



Bild: Roland Arnet

Abschied auf Raten

Weshalb die beliebten Gemeinde-Tageskarten vielerorts verschwinden

Bahn-Chaos in Deutschland: Folgen bis in die Schweiz
Sommerreisen: Mit Interrail unterwegs in Skandinavien



Gerhard Lob

Redaktor
InfoForum

D Der Verlust der Spontaneität

Vor 50 Jahren wurde Interrail gegründet. Das Ticket für europaweite Zugreisen brachte junge Menschen dazu, viele Länder mit der Bahn zu bereisen. Zwar gibt es den Interrail-Pass immer noch, aber das Reisen hat sich tiefgreifend verändert, wie Edwin Dutler in seinem Bericht (ab Seite 16) schreibt. Und nicht nur, weil Interrail auch Senioren offensteht. Spontanes Einsteigen ist weitgehend Geschichte, stattdessen muss ein Platz in einem bestimmten Zug reserviert werden. Zugfahren hat sich – zumindest bei den Fernreisen – den Flugreisen angeglichen. Ohne frühzeitige Buchung geht nichts mehr. Dieser Trend gilt nicht nur für Verkehrsmittel, sondern zeigt sich auch ganz allgemein im Tourismus: Wer das Parlament in Budapest oder die Vatikanmuseen in Rom besuchen will, muss sich frühzeitig online auf einen Zeit-Slot festlegen, sonst gibt es keinen Einlass. Wer freiere und spontanere Zeiten erlebt hat, bekundet Mühe, sich an diese Veränderung zu gewöhnen. Doch es gilt: Ein Zurück gibt es wohl nicht.

F Adieu la spontanité

Il y a 50 ans, Interrail voyait le jour. Ce billet permettant de voyager à travers l'Europe entière a été un formidable sésame pour la jeunesse, pour découvrir de nombreux pays par le rail. Si la formule existe toujours, les voyages ont profondément changé, comme l'écrit Edwin Dutler dans son article (p. 16). Et pas seulement parce qu'Interrail s'est ouvert aux seniors. Les départs spontanés, sont en grande partie de l'histoire ancienne. Désormais, il faut réserver une place dans un train précis. Le rail s'est aligné sur l'avion, du moins pour les destinations lointaines. Sans réservation préalable, pas de voyage. Et la tendance s'étend au secteur du tourisme en général. Pour visiter le Parlement à Budapest ou les musées du Vatican à Rome, il faut aussi réserver un créneau horaire en ligne bien à l'avance, sans quoi on ne peut pas entrer. Ceux qui ont connu des périodes plus libres et plus spontanées ont du mal à s'habituer à ce changement. Mais il n'y aura probablement pas de retour en arrière.

I La perdita della spontaneità

Interrail nacque 50 anni fa e grazie ad esso molti giovani poterono scoprire l'Europa viaggiando a prezzo modico. Il biglietto Interrail esiste tutt'ora ma, come Edwin Dutler racconta nell'articolo a pagina 16, il modo di viaggiare è cambiato radicalmente. Non solo perché il biglietto Interrail è disponibile oggi anche per adulti e senior ma soprattutto perché se 50 anni fa si poteva decidere all'ultimo momento quale treno prendere, oggi molto spesso è necessario prenotare e pertanto bisogna pianificare per tempo gli spostamenti. Il viaggiare in treno, almeno per quanto concerne i percorsi a lunga distanza, si è avvicinato alle modalità del viaggio in aereo. Senza una riservazione non si arriva da nessuna parte. La pianificazione di un viaggio non concerne d'altronde soltanto i mezzi di trasporto ma molti altri ambiti. Desideri spontanei diventano sempre più difficili da realizzare. Chi desidera visitare il Parlamento a Budapest o i Musei Vaticani a Roma deve prenotare online, con largo anticipo, data e orario della sua visita. Chi è cresciuto in un'epoca in cui si decideva all'ultimo momento dove e quando effettuare viaggi e visite, fatica non poco ad adeguarsi alla situazione attuale. Ma i tempi sono cambiati. Un ritorno al passato non è immaginabile.

Inhalt

Aktuell

Plädoyer für Gemeinde-Tageskarte	3-4
Der deutsche Bahn-Chaos-Sommer	5
Anmerkungen zum 9-Euro-Ticket	6
Jubiläum: 175 Jahre Schweizer Bahnen	7
Nachrichten 1	8
Der Dosto-Entscheid und seine Folgen	9
Aus der Geschichte lernen: Was der nie gebaute Goldauer Tunnel bedeutet	10-11
Nachrichten 2	12
Interview mit René Schmied – Alliance SwissPass	13

Güterbahnen

Fokus Cadenazzo: Verlagerung im Inland ...	14
Terzo Valico: Schneller nach Genua	15

ÖVerreisen

Mit Interrail durch Europa	16-17
Budapest und Plattensee	18-19

Astuti

Senza visione: Prospettiva Ferrovia 2050	20
--	----

Citrap Vaud

Aigle – Les Diablerets: vers un métro alpin? ...	21
--	----

Pro Bahn

Leserbrief zu SwissRailvolution	22
Bericht von der DV in Luzern	23

Impressum

InfoForum 3/2022, Versand: 31. August

Herausgeber und Inserate

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

Redaktion

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

Mitarbeit Pro Bahn

Roland Arnet, Karin Blättler, Edwin Dutler, Thomas Lendenmann, Urs Schaffer, Martin Stuber, Citrap VD: Daniel Mange; Astuti: Remigio Ratti. Gastbeitrag: Matthias Lieb

Bilder

Pressebild, Redaktion, soweit nicht anders erwähnt

Korrektur

Stefan Schweizer

Druck

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

Grafisches Konzept und Layout

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

Weitere Adressen

Siehe Kontakte Pro Bahn auf Seite 23

Auflage

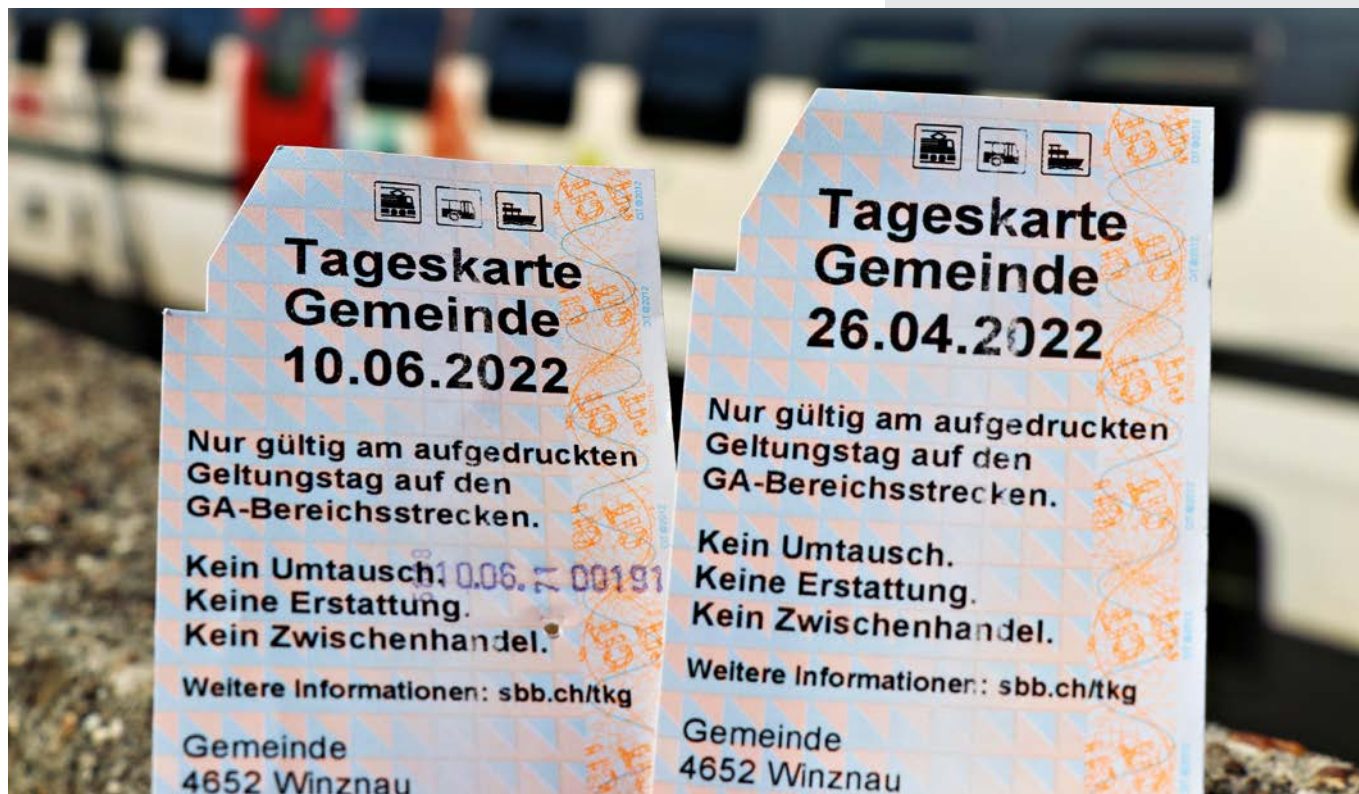
2000 Exemplare, 4 x jährlich

Mitgliedschaft

Europäischer Fahrgastverband

Nächste Ausgaben

InfoForum 4/2022, Versand: 30. November 2022
Inserate- und Redaktionsschluss 11. November 2022
InfoForum 1/2023, Versand: 1. März 2023
Inserate- und Redaktionsschluss 8. Februar 2023



Unkompliziert und günstig: Gerade ältere Leute und Gelegenheitsfahrer schätzen die Gemeinde-Tageskarte.

Bild: Roland Arnet

Stirbt die Gemeinde-Tageskarte bald?

Die Alliance SwissPass will die Tageskarte mit einem neuen Angebot ersetzen. Doch für eine Rettung ist es nicht zu spät. Ein Plädoyer.

Roland Arnet Seit 2003 haben Hunderte von Gemeinden und Städten eine nicht kostendeckende Dienstleistung für den Umweltschutz grossartig mitgetragen: die Gemeinde-Tageskarte. Leider ist dieses – insbesondere für Nicht-Halbtax-Besitzer – äusserst wertvolle Angebot schweizweit rückläufig, und wegen Corona kam das kränkelnde Top-Produkt noch mehr unter Druck.

Die 2020 gegründete jetzige Herausgeberin der Gemeinde-Tageskarte, die Alliance SwissPass, stellte 2021 ein neues unausgereiftes «Nachfolge-Produkt ab 2024» den Gemeinden und Städten mit einem Schreiben vor. Dies führte zu grosser Verunsicherung und möglicherweise verstärkt dazu, dass nochmals eine grössere Anzahl Gemeinden und Städte dieser Tageskarte den Rücken zukehrten. Aus Konsumentensicht besteht nun die grosse Gefahr, dass dem seit rund zwanzig Jahren bewährten Angebot der endgültige Todesstoss versetzt wird.

Etwas Bewährtes durch etwas «Neues» zu ersetzen, ist wohl gut gemeint, kann aber zur Folge haben, dass das Tageskarte-

Nachfolgeprodukt mit dem Bade ausgeschüttet wird. Insbesondere dann, wenn das neue Produkt schlechter ist und noch weniger Gemeinden im Verkaufssystem mitmachen. Noch bleibt etwas Zeit für eine öffentliche Diskussion, bevor möglicherweise die falschen Weichen gestellt werden. Waren Ende 2019 noch 4500 Jahressätze von Gemeinde-Tageskarten im Umlauf, fielen die Verkaufszahlen dieses ehemaligen Top-Produkts im Jahr 2022 auf 3500 Jahressätze.

Online-Angebote als Konkurrenz

Doch wo liegt die tiefere Ursache für diesen Rückgang? Die Antwort ist kurz und einleuchtend. Schon immer lag das Gesamtrisiko, genauer gesagt das Verlustrisiko, ausschliesslich bei den Gemeinden und Städten. Mit der letzten Preiserhöhung im Jahr 2016 auf stolze 14'000 Franken pro Jahressatz (365 unpersonliche Tageskarten) geriet das Angebot in deutliche Schiefelage. Parallel ging nämlich das SBB-Management mit neuen Top-Angeboten (Sparbillette, Spartageskarten) schweizweit und mit Erfolg auf Kundenfang, was

die Nachfrage nach Gemeinde-Tageskarten schmälerte.

Für die öffentliche Hand als Wiederverkäufer entstehen im Moment pro Tageskarte Kosten von 38,35 Franken ohne irgendeine Einflussnahme auf diese Preisgestaltung. Je nach Gemeindestruktur, Einzugsgebiet und Verkaufsphilosophie (nur an die eigenen Einwohner oder freier Verkauf) waren grössere oder kleinere Defizite im Gemeindebudget schon immer einkalkuliert. Seit 2016 erhöhten folglich die Gemeinden den Verkaufspreis – gleichzeitig schafften viele Orte diese defizitäre Dienstleistung ersatzlos ab. Konnte früher die Bevölkerung schweizweit zumeist in ihrer Wohngemeinde die Gemeinde-Tageskarte beziehen, müssen nun ihre Nutzerinnen und Nutzer im Vorfeld einer geplanten Reise oft erst eine Auto- oder Velofahrt in eine Nachbargemeinde durchführen.

Die erwähnten Veränderungen habe ich mir in meiner Region (Aarau-Olten-Zofingen mit rund 270'000 Einwohnern) näher angeschaut: Hier kostet eine Tageskarte zwischen 40 und 50 Franken. Schnell wurde mir klar, dass mit diesem für >>>

>>> die Bevölkerung interessanten und hochwillkommenen Umwelt-Angebot keine Gemeinde Geld verdienen kann. Genau hier liegt auch das Problem des stetigen Rückgangs der Verkaufsstellen seit 2003. Alle nicht verkauften Tageskarten bleiben bei der öffentlichen Hand als Verlustgeschäft hängen und belasten so direkt die Gemeindefinanzen. Aus einem gut gemeinten und erfolgreichen Angebot für den Umweltschutz entstehen vermehrt negative Bilanzen. Das heisst, je schlechter die Finanzen einer Gemeinde sind, desto schneller verschwindet auch das für die Bevölkerung äusserst wertvolle Angebot. Die Folgen beispielhaft in meiner Region: Winznau hat per 1. Juli 2022 die Tageskarte abgeschafft, 42 Franken war zuletzt ihr Preis. Die Kleingemeinde Fuluibach will weitermachen, hier kostet eine Tageskarte 50 Franken.

Problem war bekannt

Leider hat die Alliance SwissPass als Herausgeberin dieses ungelöste Problem nie wirklich bearbeitet. Nicht die jetzige Gemeinde-Tageskarte als gedruckte Version war und ist das Problem, sondern all die nicht verkauften Tageskarten, die seit Jahren zu Lasten der Allgemeinheit gingen. Aus diesem Grund kann es keiner Gemeinde verübelt werden, dass sie bei ungenügender Auslastung auf die künftige Erneuerung des teuren Jahresabos verzichtet. Bis 2019 war es ein langsames Sterben. Nun hat sich der seit Jahren schleichende Prozess mit der Corona-Krise beschleunigt. Die vielen ungenutzten Tageskarten von 2020 und 2021 haben bei fast allen Städten und Gemeinden tiefer Verkaufszahlen hinterlassen. Diese Folge von Corona und vielleicht auch ein wenig das im Oktober 2020 versandte Schreiben der Alliance SwissPass mit der Ankündigung: «Abschaffung der bisherigen Gemeinde-Tageskarte auf Ende 2023» haben dazu geführt, dass nun viele Gemeinden auf eine Abo-Erneuerung verzichtet haben.

Noch einen Blick auf das bisherige Nutzer-Profil dieser Tageskarte: Es waren zu einem Teil ältere Personen, die zumeist ohne ein Halbtax-Abo leben. Bei ihren gelegentlichen Ausflügen reisten sie oft in Kleingruppen von zwei bis vier Personen und leisteten sich dafür eine Gemeinde-Tageskarte. Meine Befragungen haben ergeben, dass für diese Bevölkerungsschicht

das Bahnfahren zu kompliziert geworden ist, seit das flächendeckende Billettschalter-Netz fast überall durch Automaten ersetzt wurde. Ein weiterer Teil waren Reisende mit Halbtax-Abos, die nach der Aufhebung der Billettschalter zu Nutzern der Gemeinde-Tageskarte wurden. Auslöser waren hier die mehrfach am Automaten falsch gelösten Billette, für welche diese Reisenden zu oft von fleissigen Kontrolleuren mit einer Busse für das Missgeschick bestraft wurden. Diese Nutzerinnen und Nutzer kauften über Jahre Gemeinde-Tageskarten für grössere und teils auch für kleinere Reisen, damit ihre Bahnfahrt zum stressfreien Genuss wurde. Anfänglich waren die Verkaufsstellen die eigenen Gemeinde-Kanzleien, welche für die Kundschaft zumeist zu Fuss erreichbar waren, und so wurden die Gemeinde-Tageskarten für diese Vielfahrer-Gruppe zum Segen.

Doch die massive Reduktion der Gemeinden mit Verkaufsstelle hatte für die gesamte Bevölkerung unangenehme Folgen. Ein Teil der älteren Bewohner löste das nun entstandene Problem mit dem Kauf des für sie zumeist unwirtschaftlichen, aber sehr bequemen Generalabonnements. Doch viele Mitbürgerinnen und Mitbürger (die nebenbei auch Steuern zahlen) verzichten seither auf längere Bahnreisen innerhalb der Schweiz. Zu teuer ist für sie ein Billett ohne Halbtax-Abo geworden und zu kompliziert die Beschaffung einer Gemeinde-Tageskarte. Die Sparangebote der SBB sind wiederum nur online erhältlich, was für viele Seniorinnen und Senioren eine Abschreckung bedeutet.

Brandbeschleuniger Corona

Natürlich hat Corona den Prozess des Rückzugs vieler Gemeinden vom defizitären Angebot schweizweit massiv beschleunigt, aber dies war eigentlich nur die logische Folge des seit 2003 existierenden Verkaufssystems mit dem Pauschalpreis, den die Gemeinden jedes Jahr bezahlen müssen. Die Risikoverteilung ist zu einseitig und zu unfair. Es wurde Zeit, dass die Gemeinde-Verkaufsstellen mit ihren übergeordneten politischen Behörden (Gemeinderäte) auf ihre Art rebelliert haben.

Diese Quittung der öffentlichen Verkaufsstellen sollte die Verantwortlichen der Alliance SwissPass, des Schweizerischen Gemeindeverbandes (SGV) und des Schweizerischen Städteverbandes (SSV)

aufschrecken oder zumindest nachdenklich machen. Noch haben sie gemeinsam die Möglichkeit zum Umdenken und können sich nochmals für ein paar Jahre zu Gunsten der jetzigen Gemeinde-Tageskarte aussprechen. Das neu angedachte Experiment könnte sonst möglicherweise noch weitere Orte zum endgültigen Verzicht auf den Tageskarten-Vekauf bewegen, was sehr schade wäre.

Dass mit der Corona-Krise die Verkaufszahlen und die Anzahl Verkaufsstellen sanken, ist eine Tatsache. Doch das Kernproblem einer Defizitdeckung ist weiterhin ungelöst, denn die gesamten Verluste blieben seit Jahren bei den Gemeinden und Städten hängen. Die Korrektur dieses langjährigen Systemfehlers mit fehlender Rückvergütung zu Gunsten der öffentlichen Hand für nicht verkaufte Tageskarten ist jetzt zwingend notwendig. Mein Vorschlag wäre, die jetzige Gemeinde-Tageskarte auch nach 2023 unverändert weiter zu verkaufen und zuerst das langjährige Problem «Defizit» mit den Gemeinden und Städten zu lösen.

Dieses fast 20-jährige Top-Angebot hat es mehr als nur verdient, weiter zu leben. Allein die Einführung einer fairen Rückvergütung – egal, wie diese im Detail geregelt wird – könnte zur Folge haben, dass zumindest ein Teil der abgesprungenen Gemeinden wieder zur Gemeinde-Tageskarte zurückkehren würde. Es braucht nun einen mutigen Schritt in die Zukunft zum Nutzen der finanziell schwächsten Bevölkerungsschicht. Mein Appell an die Verantwortlichen der Alliance SwissPass und an die Vertreter des SGV respektive SSV: Baldmöglichst sollte ein Konzept für eine geregelte Rückvergütung umgesetzt werden.

Die Gemeinde-Tageskarte dient vorab dem Umweltschutz, und sie war auch lange Zeit ein attraktives Produkt für die selten den öV benutzenden Mitmenschen. Dieses Angebot wurde speziell von Seniorinnen und Senioren (mit und ohne Halbtax) sehr geschätzt und auch genutzt. Ein geplanter Leistungsumbau durch ein Folgeprodukt kann heute noch nicht als die Lösung für ein künftiges öV-Angebot bei den Gemeinden und Städten betrachtet werden. Zuerst muss am jetzigen Hauptproblem des Verkaufsstellen-Rückgangs wegen der fehlenden Rückvergütung gearbeitet werden.

Alles andere als ein Sommermärchen

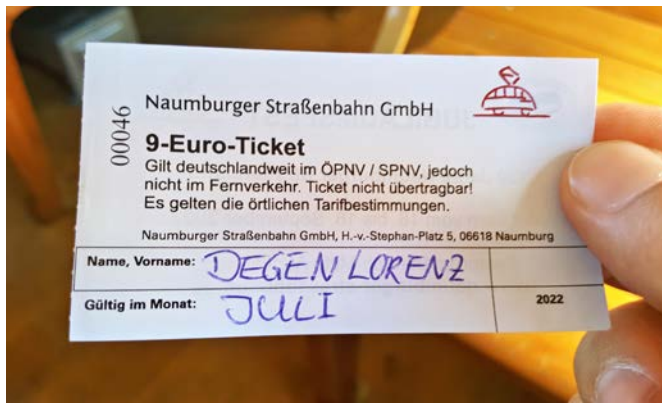
Verspätete und überfüllte Züge: Bei der Deutschen Bahn war der Sommer so chaotisch wie nie. Mit Folgen für die Schweiz. Das 9-Euro-Ticket sorgte für zusätzliche Belastung.

Gerhard Lob Anfang August schrieb mir ein Bekannter, dass er in Kürze in Braunschweig starte, um mit der Bahn in die Schweiz zu fahren. Er war zuversichtlich, denn es war ein direkter ICE bis nach Interlaken Ost. Folglich hatte er keine Angst, irgendwelche Anschlüsse zu verpassen. Gegen 16 Uhr dann ein SMS: «Wir stecken in Baden-Baden fest – auf unbestimmte Zeit.» Nach langer Wartezeit in Baden-Baden ging es mit einem hoffnungslos überfüllten Ersatzzug nach Offenburg. Und schliesslich weiter bis nach Basel. Ankunft mit mehrstündiger Verspätung. Der schwache Trost: 50 Prozent des Fahrpreises wurde erstattet.

Leider ist diese Episode typisch für einen Chaos-Sommer bei der Deutschen Bahn. «In allem zu spät» titelte die «Welt am Sonntag» in ihrer Ausgabe vom 17. Juli. Überfüllte und unpünktliche Züge, defekte Toiletten, gesperrte Bordbistros, falsche Wagenreihungen, entnervte Zugbegleiter: All dies sei Normalität. Viele Verspätungen entstünden wegen Baustellen, die das Ziel verfolgten, das hoffnungslos veraltete Netz überhaupt instand zu halten. Vergleichsweise wenig Geld könne in Aus- und Neubauten investiert werden. Tatsache ist: Die Anfahrtpünktlichkeit bei der Deutschen Bahn sank unter 60 Prozent.

Nun könnte man in der Schweiz gelassen Richtung Norden schauen, solange der eigene Betrieb weitgehend gut funktioniert. Doch die Systeme sind verwoben und Deutschland stellt für Schweizer Ferienreisende im Sommer eine wichtige Destination dar. «Züge von und nach Deutschland – in den mit Abstand wichtigsten Auslandsmarkt der SBB – verkehren so unzuverlässig, dass von einem geordneten Betrieb nicht die Rede sein kann», schrieb die Aargauer Zeitung am 21. Juli.

Die Zeitung analysierte für die Woche vom 13. bis 19. Juli alle ICE-Züge aus Deutschland, die täglich über Basel hinaus in die Schweiz verkehrten. Von 42 Zü-



Umstritten: Das 9-Euro-Ticket in Deutschland.

Bild: Gerhard Lob

gen erreichten demnach nur gerade fünf pünktlich ihr Ziel in der Schweiz. Weitere 17 kamen mit einer durchschnittlichen Verspätung von 25 Minuten an. 20 Züge erreichten ihren Schweizer Endbahnhof gar nie, sondern wurden vorzeitig in Basel gestoppt. An drei Tagen erreichte kein einziger ICE-Zug aus Deutschland wie vorgesehen Bern.

9-Euro-Ticket als Problem

Es lässt sich angesichts eines bereits kritischen Zustands bei der Deutschen Bahn trefflich darüber streiten, ob es sinnvoll war, in den Sommermonaten Juni, Juli und August ein 9-Euro-Ticket einzuführen, das für diesen Preis pro Monat beliebig viele Fahrten im öffentlichen Nahverkehr (Bahn, Tram, Bus, U-Bahn) erlaubte. Zumindest quantitativ war die Aktion ein Erfolg: Seit dem Verkaufsstart Ende Mai wurden rund 38 Millionen 9-Euro-Tickets verkauft (Stand: 8. August). Das ergab eine Auswertung des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Dazu kommen etwa zehn Millionen Abonentinnen und Abonenten, die das vergünstigte Ticket automatisch erhalten. «Die aktuellen Zahlen bestätigen nach wie vor unsere Prognose von monatlich etwa 30 Millionen 9-Euro-Tickets», so VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff.

Doch im Nahverkehr bekam das System den 9-Euro-Effekt zu spüren. Die Gewerkschaften erklärten, sie hätten noch nie solch chaotische Zustände erlebt. «Ich habe bei einem Zug von Rostock nach

Hamburg gesehen, wie Menschen buchstäblich aus dem Zug gefallen sind, als die Türen geöffnet wurden», sagte Martin Burkert, Vizedirektor der Eisenbahn- und Verkehrsgesellschaft (EVG).

Zudem bleibt mehr als fraglich, ob die Aktion die gesetzten Ziele erreicht hat. Gemäss einer ersten Auswertung zur Wirkung des 9-Euro-Tickets durch den VDV liessen nur drei Prozent der Befragten ihr Auto

zugunsten des öffentlichen Nahverkehrs stehen, was folglich nur einen leichten Verlagerungseffekt bedeutet. Rund ein Viertel der angetretenen Fahrten waren «zusätzliche Reisen, die sonst gar nicht gemacht worden wären». Mit gravierenden Folgen: Auf bestimmten Strecken brach der Verkehr teilweise zusammen. Eine Auswertung nach einer ersten Phase deutete immerhin auf einen Rückgang der Staus in grossen Städten hin.

Sicherlich hat das 9-Euro-Ticket einen Beitrag zu einer Debatte über die Bahn in Deutschland geleistet (siehe Beitrag von Matthias Lieb auf Seite 6). Und die Diskussion zur Frage, ob Nahverkehr grundsätzlich gratis sein sollte – 9 Euro pro Monat ist praktisch gratis –, ist entbrannt. Spanien hat sich jedenfalls auch entschlossen, die Nutzung vieler Zugstrecken vom 1. September bis 31. Dezember kostenfrei zu machen. Betroffen sind alle Strecken des Nahverkehrs und landesweite Regional- und Intercity-Züge der Staatsbahn Renfe. Die spanische Regierung reagierte damit auf die steigenden Treibstoffpreise, die Inflation sowie die Energiekrise. Es soll der Bevölkerung der Umstieg vom Auto auf den öV erleichtert werden.

Interessant ist, dass die estnische Hauptstadt Tallin 2013 und ganz Estland im Jahr 2018 den kostenlosen öffentlichen Nahverkehr einführten. Die Erfahrungen sind offenbar nicht die besten, wie die «Berliner Zeitung» schrieb. Darum werde nun darüber diskutiert, das Null-Euro-Ticket wieder abzuschaffen.

Ein Befreiungsschlag für den öV?

In Deutschland hat das 9-Euro-Ticket eine dringend notwendige Debatte über das Bahnangebot und den «richtigen Fahrpreis» ausgelöst.

Matthias Lieb* Ursprünglich war das 9-Euro-Ticket von den Grünen als Gegenstück für den von der FDP geforderten Tankkrabbatt in der Koalition auf Bundesebene gefordert worden. Damit sollten nicht nur Autofahrer, sondern auch öV-Nutzer einen Ausgleich für die gestiegenen Mobilitätskosten erhalten. Es war zunächst unklar, wie die Abgrenzung des Geltungsbereichs gestaltet werden sollte. Aus Vereinfachungsgründen haben die Bundesländer dann eine bundesweite Geltung festgelegt. Das Angebot wird vom Bund über 2,5 Milliarden Euro zusätzliche Regionalisierungsmittel finanziert – damit hätten die Länder normalerweise mehr Züge bestellen können. Nun wird dieses Geld nur für eine Fahrgeldsubvention verwendet.

Im Juni wurden rund 21 Millionen 9-Euro-Tickets verkauft, dazu kamen

rund 10 Millionen Abonnenten, deren Fahrkarten bundesweit als 9-Euro-Tickets anerkannt wurden. Damit wurde ein grosser Teil der Bevölkerung angesprochen – auch diejenigen, die sonst kaum mit Bus und Bahn unterwegs sind. Und die Fahrgastzahlen in den Zügen sind tatsächlich im Schnitt um über 40 Prozent angestiegen. Neben dem günstigen Preis lobten die Nutzer besonders die Einfachheit des Angebotes: Keine Sorge um den richtigen Fahrschein – einfach unbeschwert in Züge und Busse einsteigen.

Viele Fahrgäste nutzen nach vielen Jahren erstmals Busse und Bahnen – und stellten fest, dass in den Grossstädten das Angebot besser als erwartet ist, dass aber in der Fläche weiter grosse Defizite beim Angebot bestehen – insbesondere abends und am Wochenende. Das war zwar schon

bekannt, wurde bislang aber nicht thematisiert. Nun entwickelt sich eine Debatte über das notwendige Angebot vor Ort, aber auch über den «richtigen Fahrpreis».

Dabei führte das 9-Euro-Ticket auch zu vielen Problemen im öV – besonders beim Bahnverkehr: Auf den Hauptstrecken waren die schnellen Nahverkehrszüge besonders am Wochenende oft überlastet. Teilweise blieben Fahrgäste an den Bahnsteigen zurück, manche Züge konnten wegen Überfüllung nicht weiterfahren. Viele Lokführer und Zugbegleiter waren gestresst und meldeten sich krank, so dass Züge ausgefallen sind. Pendler mussten sich besonders bei der abendlichen Rückfahrt in volle Züge quälen oder verpassen wegen Verspätungen ihre Anschlüsse und überlegten, ob sie wieder aufs Auto umsteigen. Die Engpässe und Mängel des Schienennetzes in Deutschland fallen durch die starke Fahrgastnachfrage immer stärker auf – auch hier gibt es eine Debatte, dass es wieder einer pünktlichen und zuverlässigen Bahn bedarf.

Verbände und Politik unterboten sich mit Vorschlägen zu einer attraktiven Nachfolgeregelung ab September: Vorschläge für ein bundesweites Ticket reichen von 49 bis 135 Euro (eine Region für 29 bis 75 Euro). Doch wie die Finanzierung aussehen soll, ist aktuell offen.

Aus meiner Sicht wird eine sinnvolle Nachfolgeregelung nur zweigeteilt funktionieren: Ein bundesweit gültiges Nahverkehrsticket für einen Preis zwischen 50 und 100 Euro im Monat einzuführen, reicht nicht aus. Es muss gleichzeitig die Qualität, aber auch das Angebot – gerade im ländlichen Raum abends und am Wochenende – deutlich verbessert werden. Doch das kostet Geld. Eine konsequent klimaschutzorientierte Verkehrspolitik würde es sehr wohl ermöglichen, beides zu finanzieren. Dazu müssten die Subventionen des motorisierten Individualverkehrs reduziert werden (Pendlerpauschale, Dienstwagen-Besteuerung, Strassenbau-Investitionen).

*Der Autor ist Vorsitzender des Fahrgastbeirates Baden-Württemberg

Ein persönlicher Erfahrungsbericht

Edwin Dutler In den letzten zwei Monaten musste ich mit meinen Gruppen und auch alleine mehrmals mit Zügen fahren, welche für 9-Euro-Ticket-Inhaber freigegeben waren. Dabei habe ich in den Zügen, die mit Zugbegleitern besetzt war, immer Billette in der 1. Klasse gebucht.

Die schlimmsten Szenen erlebte ich dabei in einer IC2-Komposition von Bremen nach Emden, wo die zwei Zugbegleiter im Wagen der 1. Klasse von Reisenden mit einem 9-Euro-Ticket massiv beleidigt wurden. Dann wurden WC blockiert, Gänge mit Gepäck und Fahrrädern verstellt und nach einer Wegweisung einfach ein anderer Platz im gleichen Abteil eingenommen. Die Zugbegleiter wurden massiv gestresst. Der Zug war übervoll, eine Verstärkung ist beim doppelstöckigen Teppich-RE jedoch nicht möglich.

In Köln wurden die Menschenmassen bei der Ankunft von Regionalzügen durch vier Personen eines Sicherheitsdienstes bei den Ab- und Aufgängen zu den Perrons so kanalisiert, dass mit einem Einbahnsystem möglichst viele Leute durchgeschleust werden konnten. Und

da zwischen Köln und Koblenz alle Fernverkehrszüge für Gruppen ausgebucht waren, musste ich auf dieser Strecke den von National Express betriebenen RE 5 nehmen. Dabei wurden erfreulicherweise zwei vierteilige Kompositionen zusammengehängt. Die 1. Klasse ist dabei aber leider in jeder Komposition an einem anderen Ort, und in Köln kann bei der Abfahrtanzeige nicht angezeigt werden, wo sich die Wagen der 1. Klasse befinden, Steinzeitinformation eben. Die freundliche, aber resolute Zugsbegleiterin hat in der 1. Klasse alle Fahrausweise kontrolliert und zahlreiche Fahrgäste mit einem 9-Euro-Ticket in die 2. Klasse verwiesen.

Etwas anders der Fall im Freistaat Thüringen: Die Erfurter Bahn setzte auf Stichprobenkontrolle und verstärkte auch ihre Züge nicht. Deshalb waren viele Stehplätze angesagt und eine Fahrausweiskontrolle hat nie stattgefunden. Über die Klassendisziplin kann ich nur mutmassen. Die Reiseerlebnisse in Thüringen waren für mich suboptimal und ich überlege mir deshalb, das grüne Herz von Deutschland in all meinen Reiseprogrammen zu streichen.

Eine Branche feiert sich selbst

Die offizielle Feier zum Jubiläumsjahr «175 Jahre Eisenbahn» fand in Baden und Zürich statt.

Gerhard Lob Viele Dankesworte, viele Komplimente für das heimische öV-System und die Mitarbeitenden, aber auch nachdenkliche Überlegungen zeichneten die offizielle Feier zum Jubiläumsjahr «175 Jahre Eisenbahn in der Schweiz» aus. Diese fand am 9. August 2022 in Baden und Zürich statt, genau 175 Jahre nachdem die «Spanisch-Brötli-Bahn» zwischen Baden und Zürich als erste Eisenbahn der Schweiz den fahrplanmässigen Betrieb aufgenommen hatte. Ein historischer Sonderzug – gezogen von einem «Krokodil» und auf den letzten Metern von einer Dampflokomotive – brachte die Gästeschar von Baden nach Zürich – dabei mussten sich auch die VIP-Gäste mit der Holzklasse begnügen. Und in Zürich Altstetten konnte dann in einer nachgebauten Spanisch-Brötli-Bahn eine Runde gedreht werden. Pro Bahn Schweiz war beim Anlass mit Präsidentin Karin Blättler, InfoForum-Herausgeber Edwin Dutler und dem Präsidenten der Sektion Nordwestschweiz Lorenz Degen gut vertreten. Es war ein würdiger und vom Verband öffentlichen Verkehr (VöV) gut organisierter Anlass, auch wenn sich die NZZ am Folgetag einen Seitenhieb nicht verkneifen konnte. «Die Schweiz ist das Land, das nicht neue Züge feiert, sondern alte», stichelte das Weltblatt aus Zürich.

Im Reigen der Reden sprach VöV-Direktor Ueli Stückelberger von drei grossen Herausforderungen, welche die Schweizer

Bahnen bewältigen mussten beziehungsweise noch müssen. Die grossen Finanzprobleme der einzelnen Bahnen wurden mit dem Zusammenschluss zu den Bundesbahnen gelöst. Die Elektrifizierung war eine Antwort auf die Kohleknappheit. An der dritten Herausforderung wird im Moment gearbeitet: Der Umstellung auf eine saubere und effiziente Mobilität, um einen Beitrag für den Klimaschutz zu leisten. Gefordert ist hier vor allem die Bus-Flotte im öffentlichen Verkehr.

Vincent Ducrot, CEO der SBB, blickte am Festakt in die Zukunft und sagte: «Aufbauend auf den heutigen Stärken wollen wir die Bahn und den öffentlichen Verkehr flexibler und effizienter machen.» Und er erinnerte an die revolutionäre Einführung des Taktfahrplans im Jahr 1982. «Die Stärke der Schweizer Eisenbahn ist die Dichte und das Netz», so Ducrot, der damit klar machte, dass Geschwindigkeit nicht oberste Priorität hat.

VöV-Präsident Renato Fasciati, Direktor der Rhätischen Bahnen, sprach von der Erfolgsgeschichte des schweizerischen öffentlichen Verkehrs, der nur dank einer guten Kooperation der Transportunternehmen und einer guten Finanzierungsbasis funktioniert. «Ein System, das von allen Bevölkerungsschichten benutzt wird», fügte er an. Und das sei keine Selbstverständlichkeit. Fasciati sprach auch die Herausforderung des Klimawandels an und

Fünf Festwochenenden

Das Kernstück des Jubiläumsjahrs «175 Jahre Eisenbahn in der Schweiz» bilden fünf Festwochenenden von Mai bis Oktober in al-



Jahre Schweizer Bahnen
ans de chemin de fer en Suisse
anni di ferrovie svizzere
onns viafiers svizras

len Landesteilen, an denen sich über 50 Transportunternehmen beteiligen. An den Publikumsanlässen können Besucherinnen und Besucher den Schweizer öV in all seinen Facetten erleben. Alle Informationen zum Jubiläumsjahr und den Festivitäten sind im digitalen Festführer www.175-jahre.ch verfügbar.

Noch stehen drei Festwochenenden bevor:

Region Mitte: 3./4. September 2022

Region West: 1./2. Oktober 2022

Region Zentralschweiz/Tessin: 22./23. Oktober 2022

plädierte zudem für eine Fehlerkultur: «Ja, wir dürfen auch mal Fehler machen.»

«Die Bahn bringt Menschen zusammen – und sie stärkt den Zusammenhalt in unserem Land», sagte schliesslich Bundesrätin und Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga in ihrer Rede: «Die Bahn sorgt zusammen mit Bus, Tram und Postauto dafür, dass alle Regionen unseres Landes gut erschlossen sind. Unsere Bevölkerung kann sich darauf verlassen». Die frühe Elektrifizierung habe wesentlich zur Beliebtheit der Bahn in der Schweiz beigetragen. Der Krieg in der Ukraine führe jetzt zudem vor Augen, wie wichtig die Bahn sei, so Sommaruga: «Die Bahn ist zentraler Bestandteil der europäischen Sicherheitsarchitektur – deshalb müssen wir in Zukunft noch viel stärker auf die Bahn setzen.» Nach Ausbruch des Krieges in der Ukraine habe praktisch nur noch die Bahn funktioniert, welche Flüchtlinge an die Landesgrenzen brachte, Lebensmittel und Hilfsmaterial transportierte.

Bundesrätin Sommaruga scheint die Fahrt in der Spanisch-Brötli-Bahn zu geniessen.
Bild: VöV



Nachrichten 1

SBB bestellen weitere Giruno

Die SBB planen, voraussichtlich ab 2026 das internationale Angebot nach Deutschland weiter auszubauen. Dafür werden Züge benötigt, die auf dem Hochgeschwindigkeitsnetz der Deutschen Bahn verkehren können. Deshalb beschaffen die SBB sieben zusätzliche Giruno-Züge bei Stadler, wie am 15. Juni 2022 bekannt gegeben wurde. Die bestehenden 29 Giruno wurden 2014 bestellt. Am 10. Mai 2021 wurde der 29. Giruno ausgeliefert. Die Züge verkehren heute bereits von Basel/Zürich nach Lugano/Mailand und weiter nach Genua, Bologna und Venedig. (pd)

Fahrplan nur per QR-Code

Die korsische Bahngesellschaft CFC hat im Rahmen ihres Infrastruktur-Erneuerungsprogramms auf ihrem 231 Kilometer langen Netz von Bastia nach Ajaccio und Calvi einen neuen Unternehmensauftritt umgesetzt. Ihm fielen die gedruckten Fahrpläne an den über sechzig Haltestellen zum Opfer. Diese können nur noch per QR-Code abgefragt werden. Das erspart das jährlich viermalige, saisonale Auswechseln der Affichen. Das korsische Modell könnte Schule machen. Allerdings haben Personen ohne Smartphone mit Internet-Zugang das Nachsehen. (km/gl)

Leichte Erholung beim VVL

Der Verkehrsverbund Luzern (VVL) schaut erneut auf ein von der Pandemie geprägtes Geschäftsjahr 2021 zurück. Obwohl der VVL mit rund 86,2 Millionen Fahrgästen eine Steigerung von 4 Prozent gegenüber dem Vorjahr erzielen konnte, ist die öV-Nutzung noch immer tiefer als vor der Pandemie. Vor Corona waren weitaus mehr Fahrgäste auf Bus und Bahn anzutreffen. Es ist ein Fahrgastrückgang von 24 Prozent zu verzeichnen. Der VVL schliesst seine Jahresrechnung mit einem Gewinn von 1,2 Millionen Franken ab, wie das Unternehmen Ende Juni mitteilte. (pd)

Kleines Plus bei RailAway

Der Start ins Jahr 2021 war für RailAway suboptimal: Freizeitanlagen mussten geschlossen bleiben, Events wurden grösstenteils abgesagt. Mit den Öffnungsschritten verbesserte sich die Situation aber zuse-



«Bus alpin» mit App

Der Verein «Bus alpin», der sich für die öV-Erschliessung touristischer Ausflugsziele im Schweizer Berggebiet einsetzt, startete mit einer App in die diesjährige Sommersaison. Neu können mit einigen Klicks ausgewählte Fahrten in den Pilotregionen Greina/Bleniotal sowie Gantersch reserviert und auch gleich bezahlt werden. Der Verein unterhält zusammen mit regionalen Trägern in mittlerweile 19 Schweizer Bergregionen Buslinien zu sehenswerten Ausflugszielen. Die regionalen Angebote teilen sich etwa hälftig in Fixlinien und reservationspflichtige Rufbuslinien. Internet: www.busalpin.ch (pd)



Projekt «Cargo sous terrain»

Im Dezember 2021 hat das Parlament das Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport beschlossen. Damit wurden die Voraussetzungen geschaffen, damit das privatwirtschaftlich initiierte Projekt «Cargo sous terrain» (CST) bewilligt werden kann. Da die Referendumsfrist ungenutzt verstrichen ist, trat das Gesetz auf den 1. August 2022 in Kraft. Mit CST ist ein unterirdischer Tunnel zwischen Logistikzentren im Mittelland und in der Nordwestschweiz geplant, welcher den Warentransport erleichtern soll. Allerdings hegen viele Experten Zweifel an der Umsetzbarkeit und Finanzierbarkeit dieses Vorhabens. (pd/gl)



BAV gefordert

Zwei Gerichtsurteile haben zur Klärung der Frage beigetragen, durch wen Strafverfahren bei mutmasslichem Subventionsbetrug im öffentlichen Verkehr zu führen sind. Ende 2021 hatte die Beschwerdekammer des Bundesstrafgerichts festgehalten, dass für ein Strafverfahren gegen die BLS nicht die Staatsanwaltschaft des Kantons Bern, sondern das BAV als Subventionsbehörde zuständig sei. Weiter hat das Bundesgericht in einem Urteil festgehalten, dass der Beizug Externer durch das Fedpol im «Fall Postauto» nicht zulässig war. Damit steht fest, dass das Bundesamt für Verkehr (BAV) die Strafuntersuchungen in den Fällen BLS und Bus Ostschweiz selbst zu führen hat. (pd)



hends. So konnte RailAway bis zum Jahresende gleichwohl 3,4 Millionen Franken Werbemittel am Markt investieren. Damit generierte RailAway für den öffentlichen Verkehr einen zusätzlichen Umsatz von 11 Millionen Franken, was einer Steigerung von 2,9 Millionen Franken im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Dank Kostenmanagement konnte RailAway im Jahr 2021 ausserdem ein positives Betriebsergebnis von 98'000 Franken schreiben. (pd)

«Pflasterlipolitik hilft jetzt nicht mehr»

Wankkompensation gescheitert: Überlegungen zum SBB-Entscheid, auf schnelle Kurvenfahrten bei den neuen Doppelstockzügen im Fernverkehr zu verzichten.

Edwin Dutler Die kurzfristige Medieneinladung der SBB Ende Juni 2022 liess nichts Gutes erhoffen. Zu viele Gerüchte über die Wankkompensation beim FV-Dosto zirkulierten bereits in Insiderkreisen. Und tatsächlich, am 1. Juli verabschiedeten sich die SBB beim FV-Dosto von der Neigetechnik, das heisst auf das schnelle Fahren in den Kurven.

Kurze Rückblende: Vor etwas mehr als zehn Jahren bemerkte das Bundesamt für Verkehr (BAV), dass die Realisierung des geplanten, genialen Konzepts Bahn 2000 mit dem Knotensystem etwas mehr kostet als ursprünglich geplant. Beim Autobahnbau sind derartige Kostenüberschreitungen an der Tagesordnung, dies ist für niemanden ein Problem. Beim öffentlichen Verkehr ist die Situation jedoch ganz anders, da wird jeder Franken zweimal umgedreht.

Die SBB kamen damals zusammen mit dem BAV auf die Idee, auf Technik statt Beton zu setzen. Wenn sich die neu zu bestellenden Doppelstockzüge neigen würden, so könnte kostengünstig auf eigentlich notwendige Streckenausbauten verzichtet werden und das Konzept Bahn 2000 wäre auch für die Knoten Lausanne und St. Gallen möglich.

Pro Bahn Schweiz war seinerzeit mit dieser Lösung überhaupt nicht einverstanden, doch wir wurden als Pessimisten bezeichnet. Es zeigt sich nun, dass die physikalischen Gesetze der Schwerkraft auch für das BAV und die SBB gelten, selbst wenn an der Medienkonferenz der damalige Fehlentscheid als richtig bezeichnet wurde. Dazu muss man wissen: Es gab und gibt bis heute noch keinen doppelstöckigen Neigezug.

Wie geht es jetzt weiter? Die Techniker von Alstom und SBB haben es nun in der Hand, das lästige Gerüttel im FV-Dosto durch neue technische Massnahmen zu eliminieren und den Fahrkomfort für die Reisenden merkbar zu erhöhen. Das BAV und Bundesrätin Simonetta Sommaruga als Chefin des Eidgenössischen Verkehrsdepartements sind nun gefordert, die Versprechungen des Konzepts Bahn 2000 endlich zu realisieren und durch Infrastruk-



Erwartungen nicht erfüllt: FV-Dosto ohne Wankkompensation (hier im Bahnhof Lugano).

Bild: Gerhard Lob

turmassnahmen auf den Strecken Bern – Lausanne sowie Winterthur – St. Gallen zu realisieren. Entgegen der Aussage von Frau Sommaruga sind jedoch Neubaustrecken erforderlich. Pflasterlipolitik hilft jetzt nicht mehr. Sollten die Behörden Mühe haben, zukunftsweisende Projekte zu definieren, so verweisen wir gerne auf die Organisation SwissRailvolution (InfoFo-

rum 1/2022). Dieser Verein hat mögliche Lösungen skizziert, man benötigt deshalb nicht nochmals zehn Jahre bis zur Entscheidungsreife.

Bemerkenswert ist auch die Tatsache, dass zurzeit eine Vernehmlassung des BAV mit dem Titel «Bahn 2050» läuft, in der die jetzt von den SBB aufgegebenen Wankkompensation immer noch als wichtiges Standbein aufgeführt ist. Weiss hier die linke Hand nicht, was die rechte Hand macht?

Nun ist es leider so, dass wir mit diesem unsinnigen Projekt der Wankkompensation über zehn Jahre für einen guten öffentlichen Verkehr verloren haben, und das vorwiegend zum Nachteil der Ost- und Westschweiz. Bahn 2000 wurde für die ganze Schweiz angekündigt und nicht nur für das goldene Dreieck Zürich – Bern – Basel. Die neuesten Verlautbarungen aus dem BAV mit den Terminverschiebungen beim Projekt 2035 sowie die Projektänderungen lassen eigentlich nur das Schlimmste befürchten. So wurde das Projekt Zimmerbergtunnel II ausschliesslich aus Kostengründen redimensioniert und durch eine neue Linienführung eine schwierige und in Zukunft wesentlich teurere Ausgangslage für eine Weiterführung in Richtung Chur geschaffen. Wenn der Rotstift in Bern weiterhin einen derartigen Einfluss auf die Projekte hat, so werden wir seitens BAV in Zukunft sicher noch weitere derartige Schildbürgerstreiche geschenkt bekommen.

Zuverlässig unterwegs

Die SBB verzichten auf ursprünglich geplante schnellere Kurvenfahrten mit dem FV-Dosto (siehe Hauptartikel). Die vorgesehenen Fahrzeitverkürzungen um fünf Minuten zwischen Lausanne und Bern und um zwei Minuten zwischen Winterthur und St. Margrethen können damit nicht wie geplant realisiert werden. Doch es gibt auch positive Nachrichten vom FV-Dosto, der als Pannen- und Schüttelzug bekannt geworden ist. Demnach haben sich die technischen Störungen massiv reduziert. Bei der Betriebsaufnahme im Herbst 2019 hatte dieser Zug rund alle 3800 Kilometer eine Panne. Die Norm über alle SBB-Züge liegt bei durchschnittlich 13'000 Kilometern. Im vergangenen Mai traten beim Dosto nur noch rund alle 17'000 Kilometer Störungen auf. Somit gehört der mittlerweile zu den zuverlässigsten SBB-Zügen, wie mehrere Medien im August schrieben. Die SBB bestätigten diesen Befund.

Aus der Geschichte lernen

Ein Blick zurück hilft manchmal, Fehler nicht zu wiederholen. Die kaum bekannte Geschichte des nie gebauten Goldauer Tunnels ist lehrreich – in Hinblick auf Zimmerberg II.

Martin Stuber Wir blicken weit zurück, in das letzte Viertel des 19. Jahrhunderts. Der Bau der Gotthardbahn war in den 1870er Jahren das grosse Eisenbahnprojekt in der Schweiz. Dazu gehörte nicht nur der «grosse Tunnel», wie er damals genannt wurde, sondern auch die beiden Rampen im Norden und im Süden sowie weitere Zulaufstrecken. Beidseits des Zugersees waren vom Norden her Zufahrten projektiert, die in Oberarth in einer grossen Bahnhofsanlage zusammentreffen sollten. Gleich nach dem Bahnhof sollte ein doppelspuriger Tunnel im Fels den Goldauer Bergsturz unterqueren. Man wollte kein Risiko eingehen.

Aber es kam anders. Die Gotthardbahn (G.B.) geriet in grosse finanzielle Nöte. Zwei Probleme verstärkten sich gegenseitig:

Nach dem Wiener Bankenkraich 1873 rutschte ganz Europa in eine Finanz- und Wirtschaftskrise, die auch die Schweiz nicht verschonte. Die Gotthardbahn war neben den 85 Millionen Franken staatli-

chen Subventionen mit Geld vom internationalen Kapitalmarkt finanziert und direkt betroffen von der Finanzknappheit.

Zum andern wurde im Frühling 1875 bekannt, dass der Bau der «tessinischen Thalbahnen» wesentlich teurer würde. Die G.B. hatte sich zu deren Bau verpflichtet und sie Ende 1874 in Betrieb genommen. Zur gleichen Zeit musste der Oberingenieur Gerwig der Direktion der G.B. auch noch einen deutlich nach oben revidierten Kostenvoranschlag für die Zufahrtsstrecken unterbreiten. Er hatte aufgrund detaillierter Pläne gemerkt, dass es Trasseänderungen brauchte und diese neu berechnet – statt 187 Millionen würde es nun 221 Millionen Franken kosten. Gerwig wurde entlassen und im März 1875 durch Wilhelm Hellwag ersetzt.

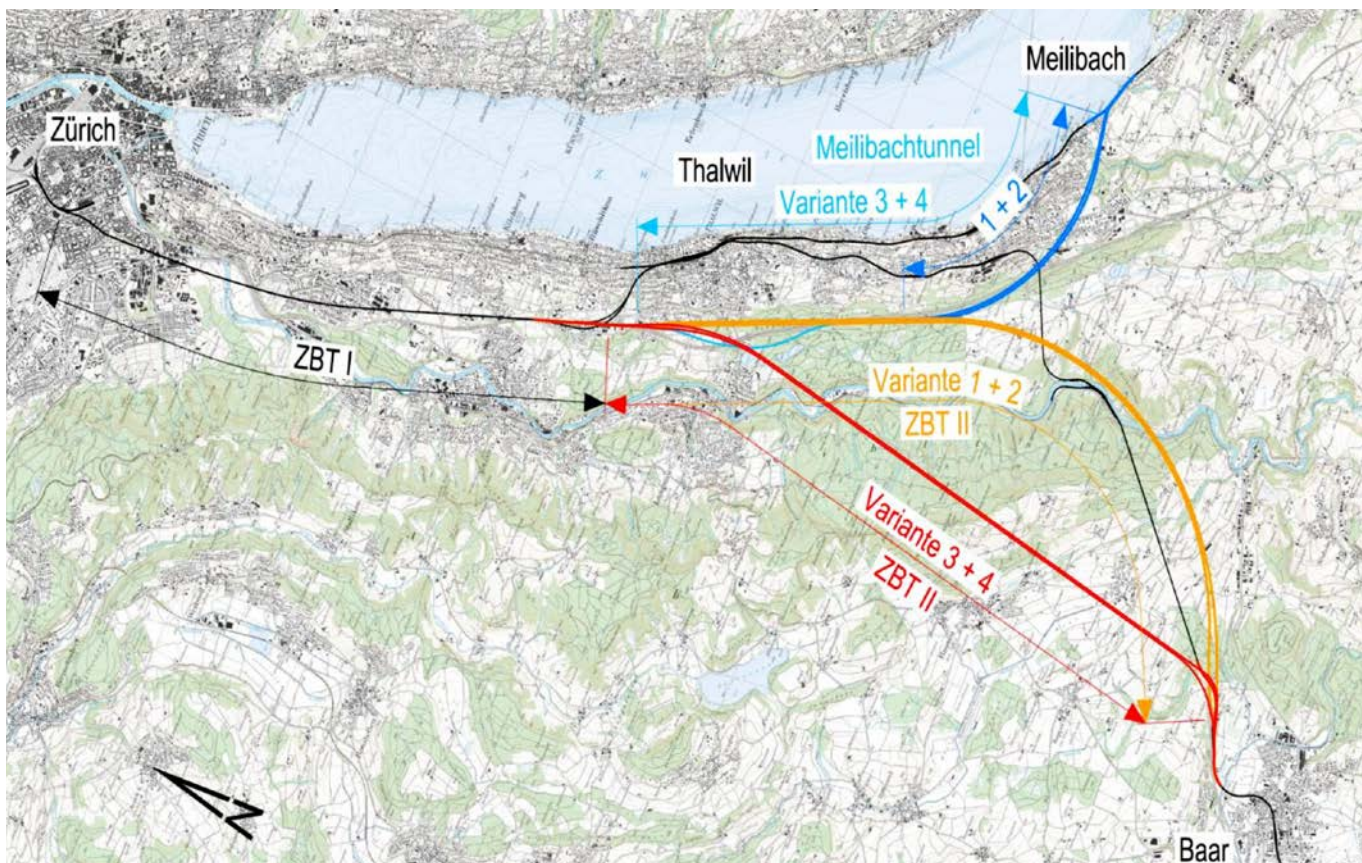
Drei Jahre Baustopp ...

Der neue Oberingenieur war eine Koryphäe im Eisenbahnbau und hatte sich als

Bauleiter am Brenner einen Namen gemacht. In der Schweizerischen Bauzeitung schrieb der Herausgeber Carl Jegher zum 50-jährigen Jubiläum der Gotthardbahn: «Obering. W. Hellwag seinerseits liess nun noch genauere Pläne (1:1000 und 1:500) aufnehmen, liess erstmals auch die Bahnaxe im Gelände abstecken, und gelangte zu einer nochmaligen Umarbeitung des Entwurfs, zum «Projekt Hellwag» (1876), das ziemlich genau der spätern Ausführung entsprach.

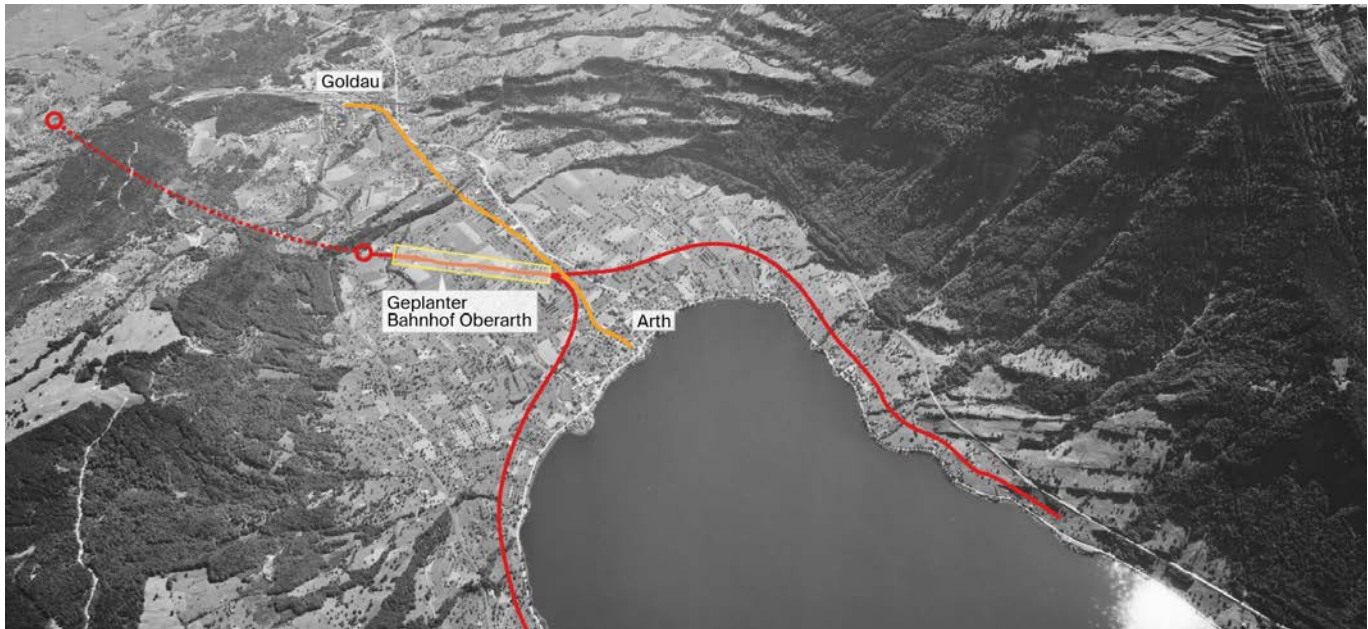
Bemerkenswert ist, dass sich Hellwag in den Grundsätzen der Linienführung, wie möglichste Einschmiegung in den Talgrund zur Vermeidung des kostspieligen Lehnenbaues in abgelegenen Höhen, Vermeidung von durch Lawinen und Steinschlag gefährdeten Talseiten (...) sich wieder stark dem ursprünglichen Vorprojekte Wetlis von 1862 näherte (...).

Allerdings gelangte Hellwag auf Grund einer nunmehr detaillierten Massen- und



Zimmerbergtunnel II: Gebaut werden soll Variante 3 (mit zwei Einspurttunnels).

Bild: SBB



Flugaufnahme Talkessel Arth von 1968. Das nie realisierte Projekt samt Goldauer Tunnel (gestrichelt, schematisch) ist rot eingetragen. Orange markiert ist die 1959 eingestellte Talbahnstrecke («Arther Trämli»), welche ursprünglich den untersten Teil der 1875 eröffneten Arth-Rigi-Bahn bildete.

Bild: ETH Bildarchiv, Bearbeitung Jana Breder/CH Media, mit freundlicher Genehmigung der Zuger Zeitung

Kostenberechnung zu einer Bausumme von insgesamt 289 Mill. Fr., d. h. 102 Millionen mehr als der Voranschlag der Internat. Konferenz! Diese Feststellung zu Anfang 1876 war von katastrophaler Wirkung.»

Der Aktienkurs der G.B. brach regelrecht ein. Und die Gotthardbahn war ja nicht alleine. Die Schweizerische Centralbahn hatte bereits im Sommer 1875 erste Baustopps erlassen und die Nordostbahn war hoffnungslos überschuldet und litt an einem Verwaltungs-Wasserkopf. Sie ersuchte im März 1877 schliesslich mit einer Eingabe an den Bundesrat offiziell um die Entbindung von ihren Bauverpflichtungen und stellte für drei Jahre die Dividendenzahlungen ein.

Es kam auch bei der Gotthardbahn zu einem Baustopp, der drei Jahre dauern sollte – ausser beim «grossen Tunnel». Dort wurde weitergebaut, ja musste weitergebaut werden – ein Baustopp beim Tunnel Göschenen – Airolo hätte wohl zum Kollaps der Gesellschaft geführt. Am 15. Mai 1876 wurden indes auch die Bauarbeiten beim Goldauer Tunnel eingestellt.

Das «Echo vom Rigi» schrieb am 20. Mai 1876: «Bereits jetzt schon sind fast alle Arbeiter entlassen und abgereist. Wann die Arbeiten wieder aufgenommen werden, das wissen die Götter.»

... und «Reconstruction» der G.B.

Die «Götter» sassen in Deutschland und Italien, von dort kam der grösste Teil des Geldes. 289 Millionen Franken konnte die G.B. nicht aufbringen, das war klar. Vom

4. bis 13. Juni 1877 fand auf Einladung des Bundesrates die zweite internationale Gotthardkonferenz in Luzern – dem Sitz der Gotthardbahn – statt.

Die offiziell als «Reconstructionsverhandlungen» bezeichnete Konferenz mündete in einen «Nachtragsvertrag zwischen Deutschland, Italien und der Schweiz.» Die wesentlichsten Sparmassnahmen waren: Kleinere Minimalradien (280 statt 300 Meter), etwas grössere Maximalsteigungen (26 bis 27 statt 25 Promille) und vor allem der Verzicht auf Doppelspur mit Ausnahme des «grossen Tunnels von Göschenen nach Airolo». Der Goldauer Tunnel war unbestritten. Gestrichen wurden aber die Zufahrten Zug – Arth, Luzern – Immensee und Giubiasco – Lugano.

Obwohl die «Reconstruction» explizit definierte, wie die Gotthardbahn fertig zu bauen sei, ging das Hin und Her weiter. Am 8. September 1877 überreichte der von der G.B.-Direktion über den Kopf ihres Obergeringieurs hinweg bestellte Gutachter Wilhelm Pressel sein «Experten-gutachten». Unter anderem schlug er vor, «die Wasserscheide zwischen dem Zuger

und Lowerzersee mittelst offener Bahn zu überschreiten, wodurch der Goldauer-tunnel entbehrlich würde.» Es entbrannte eine Auseinandersetzung zwischen Hellwag und Pressel, die Hellwag nicht gewinnen konnte, da er zu der Zeit von der G.B.-Direktion bereits entmachtet worden war und schliesslich Ende 1878 entlassen wurde.

Teure Billiglösung

Mit dieser Lösung wurde eine knappe Million eingespart. Die 15 Jahre nach Eröffnung der Gotthardbahn doch noch gebaute Linie Zug – Goldau wurde aber deutlich teurer! Sie musste ab Walchwil in geologisch schwierigem Gelände die Höhe von Goldau erreichen. Auch die Arth-Rigi-Bahn musste zwei Mal umbauen, statt in Oberarth einen einfachen Umsteigebahnhof nutzen zu können. Die «Billiglösung» ist bis heute teurer – die Strecke am Rossberg ist ein Sorgenkind der SBB und wird als erste überhaupt mit Drohnen überwacht. 1882 eine Million Franken gespart – ab 1897 ein Vielfaches an Mehrkosten bezahlt, bis heute.

Zurück zu heute – beim Zimmerberg II muss gespart werden. Zwei der wichtigsten Sparmassnahmen: Die Streckung des Tunnels nach Baar-Litti, damit der Gesamt-tunnel unter 20 Kilometer Länge kommt, und das Weglassen der Vorinvestition Abzweigung Meilibach. Es wird also gespart auf Kosten der sicher früher als später notwendigen Umfahrung von Thalwil. Wiederrum eine teure «Billiglösung».

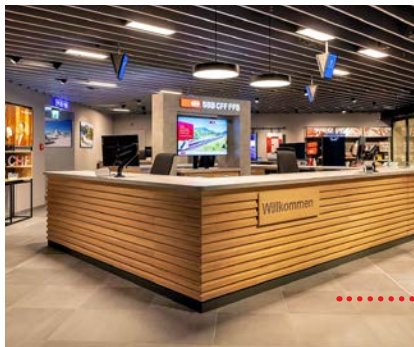
Zum Autor

Martin Stuber ist Präsident von Pro Bahn Zentralschweiz und forscht in seiner Freizeit zur Geschichte der Eisenbahn mit den Schwerpunkten Eisenbahnkrise 1875-1879, Gotthardbahn und Eisenbahn im Kanton Zug. Er führt einen Blog: www.eisenbahngeschichte.ch

Nachrichten 2

Countdown für LTB

Der Betriebsstart der Limmattalbahn (LTB) rückt immer näher. Die Betriebsaufnahme der neuen Linie 20 wird per Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2022 erfolgen und Zürich Altstetten mit Killwangen-Spreitenbach verbinden. Seit dem 11. Juli sind die ersten Fahrzeuge für Testfahrten auf der neu gebauten Infrastruktur unterwegs. Das neue Depot befindet sich auf dem Gemeindegebiet der Stadt Dietikon. Im Jahr 2000 wurde mit der Planung der LTB begonnen, 2010 die Limmattalbahn AG gegründet. Die beiden Kantone Aargau und Zürich sowie der Bund stellten die Weichen für die 13,4 Kilometer lange Strecke mit 27 Haltestellen. Das Investitionsvolumen für die öV-Zukunft im Limmattal beträgt 755 Millionen Franken. (us)



Nur kontaktlos aufs WC

Bis anhin konnte man im Regelfall in der ganzen Schweiz für ein Entgelt von 1,50 Franken die Bahnhofstoiletten benutzen. Doch in Olten ist für nicht Smartphone-beziehungswise Kartenbesitzer «Endstation» am WC des Bahnhofs. Am Eingang steht: «1. Zahlungsmittel an Display halten oder QR-Code scannen, 2. CHF 1,50 wird automatisch abgebucht und die Türe öffnet sich.» Wer nur Bargeld hat, muss folglich unverrichteter Dinge wieder abziehen. Moral der Geschichte: Die digitale Revolution macht auch vor der Toilette nicht halt. (hr/gl)

Elektrifizierung am Hochtal

Auf der Webseite www.die-hochrheinbahn.com werden die geplanten Massnahmen für die Elektrifizierung der Hochtalstrecke Basel – Erzingen beschrieben. Wenn es gut läuft, könnte der Baustart noch dieses Jahr erfolgen. Die Arbeiten haben ein Finanzvolumen von rund 300 Millionen Euro. Es werden zirka 20 Stationen ausgebaut – mit der Perronhöhe 55 Zentimeter. Wie im elektrifizierten Abschnitt Erzingen – Schaffhausen kommen Schweizer Normen zum Zug. Bereits vor einiger Zeit verlangte Pro Bahn Schweiz einen Einbezug der Strecke in den Schweizer GA- und Halbtaxbereich. Seit längerem wünscht der Kanton St. Gallen durchlaufende Züge St. Gallen – Kreuzlingen – Konstanz – Singen – Schaffhausen – Basel. (wr)



Sernftalbahn entdecken

Zur Erhaltung und Pflege des Erbes der ehemaligen Sernftalbahn Schwanden – Elm im Kanton Glarus (1905–1969) wurde 2006 der Verein Sernftalbahn gegründet. Der Verein befasst sich auch mit der Verkehrsgeschichte des Tals. Die Ende Mai eröffnete Dauerausstellung «Ein Bergtal in Bewegung» im ehemaligen Stationsgebäude von Elm erzählt die Geschichte von der innigen Beziehung zwischen den Menschen im Tal und der kleinen Bahn («Bähndli»), die für sie die Anbindung an die grosse Welt bedeutete. Internet: www.sernftalbahn.ch (pd)

E-Tickets legen weiter zu

Bereits 2020 wurden beim Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) zum ersten Mal mehr Tickets digital als an Ticketautomaten gelöst. Mit der Lancierung der neuen ZVV-App im Sommer 2021 hat sich der Trend verstärkt. Die neue App hat die Funktionen der bisherigen Apps für den Ticketkauf und die Fahrplanabfrage zusammengeführt und wurde bis Ende Mai 2022 bereits 196'000 Mal heruntergeladen. Der Anteil verkaufter E-Tickets hat sich sodann dieses Jahr bis Ende April nochmals gesteigert auf 61 Prozent. Diese Steigerung geht praktisch vollständig zulasten der Ticketautomaten, wie der ZVV mit der Publikation seines Geschäftsberichts im Juni dieses Jahres mitteilte. (pd)

..... Neues Reisezentrum

Seit dem 16. Juni präsentiert sich am Flughafen Zürich eines der frequenzstärksten SBB-Reisezentren und das erste dieser Grösse im neuen, auf Beratung ausgerichteten Kleid. Der grosszügige, offene Raum ist in verschiedene Zonen gegliedert. Am Empfang erhalten Kundinnen und Kunden Fahrplanauskünfte, können Geld wechseln oder Gepäck aufgeben. Wünschen sie hingegen eine umfassendere Beratung durch Mitarbeitende, so stehen ihnen verschiedene Beratungszonen zur Verfügung. Mit diesem Konzept tragen die SBB der Entwicklung Rechnung, dass Beratung gefragt ist, während einfache öV-Billette nur noch zu rund fünf Prozent am Schalter verkauft werden. (pd)

..... Bahntickets fürs Ausland

Es ist bekanntlich schwierig, passende Tickets für internationale Bahnreisen zu finden. Das InfoForum hat die Komplikationen häufig beschrieben. Das Startup Simpletrain aus Zürich hat es sich zum Ziel gesetzt, Bahnfahrten in Europa zu vereinfachen und für Reisende das beste und günstigste Angebot zu finden, wie die NZZ berichtete. «Wir wollen zeigen, dass man bequem und preiswert mit der Bahn ins Ausland reisen kann», sagte Marius Portmann, Co-Geschäftsleiter und Mitgründer der Firma, der Zeitung. Simpletrain arbeitet mit den SBB, der Deutschen Bahn, der italienischen Trenitalia und der französischen SNCF zusammen. (gl)

Den Kundenfokus im Auge

Interview mit René Schmied, Präsident des Strategierates der Alliance SwissPass und Direktor von BERNMOBIL.

Karin Blättler René Schmied (Jahrgang 1966) ist seit Januar 2022 Präsident des Strategierates der Alliance SwissPass. Der Strategierat ist das strategische Führungsorgan der öV-Branchenorganisation und als solches für wichtige Entscheidungen rund um den Zugang zum öffentlichen Verkehr der Schweiz zuständig. Seit 2006 ist Schmied Direktor von BERNMOBIL, einem öV-Unternehmen mit über 1000 Mitarbeitenden. Insgesamt arbeitet er seit über 20 Jahren beim Stadtberner Verkehrsbetrieb. Er ist verheiratet und hat zwei erwachsene Kinder.



René Schmied, Präsident des Strategierates der Alliance SwissPass. Bild: zVg

Herr Schmied, was waren für Sie die Beweggründe, das Präsidium der Alliance SwissPass zu übernehmen?

René Schmied: Als Leiter eines lokal tätigen Transportunternehmens mit gewichtiger Stimme im Libero-Tarifverband interessieren mich die nationale, einfache Zugang zum öV und die damit verbundenen Fragestellungen. Zudem wusste ich, dass ich auf ein kompetentes Team von Mitarbeitenden zählen darf – sowohl bei BERNMOBIL als auch bei der Alliance SwissPass. Gründe genug, mich in dieser Position für den öV Schweiz zu engagieren.

Wie kann man sich Ihre Aufgaben bei der Alliance SwissPass vorstellen?

Gespräche mit den Menschen stehen an erster Stelle, etwa der rege Austausch mit dem Geschäftsführer der Alliance SwissPass zu strategischen Themen. Aber auch die Meinungen der involvierten Unternehmen abzuholen ist sehr wichtig: Die Alliance SwissPass besteht aus rund 250 Transportunternehmen und 18 Verbänden. In den Fachgremien werden Beschlüsse zu Tarif, Sortiment, Vertrieb, Markt, IT oder Kundeninformation vorbereitet und gefällt. Bei diesen Entscheidungen sind auch immer die Interessen von Bund und Kantonen einzubeziehen – den Bestellern des öV-Angebots. Transportunternehmen und Besteller bilden eine Interessengemeinschaft zugunsten der öV-Kundinnen und Kunden. Den Kundenfokus gilt es im Auge zu behalten. Austausche mit dem Preis-

überwacher, Pro Bahn oder Mitgliedern von Kantonsregierungen oder dem Bundesparlament runden meine vielfältige und spannende Aufgabe ab.

Ihre Funktion bei der Alliance SwissPass ist von strategischer Natur. Wie weit fließen Interessen der Kundinnen und Kunden in den Strategierat ein?

Die Kommissionen und Arbeitsgruppen in der Alliance SwissPass sind sehr breit abgestützt: Fachleute aus verschiedenen Regionen, Transportunternehmen, Verbänden und Bestellern erarbeiten Entscheidungsgrundlagen, welche im Strategierat diskutiert und verabschiedet werden. Diese ausgeprägte Diversifikation von Fachwissen und Erfahrungen stellt sicher, dass der Nutzen für die Kundinnen und Kunden immer im Vordergrund steht. Der Zugang zum öffentlichen Verkehr soll noch einfacher und attraktiver werden. Die Digitalisierung eröffnet der Branche hier zusätzliche Möglichkeiten. Darauf zielt auch die «Strategie 2025» der Alliance SwissPass ab, die wir derzeit umsetzen. Künftig möchte ich als Verzichtgrund für den öV nie mehr hören, der Ticketkauf sei zu schwierig.

«Künftig möchte ich als Verzichtgrund für den öV nie mehr hören, der Ticketkauf sei zu schwierig.»

«Gute Ideen entstehen in der Gemeinschaft» findet sich eine Aussage von Ihnen im Internet. Welche guten Ideen darf die Kundschaft von der Alliance SwissPass erwarten?

Ich glaube an die Schwarmintelligenz und den Wettbewerb der Ideen. So entstehen die besten und erfolgreichsten Produkte. Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs dürfen in naher Zukunft flexiblere, durchgehende und verständlichere Tarifangebote erwarten. Zahlreiche neue Preis- und Aboformen testet die Branche aktuell in Pilotvorhaben. Damit wollen wir den veränderten Pendlergewohnheiten entsprechen (Stichwort Homeoffice), den Freizeitverkehr attraktivieren und zusätzliche Menschen für den öV begeistern.

Mit was dürfen wir in den nächsten fünf Jahren von der Alliance SwissPass rechnen?

Das Sortiment wird durch die erfolgversprechendsten neuen Abomodellen aus den Markttests ergänzt. Ich bin überzeugt, dass die öV-Branche in den nächsten wenigen Jahren ein zukunftsgerichtetes und kundenfokussiertes Tarifsystem mit einheitlicher Preisbildungslogik einführen wird. Die Kundschaft soll ohne Tarifkenntnisse automatisch das optimale Ticket erhalten – schweizweit, einfach und transparent.

In Ihrer Funktion bei BERNMOBIL kennen Sie Pro Bahn schon länger. Welche Erfahrungen haben Sie mit uns gemacht?

Bisher hatte ich bei BERNMOBIL wenig Kontakte mit Pro Bahn. Ich werte das als Zeichen, dass der Libero-Tarifverband, in welchen BERNMOBIL tarifarisch eingebettet ist, aus Sicht der Kundschaft gute Arbeit leistet. Die ersten Erfahrungen bei der Alliance SwissPass mit Pro Bahn empfand ich sehr positiv. Ganz im Sinne des erwähnten Ideenwettbewerbs haben Sie mir eine pointierte Kundensicht präsentiert. Hier liegt für mich der Mehrwert der Zusammenarbeit: Pro Bahn spornt uns zusätzlich an, unsere Strategieprojekte mit Fokus auf die Kundschaft umzusetzen.

Verlagerung im Binnenformat

Cadenazzo wird in der Logistik immer stärker zum Hub beim intermodalen Güterverkehr zwischen der deutschen Schweiz und dem Tessin.

Gerhard Lob Im Jahr 2020 wurden 72 Prozent des Transportguts per Bahn und 28 Prozent auf der Strasse durch die Schweizer Alpen befördert. Damit ist die Schweiz Europameister in Bezug auf den Modalsplit beim alpenquerenden Schienengüterverkehr. In Österreich ist das Verhältnis in etwa umgekehrt (zirka 70 Prozent mit Camions), in Frankreich dominiert der Strassengüterverkehr mit rund 90 Prozent noch stärker.

Nicht ganz so rosig sieht es beim inner-schweizerischen Güterverkehr aus. Da dominierte der Transport auf der Strasse. Nur zirka 37 Prozent aller Güter in der Schweiz werden auf der Schiene transportiert. Das liegt auch an der Kleinräumigkeit des Landes. Denn in der Transportbranche gilt die Faustregel: Unter einer Distanz von 300 Kilometern lohnt sich die Nutzung der Güterbahn nicht. Die Schweiz misst zwischen Norden und Süden nur 220 Kilometer, zwischen Osten und Westen ein wenig mehr als 300 Kilometer.

Gleichwohl gibt es grosse Anstrengungen, auch im Binnenverkehr die Nutzung

der Bahn für den Gütertransport zu stärken. Dies zeigt sich auf der Nord-Süd-Achse sehr gut am Beispiel Cadenazzo. Die SBB unterhalten dort seit 2012 einen Umschlagterminal, um Container in die Deutschschweiz und zurück zu transportieren. In der Konkurrenz zur Strasse kommt dem Transport über die Schiene zugute, dass in der Schweiz ein Nachtfahrverbot für Camions besteht – von 22.00 Uhr bis 5.00 Uhr. Die Züge können hingegen im Nachtsprung verkehren.

Neuer Umschlagterminal

Gleich neben dem SBB-Umschlagterminal in Cadenazzo entsteht zurzeit ein neues Logistikzentrum der Firma Camion Transport AG (CT), deren Kerngeschäft die nationale Stückgutverteilung im dualen Transportsystem Schiene/Strasse ist. Die gewaltige Baustelle ist nicht zu übersehen. Der neue Terminal umfasst eine Fläche von 32'000 Quadratmetern und wird zwei Binnengleise aufweisen. Die Investitionen belaufen sich auf 42 Millionen Franken, wobei sich das Bundesamt für Verkehr an

den Kosten der Gleisanschlussanlagen beteiligt.

Im Vergleich erscheint der bestehende Terminal von CT für den Umschlag von Gütern zwischen der Bahn und den Lastwagen (direkt neben dem Bahnhof Cadenazzo) recht klein. Es gibt nur ein Gleis im Inneren: Maximal fünf Schiebewagen können gleichzeitig beladen oder entladen werden. Der Betrieb dort wird parallel zum neuen Terminal weitergeführt werden.

SBB Cargo ihrerseits unterhält neben dem Terminal in Cadenazzo noch zwei weitere Umschlagplätze: In Lugano-Veduggio und in Stabio. «Cadenazzo ist sehr binnenverkehrslastig», sagt Bruno Fischer von der SBB Cargo AG, Leiter des Bereichs Kombierter Verkehr und Zoll. Der Verlad in Stabio erweist sich hingegen als günstig für Importtransporte aus Italien. «Gerade die Nachfrage nach Transporten von Stabio in die Westschweiz ist stark gestiegen», hält Fischer fest.

Harsche Kritik an «Bahn 2050»

Das Komitee «Pro Gottardo» zeigt sich enttäuscht von der bundesrätlichen Vorlage.

Gerhard Lob Der Bundesrat hat am vergangenen 22. Juni unter dem Titel «Bahn 2050» seine Langzeitperspektive für künftige Bahnausbauten vorgelegt. Standen bisher die Beseitigung von Engpässen und verdichtete Takte im Fokus der Strategie, sind es nun die kurzen und mittleren Distanzen.

Dieser Ansatz stösst dem Tessiner Verein «Pro Gottardo ferrovia d'Europa» (Pro Gotthard – europäische Eisenbahn) äusserst sauer auf. Denn damit werde vorläufig auf eine Vollendung der Neuen Alpentransversalen (Neat) verzichtet beziehungsweise diese auf die Zeit nach 2050 verschoben. Es sei inakzeptabel, dass die Neat südlich von Lugano auf absehbare Zeit nicht realisiert werde, ge-

nauso wie die Strecke zwischen Biasca und dem Ceneri-Basistunnel (Umfahrung Bellinzona), heisst es in einer Stellungnahme. Dem Projekt fehle eine internationale Perspektive. Die Vernehmlassung zu «Bahn 2050» läuft bis am 14. Oktober dieses Jahres.

Tatsächlich verkehren die Züge auf den genannten Abschnitten auf der alten Gotthard-Linie, Güterzüge brettern etwa bei Arbedo/Bellinzona/Giubiasco sowie in Lugano/Paradiso mitten durch dicht bebaute Wohngebiete. Das Komitee spricht davon, dass der Wille des Volkes nicht berücksichtigt werde, das sich 1992 in einer Volksabstimmung für die Neat als Flachbahn zwischen der nördlichen und südlichen Landesgrenze ausge-

sprochen habe. Der emeritierte Professor und Verkehrsexperte Remigio Ratti, eine treibende Kraft beim Verein «Pro Gottardo», hält es für unsäglich, dass einerseits mit dem Gotthard- und Ceneri-Basistunnel Hochgeschwindigkeitsstrecken geschaffen wurden, doch andererseits die Durchschnittsgeschwindigkeit der Züge zwischen Lugano und Mailand nach wie vor 45 km/h betrage. Das Komitee «Pro Gottardo ferrovia d'Europa» ist seit 2016 aktiv und hat damals 12'000 Unterschriften zur Vollendung von AlpTransit gesammelt. Auf Seite 20 erläutert Remigio Ratti den Standpunkt von «Pro Gottardo» im Detail (in italienischer Sprache).

Mittelmeer rückt näher an die Schweiz

In Italien wird zwischen Mailand und Genua der «Terzo Valico» verwirklicht. Das Tunnelbauwerk bringt auch dem Personenverkehr kürzere Fahrzeiten.

Gerhard Lob Weitgehend unbeobachtet von der Schweizer Öffentlichkeit wird in Italien an der Umsetzung des grössten Infrastrukturprojekts des Landes gearbeitet, des so genannten «Terzo Valico» (Dritter Übergang). Gemeint ist damit eine neue Bahnverbindung zwischen der Po-Ebene (bei Tortona) und Genua. Auf dieser Linie sollen dereinst Hochgeschwindigkeitszüge und Güterzüge zwischen dem Piemont und Ligurien verkehren. Sie wird somit auch zu einer südlichen Zulaufstrecke zu den Alpen-transversalen (Lötschberg und Gotthard).

Mit 53 Kilometern Länge, davon 38 Kilometer in Tunnels (der längste Tunnel misst 27 Kilometer), weist die Hauptlinie des Projekts Dimensionen auf, welche an den Gotthard-Basistunnel erinnern. Dazu kommen 12 Kilometer an Verzweigungen, welche den Anschluss der Häfen von Genua (Nodo di Genova) an die neue Strecke garantieren – ein baulich äusserst kompliziertes Unterfangen in der stark besiedelten Küstengegend. Bei einem Augenschein

im Juni war der Ausbruch zu rund 80 Prozent fertiggestellt. Die Inbetriebnahme ist für 2026 vorgesehen. Die Kosten für das Projekt belaufen sich auf 7,5 Milliarden Euro.

20 Minuten schneller

Es besteht die Hoffnung, dass mit dieser Linie mehr Waren von den diversen Umschlagplätzen im Raum Genua auf der Schiene transportiert werden. Genua versucht als Mittelmeer-Standort, im Gütertransport mit dem Spareffekt zu punkten. Schiffe aus Asien, die etwa in Genua ihre Container löschen, können sich fünf Reisetage sparen, wenn sie nicht bis zu den Nordseehäfen fahren müssen. Für den Personenverkehr beträgt die Fahrzeitverkürzung rund 20 Minuten. Statt 1 Stunde und 20 Minuten werden die Hochgeschwindigkeitszüge zwischen Milano-Rogoredo und Genua Principe nur noch eine Stunde brauchen. Auch Reisende aus der Schweiz kommen folglich schneller ans Mittelmeer.



Europäische Güterverkehrs-korridore



Die gelben Linien zeigen die Anschlüsse des Rhein-Alpen-Korridors (Rotterdam/Antwerpen – Genua) in Richtung Brig (Lötschberg) und Chiasso (Gotthard/Ceneri). Der «Terzo Valico» wird den Raum Genua mit Tortona verbinden und weiter nach Mailand (Rogoredo) führen. Um neue Volumen aufnehmen zu können, wird die Stammstrecke auch zwischen Tortona und Mailand ausgebaut und ertüchtigt. Der Mittelmeer-Korridor führt von Spanien über Lyon nach Turin/Mailand und weiter nach Slowenien bis ins ungarische Budapest (grün).

Die EU hat für Europa ein knappes Dutzend Güterverkehrskorridore definiert, welche auf eine grenzüberschreitende Harmonisierung der Vorschriften ausgelegt sind. Für die Schweiz von zentraler Bedeutung ist der Rhein-Alpen-Korridor (via Lötschberg/Simplon und Gotthard/Ceneri). Dazu kommt untergeordnet der Korridor Nordsee-Mittelmeer zwischen Antwerpen und Lyon beziehungsweise Basel (nicht auf dieser Grafik zu sehen).

Die Arbeiten an den Tunnels sind in vollem Gang: Mehr als 80 Prozent sind ausgebrochen.
Bild: Gerhard Lob

Die Mär vom freien Reisen

Erfahrungen mit dem Interrail-Ticket im Jubiläumsjahr 2022: Die Reservationspflicht hat auch das Reisen mit der Länderfahrkarte verändert.

Edwin Dutler Prolog: Nachdem ich coronabedingt in den letzten zwei Jahren auf meine geliebten Nordlandreisen verzichten musste, war ich im Frühjahr 2022 nicht mehr zu bremsen. Im April wurden die neuen Fahrpläne studiert und meine persönliche Hotelliste aktualisiert. Bei den Eisenbahn-Fachspezialisten im Reisebüro der Station Forch hinterlegte ich meine Reservationswünsche. Ende April erhielt ich vom Reisebüro Forch eine Information, gewisse Interrail-Pässe würden während fünf Tagen zum halben Preis verkauft. Der Grund war das Jubiläum 50 Jahre Interrail. Da gab es für mich kein Halten mehr, ich buchte einen «Interrail Global Pass» für 3 Monate in der 1. Klasse.

Erfahrungen mit der Reservationspflicht: Die alte Geschichte mit dem freien Ein- und Aussteigen in jedem Zug stimmt heute leider nicht mehr. Fernverkehrszüge sind in zahlreichen Ländern reservationspflichtig und restlos ausgebucht, und auch dort, wo keine Reservationspflicht besteht, gibt es in Deutschland und Österreich vielfach keine freien Plätze. Die Preise für die Platzreservierungen sind in zahlreichen Ländern unanständig hoch und können ein Reisebudget stark belasten. Es folgen die Erfahrungen in den bereisten Ländern.

Deutschland

Zuerst das Positive: In diesem Jahr hatte ich trotz intensiver Benützung der Bahnen in Deutschland noch keinen persönlichen Zugausfall. Die Verspätungen sind aber grösser als in den Vorjahren, auch Verspätungen von 2 Stunden habe ich erlebt. Dass ich bei zahlreichen Reisen wegen dem Ausfall des Personals keine Verpflegung kaufen konnte, ist mein Fehler. Bei Reisen mit der DB gehört eine Notfallportion von Essen und Trinken einfach ins Reisegepäck. Und bei Reisen in Richtung Dänemark ist zu berücksichtigen, dass Tranksame erst nach dem Grenzübertritt und nur in der 1. Klasse abgegeben wird, Ordnung muss schliesslich sein.

Unterwegs in Deutschland (mit 300 km/h) und am schmucken Bahnhof Uelzen; eine gute Verpflegung in der Mariazellerbahn (Österreich).

Wie es die Deutsche Bahn schafft, dass bei der Einfahrt eines Zuges die Perronanzeige sowie die DB-App eine total andere Wagenreihenfolge anzeigen, als der ein-fahrende Zug in Wirklichkeit hat, können die Reisenden nicht nachvollziehen. Dieses Geheimnis kennt wohl nur die DB-Konzernzentrale in Berlin.

Wer sicher sein möchte, dass er bei der Rückreise von Deutschland nach Zürich nicht in Basel rausgeworfen wird, nimmt mit Vorteil den ICE mit Ankunft in Zürich um 22.00 Uhr. Dieser ICE wird nämlich am nächsten Morgen um 05.59 in Zürich mit

dem Reiseziel Hamburg eingesetzt und endet deshalb praktisch nie in Basel.

Österreich

Auf den Magistralen Zürich – Wien, München – Wien, Wien – Graz, Wien – Villach und Salzburg – Villach ist ein Platzreservati-on sehr vorteilhaft, da diese Verbindungen oft restlos ausgebucht sind. Platzreservati-onen sind an den Schaltern der ÖBB auch noch am Vortag möglich. Die attraktiv aufgemachte Speisekarte in den internationalen Zügen verspricht zwar vieles. Leider war es mir nie möglich, eine Hauptmahlzeit zu bestellen, da im Speisewagen immer etwas defekt war.

Als Reiseziel ist an Wochenenden insbesondere der Wallfahrtsort Mariazell mit seiner imposanten Basilika zu empfehlen. Dann kann dort auch eine Rundfahrt mit der Museumstramway gemacht werden. Für die landschaftlich abwechslungsreiche Fahrt von St. Pölten nach Mariazell empfiehlt es sich, einen Platz in den komfortablen Panoramawagen zusammen mit einer schmackhaften Verpflegung zu buchen. Es ist jedoch zu beachten, dass der Interrail-Pass auf der Mariazellerbahn nicht gültig ist.

Zum Pflichtprogramm gehört in Österreich natürlich auch eine Fahrt über die Semmering-Bergstrecke mit ihren über 100 Brücken, welche in wenigen Jahren mit einem Basistunnel unterfahren wird.

Dänemark

Da die Vogelfluglinie zwischen Puttgarden und Rødby mit einem Unterseetunnel ergänzt wird, wird der gesamte internationale Eisenbahnverkehr über Padborg abgewickelt. Die direkten Züge Hamburg – Kopenhagen sind deshalb immer voll ausgebucht und auch in den IC-Verbindungen von Flensburg nach Fredericia ist eine Reservati-on sehr ratsam. Zurzeit werden noch «Gumminasen» (IC 3) eingesetzt, ab dem nächsten Jahr sollen die neuen dänischen Lokomotiven vom Typ Vectron zusammen mit IC-Wagen aus Deutschland verkehren, bis dann in weiterer Zukunft neue Talgo-Kompositionen eingesetzt werden. Für in-





Unterwegs in Dänemark (Hauptbahnhof in Kopenhagen) und mit der Inlandsbahn in Schweden (oben rechts); die Zeitdifferenz zwischen Finnland und Schweden beträgt eine Stunde – zum Glück gibt es im Busreisezentrum des schwedischen Grenzorts Haparanda Uhren mit Länderzeit.

Bilder: Edwin Dutler



teressierte Eisenbahnfreunde empfehle ich einen Zwischenstopp in Odense für den Besuch des sehenswerten und grössten Eisenbahnmuseums in Skandinavien.

Schweden

In Schweden gibt es einige Strecken, auf welchen mit 200 km/h gefahren wird. Es sind die Strecken von Kopenhagen beziehungsweise Göteborg nach Stockholm sowie die Botniabahn von Stockholm nach Umeå. Auf diesen Strecken werden die bekannten X2000 sowie die SJ3000 eingesetzt. Eine Reservatikon in diesen Zügen ist Pflicht und relativ teuer.

Im Sommer verkehrt während zehn Wochen die bekannte Inlandsbahn von Mora über Östersund nach Gällivare mit einer Gesamtfahrzeit von 19 Stunden, verteilt auf zwei Tage. Die Verpflegung bei der langen Reise kann auf einer Menükarte im Zug ausgewählt werden und wird dann an speziell bezeichneten Stationen von den Caterern direkt an den Zug gebracht oder kann bei schönem Wetter vor dem Zug in einer Gartenlaube gegessen werden. Die etwas in die Jahre gekommenen Fiat-Triebwagen sollen in den nächsten Jahren durch Lint-41-Züge ersetzt werden, welche von der Inlandsbahn in Holland gekauft

wurden und in Polen ein Upgrade erfahren haben. Auf jeden Fall ist eine Fahrt mit der Inlandsbahn sehr zu empfehlen und auch das Interrail-Abo ist gültig.

Seit einem Jahr ist mein beliebtestes Reiseziel in Schweden wieder mit der Bahn erreichbar: Haparanda. Ab Haparanda führt ein Vierschienengleis über die Grenze nach Tornio, das heute noch von Güterzügen benützt wird, welche dann in Tornio auf die finnische Breitspur umgeladen werden. Finnland hat jedoch bereits die Elektrifizierung der Strecke bis nach Haparanda beschlossen, und es bestehen Pläne, auch den Personenverkehr wieder direkt bis Helsinki zu führen.

Finnland

Für die ersten 20 Kilometer meiner Reise auf finnischem Boden war dann bis Kemi noch Bus angesagt. Dann fuhr ich mehrheitlich auf Fernverkehrsstrecken zweimal kreuz und quer durch Finnland. Während bei früheren Besuchen die finnische Bahn praktisch auf jeder Strecke unterschiedliches Rollmaterial eingesetzt hat, ist heute verpendelter Einheitsbrei die Regel. Die Züge erinnern an verkürzte schweizerische IC 2000, die Lokomotiven SR2 sind Schwestern der Lok 2000 der SBB, die

Die Geschichte von Interrail

1972: Am 50. Geburtstag des Internationalen Verbandes der Eisenbahnunternehmen (UIC) wird Interrail ins Leben gerufen. Jugendliche (Maximalalter 21) können zu günstigen Preisen einen Monat lang 21 Länder Europas per Bahn bereisen (2. Klasse). Die Bahnunternehmen reagieren mit dem Angebot auf den Trend zu individuellen Rucksackreisen bei Jugendlichen.

1976: Die Altersgrenze wird auf 23 Jahre heraufgesetzt.

1979: Reisende bis zu 26 Jahren können Interrail kaufen und nutzen.

1990/91: Nach dem Fall des Eisernen Vorhangs wächst die Interrail-Gemeinschaft, weitere Länder in Mittel- und Osteuropa kommen hinzu.

1994: Mit der Einführung von 7 geografischen Zonen verändert sich das Interrail-Angebot. Es gibt 2 Gültigkeitszeiträume: 15 Tage für den Ein-Zonen-Pass und 1 Monat für den 2-Zonen-Pass, den 3-Zonen-Pass oder den «Global Pass» für alle Länder.

1998: Das Angebot von Interrail wird auf Personen über 26 Jahre ausgeweitet. Es gibt keine Altersgrenze mehr. Neu gibt es drei Preiskategorien: für Reisende unter 26 Jahren, für Personen über 26 und für Kinder unter 12.

2007: Interrail wird mit Euro-Domino (Länder-Generalabonnemente für eine bestimmte Anzahl Tage) zusammengeführt; das 1994 eingeführte Zonensystem entfällt. Zum neuen Angebot gehören der «Interrail Global Pass» für Reisen durch alle beteiligten Länder und der «Interrail One Country Pass» für ein Land (je nach Kategorie für 3, 4, 6 oder 8 freie wählbare Reisetage). Neu gibt es ein Angebot für die 1. Klasse.

2022: Aus Anlass des 50-Jahr-Jubiläums von Interrail wird der Pass während einer kurzen Frist zum halben Preis offeriert. Das Ticket gilt momentan für 33 Länder.
www.interrail.eu

neuesten Lokomotiven SR3 sind Vectron von Siemens. Bei allen Fernverkehrszügen in Finnland empfiehlt sich eine Platzreservierung, die Züge waren praktisch immer rappellvoll.

Nach einem Besuch beim «Santa Claus Village» in Rovaniemi am nördlichen Polarkreis startete ich die Heimreise, natürlich wieder ausschliesslich per Bahn über Schweden, Dänemark und Deutschland. Bei Redaktionsschluss dieser Ausgabe beginnt bereits meine zweite Skandinavien-Reise.

Auf öV-Spuren in Budapest

Die ungarische Hauptstadt bietet ein gutes Netz an öffentlichen Verkehrsmitteln. Die historische Metrolinie M1 ist ein Höhepunkt.

Gerhard Lob Budapest ist eine Millionenmetropole mit einem überschaubaren Zentrum: Vieles ist fussläufig erreichbar. Dennoch empfiehlt es sich bei einem Besuch der ungarischen Hauptstadt ein Tages- oder Mehrtagesticket für den öffentlichen Nahverkehr zu lösen. Es ermöglicht die Nutzung von Metros, Trams und Bussen. Beispielsweise drei Tage kosten umgerechnet zirka 12 Franken. Das öV-System ist äusserst effizient, kostengünstig und dazu noch angenehm in der Nutzung. Die Ungarinnen und Ungarn, so die Wahrnehmung bei einem Besuch in diesem Sommer, tragen Sorge zu ihren Bahnen. Verschmutzte Trams oder Haltestellen lassen sich in Budapest nicht finden. Littering scheint hier nicht zu existieren. Für Personen über 65 Jahre aus der Europäischen Union ist der öV im Übrigen kostenlos. Schweizer Bürger werden hingegen zur Kasse gebeten. Dieser Unterschied je nach Staatsangehörigkeit ist auch beim Eintritt in Museen und in andere Einrichtungen festzustellen.

Budapest kennt vier Metrolinien, wobei für den öV-interessierten Gast insbesondere die Linie 1 ein Höhepunkt ist: Es handelt sich um die älteste U-Bahn in Kontinentaleuropa. Sie wird umgangssprachlich «Kisföldalatti» (die kleine Unterirdische) genannt, führt vom Zentrum auf etwas mehr als drei Kilometern in den Stadtpark hinter dem Heldendenkmal und verläuft direkt unter der Prachtstrasse «Andrássy út», die zum Budapest-Unesco-Welterbe gehört. Eröffnet wurde die Bahn anlässlich der

Millenniumsausstellung 1896, mit welcher Tausend Jahre seit der Staatsgründung Ungarns im Jahr 896 gefeiert wurden. Damals wehrten sich die Anwohner gegen den Bau einer Strassenbahn, weil eine allfällige Oberleitung das Erscheinungsbild getrübt hätte. Auch vor dem Gequitsche der Strassenbahnen hatte man im vornehmen Quartier offenbar Angst. 1973 wurde die Linie im Übrigen auf der Parkseite um rund einen Kilometer verlängert.

Die M1 ist eine Unterpflasterbahn, die direkt unter der Strasse verläuft. Für jede

Station gibt es pro Richtung nur einen Zugang. Wenige Treppenstufen führen nach unten. Die Haltestellen sind kurz, die Deckenhöhe tief. Erstaunlich ist, dass praktisch an jeder Haltestelle noch ein bedientes «Bahnwärterhäuschen» auf dem Perron zu finden ist. Bei vielen kann noch ad personam ein Billett erworben werden.

Mit dem Tram von Buda nach Pest

Budapest wird auch von etlichen Tramlinien bedient; das Rollmaterial besteht aus vielen älteren Trams, aber auch modernen



Sauber und gepflegt: Die Metro 1 wurde 1896 eingeweiht und ist somit die älteste Unterpflasterbahn Kontinentaleuropas. Bilder: Gerhard Lob



Das Tram Nr. 4 fährt auch am Bahnhof Nuygati vorbei, in dem eine weltbekannte Hamburger-Kette im umgebauten Bahnhofsbuffet Kundinnen und Kunden empfängt.



Als Reisen ein Privileg war

Im Städtchen Keszthely am Plattensee bringt eine geniale Ausstellung den Besuchern die Ursprünge der aristokratischen Reisekultur näher.



und klimatisierten Gelenkkompositionen, was gerade in diesem Hitzesommer sehr angenehm war. Die Ringlinie 4 verbindet die Stadtteile Buda und Pest über die Margareten-Brücke, auf der sich eine Haltestelle befindet, von wo die gleichnamige Donauinsel erreicht werden kann. Sogar ein kleiner Linienbus durchquert dieses Paradies. Eine Strassenbahnlinie folgt der Donau (auf der Seite Buda), wo bei der berühmten Kettenbrücke auch eine Drahtseilbahn zum Burgbezirk führt.

Aufgefallen ist uns noch der Kopfbahnhof Nuygati (Westbahnhof), der momentan auf der Fassadenseite renoviert wird. Er gilt – wohl zu Recht – als architektonisch interessantester Bahnhofsbau von Budapest. Wegen der Einrüstung war er allerdings in diesem Sommer wie versteckt. Das alte Bahnhofsrestaurant wurde schon vor einiger Zeit restauriert – dort fand ein bekannter amerikanischer Anbieter von Hamburgern Unterschlupf. Der Fast-Food-Kette muss man zugutehalten, dass die Kaffeehaustadttradition gewahrt wurde: Ein Blick ins Innere des Schnellrestaurants lohnt sich jedenfalls.

Gerhard Lob Reisen ist heute selbstverständlich. Selbst Flugreisen sind für sehr viele Personen in Europa erschwinglich geworden. Doch das war lange nicht so. Reisen war zumindest im 19. Jahrhundert und zu Beginn des 20. Jahrhunderts einer kleinen wohlbetuchten Gesellschaftsschicht vorbehalten. Dies zeigt eine wunderbare Ausstellung auf, die den Titel «Reisen der Aristokraten, Reiseerlebnisse» trägt und im ehemaligen Hotel Amazon des ungarischen Ortes Keszthely zu sehen ist. Dieses Städtchen am Westufer des Plattensees (Balaton) ist bekannt für das Barockschloss Festetics, eines der meistbesuchten Schlösser Ungarns.

Die Reise-Ausstellung gehört zum Angebot des Schlossmuseums. Es wird sehr schön und teils interaktiv aufgezeigt, wie sich durch die Verbreitung des Eisenbahnverkehrs die Lebensgewohnheiten verändert haben. Unglaublich, was der Adel im 19. Jahrhundert auf den Reisen noch alles mitschleppte. Mit zunehmendem Reisekomfort bei Bahnreisen wurde dann das Reisegepäck immer kleiner. Leicht tragbare Gegenstände verbreiteten sich; dazu gehörte auch eine tragbare Reiseapotheke. Interessant ist ebenfalls, dass in den Anfängen des Zugreisens die Angst vor Überfällen noch stark verbreitet war (wie bei den Postkutschen).

Erste Wallfahrten mit dem Zug (von Budapest nach Mariazell) wurden 1867 organisiert. Allerdings mussten die Pilger die letzte Etappe – zirka 48 Kilometer – zu Fuss gehen, da die Bahnlinie bis Mariazell erst 1906 vollendet wurde. Ein weiteres Detail, auf das man in Ungarn stolz ist: 1905 hatte der ungarische Holzhändler Max von Engel als erster die Idee für eine Reisegepäckversicherung. Zwei Jahre später wurde diese Idee mit der Gründung der Europäischen Güter- und Reisegepäckversicherung AG in Budapest dann in die Tat umgesetzt.

In den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts verfügten die Ungarischen Staatsbahnen (MÁV) über Dutzende von eleganten Salonwagen. Diese konnten wenige Tage vor einer geplanten Reise bestellt werden. In solchen Salonwagen, die immer an fahrplanmässig verkehrende Züge angekoppelt wurden, fuhren weltliche und religiöse Führungspersonlichkeiten sowie reiche Familien, die sich die Extrakosten leisten konnten. Ein solcher Luxussalonwagen mit herrlicher Holzvertäfelung wurde zumindest teilweise rekonstruiert und ist in der Ausstellung zu sehen. Die Familie Festetics, die das Schloss Helikon von Keszthely bauen liess, war die einzige herrschaftliche Familie Ungarns, die einen eigenen Salonwagen besass.



Luxuriöses Reisen: Nachgebauter Luxussalonwagen der MÁV.

Bild: Gerhard Lob

Senza visione né veri piani

Delude il progetto del Consiglio federale sulla strategia a lungo termine per l'ampliamento della ferrovia «Prospettiva Ferrovia 2050».

Remigio Ratti* «La mobilità sta affrontando grandi sconvolgimenti. Le FFS potrebbero svolgere un ruolo chiave se il Consiglio federale e il Parlamento si dissociassero dalle vecchie idee.» È l'incipit dell'approfondimento dal titolo «Ein neuer Plan für die Bahn» della Neue Zürcher Zeitung del 7.9.2019. Occorre una nuova visione che non è certamente solo quella del recupero dei valori del servizio pubblico, quali la sicurezza, la puntualità, l'affidabilità, la concorrenzialità. Ora, a tre anni di distanza, riecco la NZZ (12.7.2022) con un nuovo titolo «Bahn ohne Plan».

È l'esplicita risposta al messaggio del Consiglio federale «Prospettiva Ferrovia 2050» messo in consultazione fino al 14 ottobre 2022. Una data che a noi sembra quella dell'ultimo treno utile per cambiare le cose. L'intento dichiarato è quello di «dare un nuovo orientamento strategico a lungo termine... In futuro la rotaia dovrà essere ulteriormente rafforzata innanzitutto sulle brevi e medie distanze. Ciò consentirà di fornire il contributo più efficace per il raggiungimento dell'obiettivo climatico».

In concreto non sembra tuttavia che l'Ufficio federale dei trasporti si stia dissociando dalle vecchie idee, rendendosi conto dei limiti strutturali di una rete ferroviaria certamente invidiabile, ma bisognosa di un vero e proprio salto di qualità all'altezza delle sfide del XXI secolo. Il criterio guida rimane quello della capacità di offrire tracce sufficienti per soddisfare l'orario ca-

denzato, investendo là dove vi sono «colli di bottiglia». Un sacrosanto criterio della produzione industriale, ma decisamente ingessante in una dinamica di lungo termine per una rete configurata su quella dell'Ottocento; un processo condizionato dalla sottovalutazione delle necessità di risanamento-manutenzione, dall'impostazione settoriale e a compartimenti stagni (un fondo per le ferrovie, un altro per le strade) e da un federalismo regressivo per la ripartizione della torta.

Senza dimenticare i pregi acquisiti dal «modello ferroviario svizzero» il salto di qualità è per esempio promosso dalla neocostituita associazione SwissRailvolution (vedi InfoForum 1/2022), partendo dal postulato della «croce federale della mobilità» per collegamenti AV/AC nord-sud e ovest-est, da frontiera a frontiera ed in connessione con la rete TEN-T. Le nuove infrastrutture destinate al traffico intercity e di lunga percorrenza libererebbero tracce sulle vecchie linee per una gestione regionale-locale sempre più metropolitana. Si dimostra come una nuova infrastruttura sia globalmente più vantaggiosa a termine che non una serie di investimenti puntuali per superare questo o quel collo di bottiglia. In questo senso forti reazioni sono già venute dalla Romandia (Ouest Rail) e dalla Svizzera orientale.

Limitandoci al sud delle Alpi, prendiamo il caso della Bellinzona-Giubiasco, dove si rifiuta la soluzione d'aggiramento in con-

formità con il completamento AT dalla Riviera alla galleria del Ceneri. In alternativa si propone un terzo binario, i cui lavori si estendono ormai sull'arco di oltre un decennio, con gravi limitazioni e disagi. Senza risolvere però il problema del transito nella stazione di Bellinzona e nell'agglomerato di 150-200 treni merci al giorno; per di più, condizionando lo sviluppo territoriale della nuova città e della stessa «Città Ticino». Come servire in queste condizioni una fermata «Saleggi» in relazione al programmato Nuovo Ospedale Cantonale, potenzialmente un Ospedale universitario di portata nazionale?

Il luganese è un caso analogo. La galleria di base del Ceneri è a Vezia già predisposta con due uscite, una per la continuazione verso Melide – Chiasso (– Milano) e l'altra per l'attuale collegamento con Lugano-Stazione e futuro bypass di reinserimento in AT. Il transito di un centinaio di treni merci è incompatibile con i movimenti generati da un traffico passeggeri raddoppiato quando sarà in funzione l'ascensore di collegamento con l'asta del tram-treno Bioggio – Lugano-Centro.

AlpTransit non può lasciare al suo destino il collegamento Lugano – Milano, dalla velocità media di 45 km orari e dove tra Paradiso/Lugano e Chiasso/Mendrisio vi sono ancora pendenze del 26 per mille. La prospettiva Ferrovia 2050 non considera l'esistenza di una città policentrica transfrontaliera di 2 milioni di abitanti, nonché le sue acute problematiche ambientali; cosa invece possibile, liberando capacità sulla vecchia linea (per esempio con fermate supplementari a Bissone, Melano, Mendrisio, Coldrerio/park & ride), in un concetto integrato autostrada/ferrovia.

Hinweis: Der Artikel «Harsche Kritik an Bahn 2050» auf Seite 14 fasst diesen Artikel von Remigio Ratti auf Deutsch zusammen.

* già professore titolare di economia regionale e dei trasporti all'Università di Friburgo.



Wohin fährt der Zug? Dem Projekt Bahn 2050 fehlt eine Vision.

Bild: SBB

Aigle – Leysin – Les Diablerets: vers un métro alpin?

En quelques années, les TPC ont transformé les quatre compagnies AL, ASD, AOMC (Aigle-Ollon-Monthey-Champéry) et BVB (Bex-Villars-Bretaye) en une seule société de transports.

Daniel Mange L'après-guerre a été rude pour la station de Leysin où les sanatoriums, vidés de leurs patients, cherchaient à se recycler en hôtels ou instituts. Avec l'essor des sports d'hiver et l'éclosion d'établissements d'enseignement, Leysin a repris vie et, avec elle, le chemin de fer Aigle-Leysin (AL), très pentu, qui la relie à la plaine.

L'opiniâtreté des autorités vaudoises a convaincu l'Office fédéral des transports de prolonger la ligne actuelle, d'Aigle à Leysin-Village, jusqu'à la Place Large, irriguant le centre du village, et déversant les skieurs au pied de la télécabine pour la Berneuse. Le tronçon de Village au Grand-Hôtel sera remplacé par un funiculaire perpendiculaire à la ligne ferroviaire.

Si le prolongement vers le nord est plein de promesses, l'extrémité sud de l'Aigle-Leysin reste problématique, car le trafic privé et les transports publics (trains de l'AL et de l'Aigle-Sépey-Diablerets, ASD) se disputent une voirie très contrainte. Dans ce contexte compliqué, l'Entente Aiglone a élaboré en 2016 l'étude AL-ASD: tracé ferroviaire commun pour la traversée d'Aigle comportant trois variantes communes aux deux chemins de fer: en surface, en tranchée couverte et en souterrain. Cette dernière sort du lot: à partir d'un tunnel à très faible profondeur de 300 mètres, la ligne se divise en deux, au nord de la ville, pour rejoindre les tronçons actuels de l'AL et de l'ASD.

L'étoile aiglone

En prenant de la hauteur, on observe la profonde mutation des chemins de fer régionaux du Chablais: en quelques années, les Transports publics du Chablais (TPC) ont transformé les quatre compagnies AL, ASD, AOMC (Aigle-Ollon-Monthey-Champéry) et BVB (Bex-Villars-Bretaye) en une seule société de transports, caractérisée par une forte unification technique. Il ne subsiste pour les trois compagnies aiglones plus qu'un seul type de crémaillère, de technologie Abt, et une seule tension d'alimentation électrique, de 1500 V, per-



Convoi actuel de l'Aigle-Leysin en route pour Leysin.

Photo: TPC

mettant ainsi la conception d'un matériel roulant unifié. Tout est donc en place pour une optimisation de l'étoile aiglone qui voit confluer dans la gare CFF d'Aigle les trois lignes AL, ASD et AOMC.

L'AL est empêtré à Aigle, mais va filer vers le nord, en direction de la Place Large. De son côté, l'ASD fonce vers Le Sépey sans desservir aucune localité, à l'exception de quelques haltes. Enfin, la nouvelle extrémité de l'AL, Place Large, est distante d'environ 4 km du Sépey, avec une pente moyenne de 8,6 % entre ces deux points.

C'est Pierre Starobinski, ancien président de l'Association touristique des Alpes vaudoises, qui a lancé l'idée en 2008: alignons sur le même axe Aigle, Leysin, Le Sépey et Les Diablerets pour obtenir un seul

système de transport, un véritable métro alpin. Outre les économies d'entretien du tronçon ASD Aigle-Le Sépey, menacé par les forces naturelles, la rentabilité d'un chemin de fer cumulant le trafic pour Leysin d'une part, pour Le Sépey et Les Diablerets d'autre part, sera sensiblement améliorée. Avec la suppression du rebroussement de l'AL à la station Aigle-Dépôt et grâce à un nouveau matériel roulant, la durée du trajet Aigle-Le Sépey via Leysin ne serait pas supérieure à celle du trajet actuel de l'ASD.

Si les localités d'Aigle, Leysin, Le Sépey et Les Diablerets sont alignées sur un même axe, il est évident que l'étoile aiglone disparaît au profit d'une seule ligne d'un métro alpin, reliant Champéry aux Diablerets via Monthey et Aigle. La simplification de l'exploitation est poussée à l'extrême avec, au passage, la résolution du casse-tête aiglone: une seule voie ferrée traverse la localité, peut-être par le nouveau tracé avec tunnel court proposé par l'Entente Aiglone.

Un glissement de terrain aux Fontanelles, entre Aigle et Le Sépey, a interrompu l'exploitation de l'ASD pendant presque un an du 30 juillet 2021 au 2 mai 2022; la vision de Pierre Starobinski résout définitivement le problème de la fragilité du tronçon Aigle-Le Sépey de l'ASD. Et rien n'empêche de rêver: un métro alpin si bien parti peut viser plus loin, le col du Pillon, puis le raccordement au Montreux-Oberland Bernois du côté de Gstaad via Gsteig.

Auf dem Weg zur Alpen-Metro

Der Autor Daniel Mange befasst sich in seinem Artikel mit der Situation der Regionalbahnen im Raum Aigle VD und dem öffentlichen Verkehrsunternehmen des Chablais (TPC). Dabei geht es auch um die Idee, zwischen Aigle, Leysin, Le Sépey und Les Diablerets eine Alpen-Metro zu schaffen, weil die Orte auf derselben Achse liegen.

citrap-vaud.ch

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud

SwissRailvolution verdient Unterstützung

Leserbrief zu den Artikeln «Für eine Renaissance der Schweizer Bahn» (InfoForum 1/2022)

Endlich – müsste man sagen – scheint sich das Bewusstsein zu artikulieren, dass Teile des Schweizer Bahnnetzes überaltert und zu erneuern sind. Die angestrebte Verdopplung des Marktanteils der Eisenbahn ist ohne Beseitigung der bereits vor Jahren ermittelten Schwachstellen im Normal-spurnetz kaum möglich. Vor allem in den Metropolitanräumen ist die Kapazität von Strecken ausgereizt. Die Bestrebungen von SwissRailvolution verdienen abgesehen von der sonderbaren Namensgebung für diesen Verein breite Unterstützung.

Nicht zu befriedigen vermag das im InfoForum abgebildete Streckennetz. Dies unter anderem aus folgenden Gründen:

1. Die Nord-Süd- und die Ost-West-Achse sind gesondert zu betrachten. Bei der Ost-West-Achse stehen nationale Interessen im Vordergrund. Die Nord-Süd-Achse hingegen ist meines Erachtens primär eine internationale, europäische Relation.
2. Bei der Ost-West-Achse fällt Folgendes auf:
 - Der sich an Bahn 2000 anlehrende Ast am Jurasüdfuss nach Biel steht verloren im Raum. Isoliert betrachtet hat er so keine Berechtigung. Vielmehr wäre die gesamte Strecke am Jurasüdfuss als kürzere und superschnelle direkte Hochgeschwindigkeitslinie zwischen Zürich und Genf auszubauen. Am Neuenburgersee wurde vor vielen Jahren im Zusammenhang mit der Elimination einer einspurigen Strecke eine knapp 15 Kilometer lange und für hohe Geschwindigkeiten geeignete Neubaustrecke gebaut. Ergänzend wäre zwischen Yverdon und Nyon eine weitere Neubaustrecke zu bauen.
 - Das Potential der Relation München – Zürich rechtfertigt meines Erachtens den Ausbau dieser Strecke zu einer Hochgeschwindigkeitsstrecke nicht. Diese Überlegungen gelten auch für die Relation Zürich – Stuttgart.
 - Und viel Neues beinhaltet der Vorschlag von SwissRailvolution im Ver-

gleich mit dem Konzept der «NHT – Neue Hochleistungs-Transversalen» aus den früheren 1970er-Jahren eigentlich nicht.

3. Frankfurt und Mailand sind bedeutende europäische Metropolitanräume mit einer geballten Wirtschaftskraft. Im Grossraum Frankfurt leben rund 1,8 Millionen Menschen, und im Grossraum Mailand etwa 3,3 Millionen. Die Luftlinie zwischen den beiden Städten beträgt 520 Kilometer – also knapp ein Drittel mehr als diejenige zwischen Lyon und Paris. Hier ist der Bau einer möglichst direkten Hochgeschwindigkeitsstrecke gerechtfertigt.

Was bedeutet das für die Schweiz? Eine solche Nord-Süd-Transversale müsste möglichst gerade durch die Schweiz führen und die im europäischen Vergleich kleinen Städte wie Luzern und Lugano umfahren. Diese Städte und Zürich sowie das nationale Netz müssten über Anschlussbauwerke idealerweise bei Basel, bei Rotkreuz, vor dem Gotthard-Nordportal, vor dem Gotthard-Südportal und bei Chiasso oder Como an diese Neubaustrecke angebunden werden.

Entsprechend müssten die dafür erforderlichen enormen Investitionen massgeblich von der EU mitgetragen werden. Im Gegenzug müsste auf dieser Strecke wohl der Open Access für europäische Eisenbahnverkehrsunternehmen gewährleistet werden.

SwissRailvolution setzt ein Umdenken und strukturelle Änderungen voraus. Gar vieles muss oder müsste sich ändern. Skepsis steht im Raum – vor allem, wenn man an den Verzicht auf die Direttissima zwischen Pollegio und Giubiasco und den damit verbundenen neuen Fernbahnhof von Bellinzona denkt. Nicht zuletzt aber auch an den Lötschberg-Basistunnel in seiner heutigen Form.

Ernst Rota-Sidler, Zürich

Firmen / Gönner

BERN MOBIL



SIEMENS



SÖB SÜDOSTBAHN



SWISSRAIL
Industry Association



Gemeinden

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

Erfolgreiche DV im Verkehrshaus Luzern

Am 25. Juni konnte nach zweijähriger Pause wieder eine Delegiertenversammlung in Präsenz durchgeführt werden.

Thomas Lendenmann Mit Ueli Stüchelberger, dem Direktor des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV), konnten wir eine interessante Persönlichkeit als Referenten gewinnen. In einem einstündigen Vortrag referierte er über die Geschichte des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz und dessen Zukunft. Mit neuen attraktiven Verbindungen in die Tourismusregionen und mit vielen Verbesserungen im ganzen Schweizer Bahnnetz soll die Bahn fit für die Zukunft gemacht werden. Ziel ist es, den Tourismus vermehrt mit dem öffentlichen Verkehr zu bewältigen. Der Umweltschutzgedanke spielt dabei ebenfalls eine grosse Rolle. Ein grosser Wunsch an die Tourismusverantwortlichen und an die Hotelbranche ist, dass sie ebenfalls an diesen Zielen mitarbeiten. Mehr Engagement für den öV und auch für die Umwelt sind dringend erwünscht.

Bei der anschliessenden Diskussion ging es auch um die Idee von SwissRailvolution, in der Schweiz Hochgeschwindigkeitsstrecken auf den Achsen Nord – Süd und Ost – West zu realisieren (siehe InfoForum 1/22). Ueli Stüchelberger kann dieser Idee wenig abgewinnen. Seiner Meinung nach sollte es weitere Direktverbindungen im Inland und über die Grenzen hinaus geben. Zudem sieht er Potential im Nachtzugverkehr. Dafür müsse aber die Politik eine nachhaltige Finanzierung sicherstellen. An dieser Stelle nochmals herzlichen Dank an Ueli Stüchelberger für sein Engagement und seinen Einsatz für den öffentlichen Verkehr sowie für das interessante Referat.

Am Nachmittag begrüsst Präsidentin Karin Blättler alle Anwesenden zum statutarischen Teil der DV. Leider musste sie von zwei Todesfällen von engagierten Personen bei Pro Bahn berichten. Dies sind Edy Bernasconi, der aktiv in der Sektion Tessin mitgearbeitet hatte, und der Berner Res Theiler, welcher regelmässig Artikel für das InfoForum geschrieben hatte.

Im Rahmen ihres Jahresberichts informierte die Präsidentin über die Covid-Taskforce, welche der Zentralvorstand kurzfristig einberufen hatte, um bei entsprechenden Massnahmen aus Bern rasch zu reagieren. Weitere Aktivitäten waren der Beitritt von Pro Bahn Schweiz zu Railvolution, die Vorstellung des Ticketing-Konzepts bei den VBL in Luzern und beim Tarifverbund Ostschweiz. Neu wird der städtische Verkehr bei Pro Bahn durch Guido Schoch bearbeitet. Ziel ist, dass der öV in den Städten nicht buchstäblich unter die Veloräder kommt oder durch verkehrstechnische Massnahmen an Attraktivität verliert.

Bei der Jahresrechnung konnten wir die neue Struktur vorstellen. Dies geschah mit der Umstellung zur neuen Geschäftsstelle bei der OeBB in Balsthal. Mitgliederverwaltung, Sekretariat und sämtliche andere Aktivitäten sind jetzt zentral an einem Ort untergebracht. Beim Thema Wahlen hat Isabell Ambühl aus beruflichen Gründen den Rücktritt erklärt. Die Mitglieder Bruno Roelli und Noam Schaulin wurden einstimmig wiedergewählt. Ebenfalls wurden die

Im Gedenken an

Gerhard Lob Am 22. Juni dieses Jahres starb nach längerer Krankheit Edy Bernasconi (Jahrgang 1955). Der langjährige Journalist der Tageszeitung «La Regione» war nach seiner Frühpensionierung bei der Tessiner Pro Bahn Sektion (Astuti) engagiert. Für das InfoForum verfasste und redigierte er Texte in italienischer Sprache und übersetzte häufig auch das Editorial ins Italienische. Sein Engagement werden wir schmerzlich vermissen. Der Familie sprechen wir unser herzliches Beileid aus.

MV Zürich mit Extrazug

Urs Schaffer Die Mitgliederversammlung 2022 von Pro Bahn Zürich fand am 9. Juli in Sihlwald statt. 430 Einladungen wurden physisch und einige wenige elektronisch verschickt. 28 Mitglieder durften in Zürich HB in den Extrazug der Zürcher Museums-Bahn (ZMB) einsteigen, um zur Remise in Sihlwald zu gelangen. Erfreulicherweise konnten auch unsere Zentralpräsidentin Karin Blättler und einige tragende Persönlichkeiten aus dem Zürcher öV-Umfeld begrüsst werden. Im statutarischen Teil, den verdankenderweise Edwin Dutler leitete, konnten alle Traktanden abgearbeitet werden. Fazit: Alles in Ordnung, als neuer Vorsitzender wurde Sandro Hartmeier – bisher ad interim im Amt – einstimmig gewählt, ebenso Verena Hofmänner als neue Kassierin. Der restliche Vorstand sowie die Revisoren wurden für eine weitere Amtsperiode bestätigt. Ebenfalls konnte die Statutenänderung mit dem Namenswechsel ordnungsgemäss verabschiedet werden.

Revisorin Melitta Suter, der Revisor Olivier Maridor und der Ersatzrevisor Jürg Ehrbar bestätigt. Allen sei herzlich für ihr Engagement gedankt.

Kontakte Pro Bahn

Pro Bahn Schweiz 8000 Zürich M 078 878 03 23 info@pro-bahn.ch	Pro Bahn Espace Mittelland Bielstrasse 5, 3263 Bütigen Aldo Hänni, Präsident T 032 530 13 12, M 079 327 58 56 pbs-em.praesident@pro-bahn.ch	Pro Bahn Ostschweiz Heiligkreuzstr. 32, 9008 St. Gallen Bruno Eberle, Präsident M 071 245 36 46 beberle@swissonline.ch	Pro Bahn Zentralschweiz St. Johannesstrasse 4, 6300 Zug Martin Stuber, Präsident M 078 746 13 12 martin@mstuber.ch
Zentralvorstand Karin Blättler Präsidentin M 079 961 34 53 karin.blaettler@bluewin.ch	Pro Bahn Nordwestschweiz 4000 Basel Lorenz Degen, Präsident M 079 728 87 24 lorenzdegen@bluewin.ch	Pro Bahn Ticino Astuti Via Gen. Guisan 20, 6828 Balerna Fabio Canevascini, Presidente M 079 248 5014 fabio@fabiocanevascini.ch	Pro Bahn Zürich Weissenrainstr. 8, 8708 Männedorf Sandro Hartmeier, Präsident M 079 609 41 11 pbs-zh.praesident@pro-bahn.ch



GROSSER BAHNHOF FÜR DIE ZUKUNFT DER MOBILITÄT

Eisenbahnen schonen das Klima. Seit 80 Jahren baut Stadler deswegen Bahnfahrzeuge, welche den Schienenverkehr attraktiver, wettbewerbsfähiger und nachhaltiger machen. Damit sich noch mehr Fahrgäste für die Bahn entscheiden. Damit noch mehr Güter auf die Bahn gelangen. Damit die Verkehrswende gelingt.

Auf der InnoTrans 2022 zeigen wir Ihnen die Technologien, die schon heute massgeblich dazu beitragen: Digitale Vernetzung von Zügen und Strecken, nachhaltige Elektro-, Batterie- oder Wasserstoffantriebe. Kurz gesagt: Fahrzeuge mit maximalen Komfort. Wir bereiten der Zukunft der Mobilität einen grossen Bahnhof. Besuchen Sie uns und erfahren Sie mehr auf der InnoTrans 2022.

www.stadlerrail.com