlaubs-Express führt Schlafwagen, Liegewagen und Sitzwagen.

In Périgueux lässt die SNCF 60 Reisezugwagen (Liegewagen in 1. und 2. Klasse sowie Sitzwagen in 2. Klasse) umfassend renovieren, um sie bereits dieses Jahr, spätestens aber ab 2022 auch auf den wiedereröffneten Nachtverbindungen Paris – Nizza sowie Paris – Tarbes einzusetzen.



>>> in Spanien sowie die Nachtzüge Hendaye/ Madrid – Lissabon. Mühsam wird es inneritalienisch, z.B. Roma – Palermo. Da gilt die 6-Monate-Frist, aber es gibt keine Möglichkeit für Sparbillette. Und immer wenn ein Fahrplanwechsel ansteht, verkürzt dies die mögliche Reservationsfrist auf zirka 60 Tage. Italo, die privaten italienischen Hochgeschwindigkeitszüge, kann das Reisezentrum via das SNCF-Tool buchen, auch wenn der Fahrplan dazu weder bei Trenitalia noch im ausführlichsten Fahrplan-System, demjenigen der DB, aufgeführt wird. Für private Recherchen heisst das surfen und selbst vergleichen.

Zuverlässig funktionieren die Reservationen der ÖBB-Nightjet-Verbindungen. Auch hier gilt «nicht mehr als sechs Monate im Voraus». Wenig geht, wenn das gewünschte Reisedatum in den Zeitraum einer Streckensperrung am Arlberg fällt. Dann heisst es abwarten und weitere Versuche starten, bis klar ist, ob der Zug Wien – Zürich ganz ausfällt oder umgeleitet wird – der Reisepfrolf entdeckt dies an der Ankunftszeit in Zürich um 10.20 statt 08.20 Uhr. Erst dann kann die Kundschaft zuverlässig orientiert werden.

Wer weiter Richtung Südosteuropa fahren will, wird Hürden antreffen. Über das uralte System EPR können zwar Liegeplätze bis Timisoara gebucht werden, sofern aus der Kombination verschiedener Fahrpläne die Nummer des gewünschten Zuges herausgelesen werden kann. Diese wechselt je nach Land und Fahrtrichtung. Für Billette muss in den Balkanländern am lokalen Schalter angestanden werden. Kaum ein Thema sind für die Profis am Bahnhof Gümligen Reservations- und Ticketwünsche für die private Konkurrenz: RegioJet und Leo-Express in Tschechien und der Slowakei, Westbahn in Österreich und Flixtren in Deutschland. Deren Daten sind nur auf der Webseite abrufbar – identisch wie am heimischen PC. In den Fahrplänen der Staatsbahnen werden sie totgeschwiegen.

Profis gefragt

Gute Noten gibt es für Schlafwagen-Reservationen bei der schwedischen SJ. Auch Züge in Norwegen und Finnland liessen sich gemäss Auskunft der Reisezentrum-Profis via EPR buchen, diese aber erst 60



Tage vor Abfahrt. Deshalb seien Nordland-Reisen mit Schlafwagen bis Hamburg, Fähre über die Ostsee, Hotel unterwegs und Weiterreise per Bahn recht kompliziert zusammenzustellen. Meist hängt die Bahnreservation eines Zwischenteils noch in der Luft, was bei Nichtfunktionieren zur Umstellung der Reise führt. Da schätzt man die Ausdauer der Profis im Reisezentrum.

Wechseln wir Richtung Grossbritannien. London mit Eurostar ist via SNCF buchbar. Weiter als London ist seit der Einführung der Bahn-Franchisen nichts mehr erhältlich. Jede Bahngesellschaft kümmert sich nur noch um ihr eigenes Angebot – und gebucht kann nur, wenn die persönliche Kreditkarte des Reisenden hinterlegt wird. Am Billett-Automat vor Ort wird mit der Eingabe der Kreditkarten-Nummer (hoffentlich) das gewünschte, zuggebundene Ticket ausgespuckt. Damit gleichen Reisen per Bahn und Fähre via England nach Irland einer Zitterpartie. Auch für den beliebten Caledonian-Sleeper nach Schottland sind am Bahnhof keine Reservationen und Billette mehr erhältlich.

Das Ziel Moskau ist sogar mit Senior/Junior-Tarif buchbar, ab Paris oder Nizza sowie Zustieg unterwegs in Berlin, da diese Verbindung im SNCF-System drin ist. Für Reisen auf der Transsibirischen Eisenbahn

und dem russischen Talgozug Berlin – Moskau arbeiten die BLS-Reisezentren mit Globotrain zusammen.

Nationale Eigenbrötlerei

Dieser Überblick zeigt das Drama von Bahnreisen über nationale Grenzen auf. Kaum eine Staatsbahn denkt an den Incoming-Tourismus. Dass Billette für Regionalzüge zuggebunden sind (Italien, Spanien) oder im Ausland überhaupt nicht (Frankreich) ausgestellt werden können, löst Kopfschütteln aus. Für Fernreisen sind Punkt-zu-Punkt-Tarife als Globaltickets mit variablen Preisen Standard. Bequemes Umsteigen auf einen Anschlusszug wäre oft möglich, wird aber mit neuerlichem Ticketlösen am unbekanntenen Billettautomaten zum Ärgernis.

Damit ist jeder Vorteil der durchgehenden Transportkette, wie sie die Schiene bietet, verfliegen. Mithin ein tiefdämpelndes Bahn-Ticketing, und noch sind keine Anzeichen der Besserung ersichtlich. Wer genügend Elan hat, kann sich am eigenen Bildschirm durchklicken. Wer es bequemer will, findet beim BLS-Reisezentrum einen besseren Service. Wirklich frühzeitig lassen sich auch dort keine Bahnreisen buchen. Flüge nach Madrid, Schottland, Helsinki, Palermo bucht man zu Hause und im Reisezentrum immer schon zehn Monate im Voraus.

Hochfliegende Pläne zu mehr internationalen Bahnreisen beginnen mit einem zuverlässigen Volservice bei Reservation und Ticketing. Nachbemerkung: Im SBB-Reisezentrum wird man für entsprechende Anfragen auf den SBB-Webshop verwiesen. Die Staatsbahn verkauft nur internationale Billette, die mit wenigen Klicks in ihrem System abrufbar sind.

Wer es bequemer will, findet beim BLS-Reisezentrum einen besseren Service. Wirklich frühzeitig lassen sich auch dort keine Bahnreisen buchen.

«Treno Gottardo» als neuer Höhepunkt

Einige Anmerkungen zum Fahrplanwechsel vom 13. Dezember 2020.

Edwin Dutler Der letzte Fahrplanwechsel stand ganz im Zeichen von fertiggestellten Infrastrukturprojekten. Auf der Nord-Süd-Achse betraf dies die Beendigung der Zugersee-Sperre, die Eröffnung des Ceneri-Baseltunnels sowie des neuen Bözberg-Tunnels, welcher den 4-Meter-Güterkorridor zwischen Rotterdam und Milano erlaubt. Auf der Ost-West-Achse ist die Inbetriebnahme des Eppenbergtunnels zu erwähnen.

Zuerst zum nationalen Verkehr: Bei den Gotthard-Verbindungen IC 2 haben wir jetzt die Kurzwende in Zürich. Bei ausreichend vorhandenem Rollmaterial wäre dies eigentlich kein Problem, doch auf Grund der angespannten Lage lief es bis jetzt nicht immer rund. Dieses Problem sollte mit dem Einsatz von FV-Dosto-Zügen ab April 2021 gelöst sein. Ebenfalls ab April sollen dann auch die SOB-Traverso-Züge ohne den Anstandshalt von 19 Minuten in Airolo mit einer verkürzten Fahrzeit direkt bis Locarno verkehren. Diese im Zweistundentakt abwechselnd ab Basel und Zürich verkehrenden Fernverkehrszüge namens «Treno Gottardo» fahren nun ohne das lästige Umsteigen in Erstfeld direkt ins Tessin. Wieso beim Kursbuchfeld 300 (Lötschberg) alle Züge aufgeführt sind, ob diese nun durch den Scheiteltunnel oder den Basistunnel fahren, im Feld 600 (Gotthard) aber die SOB-Züge nicht,



Bereits im Einsatz: Der Traverso der SOB auf der Gotthard-Strecke.

Bild: Georg Trüb

bleibt schleierhaft. Anfragen von Pro Bahn Schweiz führten ins Leere, niemand fühlte sich zuständig.

Ostschweizer Politiker spät erwacht

Auch die BLS fährt nun auf einer zweiten Fernverkehrslinie, der zum IR 17 aufgewerteten ehemaligen RE-Linie Bern – Burgdorf – Olten. Entgegen den ursprünglichen Versprechungen der BLS wird diese IR-Verbindung ohne Reisebegleiter und mit nur leicht modifizierten S-Bahn-Zügen gefahren. Ab dem nächsten Fahrplanwechsel sollen dann die SOB-Traverso-Züge «Aare Linth» auf der IR-Strecke Bern – Zürich – Chur verkehren, womit dann auf dieser Strecke wieder echtes Fernverkehrs-Rollmaterial fährt.

Weiter hat die BLS den Fahrplan ihrer direkten RE-Züge Interlaken – Zweisimmen per 1. Februar 2021 erneut geändert. Neu gelten wieder die gleichen Abfahrtszeiten wie im Fahrplan 2020. Die Montreux–Berner Oberland-Bahn (MOB) fährt auf der

Strecke Zweisimmen – Montreux neu mit den Golden Pass-Zügen einen systematischen stündlichen Taktfahrplan.

Bei der Verbindung Zürich – St. Gallen erfolgte ein Tausch in der Haltepolitik der Linien IC 1 und IC 5. Dieser Tausch wurde aus betrieblichen Gründen vorgenommen, damit jede Stunde mindestens eine schnelle Verbindung möglich ist. Obschon diese Änderung schon seit Jahren bekannt und mit den Ostschweizer Kantonen abgesprochen ist, haben dies einige St. Galler Bundespolitikerinnen und -politiker gemäss einer Interpellation im Nationalrat an den Bundesrat erst am Tag ihrer Reise nach Bern festgestellt.

Der internationale Verkehr konnte beim Fahrplanwechsel wegen der Corona-Pandemie auf mehreren Verbindungen nicht im geplanten Umfang aufgenommen werden; daher ist eine Beurteilung nicht möglich. Über die (missglückte) Eröffnungsfahrt von Zürich nach München berichten wir auf Seite 8.

Coronavirus verändert Mobilitätsverhalten

GL Im Jahr 2020 hat sich die Wahl der Verkehrsmittel für Schweizer und Europäer zu Gunsten der individuellen Mobilität verändert. Dies geht aus einer Studie hervor, welche der TCS und seine europäischen Partner im Rahmen der jährlichen Umfrage des Internationalen Automobilverbandes (FIA) durchgeführt haben. Die Studie basiert auf einer Umfrage bei zirka 30 000 Personen in Frankreich, Italien, Portugal, Finnland, Ungarn, Spanien und der Schweiz. Demnach entschieden sich in der

Schweiz 61 Prozent der Befragten für den Individualverkehr (2019: 57 Prozent). 46 Prozent der Befragten gaben an, dass sie im Jahr 2020 bevorzugt mit dem Auto zur Arbeit gefahren sind (Vorjahr: 44 Prozent). Dieses Phänomen konnte auch in Europa mit 74 gegenüber 69 Prozent beobachtet werden. Gleichzeitig sank innerhalb eines Jahres die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel in der Schweiz von 29 auf 18 Prozent und in Europa von 9 auf 4 Prozent. Das geänderte Mobilitätsverhalten

in Folge der Pandemie spiegelt sich auch deutlich im gewählten Verkehrsmittel für Ferienreisen. Der Anteil des Flugzeugs bei Schweizern sank deutlich: 32 Prozent hatten sich 2019 für das Flugzeug entschieden, 2020 waren es nur noch 7 Prozent. Das Auto konnte hingegen seinen Anteil von 66 auf 84 Prozent steigern. 33 Prozent der Befragten in der Schweiz sind 2020 im Übrigen gar nicht in die Ferien gefahren, im Vorjahr waren es lediglich 16 Prozent.

Flügelahmer «Habicht» bei der Allgäu-Premiere

Rechtzeitiger elektrischer Betrieb nach München – doch in Lindau-Reutin wirkt der neue «Hauptbahnhof» noch sehr unfertig.

Peter Hummel Die Geschichte ist fast zu unglaublich, um wahr zu sein: Über zwei Jahrzehnte musste auf die Elektrifizierung der Allgäu-Strecke gewartet werden – und dann gelangte der Jungfernfahrt-Zug von Zürich nach München nicht an sein Ziel, weil er in Hergatz, mitten in der «Pampa», auf ein nicht elektrifiziertes Gleis geleitet wurde.

Der Jammer war eh schon gross und das Nieselwetter unfestlich genug: Die Eröffnungsfeier mit einem Staatsakt in Lindau war coronabedingt schon länger abgesagt worden, die vorgesehene stattliche SBB-Delegation wurde immer kleiner, und angesichts der kurzfristig verschärften Einreiserestriktionen in Bayern verzichteten schliesslich sogar Personenverkehrs-Chef Toni Häne und Deutschland-Chef Werner Ebert auf die Jungfernfahrt. Gerade mal ein gutes Dutzend Passagiere verlor sich auf der Erstfahrt nach München (wie auch in der Gegenrichtung) im 430-plätzigem elektrischen Triebzug ETR 610, der nun vermehrt «Astoro» (italienisch für «Habicht») genannt wird.

Nachdem trotz Corona alle Testfahrten im Herbst planmässig durchgeführt werden konnten und die Strecke im November technisch abgenommen wurde, war es natürlich peinlich, dass der Premierenzug EC 97 in Hergatz, 20 km hinter Lindau, an der Abzweigung von der alten Stammstrecke

über Kempten und der neu ausgebauten Linie, ausgerechnet auf das einzige nicht elektrifizierte Gleis geriet; offenbar hat der örtliche Stellwerkbeamte den Zug aus alter Gewohnheit auf das Kemptener Gleis geleitet. Weil dabei der Stromabnehmer des ETR die Fahrleitung bei der Verzweigung beschädigte, war der Bahnhof bis am Nachmittag nicht elektrisch passierbar; entsprechend wurde auch der zweite Kurs ab München in Memmingen gestoppt – Pech für die offiziellen Eröffnungsgäste, für welche eigens die im trinationalen Livrée dekorierte Komposition «Johann Wolfgang von Goethe» nach München beordert wurde.

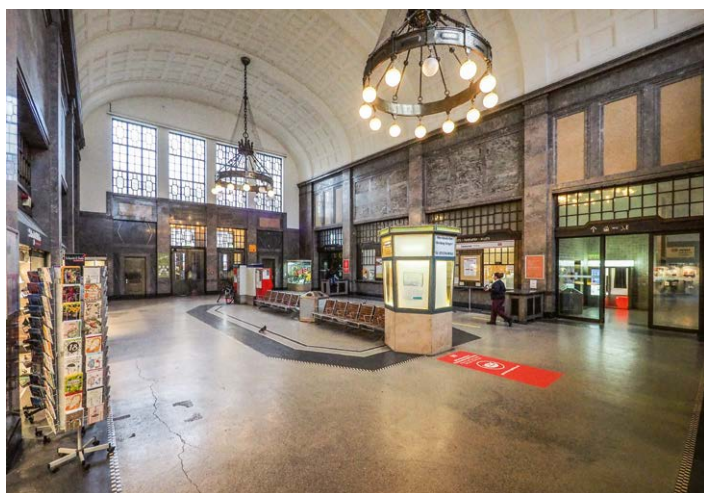
Wartende im Ungewissen

Ungemütlich wurde es nicht nur für die gestrandeten Passagiere in Hergatz und Memmingen, sondern auch für die vergeblich Wartenden in Lindau-Reutin, die im Ungewissen gelassen wurden über Ersatzverbindungen und die nicht mal in einer Wartehalle Schutz vor dem garstigen Wetter fanden. Im Moment präsentiert sich der neue Lindauer «Hauptbahnhof» nämlich eher wie ein Haltepunkt: Statt eines bedienten Schalters gibt es nur eine (zu Beginn noch verschlossene) Video-Schalterbox, aber keinen Kiosk und keine Imbissecke. Die neuen Fahrdrähte glänzen zwar noch kupfern, und der Vorplatz ist frisch ge-teert – doch das verlassene Bahnhofsviertel

Reutin macht derzeit einen sehr trostlosen Eindruck. Das einstige Bahnhofsgebäude, das stilistisch prima zum grosszügigen Inselbahnhof passt, wurde leider längst verkauft und ist in einem völlig desolaten Zustand; es sollte längst abgerissen werden. Doch bis die mit privaten Investoren geplante Neuüberbauung der 12 Hektaren grossen Bahnbrache fertiggestellt ist, wird es noch Jahre dauern. Traurig: seit 23 Jahren geplant, und nicht mehr hingekriegt.

Ein Trost, dass derweil der bisherige Hauptbahnhof – neu zu «Lindau-Insel» degradiert – noch wie bis anhin funktioniert: Offener Schalter, Bäcker und Kiosk. Doch ab 2022 scheint das alles nicht mehr so gewiss: Mit der Inbetriebnahme der elektrifizierten Südbahn nach Friedrichshafen – Ulm und der Verlegung der Abstell- und Betankungsanlagen nach Reutin – die Allgäubahn via Kempten verbleibt im Dieseltrieb – wird ein Grossteil der Fernzüge nicht mehr ab der Insel, sondern ab dem neuem «Hauptbahnhof» verkehren.

P.S. für Bahn-Chronisten: Es dauerte an diesem 13. Dezember bis kurz nach 17 Uhr, bis mit dem EC 193 ein erster Astoro München erreichte. Zum Abschleppen des havarierten EC 97 musste aus Kempten eine 218er Diesellok anrücken. Ab Lindau-Reutin konnte dann der ETR mit dem zweiten Stromabnehmer selbständig zur Reparatur nach Basel fahren.



Zwei Welten: Der (noch) sehr ungastliche neue Haltepunkt Lindau-Reutin und der altherwürdige Bahnhof Lindau-Insel.

Bilder: Peter Hummel

Innovative Ideen und ein Ohr für die Kundinnen und Kunden

Zur Pensionierung des VBZ-Direktors Guido Schoch.

Edwin Dutler Nach mehr als 11 Jahren als Schirmherr der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) wird Guido Schoch pensioniert. Über Jahrzehnte hat er sich im öffentlichen Verkehrswesen der Schweiz engagiert. Vor seiner Tätigkeit bei den VBZ war er CEO bei der SOB. Guido Schoch hat dort die Fusion der ehemaligen Bodensee-Toggenburg-Bahn mit der Südostbahn massgebend geprägt und die heutige neue SOB geschaffen. Die unter seiner Regie beschafften vierteiligen Stadler Flirt-Züge sind die bequemsten Züge im Regionalverkehr in der ganzen Schweiz und bilden auch heute noch das unverzichtbare Rückgrat der Ringlinie S4.

Guido Schoch hat während seiner ganzen Tätigkeit die Anliegen der Kundinnen und Kunden immer als wichtig betrachtet. Schon mit der SOB war er ein Gönnermitglied bei Pro Bahn Schweiz, und auch die VBZ wurden unter seiner Leitung ein Gönnermitglied bei uns. Diese positive Grundeinstellung sowie das Eingehen auf unsere Anliegen konnten wir in den zahlreichen gemeinsamen Sitzungen jedes Mal hautnah miterleben. Die Zusammenkünfte mit ihm waren geprägt von einer hohen gegenseitigen Achtung und Wertschätzung. Er hörte uns zu, getreu seinem Motto «unsere Kundinnen und Kunden sind unsere Fans». Auch seine innovativen Ideen haben uns immer wieder begeistert. Davon zeugen die zahlreichen kundenfreundli-



Guido Schoch.

Bild: zVg

chen Neuerungen beim Flexity-Tram. Seine persönlichen Erfahrungen mit dem öffentlichen Verkehr in den Grosstädten Europas hat er bei den VBZ so umgesetzt, dass sowohl die Kundinnen und Kunden wie auch die Verkehrsbetriebe einen Mehrwert erhielten. Es ist deshalb kein Geheimnis, dass für alle Verkehrsplaner in Europa ein Besuch bei den VBZ in der Schweiz zur Standardausbildung gehört.

Guido Schoch wird nun per Ende März 2021 aus dem aktiven Berufsleben ausscheiden. «Lieber Guido, persönlich sowie auch im Namen von Pro Bahn Schweiz danke ich dir für die sehr angenehme und konstruktive langjährige Zusammenarbeit. Wir wünschen dir für die Zukunft alles Gute und vielleicht treffen wir uns ja auch in Zukunft in der grossen weiten Welt des öffentlichen Verkehrs.»

Zürich: Führungswechsel bei VBZ und SZU

Edwin Dutler Der Stadtrat von Zürich hat den 43-jährigen Marco Lüthi per 1. April 2021 zum neuen Direktor der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) gewählt.

Marco Lüthi, ein versierter Kenner des öffentlichen Verkehrs, ist promovierter Verkehrsplaner. Seine berufliche Laufbahn bei den Eisenbahnen führte ihn zuerst zur Rhätischen Bahn in der Funktion als Leiter Unternehmensentwicklung. Anschliessend arbeitete er bei der Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn (SZU), zuerst als Leiter Infrastruktur;

2019 wurde er zum SZU-Direktor befördert. Als neuen Direktor der SZU hat der Verwaltungsrat den 45-jährigen Mischa Nugent gewählt. Mischa Nugent kommt von den SBB und war dort für den Regionalverkehr verantwortlich. Davor leitete er die Unternehmensentwicklung des SBB-Regionalverkehrs, war Projektleiter bei SBB Cargo sowie mehrere Jahre Fahrdienstleiter: ein echter öV-Spezialist. Mit seiner langjährigen und breiten Bahnerfahrung hat er den Verwaltungsrat überzeugt.

Mehr Platz für Velos

Die Nachfrage nach einem Selbstverlad ist stark gestiegen. Ein Bericht zum Velogipfel der SBB.

Noam Schaulin Viele Schweizerinnen und Schweizer haben den Sommer 2020 im Inland verbracht. Das hat sich auch beim Veloselbstverlad im öV gezeigt: An einzelnen Tagen waren bis zu drei Mal mehr Velos als normal unterwegs. Da schon länger versäumt wurde, in den Zügen mehr Platz für Velos zu schaffen, wurde es vielerorts eng.

Davon aufgeweckt hat SBB-Chef Vincent Ducrot am 9. November zum Velogipfel geladen. Zusammen mit Pro Velo, VCS, VöV, Litra und IGöV konnte sich Pro Bahn Schweiz zur Situation und zu möglichen Lösungen äussern.

Wenig später verkündete das Bahnunternehmen öffentlich, dass in allen IC- und EC-Zügen von März bis Oktober 2021 eine Reservierungspflicht für Velos bestehen wird. Am Velogipfel akzeptierten die eingeladenen Gruppierungen dies unter der Bedingung, dass mehr Platz in den Zügen geschaffen wird und die Reservierung für die Kundinnen und Kunden insgesamt kostenneutral ist. Zur Umsetzung dieser Forderungen wurde von den SBB nichts angekündigt.

In der Folge hat sich Pro Bahn intensiv mit dem Veloselbstverlad auseinandergesetzt und ein Positionspapier zum Thema verfasst. Darin halten wir fest, dass es deutlich mehr Velostellplätze in allen Zügen braucht und die täglichen Kosten pro Person (Fahrradticket und Reservationsgebühren) die heutigen 14 Franken nicht übersteigen dürfen.

Am zweiten Velogipfel Ende Februar (nach Redaktionsschluss) und in einer gemeinsamen Petition mit Pro Velo und anderen Velo-Organisationen setzen wir uns weiterhin dafür ein, dass der Veloselbstverlad einfacher und ohne Mehrkosten und -aufwand funktioniert.



Velostellplätze im Giruno: Reservation ist Pflicht.
Bild: Peter Hummel

Integriert in drei Tarifverbünde

Ein Gespräch mit Kjell Kolden, Abteilungsleiter öffentlicher Verkehr des Kantons Solothurn, über die Herausforderungen des öV-Angebots in seinem Kanton.

Andreas Theiler Maximal sieben Kilometer muss man im Kanton Solothurn auf direktem Weg laufen, bis man an die Kantonsgrenze gelangt. Wussten Sie dies? Ein Blick auf die Karte verdeutlicht: Solothurn ist eingeklemmt mitsamt Exklaven. Das stellt den Kanton in der Koordination des öV-Angebots vor besondere Herausforderungen. Das InfoForum sprach mit Kjell Kolden, dem Abteilungsleiter öffentlicher Verkehr in der Kantonsverwaltung. Er sagt: «Der Kanton Solothurn fristet schon eine Art Mauerblümchendasein in der Schweiz, trotz fast 300 000 Einwohnern. Drei Städte – Olten, Grenchen und Solothurn – sind etwa gleich gross. Der Kanton wird stark von den beiden Metropolitanregionen Zürich und Basel beeinflusst, zudem durch die nahe gelegene Bundesstadt Bern.»

Weitere geografische Spezialitäten des Kantons: Zwei Exklaven grenzen an Frankreich. Und die Gemeinde Kienberg kann auf der Strasse nur via Baseland oder Aargau erreicht werden; es gibt einen schmalen nur zu Fuss erreichbaren Streifen gemeinsamer Grenze mit dem übrigen Kantonsteil, deshalb ist Kienberg keine Exklave. Dafür gibt es noch eine Exklave im Kanton Bern, die frühere Gemeinde Steinhof, heute Teil von Aeschi SO.

ÖV-Gesetz wird revidiert

Trotz den noch über hundert Gemeinden gibt der Kanton den Ton an, wenn es um den öV geht. «Wir bestellen rund 70 Buslinien und rund 20 Bahnlinien. Von den Bahnlinien ist nur eine integral im Kanton gelegen, die Oensingen–Balsthal-Bahn (4,1 Kilometer lang, vier Bahnhöfe und Haltestellen). Das Netz über die Kantonsgrenzen hinaus ist ein eminent wichtiger Faktor bei der Planung des Bahnangebots. Bei den Buslinien ist knapp die Hälfte kantonsübergreifend. Für rund 30 Buslinien im Ortsverkehr sind wir im Gegensatz zum übrigen öV-Angebot alleine zuständig, weil sich der Bund nicht finanziell beteiligt.»

Solothurn ist durch seine Lage an drei Tarifverbänden beteiligt. Der TNW für die Gebiete auf der nördlichen Seite des

Juras, dann die A-Welle mit dem Z-Pass (bis Gänsbrunnen im Westen) sowie der Libero-Tarifverbund. Dabei gibt es Überlappungen. «Wir arbeiten für den Raum Solothurn eng mit dem Kanton Bern zusammen, bei der A-Welle vor allem mit dem Kanton Aargau, beim TNW mit den beiden Basel, Aargau und Jura. Daneben gibt es im Kanton nicht mehr viel öV, die Weissensteinbahn zum Beispiel, die nicht abgeltungsberechtigt ist.» Übrigens werden die Nachtangebote heute nicht vom Kanton bestellt, sondern durch die Gemeinden. «Trotzdem reden wir von ungefähr 45 Millionen Franken pro Jahr, die als Abgeltungen auf den Kanton entfallen. Die Gemeinden tragen einen guten Drittel davon.»

«Das Angebot ist wie vielerorts historisch gewachsen. Unser altes öV-Gesetz wird im Moment revidiert; wir streben dabei bessere Rah-

menbedingungen an. Wir haben im Kanton seit sieben Jahren eine Plafonierung der öV-Ausgaben, welche uns zwingt, mit den bestehenden Mitteln das Optimum herauszuholen. Wir konnten zum Beispiel Taktverdichtungen realisieren. Bei der Schaffung von neuen Linien müssen wir aber immer irgendwo kompensieren.»

Das laufende Jahr ist in mancher Beziehung ein sehr spezielles, und davon ist der öV nicht ausgenommen. Trotzdem macht Kjell Kolden einen Ausblick: «Ende 2020 ging der Eppenbergtunnel in Betrieb. In der Praxis stimmt aber die Erweiterung der Kapazität Olten – Aarau aufs Doppelte nicht. Wir können zwar das S-Bahn-Angebot ein wenig erweitern, aber es bleibt ein grosser Wermutstropfen: Die SBB bedienen Dulliken zunächst nur im Stundentakt. Das rief heftige Reaktionen hervor. Wir vernahmen davon zu spät und haben uns gewehrt. Bisher konnten wir neben der

von den SBB vorgesehenen Buslösung immerhin für Samstag/Sonntag einen halbstündlichen Halt erreichen. Damit sind wir jedoch nicht zufrieden. Wir sind in Kontakt mit den SBB und hoffen, bald täglich den integra-



Maximal sieben Kilometer zur Kantonsgrenze: Die besondere Form des Kantons Solothurn.



Bild: OeBB

OeBB: Eine Eisenbahngesellschaft für vier Kilometer

Die Oensingen-Balsthal-Bahn AG (OeBB) betreibt mit 14 Mitarbeitenden auf einer 4,1 Kilometer langen, normalspurigen Bahnstrecke im Auftrag der Konzessionärin SBB den regionalen Personenverkehr und in Kooperation mit SBB Cargo den Güterverkehr mit fünf Anschlussgleisen. Am Bahnhof Balsthal (im Bild) gibt es eine Depotwerkstätte, ein Reisezentrum und das «Rampenpintli» für öffentliche oder private Anlässe.



Der Solothurner ÖV-Chef Kjell Kolden.

Bild: André Weyermann/Grenchner Tagblatt

«Wir haben im Kanton seit sieben Jahren eine Plafonierung der öV-Ausgaben, welche uns zwingt, mit den bestehenden Mitteln das Optimum herauszuholen.»

Kjell Kolden

len Halbstundentakt realisieren zu können, und nicht erst in ferner Zukunft.»

Weitere Schritte werden umfassen: Der Viertelstundentakt auf dem RE Bern – Solothurn ab 2024 und kurz darauf der Viertelstundentakt zwischen Basel und Aesch BL. Im Fernverkehr ist der Halbstundentakt Biel – Delémont – Basel vorgesehen. Diese beiden Vorhaben bedingen die Realisierung beschlossener Investitionen in die Infrastruktur. Wenn alles rund läuft, können diese beiden Angebotsverbesserungen ab Dezember 2025 zum Tragen kommen. «Dazu müssen aber noch einige Akteure überzeugt werden», sagt Kjell Kolden.

Verstreute Siedlungsformen

Indirekt profitiert der Kanton vom kommenden Viertelstundentakt Basel – Liestal mit Anschluss auf Postautolinien ins Solothurnische. Ein Aspekt davon: «Mit dem Viertelstundentakt Liestal – Basel entspannt sich die Situation für die Umsteigenden.» Eine weitere Planung, mit Horizont 2035, ist der Halbstundentakt im Fernverkehr für Grenchen Süd: «Die Region zählt rund 30 000 Arbeitsplätze und doppelt so viele Einwohner, ist also gewichtiger, als man gemeinhin annimmt. Trotzdem braucht es noch Druck von uns. Bereits vorgesehen ist die Verdoppelung des Fernverkehrsangebots von Solothurn nach Osten, mit je zwei Zügen pro Richtung über die Bahn-2000-Strecke sowie mit Halt in Oensingen und Egerkingen. Im Weiteren möchten wir die Anschlüsse in Solothurn für die BLS-Züge von Burgdorf her verbessern. Und in Zusammenarbeit mit den SBB diskutieren wir ein verbessertes Angebot auf der Linie Solothurn – Moutier für die Zeit nach der Sanierung des Weissensteintunnels. Da-

neben sind wir immer am Verbessern des Busangebots.»

Ein Beispiel zu den Herausforderungen des Busbetriebs in zum Teil sehr verstreuten Siedlungsformen: Auf den beliebten Balmberg fährt der Bus von Solothurn zum Teil im Stundentakt. Das hat damit zu tun, dass sich dort ein grosses Asylzentrum befindet. Gleichzeitig erleichtert diese komfortable Verbindung auch den touristischen Verkehr; im Winter – sofern es Schnee hat – ist es der Skiberg der Solothurner. Hier ergänzen sich also zwei grundverschiedene Verkehre – Pendler und Asylsuchende einerseits, Touristen andererseits – zu einem guten Angebot «mit einem anständigen Kostendeckungsgrad».

Der Taktfahrplan ist für Kjell Kolden wichtig: «Stichwort Systematisierung. Im Busverkehr ist das für mich ein grosses Thema. Unsere Planer sind daran, sie zusammen mit den Transportunternehmen und lokalen Behörden zu optimieren. Es geht hier vor allem um schwach besiedelte Regionen, wo der öV oft stark durch den Schülerverkehr geprägt ist; ein aktuelles Beispiel findet sich im Leimental. Dort haben wir das Angebot im vergangenen Jahr grundlegend überprüft und neu geplant. Die Pläne stiessen lokal auf eine hohe Zustimmung. Wir wollen das Angebot entsprechend ab dem kommenden Fahrplanwechsel anpassen. Für mich heisst Systematisieren, dass wir ein leicht verständliches Grundangebot haben, nach Möglichkeit ohne Taktlücken oder –verschiebungen. Im Bedarfsfall können wir für Schülertransporte noch einen Kurs darauflegen. Diese Anforderung beisst sich aber selbstverständlich schnell mit den restriktiven Budgetrahmen.»

Sanierung des Weissensteintunnels verzögert sich

GL Für die Sanierung des Weissensteintunnels und der beiden angrenzenden Bahnhöfe Oberdorf und Gänsbrunnen hat die BLS der Firma Implenia Schweiz AG den Zuschlag erteilt. Der 1908 eröffnete und 3,7 Kilometer lange Tunnel auf der Strecke zwischen Solothurn und Moutier ist in einem kritischen Zustand und muss dringend saniert werden. Für die Bauarbeiten wird die Bahnstrecke zwischen Oberdorf und Moutier für 18 Monate unterbrochen. Die BLS wollte mit den Arbeiten im Juni 2021 starten, teilte aber im Dezember 2020 mit: Weil eine beim Bundesverwaltungsgericht eingegangene Beschwerde bis jetzt nicht ausgeräumt werden konnte, verzögert sich der Start der Bauarbeiten. Laut «Berner Zeitung» handelt es sich bei den Beschwerdeführern um den Berner Baukonzern Marti sowie die österreichische Porr-Gruppe. Durch die ungewisse Ausgangslage kann die BLS die Planung nicht vorantreiben; insbesondere musste der bereits organisierte Bahnersatz-Verkehr ab Juni 2021 für die 18-monatige Streckensperrung abgesagt werden. Im Februar 2017 hatte das Bundesamt für Verkehr beschlossen, den Eisenbahntunnel zu sanieren und damit die Anliegen der betroffenen Regionen aufzunehmen, auch wenn wirtschaftliche Überlegungen eigentlich dagegensprachen. Die Sanierung soll rund 85 Millionen Franken kosten.

Nachrichten 1

Stadler liefert an FART

Die Ferrovie Autolinee regionali Ticinesi SA (FART) und Stadler haben einen Vertrag über die Lieferung von acht neuen elektrischen Triebzügen unterzeichnet. Die Spezialanfertigungen ersetzen voraussichtlich ab 2023 das alte Rollmaterial der Centovallibahn im Tessin. Das Auftragsvolumen beläuft sich auf rund 94 Millionen Schweizer Franken. Stadler gewinnt damit einen weiteren Kunden im Tessin. Es ist der dritte Auftrag aus dem Südkanton in den letzten zwei Jahren: Bereits heute kommen die Flirt-Kompositionen im grenzüberschreitenden Regionalverkehr TILO zum Einsatz. Ab Sommer 2021 verkehren zudem die ersten Tramlinik der Ferrovie Luganesi SA (FLP) auf der Strecke Lugano – Ponte Tresa. (pd/gl)



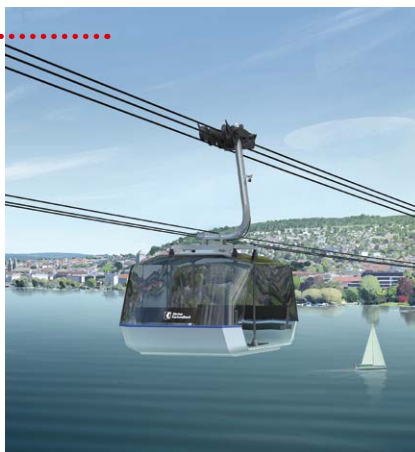
deutlicher Rekordhalter in Europa, vor Österreich mit 1489 Kilometern. Dies zeigen die neusten Zahlen von Eurostat, wie der Informationsdienst Litra mitteilte. (pd/gl)

Neuer BLS-Chef

Der Verwaltungsrat der BLS hat Mitte Februar Daniel Schafer zum neuen CEO der BLS AG gewählt. Daniel Schafer (Jahrgang 1967) wird sein Amt voraussichtlich am 1. September 2021 antreten. Nach dem Rücktritt des damaligen CEO Bernard Guillemon per Oktober 2020 in Folge der Abgeltungs-Affäre hatte der Verwaltungsrat die Stelle neu ausgeschrieben. Mit dem Amtsantritt von Daniel Schafer endet die aktuelle Übergangsphase, in der Dirk Stahl die BLS leitet. Dieser wird dann wieder vollamtlich die BLS Cargo AG leiten. Die krisengeschüttelte BLS setzt nun folglich auf einen Branchenfremden. Schafer war 12 Jahre CEO von Energie Wasser Bern (EWB), hat sich aber gerade ein Sabbatical gegönnt. In dieser beschäftigte er sich auch mit seiner Modelleisenbahn, wie «Der Bund» schrieb. (pd/gl)

Aus für ZKB-Seilbahnprojekt?

Eigentlich hätte sie schon über den Zürichsee schweben sollen. Doch nun steht in Frage, ob das ambitionierte Seilbahn-Projekt der Zürcher Kantonalbank (ZKB) zwischen Zürichhorn und der Landiwiese überhaupt je verwirklicht wird. Das berichtet die NZZ (Ausgabe vom 11. Januar 2021). Noch immer seien Einsprachen hängig, darunter von der Zürcher Sektion des Verkehrsclubs der Schweiz. Die ZKB wollte die 1,3 Kilometer lange Züri-Bahn eigentlich zu ihrem 150-Jahr-Jubiläum (im Jahr 2020) in Betrieb nehmen (InfoForum 3/2017). Aufgrund der anhaltenden Verzögerungen erlahme auch der Enthusiasmus der Bank zunehmend, stellt die NZZ fest. Ein Problem ist zudem, dass die Seilbahn nicht wirklich ins städtische öV-Angebot eingegliedert ist. (gl)



Neue Fahrgastrechte

Seit dem 1. Januar 2021 erhalten Reisende eine Entschädigung, wenn sie mit 60 oder mehr Minuten Verspätung am Reiseziel eintreffen. Diese Regelung gilt bei allen öffentlichen Verkehrsmitteln der Schweiz. Auch Abonentinnen und Abonenten erhalten eine Entschädigung – in der Höhe des Tageswerts des Abonnements. Die Entschädigungsanträge können online über www.swisspass.ch/fahrgastrechte geltend gemacht oder an jedem bedienten Verkaufspunkt beantragt werden. Ab 60 Minuten Verspätung gibt es 25 Prozent des Billettpreises, ab 120 Minuten 50 Prozent. Entschädigungsbeträge unter fünf Franken werden nicht ausbezahlt. (pd/gl)

Erneut Europameisterin

Die Schweiz ist – im letzten Jahr vor der Coronakrise – wieder Europameisterin im Bahnfahren. Sie legt auf hohem Niveau sogar noch zu: 74-mal war jeder Schweizer Einwohner 2019 im Durchschnitt mit der Bahn unterwegs, drei Fahrten mehr als 2018. In Luxemburg auf Platz 2 sind es 40 Fahrten, bei den Schlusslichtern Litauen und Griechenland nur deren zwei. Ebenso deutlich verteidigte die Schweiz ihre Spitzenposition bei der zurückgelegten Distanz: 2505 Kilometer legte jeder Einwohner der Schweiz 2019 durchschnittlich mit der Bahn zurück. Damit bleibt das Bahnland Schweiz



Ausstellung verschoben

Die Ausstellung «Treni fra arte e grafica» (Züge zwischen Kunst und Grafik) im Museum m.a.x. von Chiasso wird verschoben. Eigentlich hätte die Eröffnung am kommenden 28. März erfolgen sollen (InfoForum 4/2020), neu ist nun der 19. September 2021 vorgesehen. Sie soll dann bis 20. März 2022 geöffnet bleiben. (gl)

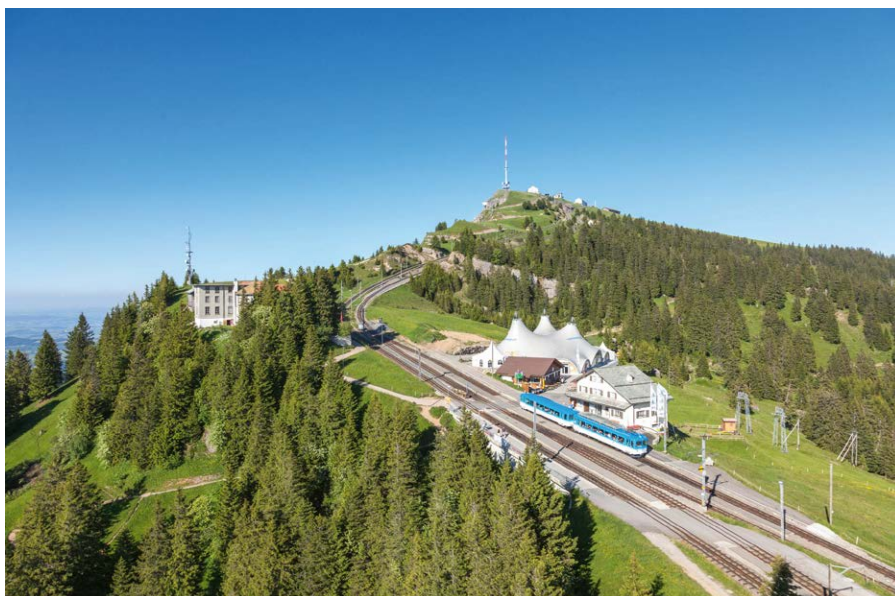
Jubiläum auf der Königin der Berge

Vor 150 Jahren verkehrte die erste Bergbahn Europas von Vitznau nach Rigi Staffelhöhe. Zum grossen Geburtstag der Rigi-Bahnen gibt es zahlreiche Anlässe und Angebote.

PBS «Ich will alles Volk auf die Berge führen, damit sie alle die Herrlichkeit unseres erhabenen Landes geniessen können!» Dieses Zitat stammt von Niklaus Riggenbach (1817-1899), Ingenieur und Lokomotivbauer. Seine Idee, die erste Bergbahn Europas von Vitznau nach Rigi Kulm zu bauen, löste nicht nur Begeisterung aus. Er wurde als verrückt erklärt und manch einer schüttelte hinter seinem Rücken den Kopf über den Pionier und seine «ungeheuerliche» Idee. Doch das Projekt wurde verwirklicht. Die Strecke von Vitznau bis Rigi Staffelhöhe, an der Grenze zwischen dem Kanton Luzern und dem Kanton Schwyz, wurde am 23. Mai 1871 eröffnet. Und so wird in diesem Jahr die erste Bergbahn Europas 150 Jahre alt. Dieser historische Moment der schweizerischen Bahn- und Tourismusgeschichte soll mit einem gebührenden Jahres-Jubiläumsprogramm gefeiert und zelebriert werden.

Grundsätzlich inszeniert sich die Königin der Berge bereits selbst – und präsentiert sich besonders bei schönem Wetter im besten Licht. Auch die Anreise auf den Berg ist dank den aussichtsreichen Bahnstrecken ein Erlebnis für sich. Im Jubiläumsjahr sollen nebst den ordentlichen Erlebnisangeboten spezifische Produkte lanciert werden. Die königlichen Erlebnisangebote kombinieren die Bahnfahrt mit kulinarischen, kulturellen und traditionellen Abenteuern am Berg. Sei dies eine unvergessliche Fahrt im nostalgischen Dampfzug oder sogar im Körbli der Lok Nr. 7, ein Apéro in einem historischen Salonwagen, ein Blick hinter die Kulissen, das Festspiel auf der Rigi oder ein Sonntagsbrunch zum Sonnenaufgang.

Als ob es der Erbauer der ersten Bergbahn Europas so geplant hätte, fällt der 150. Geburtstag der Rigi Bahnen auf den Freitag vor Pfingsten. Somit steht einem verlängerten und würdigen Jubiläumswochenende nichts mehr im Weg. Ebenfalls findet am Jubiläumswochenende eine historische Fahrzeugparade statt. Zahlreiche Stammgäste und Mitarbeitende werden sich noch daran erinnern – bereits bei



Im Jubiläumsjahr soll zu Pfingsten auch eine historische Fahrzeugparade auf der Rigi stattfinden.

Bilder: Rigi Bahnen AG

früheren Jubiläen der Unternehmung fand eine solche Parade statt. Dieser Moment, wenn alle fahrbaren Schmuckstücke nacheinander den Weg Richtung Gipfel finden, wird sicherlich ein Höhepunkt werden. Die historische Fahrzeugparade findet voraussichtlich am Samstag, 22. Mai statt.

Die neusten Fahrzeuge der Rollmaterialflotte der Rigi-Bahnen stammen aus

den 1980er-Jahren, die älteren aus den 1950ern und 1920ern. Doch auch die Veteranen unter den Triebfahrzeugen leisten noch tagtäglich Schwerstarbeit im Normalbetrieb und fahren die Gäste sicher auf die Rigi. Eine Ablösung der Flotte ist seit längerem in Planung. Im Herbst des Jubiläumsjahres sollen die ersten Züge des neuen Rollmaterials auf den Geleisen sein.

Jubiläums-Höhepunkte 2021

Jubiläumswochenende:	21. Mai bis 24. Mai 2021
Historische Fahrzeugparade:	22. Mai 2021
Festspiele Rigi:	28. Juli bis 8. August 2021
Einführung neues Rollmaterial:	September 2021

Hinweis: Auf den Bahnen der Rigi Bahnen AG profitieren Fahrgäste von vielseitigen Vergünstigungen. So berechtigen beispielsweise das GA, die SBB-Tageskarte und die Tageskarte der Gemeinde sogar für eine kostenlose Fahrt auf die Rigi. Viele Informationen sind über die Internetseite www.rigi.ch abrufbar. Dort kann man auch das 66 Seiten starke und sehr gut gemachte Jubiläumsmagazin mit etlichen Hintergrundinformationen runterladen.

Nachrichten 2

Zweite Corona-Welle setzt zu

Aufgrund der Coronakrise ist die Nachfrage im Schienenpersonenverkehr im letzten Quartal 2020 massiv eingebrochen. Dies teilt Litra, der Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr, mit. In den Monaten Oktober bis Dezember wurden 3,06 Milliarden Personenkilometer mit der Bahn zurückgelegt, 44 Prozent weniger als im Vorjahresquartal. Anfang Oktober sind die Corona-Fallzahlen wieder stark angestiegen und verharrten bis Ende Jahr auf hohem Niveau. Der Rückgang zeigt sich auch in den Auslastungszahlen der SBB: In der Kalenderwoche 53/2020 betrug die Auslastung der Züge im Regionalverkehr 60 Prozent der Auslastung im Vorjahr, im Fernverkehr 50 Prozent. Der Schienengüterverkehr wurde von der zweiten Welle nicht getroffen: Im Vergleich zum Vorjahresquartal stieg die Nachfrage sogar leicht, um 1,3 Prozent. (pd/gf)

Schwarzfahrer: Faule Ausreden

Gleich viermal wurde ein heute 35-jähriger Aargauer Zugpassagier zwischen Juli und September 2019 bei verschiedenen Fahrten mit den SBB ohne Billett erwischt. Er machte sinngemäss geltend, es liege an der SBB-App, dass er jeweils kein Billett habe lösen können. Diese habe nicht funktioniert. Einen Strafbefehl über 200 Franken focht er an. Doch sowohl das Bezirksgericht als auch das Obergericht wiesen die Einsprache ab. Er hätte nicht beweisen können, inwiefern die nicht funktionierende App das Problem gewesen sei. Er hätte wissen müssen, dass er bei Fahrtantritt im Besitz eines gültigen Billetts hätte sein müssen. Merkwürdig auch, dass er wiederholt kein Billett hatte, wenn die App angeblich schon beim ersten Mal versagte. Tatsache ist: Die Bahnfahrten haben den Mann wegen anfallender Gerichtsgebühren nun schon 1935 Franken gekostet, wie die NZZ schrieb. Man kann ihm nur raten, den Fall nicht noch eine Instanz weiter zu ziehen. (gl)

Weniger Super-Sparpreis-Tickets

Wer in diesen Zeiten mit der Bahn von der Schweiz nach Deutschland reist oder in Gegenrichtung, wird es gemerkt haben. Die Ticketpreise haben angezogen. Das Phä-



nomen betrifft die kontingentierte Super-Spar- und Sparpreise, die häufig über den ganzen Tag und unabhängig von Abfahrtszeiten konstant auf hohem Niveau verharrten. Die Pressestelle der Deutschen Bahn teilt auf Anfrage mit, es habe grundsätzlich keine Veränderung in der Preissystematik

gegeben. Doch wird eingeräumt: «Aktuell stehen weniger Sitzplätze zur Verfügung, um genügend Abstand in unseren Zügen gewährleisten zu können. Das bedeutet auch, dass die besonders günstigen Preise schneller nicht mehr verfügbar sind.» Für Schnäppchen empfiehlt sich folglich eine sehr frühe Buchung. Als Tipp sei das Nutzen der Funktion «Bestpreissuche» der Deutschen Bahn empfohlen. (gl)

Fataler Einklemmschutz

Der tödliche Unfall eines Zugbegleiters in Baden im August 2019 infolge einer defekten Tür sorgte im ganzen Land für Entsetzen. Es zeigte sich: Der Einklemmschutz bei vielen Zugtüren funktionierte nicht zuverlässig. Die SBB mussten die betroffenen Wagen ihrer Flotte kontrollieren. Ende August 2019 teilten sie mit: «Die Sicherheit der EW-IV-Wagen ist gewährleistet.» Der K-Tipp konnte Anfang September 2020 herausfinden, dass sich seit dem Todesfall in Baden mindestens weitere 36 Personen durch defekte Türen verletzt. 30 Unfälle ereigneten sich beim Ein- oder Aussteigen. In drei Fällen klemmten Abteiltüren die Passagiere ein. In drei weiteren Fällen gab es Unfälle, weil die Schiebetritte nicht korrekt programmiert waren, so dass ein Spalt zwischen Perron und Zug blieb. Der K-Tipp erhielt auf Grund des Öffentlichkeitsgesetzes Einsicht in die Unfalldatenbank des Bundesamts für Verkehr. (gl)

Rüben fahren Bahn

Zwischen Mitte September und Ende Dezember ist Erntezeit für Zuckerrüben. Um die Strasse zu entlasten, wird ein Teil der Rüben auf die Schiene verladen. Als Logistikpartner von Schweizer Zucker AG transportierte TR Trans Rail AG in den letzten drei Monaten des Jahres 2020 mit über 200 Zügen 303 715 Tonnen Rüben zur Zuckerfabrik in Frauenfeld: rund 13 Züge mit 57 460 Tonnen Bio-Rüben sowie 60 Importzüge aus Wismar (D) und 135 nationale Rübenzüge mit 246 255 Tonnen konventionellen Zuckerrüben. Kurz vor Weihnachten erreichte die letzte Ladung Rüben die Frauenfelder Zuckerfabrik. 127 Tage lang waren die Wagenprüfer in Frauenfeld vor Ort, welche in dieser Zeit über 200 Züge kontrollierten. (pd)

Es gibt Luft nach oben

Digital statt Papierplakat: Die neuen SBB-Stelen im Test. Ein guter Anfang ist gemacht, doch vieles muss verbessert werden.

Martin Stuber Vor ein paar Monaten haben die SBB damit angefangen, auf kleinen und mittelgrossen Bahnhöfen die gelben Abfahrtsplakate durch so genannte «Smart Information Displays» (SID) zu ersetzen. Zuerst auf drei Pilot-Bahnhöfen in Düringen, Effretikon und Suhr, dann bis Jahresende in 50 weiteren Orten. Ende 2022 sollen diese SID in den meisten kleinen und mittelgrossen Bahnhöfen stehen; die SBB sprechen von 500 Standorten.



Gut positioniert, aber in der Bedienung suboptimal: Die neuen Kundeninformationssysteme SID. Bild: Martin Stuber

Rund 50 Millionen Franken soll insgesamt investiert werden.

Der Schreibende hat als Vertreter von Pro Bahn am 24. November 2020 die beiden Stelen in Effretikon genauer unter die Lupe genommen und ein von den SBB aus-

drücklich erwünschtes detailliertes Feedback an deren zuständige Stelle gegeben. Dieses wurde verdankt, aber bisher gab es noch keine Stellungnahme der SBB zu unseren Anliegen. Im Folgenden fassen wir unsere Eindrücke zusammen:

Lage der Stele

Auf beiden Perrons ein Gerät, gleiche Position, mittig zwischen den beiden Treppenabgängen, in der Nähe des Billettautomaten.

- ☺ Nähe zum Billettautomaten
- ☹ Für pressante Passagiere ist die Lage eher ungünstig – diejenigen, welche ortsunkundig sind und die Stele «am nötigsten» hätten, kommen wohl über den Haupttreppenaufgang und sehen sie nicht auf Anhieb. Die S3 um diese Zeit hält für die Stele sehr ungünstig – der letzte Wagen ist beim Haupttreppenaufgang, also ziemlich weit weg.

Haptik

Touchscreen, Glasscheibe.

- ☺ Anzeige lässt sich ziehen.
- ☹ Leichtes Antippen geht nicht, es muss mit der vollen Fingerkuppe richtig fest gedrückt werden. Wer sich Handy- oder Tablet-Touchscreens gewohnt ist, wird sich nerven. In der kalten Jahreszeit bekommt man bei längeren Tippfolgen ziemlich kalte Hände.

Bedienung

Drei Landessprachen und Englisch.

- ☺ Anzeige rückt mit Taste «Rollstuhl» nach unten. Die gelbe Abfahrtstafel auf der einen und «Nächste Abfahrten» auf der anderen Seite ist als Standardanzeige eingestellt – nach wenigen Sekunden auf einer anderen Seite ohne weitere Aktion kehrt die Anzeige mit Vorwarnung und angezeigter Rückkehrzeit auf den Standard zurück.

Inhalte und Lesbarkeit

Homescreen mit allen Anzeigethemen, wird mit «Home Button» geholt; sieben verschiedene Informationsbereiche.

- ☺ Standard-Belegung Homescreen; Abtauchen auf eine einzelne Verbindung übersichtlich.
- ☹ Lesbarkeit der Orts-, Linien-, Netz- und Zonenpläne in der Grundaufklärung sehr schlecht bis unmöglich (Auflösung des Monitors ist wohl zu klein). Erst mit «Zoom in» lesbar, bei bestimmten Plänen mehrfaches «Zoom in» nötig. Auswahl der Linien-, Netz- und Zonenpläne auf zwei Seiten verteilt: Die Übersicht sollte auf einer Seite Platz haben. Ortsplan in der Anfangsanzeige nur knapp lesbar, mit «Zoom out» kaum mehr lesbar.

Was fehlt

Aus Sicht der Ankommenden: Die Transportketten fehlen. Wer wissen möchte, welche Busse wann abfahren, muss entweder den Plan aufrufen und es sich mühsam raussuchen, oder zu den Bushaltestellen runtergehen und schauen, was wo wann fährt. Aus Sicht der Abreisenden: Ebenfalls keine Transportketten abrufbar. Generell: Es sind keine Anfrage-Eingaben möglich – fehlende Interaktivität.

Grundsätzliches

In kleinen und mittelgrossen Bahnhöfen gibt es weder Bahnschalter, Infopoints noch Bahnpersonal. Gerade dort ist es besonders wichtig, dass diese Informationen 365 Tage à 24 Stunden funktionieren. Mit dem gelben Papierabfahrtsplan war das sichergestellt. Bei einem Ausfall muss die Rückfallebene sichergestellt sein (z.B. statische Anzeige, garantierte kurze Interventionszeit bei einem Totalausfall).

Mein Fazit

Guter Anfang, aber in dieser Form bitte noch keine breite Einführung. Unbedingt noch besser klären, wer das Zielpublikum sein soll.

Non un traguardo, ma una partenza

Dopo l'apertura della Galleria di base del Ceneri: Esperienze e riflessioni sul nuovo orario 2021 nel Canton Ticino.

Mario Del Curto Innanzitutto una premessa: Nel 2019 il Cantone Ticino ha predisposto 461,4 milioni di franchi per il finanziamento delle prestazioni di trasporto pubblico (quadriennio 2020-2023). Il nuovo orario 2021 ha portato alla quasi globale copertura del territorio cantonale. Di più è difficile fare. La morfologia del Cantone impone lo sviluppo urbanistico solo sul fondovalle e ai suoi lati collinari, da qui l'importanza dei P+R sui principali assi di trasporto (linee ferroviarie, autolinee regionali e urbane); aspetto su cui necessiterà un'ulteriore disamina, per gli sviluppi dei prossimi anni.

Nuovi collegamenti

Nel ricorrente discorso sulla nuova offerta del trasporto pubblico ticinese e moesano, si verte unicamente sul trasporto dei pendolari locali e transfrontalieri. In realtà questa nuova era dà un valido aiuto anche alle attività di diporto. Come esempio si possono citare i castelli di Montebello e di Sasso Corbaro in quel di Bellinzona, ove l'attuale presenza di un servizio urbano con più corse (TPB4), libera il turista dalla schiavitù del parcheggio.

Escludendo determinate escursioni per cui l'auto è indispensabile, l'uso del mezzo pubblico rende la gita più libera, senza i vincoli del parcheggio a volte introvabile. È positivo quindi aver migliorato l'offerta della linea 447 (Autopostale) Tesserete – Cimadera – Sonvico, introducendo anche le corse festive e del sabato fra Sonvico e Cimadera, essenziali per praticare l'escursionismo nella zona dei Denti della Vecchia. A Bellinzona una novità sostanziale la si trova nella creazione della linea 213 (Autopostale) Giubiasco – Vigana – S. Antonino; la zona collinare fra Camorino e S. Antonino non ha mai conosciuto un servizio di trasporto pubblico, l'espansione edile degli ultimi anni ha reso necessario il collegamento con le stazioni di Giubiasco e S. Antonino.

Parlando delle relazioni intercantionali non possiamo dimenticare il collegamento da Basilea o Zurigo per Locarno, gestito dalla SOB tramite la linea di valico del San

Gottardo; la Leventina e Biasca hanno trovato di nuovo un collegamento diretto con l'Altopiano svizzero, si spera che il turismo escursionistico dell'Alto Ticino possa trarne un beneficio. Viene spontaneo chiedersi se le zone leventinesi inserite nella Comunità tariffaria ticinese (Arcobaleno) non possano essere unite a quelle urane (UriTicket), onde favorire l'interscambio turistico fra i due versanti della Via delle Genti.

I nodi intermodali

Bellinzona: Finalmente dotata di una vera autostazione in stretto contatto con la stazione ferroviaria, la Turrita si allinea alle altre capitali cantonali.

Castione: La località a nord di Bellinzona, è divenuta il punto di partenza della linea urbana di Bellinzona TPB8 per Claro. Pure la linea TPB1 per Camorino e la S20 Tilo per Locarno, faranno capolinea nel nodo intermodale del comune autonomo di Arbedo-Castione. Malgrado il nodo intermodale di Castione sia anche la porta verso il Canton Grigioni, vi fanno capo solo le corse per Mesocco; ne sono escluse le corse interregionali per Thusis e Coira.

S. Antonino: Con il nuovo orario il Comune autonomo a sud di Bellinzona, avrà un piccolo nodo intermodale, ricostruito a

nuovo a poca distanza dalla fermata storica, la quale verrà smantellata. Vi fa capolinea unicamente la linea 213 per Giubiasco stazione FFS, via Vigana; vi transita pure la linea TPB3 che dalla Scuola Media 2 a nord di Bellinzona, porta sino alla Migros di S. Antonino. La linea 350 S. Antonino – Dirinella fa capolinea ai Centri Commerciali, senza interscambio con i treni Tilo. Questo nodo intermodale acquista un ruolo importante anche per chi da Bellinzona vuole recarsi a Milano Centrale mediante RE. Infatti con l'orario 2021 Bellinzona è collegata con la capitale lombarda, unicamente con il primo treno della mattina (pt 05.15). Per tutto il resto della giornata i Bellinzonesi, dovranno prendere i treni per Locarno della S20 e cambiare a S. Antonino. Un comodo P+R, permetterà a quest'ultimi di raggiungere S. Antonino con l'auto privata per agevolare la trasferta giornaliera da e per Milano.

Mendrisio: La nuova autostazione, conglobata con la stazione FFS, si auspica faciliti l'interscambio gomma – ferro. Il Mendrisiotto negli ultimi anni non ha conosciuto un aumento delle costruzioni edili a scopo abitativo, essendo uno stretto lembo di terra all'estremo sud della Svizzera. L'urbanizzazione è quasi tutta occupata





Bellinzona: Il nodo presso la stazione con la nuova pensilina per gli autobus.
Fotos: Mario Del Curto

dagli insediamenti industriali. La situazione è quindi da monitorare fra utenza indigena e frontaliera. La dinamica Commissione Regionale del traffico sta lavorando per vedere realizzate le sue richieste.

Chiasso: Da stazione internazionale è divenuta un centro del traffico transfrontaliero regionale. Bisognerà monitorare se la nuova pensilina delle autolinee, presso la stazione FFS, saprà distribuire razionalmente l'utenza.

Lugano: Il nodo di interscambio della Regina del Ceresio, merita un dettagliato articolo a parte, tanto la situazione è complessa. In pratica si tratta di un hub diffuso, con tre punti essenziali distanti fra loro: la stazione FFS, l'hub ARL e TPL denominato Centrale (nel cuore della città) e il capolinea degli autopostali nell'autosilo Balestra. Aperta è la discussione per la costruzione di un autosilo alla stazione FFS, ove si scontrano alcuni punti di vista politici diversi.



Locarno: Nel corso dell'anno l'InfoForum dedicherà un articolo sul discusso futuro nodo intermodale di Muralto (comune ove è ubicata la stazione FFS di Locarno).

Modifiche da monitorare

Quando nasce qualcosa di nuovo, sebbene in esso vi sia un lato ineluttabilmente positivo, il lato distopico può generare alcune domande, per esempio nei seguenti punti:

- 1) La linea dell'Autopostale Bellinzona – Airolo è stata divisa in due tronchi:
 - tomo 120 Airolo – Biasca – Osogna
 - tomo 221 Bellinzona – Biasca

Così facendo si sono migliorati i collegamenti sulla sponda sinistra del fiume Ticino in Valle Riviera, creando però una rottura di percorso fra le fermate intermedie minori della Leventina e oltre Osogna.

- 2) Mancata relazione diretta RE fra Bellinzona e Milano, la Commissione regionale dei trasporti di Bellinzona, facendo un bilancio dei benefici avuti con il nuovo orario 2021, ha ritenuto opportuno di accettare l'eliminazione delle corse dirette con Milano tramite RE.

- 3) La linea Tilo S90 termina a Giubiasco, in attesa del potenziamento della tratta fra il citato quartiere di Bellinzona e la stazione della Capitale cantonale, l'utenza della linea di valico del Ceneri (fra Taverne e Rivera) si troverà confrontata con un cambio di convoglio molto stretto a Giubiasco.

Nei tre casi presentati, sarà l'utenza delle zone interessate, a giudicare se le modifiche saranno paganti.

S. Antonino: RE 80 da Locarno sta per entrare nella Galleria di base del Ceneri.

Il commento

Verso la nascita della città Ticino

Mario Del Curto

L'orario 2021 non va considerata una tappa definitiva nel concetto dei trasporti pubblici ticinesi, si tratta di un primo passo necessario per preparare il Canton Ticino e le Valli grigionesi a esso legate, verso la nascita della Città Ticino, non come ponte Nord-Sud, ma come fulcro fra un'area mediterranea in piena evoluzione e la dinamica Europa ubicata oltre l'Arco alpino. L'attuale Canton Ticino, ove non è ancora acquisito il concetto di aggregazione comunale a vasto raggio, si troverà confrontato con delle scelte, le quali se non sapranno superare certi confini mentali, potrebbero compromettere il proprio futuro di zona fulcro. La realizzazione della circonvallazione ferroviaria di Bellinzona e il proseguimento di AlpTransit sino a Chiasso, porranno il problema della creazione di una stazione AV Ticino; militarmente e geograficamente dovrebbe nascere fra Sementina e Camorino, ma ... Lugano e Chiasso saranno d'accordo? Tutto dipenderà di quale tipo di stazione sarà: una coppia di semplici perrons, ove i treni faranno due minuti di «Stop and go» oppure una struttura logistica di primo piano, con varie funzioni collegate?

Altra opzione di non facile realizzazione sarà la stazione comune Como-Chiasso, sia per le paure elvetiche che lombarde. Una città fulcro del traffico Nord-Sud e viceversa, dovrà per forza suddividere il ruolo dei propri quartieri con saggezza. Il problema non è solo cantonale ma anche nazionale. Il Progetto territoriale Svizzera, dovrà confrontarsi anche con un nuovo concetto nazionale di geopolitica.

Appel à un service 24h/24 entre Lausanne et Genève

Citrap-vaud: Interventions sur les nouveaux horaires – résultats pour le trafic régional vaudois.

Antoine Jaquenoud Le Groupe de travail « Transports régionaux et horaires » (GTTRH) de la citrap-vaud a vu son activité croître régulièrement depuis sa création il y a 5 ans. Son rôle est d'analyser le développement de l'offre régionale dans toutes les régions du canton, aussi bien concernant les trains, les bus, les bateaux ou les remontées mécaniques. Lors de la consultation publique sur les horaires au mois de juin dernier, le GTTRH a contribué à améliorer le trafic régional. Par exemple :

- La correspondance en gare de Cossonay-Penthalaz entre les trains S1 de Lausanne et les bus de la ligne 414 d'Echallens est désormais assurée le week-end dans les deux sens, grâce à un ajustement de l'heure d'arrivée des bus.
- La création de la ligne de bus 175 sans transbordement entre les gares de Château-d'Oex et de Leysin via le Col-des-Mosses, avec à chaque fois de bonnes correspondances.
- La mise à l'étude pour l'horaire 2022/2023 d'un cadencement à 30 minutes du train à crémaillère entre Montreux et Caux/Haut-de-Caux.
- Des améliorations du RER entre Romont et Palézieux, ainsi qu'entre Yverdon et Neuchâtel sont à l'étude pour l'horizon 2023.

Points demeurant malheureusement toujours sans réponse ou insatisfaisants :

- La possibilité de voyager entre Lausanne et Genève 24h/24, et ce malgré notre demande.
- Les passagers ne pourront toujours pas effectuer Lausanne-Vallorbe et vice-versa à bord du TGV en trafic national, malgré l'aberration de pouvoir le faire n'importe où ailleurs en Suisse sans restriction.

Deux aspects guident le GTTRH afin de proposer des pistes d'amélioration de l'offre :

- Comment l'offre répond-elle à la demande des voyageurs au quotidien ?



Le Groupe de travail « Transports régionaux et horaires » de la citrap-vaud fait des propositions. Sur la photo la gare de Lausanne. Photo: SBB

- Comment l'offre est-elle mise en place par les acteurs de la mobilité, soit le canton et les compagnies de transports publics (CFF, Car Postal, etc.) ?

Le premier aspect est un pilier fondamental de ce groupe, car nous estimons qu'il est important de faire remonter aux autorités les difficultés que peuvent rencontrer les voyageurs au quotidien, au-delà de savoir qu'un train devrait partir à xxh32 au lieu de xxh30. Un objectif est de pouvoir analyser le plus finement possible les connexions et interactions entre différents moyens de transports sur le territoire, que ce soit en terme de desserte d'une région sur le plan théorique, ou encore concrètement au niveau des connexions sur le terrain. Afin de rendre cette analyse possible, le groupe est constitué d'utilisateurs de plusieurs régions du canton, afin de tenir compte des spécificités locales.

Le GTTRH met un point d'honneur sur la qualité de l'offre. En effet, elle ne dépend pas seulement du nombre de trains ou de bus par heure dans une région donnée, mais également de la possibilité de changer de moyen de transport durant son parcours, en tenant compte des correspondances (temps minimum

de changement de quai, capacité de déplacement des personnes à mobilité réduite, etc.). Par exemple, dans les bus, il est essentiel que l'accès au véhicule (et à son bord) soit facilité pour une personne à mobilité réduite, lorsqu'elle souhaite monter dans un train, par exemple, en prenant en compte le temps nécessaire au chauffeur pour abaisser le plancher du bus. Pour que cela soit possible sans encombre, le temps de parcours sur l'ensemble d'une ligne doit être adapté en conséquence. En effet, le temps pour le débarquement et l'embarquement peut varier à chaque arrêt en fonction du nombre de passagers et prolonger sensiblement le temps de trajet. De plus, le GTTRH se penche aussi sur le confort des passagers durant le voyage (vitesse, fluidité, etc.).

Enfin, notre groupe a également, depuis peu, des contacts réguliers avec différents acteurs de la mobilité chez les autorités vaudoises, afin de partager ses réflexions avant la consultation publique de l'OFT. Les groupes de travail de la citrap-vaud comme le GTTRH sont ouverts à tous les membres.

citrap-vaud.ch

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud

Angekommen im Ceneri-Zeitalter

Erste Erfahrungen mit dem neuen Fahrplan im Tessin.

Mario Del Curto Eine Vorbemerkung: Der Kanton Tessin hat für den Zeitraum 2020 bis 2023 genau 461,4 Millionen Franken für die Förderung des öffentlichen Nahverkehrs gesprochen. Mehr kann man wohl kaum machen. Die Morphologie des Kantons ist schwierig. Der öV konzentriert sich in den Talebenen und erstreckt sich in die Seitentäler. Es ist schnell ersichtlich, dass Park+Ride-Parkplätzen eine wichtige Funktion zukommt. Das neue Angebot kommt übrigens nicht nur den Einheimischen zugute, sondern auch den Touristen. Man denke etwa an die Erschliessung der Burgen oberhalb von Bellinzona durch eine Buslinie. Die vielen Neuerungen, die mit der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels im vergangenen Dezember einhergingen, zeigen die Bedeutung der Verkehrsknotenpunkte auf. Vollkommen neu gestaltet wurde beispielsweise der Bahnhof Mendrisio. Interessant ist der Fall

von S. Antonino nahe des Nordportals des Ceneri-Basistunnels, das sich zu einem neuen Umsteigepunkt zwischen dem Linien-Busverkehr und der S-Bahn Tilo entwickelt hat. Für die Einwohner von Bellinzona ist das gewöhnungsbedürftig, weil sie ab April keine direkten Tilo-Züge mehr Richtung Milano haben (mit einer Ausnahme am frühen Morgen), sondern neu in S. Antonino auf die Linie RE 80 (Locarno – Lugano – Mailand) umsteigen müssen, welche durch den neuen Ceneri-Basistunnel verkehrt. Einige Änderungen und Linienführungen müssen kritisch begleitet werden, beispielsweise die Aufspaltung der Postauto-Kurse zwischen Bellinzona und Airolo, die nicht mehr durchgehend verkehren, sondern in zwei Tranchen aufgeteilt wurden. Für Biasca und die Leventina ist der wichtige Anschluss an die Deutschschweiz dank dem «Treno Gottardo» gegeben. (Zusammenfassung: Gerhard Lob)

Nahverkehr in der Waadt

AJ Die Interessensgemeinschaft für den öffentlichen Verkehr im Kanton Waadt (www.citrap-vaud.ch), verfügt über eine Arbeitsgruppe, die sich speziell mit dem Regionalverkehr und den Fahrplänen beschäftigt. Die «Groupe de travail Transports régionaux et horaires» (GTTRH) wurde vor fünf Jahren gegründet. Im ständigen Dialog mit den Leistungserbringern im öffentlichen Verkehr in der Region geht es darum, Schwachstellen im Angebot zu erkennen und Verbesserungsvorschläge einzubringen. So fehlt bis heute ein Angebot, um zwischen Lausanne und Genf rund um die Uhr mit dem öV reisen zu können. Ebenfalls bemängelt wird, dass auf den TGV-Kompositionen zwischen Lausanne und Vallorbe keine Passagiere im nationalen Verkehr reisen dürfen. GTTRH kümmert sich aber nicht nur um Fahrpläne und Umsteigezeiten, sondern beispielsweise auch um die Reisequalität und um Problemlösungen für mobilitätseingeschränkte Personen.

ÖV-Kolumne

Liebe SBB ...

Gerhard Lob

Ich bin seit Jahren ein treuer Bahnkunde. Doch wie bei vielen treuen Kunden in diesen Covid-Zeiten hat sich die Zahl der Bahnfahrten drastisch reduziert. So stellte sich mir die Frage, ob es sich überhaupt noch lohnt, das Halbtax-Abo zu haben – immerhin kostet es 165 Franken pro Jahr. Angesichts des näher rückenden Abo-Endes erhielt ich im Dezember ein freundliches Schreiben von den SBB, mein Halbtax zu verlängern. Man kennt die Formel: Wenn man nicht explizit kündigt, wird das Abo automatisch und lückenlos um ein Jahr verlängert. Dafür erhält der Kunde oder die Kundin einen Treuerabatt von 20 Franken (der Abopreis bei Neuabschluss beträgt 185 Franken).

Es sind schwere Zeiten, auch für die SBB, dachte ich mir. Und auch wenn es sich momentan nicht lohnt, möchte ich die Staatsbahn unterstützen. Und, wer weiss, vielleicht ist der Corona-Spuk ja bald vorbei. Anfang Januar nahm ich

das Schreiben mitsamt Einzahlungsschein fristgerecht mit zum Bahnhof und beglich dort die Rechnung. Warum nicht per E-Banking? Ich wollte mit Reka-Checks bezahlen, und dies geht eben nur direkt am Schalter. Eine Sache von wenigen Minuten.

Die Überraschung kam wenige Tage später, als mir die SBB erneut einen Brief schrieben. Vielleicht ein Dankeschön für den treuen Kunden? Keineswegs. Es war eine Zahlungserinnerung, bitte die Rechnung für die Verlängerung des Halbtax zu bezahlen. Dazu der übliche Passus: Wenn sich die neue Rechnung mit einer Einzahlung gekreuzt haben sollte, sei das Schreiben als gegenstandslos zu betrachten. Genau mein Fall: Die Rechnung wanderte in den Papierkorb.

Alles paletti also? Von wegen. Nur wenige Tage später, Anfang Februar, ein neuerlicher Brief vom SBB-Contact-Center in Brig. Der Tonfall deutlich drohender. Leider sei die genannte Rechnung immer noch nicht bezahlt. «Auf unsere Zahlungserinnerung haben Sie nicht reagiert. Sollten Sie den offenen Betrag nicht bis zum 06.02.2021 beglichen haben, müssen wir das Abo sperren, Ihr

Dossier an die Inkassostelle weitergeben und Ihren Vertrag danach kündigen.» Die Rechnung lautete inzwischen auf 180 Franken. Zum Abopreis kamen gleich noch 15 Franken Mahngebühren dazu.

Die Sache begann, ärgerlich zu werden. Gott sei Dank hatte ich meine Zahlungsbestätigung vom SBB-Schalter aufbewahrt. Doch nun musste ich den Kundencenter in Brig kontaktieren, notabene ein kostenpflichtiges Gespräch, auch wenn es nur 8 Rappen pro Minute sind. Nach längerer Wartezeit hatte ich endlich eine freundliche Dame am Telefon. Sie hatte Verständnis für mein Anliegen, löschte Zahlungserinnerung und Mahnung umgehend. Doch wo war das Problem? Schuld trage, so wurde mir gesagt, der Computer respektive die Software. Offenbar sind die Buchhaltungen von SBB und SwissPass nicht aufeinander abgestimmt beziehungsweise abgeglichen. Die Schaltereinzahlung bei den SBB für das Halbtax wird bei SwissPass nicht automatisch erfasst. Nun bin ich gespannt, ob noch ein weiteres Schreiben von den SBB beziehungsweise SwissPass kommt. Vielleicht eine Entschuldigung für die Umtriebe und ein kleiner Dank an den treuen Kunden.

Stadler hat pünktlich geliefert

Klarstellung zum Artikel «Das Fiasko der MOB» (InfoForum 4/2020).

Im Artikel heisst es im dritten Abschnitt: «Erstens, und dies ist sogar plausibel, beklagen die MOB respektive die Herstellerfirma Stadler die Lieferverzögerungen für zentrale Teile aus dem Ausland.» Die Aussage, dass Stadler für dieses Projekt Lieferverzögerungen aus dem Ausland zu beklagen habe, ist nicht richtig. Bei der Abwicklung dieses Auftrags produziert Stadler nur die Wagenkästen. Diese waren zu keinem Zeitpunkt von Lieferverzögerungen betroffen. Es ist daher für uns nicht nachvollziehbar, wie der Autor zu dieser Schlussfolgerung kam, da sich weder Stadler noch die MOB unseres Wissens dazu geäussert haben. Die MOB hält in ihrer Medienmitteilung vom 9. November 2020 sogar explizit fest, dass nicht die Produktion der Wagenkästen, sondern die Herstellung der Drehgestelle durch die Pandemie verzögert sind. Diese Drehgestelle wurden von der MOB direkt bei einem dritten Partner bestellt, zu dem Stadler jedoch in keinem Vertragsverhältnis steht.

**Fabian Vettori, Projektleiter
Kommunikation & PR, Stadler Rail**

«Einzig elektronische Verkaufskanäle betroffen»

Präzisierung zum Artikel «Einfachere Tarifstrukturen im grenzüberschreitenden Regionalverkehr» (InfoForum 4/2020).

Im Artikel, der positive tarifarische Neuerungen ankündigt, ist erwähnt, dass es zwischen dem Tarifverbund (TV) Arcobaleno und der Region Lombardei seit dem

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

1. August möglich sei, Tickets für den grenzüberschreitenden Regionalverkehr zu kaufen. In meiner Rolle als Präsident dieses TV möchte ich hiermit klarstellen, dass diese Aussage lediglich auf die elektronischen Verkaufskanäle (insb. SBB, aber auch App Arcobaleno) zutrifft.

Die Ausweitung des Verkaufs auf die elektronischen Kanäle stellt zweifellos einen wichtigen Schritt dar, der wegen der technisch komplexen Rahmenbedingungen erst später als angestrebt realisiert werden konnte. Trotzdem darf nicht vergessen werden, dass die grenzüberschreitenden Tickets zwischen TV Arcobaleno (Zonen) und Trenord (Strecken) beidseits der Grenze auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2017 – und damit pünktlich auf die Eröffnung der Bahnlinie Mendrisio – Varese am 8. Januar 2018 – eingeführt wurden. Sie waren seither an sämtlichen Billettautomaten der SBB sowie jenen des Tarifverbunds in den vier Tessiner Agglomerationen, aber auch via den Chauffeurverkauf in den Regionalbussen erhältlich. Inzwischen ist das Sortiment erweitert worden, insbesondere im Bereich der Monats- und Jahres-Abonnemente für Erwachsene und Jugendliche.

Anders als der Artikel leider durchblicken lässt, gilt es somit festzuhalten, dass unsere Region im Bereich der verfügbaren grenzüberschreitenden Tarifprodukte anderen Regionen kaum hinterherhinkt, sondern der Tarifverbund zusammen mit den Bestellern «im Rücken» sowie den italienischen Partnern (Region Lombardei und Trenord) alles dafür tut, die Einstiegschürden in den öV stetig zu verringern und somit die umweltfreundliche Mobilität als Ganzes attraktiver zu machen.

**Roman Zai,
Präsident Tarifverbund Arcobaleno**

Die Gotthard-NEAT ist keine Flachbahn

Zum Artikel «Die Flachbahn durch die Alpen ist bereit» (InfoForum 3/2020).

In der Einleitung schreibt der Autor: «Das Jahrhundertprojekt einer Flachbahn durch die Alpen realisiert sich» und im Hauptartikel ist nochmals die Rede von der Flachbahn, nämlich beim Zitat des BAV. «Die

Flachbahn durch die Alpen ist das Herzstück des europäischen Güterverkehrskorridors Rotterdam – Genua (...)»

Was ist eine Flachbahn? Antwort: Neigungen (Steigungen/Gefälle) bis höchstens 10 bis 11 Promille. Das ist weder bei der Gotthard- noch bei der Lötschberggruppe der Fall. Einfacher ist es am Lötschberg: Zwischen Iselle und Domodossola existiert nach wie vor die lange 26-Promille-Rampe. Zwischen Spiez und dem Basistunnel-Nordportal betragen die Neigungen der Zufahrtsstrecke zwischen 15 und 24 Promille (vgl. Bahnprofil Schweiz von Hans G. Wägli, AS-Verlag, 2010).

Gotthard-Route: Auch diese ist weder mit dem Gotthard-Basistunnel noch mit dem Ceneri-Basistunnel eine Flachbahn im eigentlichen Sinn. Ich hatte dazu schon vor einiger Zeit eine E-Mail-Korrespondenz mit den SBB-Fachleuten. Sie bestätigten meine Ansicht. Die Begründung der SBB war, dass das BAV eben diesen Begriff immer für die NEAT-Strecken verwende. Wir wissen aber alle, dass das BAV vielfach ziemlich stark schummelt. Es reagiert erst, wenn die Politik eingreift. Und dann muss es schon katastrophal sein.

Zur Hupac-Verladeanlage Lugano-Vedeggio: Man schaue sich einmal die Bahnkarte an und mache sich Gedanken: Das Anschlussgleis an die Gotthard-Transversale mündet in Taverne-Torricella ein. Dort hat es aber keinen Ceneri-Basistunnel. Die Huckepack-Züge müssen also über die steile alte Ceneri-Linie fahren. Super. Natürlich kann man sich fragen, ob Vedeggio der richtige Umschlagsplatz Strasse/Schiene ist. Diese Frage wurde vom BAV aber nie gestellt. Mit der nachfolgend beschriebenen Ceneri-Kurz-Variante wäre ein solches Fiasko nicht entstanden.

Ceneri-Basistunnel: In der vom Volk angenommenen NEAT-Vorlage von 1992 war für den Ceneri-Basistunnel ein 10,4 Kilometer langer Basistunnel mit einer Neigung von 10 Promille von Vigana nach Taverne-Torricella vorgesehen, und zwar eine doppelspurige Röhre. Zwischen Taverne und Lugano fällt die Strecke mit 11 Promille südwärts. Also alles flachbahntauglich. Auf schleierhafte Weise brachte es der Kanton Tessin fertig, den Basistunnel bis Vezia zu verlängern. Neue Länge 15,2 Kilometer. Der Internationale Eisenbahnverband UIC verlangt, dass bei Tunnels, die mehr als 15 Kilometer messen, >>>

Stabübergabe in der Sektion Zentralschweiz

Martin Stuber hat die Präsidentschaft von Karin Blättler übernommen – eine Bilanz und eine Ausschau.

Karin Blättler,
Ex-Präsidentin Pro Bahn Zentralschweiz

Am 28. Oktober 2004 wurde ich an der Gründungsversammlung von Pro Bahn Zentralschweiz zur Sektionspräsidentin gewählt. Die Anfangseuphorie ging bald in Ernüchterung über. Wir mussten feststellen, dass man auf eine solche Organisation wie Pro Bahn, welche die öV-Kundeninteressen direkt in ihrer Region vertritt, nicht gewartet hatte.

Dank jahrelanger Hartnäckigkeit und Ausdauer konnten wir bei den Verantwortlichen Stellen im öV die Türen öffnen und uns nach und nach Gehör verschaffen. In den etwas mehr als 16 Jahren haben wir im Vorstand viele Themen intensiv bearbeitet und so auf diesem Weg Optimierungen erreichen können. Natürlich gab es auch immer wieder Rückschläge. Auch dauerte es oftmals Jahre, bis Verbesserungen angenommen und umgesetzt wurden.

In den letzten zwei Jahren konnten wir den Vorstand neu organisieren. Die präsidiale Doppelfunktion von mir hat ein gutes Ende gefunden. Der bisherige Vizepräsident Martin Stuber hat sich bereit erklärt, das Präsidium der Pro Bahn Zentralschweiz zu übernehmen. Er wurde an der letzten

Vorstand 2021
Pro Bahn
Zentralschweiz



Martin Stuber. Bild: zVg

Martin Stuber, Präsident, Zug
Fabian Spichtig, Vizepräsident, Buochs
Moritz Christen, Kassier/Aktuar, Luzern
Karin Blättler, Luzern
Andreas Hürlimann, Steinhausen
Arndt Schafter, Luzern

Mitgliederversammlung einstimmig gewählt. Auch die Suche nach neuen Vorstandsmitgliedern war von Erfolg gekrönt. Andreas Hürlimann und Fabian Spichtig wurden nach zweijähriger Mitarbeit ebenfalls in den Vorstand gewählt. Der Vorstand ist mit profunden öV-Kennern verstärkt worden und bestens für die künftigen Aufgaben gerüstet.

Jetzt ist es an der Zeit, das Amt meinem Nachfolger Martin Stuber zu übergeben. Leider lässt es die aktuelle Corona-Pandemie nicht zu, dass ich mit euch auf die vergangenen spannenden und guten Jahre anstossen kann. Auf jeden Fall bleibe ich der Sektion Pro Bahn Zentralschweiz erhalten und wünsche meinem Nachfolger viel Erfolg, Hartnäckigkeit und die nötige Ausdauer.

An dieser Stelle danke ich meinen langjährigen Weggefährten und Vorstandskollegen der Pro Bahn Zentralschweiz ganz herzlich für die engagierte, angenehme Zusammenarbeit. Aus meiner Sicht hat sich für mich das spannende zeitintensive Engagement gelohnt. Meinem Motto «steter Tropfen höhlt den Stein» bleibe ich weiterhin auch bei Pro Bahn Schweiz treu. Ich danke herzlich für euer Vertrauen und wünsche euch alles Gute für die Zukunft.

Martin Stuber,
Präsident Pro Bahn Zentralschweiz

Ich habe Karin 2011 quasi von Null auf Hundert kennengelernt – wir haben das Co-Präsidium im damals neu gegründeten Komitee «Zimmerberg light» gebildet. >>>

>>> bei gemischten Verkehren (Personen- und Güterverkehr) besondere Sicherheitsmassnahmen zu treffen seien. Welche, wird offengelassen. Das BAV und nachher auch der Bundesrat und das Parlament arbeiten und genehmigen natürlich die teuerste Variante.

Kosten-Zusammenstellung: Kosten «kurzer» Tunnel: 610 Millionen Franken; Zusatzkosten durch Verlängerung des Tunnels: 500 Millionen Franken; Zusatzkosten wegen Wechsel von einer auf zwei Röh-

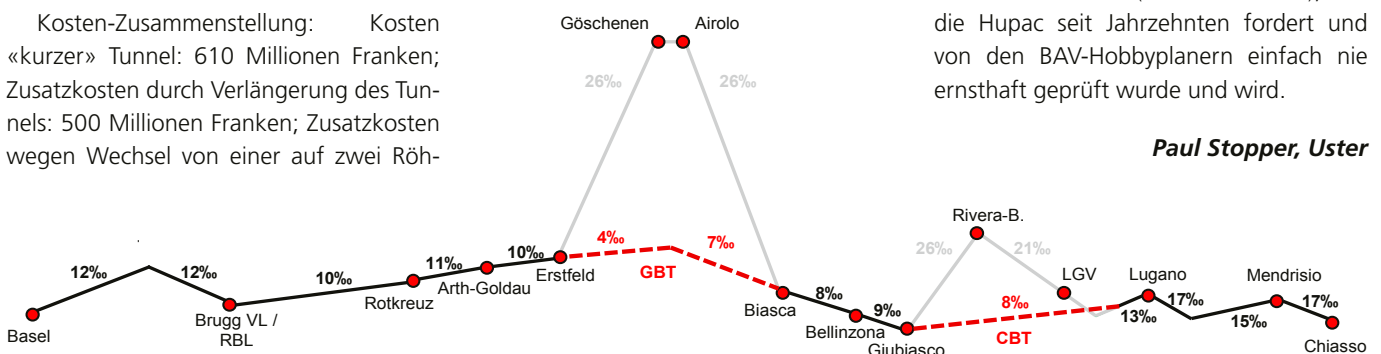
ren: 650 Millionen Franken; Totalkosten 1760 Millionen Franken.

Resultat: dreifache Kosten für eine Route, die indiskutabel ist, weil sie südlich von Lugano ja ohnehin zu Ende ist. Eine

tunnelartige Fortsetzung über oder unter dem Luganersee hindurch ist kaum je realisierbar. Die Neigungen betragen somit auf Jahrzehnte hinaus bis Chiasso weiterhin über lange Strecken bis 17 Promille.

Die einzig richtige Lösung ist der Ausbau der Luino-Linie (echte Flachbahn), was die Hupac seit Jahrzehnten fordert und von den BAV-Hobbyplanern einfach nie ernsthaft geprüft wurde und wird.

Paul Stopper, Uster



Das Streckenprofil Basel – Chiasso mit Gotthard- und Ceneri-Basistunnel in einer Grafik von SBB Cargo.

>>> Klar, dass sie mich gleich als Mitglied von Pro Bahn gewonnen hat. So wie viele weitere neue Mitglieder – unter ihrem Präsidium ist Pro Bahn Zentralschweiz stetig gewachsen. Und ihrer unermüdlichen Suche nach aktiven Vorstandsmitgliedern haben wir es wesentlich zu verdanken, dass wir inzwischen zu sechst sind und über einen stabilen Vorstand verfügen, dessen Präsidium ich nun übernehmen darf. Karin hat sich mit ihrer direkten, klaren Art, die aber immer das Gegenüber respektiert – seien es Einzelpersonen oder Institutionen –, in der immer noch stark männerlastigen Bahnwelt einen festen Platz erarbeitet. Und dies nicht zuletzt, weil sie einfach immer inhaltlich sattelfest und fundiert argumentiert. Das gilt auch innerhalb von Pro Bahn, wo sie der damals neuen Sektion Zentralschweiz Anerkennung und Gehör verschaffen konnte. Danke, Karin!

Kurs halten in schweren Zeiten

Die Eisenbahn – und generell der öffentliche Verkehr – durchläuft mit Corona eine extrem schwierige Zeit. Die Bahn ist eine Verkehrsma­schinerie, die strukturbedingt nicht einfach von einem Tag auf den anderen die angebotenen Kapazitäten anpassen kann, auch nicht nach unten. Den wenig flexiblen Produktionskosten stehen massive Einbrüche bei den Einnahmen gegenüber. SBB, BLS und alle anderen Transportunternehmen (TU) stehen wahrscheinlich vor den grössten Herausforderungen seit Jahrzehnten. Und mit ihnen die öffentliche Hand, der die TU gehören – ob Bund, Kantone oder Gemeinden. Persönlich bin ich fast sicher, dass die Maskenpflicht im öV diesen im letzten Jahr vor dem finanziellen Kollaps gerettet hat, weil danach vie-

le Kundinnen und Kunden zurückkehrten. Irgendwann – hoffentlich schon im Jahr 2021, aber vielleicht erst 2022 – wird so eine Art Normalität auch beim öV wieder Einzug halten. Die bange Frage ist: Kehren alle zurück, die wegen Corona aufs Auto umgestiegen sind? Das Homeoffice macht mir weniger Sorgen, weil das hilft, die kostenintensiven Verkehrsspitzen – im Fachjargon Hauptverkehrszeit genannt – zu brechen. Und die Klimaziele verlangen zwingend eine massive Verlagerung von der Strasse auf die Schiene. Von diesem Kurs dürfen wir uns nicht abbringen lassen.

Grossprojekte in der Zentralschweiz

In der Zentralschweiz heisst Kurs halten, die im Ausbaus­schritt 2035 aufgegleis­ten Grossprojekte Zimmerberg-Basistunnel II und Durchgangsbahnhof Luzern samt allen Anpassungen an den Zulaufstrecken mit ruhiger Hand zu realisieren. Die Stadt Luzern packt mit den geschaffenen Fachressourcen und der kürzlich vorgestellten Testplanung die Chancen, welche der Durchgangsbahnhof bietet. Im Kanton Zug – insbesondere in der Stadt Zug – scheint man noch nicht soweit zu sein, obwohl der Zimmerberg-Basistunnel II 5 Jahre früher kommen dürfte. Und wenn wir Corona überwunden haben werden, dürfte es bald wieder zu den übervollen Zügen auf der Hauptarterie Luzern – Zug – Zürich kommen, weshalb Übergangslösungen bis zur Inbetriebnahme der beiden Grossprojekte zwingend nötig sein werden. Pro Bahn Zentralschweiz wird diese, aber auch weitere für die Bahnkundschaft spürbare «kleine» Verbesserungen hartnäckig begleiten und aufgleisen helfen.

Abstimmung zur Zukunft des Bahnhofs Bern

PBS Am 7. März entscheiden die Stimmberechtigten der Stadt Bern über flankierende Massnahmen zum Projekt «Zukunft Bahnhof Bern». Der Kredit von 112 Millionen Franken ist äusserst umstritten. Der Abstimmungskampf zwischen Gegnern und Befürwortern der Vorlage war zuletzt sehr giftig und wurde mit harten Bandagen geführt. Zu reden gibt vor allem die

Umgestaltung des Hirschengrabens mit dem neuen Zugang via Fussgängerunterführung zum Bahnhof. Vertreter von Pro Bahn Espace Mittelland haben sich mit dem Projekt auseinandergesetzt und empfehlen eine Ablehnung der Vorlage.

Mehr Details auf unserer Website www.pro-bahn.ch unter der Sektion Espace Mittelland.

Gönnermitglieder

BERN MOBIL



SIEMENS



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

SOB SÜDOSTBAHN



SWISSRAIL
Industry Association

BRUNNER
Medien mit Zukunft



Gemeinden

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

Ja-Parole von Pro Bahn Schweiz zum CO₂-Gesetz

PBS Der öffentliche Verkehr trägt aktiv dazu bei, die CO₂-Belastung zu senken und damit die Klimaziele zu erreichen. Der mit dem CO₂-Gesetz beschlossene Klimafonds ermöglicht unter anderem, Beiträge an den Betrieb von internationalen Nachtzügen zu leisten. Der Zentralvorstand hat daher beschlossen, die Ja-Parole für die Referendumsabstimmung vom 13. Juni zu empfehlen. Abgestimmt wird über das Bundesgesetz vom 25. September 2020 über die Verminderung von Treibhausgasemissionen (CO₂-Gesetz).

Die Schweiz muss ihre Treibhausgasemissionen bis 2030 gegenüber 1990 halbieren. Das totalrevidierte CO₂-Gesetz stellt die Weichen, damit dieser Verpflichtung nachgekommen werden kann. Unter anderem enthält es Lenkungsabgaben. Einige Massnahmen betreffen direkt die Verkehrsmittel. Im öffentlichen Verkehr



Zug statt Auto: Ein konkreter Beitrag zu weniger CO₂-Emissionen. Bild: SBB

entfällt die Rückerstattung der Mineralölsteuer, um die ökologische Umstellung des konzessionierten Verkehrs voranzutreiben – ab 2026 für Fahrzeuge im Ortsverkehr und ab 2030 für alle im konzessionierten Verkehr eingesetzten Fahrzeuge. Eine

Ausnahme gilt, wenn aus topografischen Gründen keine Busse mit Alternativantrieb fahren können. Vorgesehen sind auch eine Flugticketabgabe sowie ein Klimafonds, in den ein Drittel des Ertrags aus der CO₂-Abgabe und knapp die Hälfte aus der Flugticketabgabe fliessen. Aus diesem Topf könnten auch Nachtzüge gefördert werden.

Es ist eine unheilige Allianz aus Klimastreikenden und Wirtschaftskreisen, die sich gegen das CO₂-Gesetz stellen. Das zeigt sich in den ganz unterschiedlichen Gründen. Während das Gesetz für das Wirtschaftskomitee zu weit geht und zu viele Vorschriften und Abgaben mit sich bringt, tut es für die Klimajugend zu wenig. Das Gesetz verunmöglicht es, bis 2030 «Netto-Null» Treibhausgasemissionen zu erreichen, wie dies die Klimabewegung fordert.

DV 2021 von Pro Bahn Schweiz

Thomas Lendenmann Der Zentralvorstand hat an seiner letzten Sitzung aufgrund der anhaltenden Corona-Situation entschieden, auch dieses Jahr die Delegiertenversammlung von Pro Bahn Schweiz schriftlich durchzuführen.

Der Versand der Abstimmungsunterlagen an die Delegierten der Sektionen wird Anfang Mai erfolgen. Das Protokoll über die Abstimmung wird Anfang Juni den Delegierten zugestellt. Wir bitten Sie um Verständnis und hoffen sehr, dass wir im Jahr 2022 wieder eine gemeinsame Versammlung durchführen können.

Info Geschäftsstelle Pro Bahn Schweiz

Karin Blättler Der im InfoForum 4/2020 angekündigte Aufbau der Geschäftsstelle und die Zusammenführung der verteilten Aufgaben und Zuständigkeiten nimmt viel mehr Zeit in Anspruch, als ursprünglich erwartet. Viele involvierten Personen sind zudem coronabedingt beruflich stärker eingespannt als üblich. Höchste Priorität hat das Zusammenführen der Aufgaben sowie der Aufbau der Geschäftsstelle mit allen dazugehörigen Formalitäten. Deshalb haben wir zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses entschieden, die Vorstellung der neuen Geschäftsstelle noch etwas zurückzustellen.

MV von Pro Bahn Zürich

Urs Schaffer Die Mitgliederversammlung muss aus den bekannten Gründen auf dem schriftlichen Weg erfolgen. Die entsprechenden Unterlagen werden per Post zugestellt. Ohne Einsprachen sollten die Vorschläge des Vorstandes stillschweigend gutgeheissen werden. Dieser Weg erspart Portokosten und ermöglicht der Vereinsleitung einen zukunftsfähigen Aktionsradius. Bitte gebt uns Eure aktuelle E-Mail-Adresse bekannt (oev.schaffer@bluewin.ch) und wenn möglich Euer Geburtsdatum bzw. Euren Jahrgang. Unsere Datenbank muss zwingend aktualisiert werden und auf den Datenschutz wird Rücksicht genommen.

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

SPACE 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
M 071 245 36 46
beberle@swissonline.ch

ZENTRALSCHWEIZ

Martin Stuber, Präsident
St. Johannesstrasse 4, 6300 Zug
M 078 746 13 12
martin@mstuber.ch

GESCHÄFTSSTELLE

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

NORDWESTSCHWEIZ

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

TICINO ASTUTI

Fabio Canevascini, Presidente
Via Gen. Guisan 20
6828 Balerna
M 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

- Einzelmitglied**
CHF 50.– / Jahr
- Familienmitglied**
(Familien, Ehepaare,
Partner im gleichen Haushalt)
CHF 80.– / Jahr
- Studenten / Lehrlinge**
CHF 25.– / Jahr
- Vereine / Verbände**
CHF 100.– / Jahr
- Gemeinden**
CHF 200.– / Jahr
- Firmen / Gönner**
mindestens CHF 500.– / Jahr

Name _____

Vorname _____

Adresse _____

PLZ / Ort _____

E-Mail-Adresse _____

Datum _____

Unterschrift _____

Empfohlen durch
(Name / Adresse) _____

... ausschneiden
und einsenden:

**Pro Bahn Schweiz
CH – 8000 Zürich**

oder online

www.pro-bahn.ch

Wer mindestens
drei neue Mitglieder
für Pro Bahn
Schweiz wirbt,
erhält als Geschenk
Reisegutscheine
reka-rail im Wert
von CHF 50.–.



EIN BERG IN FEIERLAUNE

Die erste Bergbahn Europas 150 Jahre alt. Diesen historischen Moment der schweizerischen Bahn- und Tourismusgeschichte soll mit einem gebührenden Jahres-Jubiläumsprogramm gefeiert und zelebriert werden. **rigi.ch/150**