



Bitte Ansage beachten!

Bild: Edwin Dutler

Gute Vorsätze, wenige Taten

Der internationale Personenverkehr bleibt ein Sorgenkind

«Perspektive Bahn 2050»: Der Bundesrat ohne Visionen
GA-Variante: Das Abo mit öV-Guthaben kommt



Karin Blättler

Präsidentin
Pro Bahn Schweiz

D 2022 – Jahr des Umbruchs

Ein unglaublich interessantes und vielseitiges Jahr neigt sich dem Ende zu. Im öV ist sehr viel im Wandel. Die Digitalisierung wird mit grossem Aufwand vorangetrieben. Ziel der öV-Branche ist es, dass die Kundschaft nur noch «digital und bargeldlos» unterwegs ist. Inzwischen werden sogar die Bahnhof-WCs zu bargeldlosen Zonen umgerüstet. Wie fragil aber diese Systeme sind, zeigen immer wieder Ausfälle von Webseiten, Apps, Abfahrtsanzeigen oder Kartenzahlssystemen. Wie sinnvoll ist, einzig auf digitale Systeme zu setzen?

Ein weiteres Thema ist die Tatsache, dass die bisherigen Abo-Lösungen offensichtlich nicht mehr den heutigen Bedürfnissen entsprechen. Das Pendler- und das Freizeitreisende-Verhalten haben sich in letzter Zeit stark verändert. Pro Bahn begrüsst deshalb die Bestrebungen für neue Lösungen und wird darüber im kommenden Jahr berichten. Ich wünsche Ihnen besinnliche Festtage und ein erfolgreiches neues Jahr.

F 2022 – L'année des grands changements

Pour les transports publics, c'est une année incroyablement intense qui touche à sa fin. La branche est en pleine mutation; la numérisation fait l'objet d'efforts considérables. L'objectif est clairement affiché: bannir l'argent liquide au profit du numérique. Désormais, même les toilettes de certaines gares ne sont plus accessibles avec de l'argent comptant. Pourtant, ces systèmes ont montré leur fragilité. Sites Internet défaillants, applications, affichages de départs, et autres systèmes de paiement par carte en panne, et ainsi de suite. Est-il vraiment judicieux de miser sur le tout numérique? La question se pose.

Autre préoccupation: les formules d'abonnement actuelles ne sont plus adaptées aux besoins. Les comportements des pendulaires et de la clientèle de loisir ont beaucoup évolué. Pro Rail salue les efforts consentis pour trouver de nouvelles solutions.

En attendant, je vous souhaite de joyeuses fêtes et une nouvelle année pleine de succès!

I 2022 – anno di cambiamenti

Un anno molto interessante e impegnativo sta volgendo al termine. Il settore dei trasporti pubblici sta cambiando molto. In particolare la digitalizzazione viene sviluppata con grande impegno ed energie. L'obiettivo è che i clienti viaggino solo digitalmente e senza contanti. Persino i servizi igienici delle stazioni sono stati trasformati in luoghi senza contanti.

La fragilità di questo sviluppo è tuttavia spesso evidenziata dai frequenti problemi di funzionamento di siti web, app, cartelli elettronici, sistemi di pagamento con carta, ed altri. Pertanto ci si pone la domanda se sia opportuno e sensato affidarsi esclusivamente ai sistemi digitali.

Un altro problema all'ordine del giorno riguarda gli abbonamenti in vigore. Le tipologie attuali di abbonamento non soddisfano più le esigenze odierne. Pro Bahn sostiene gli sforzi per trovare nuove soluzioni. Colgo l'occasione per porgere a tutti i miei migliori auguri per un sereno Natale ed un nuovo anno ricco di successi.

Inhalt

Thema «Bahn 2050»

Mutloser Bundesrat:
Die Stellungnahme von PBS Schweiz
zur «Perspektive Bahn 2050» **3-5**

Aktuell

Stau im Internationalen Bahnverkehr **6**
Rhätische Bahn mit Weltrekord **7**
ICE in die Schweiz: Endstation Basel Bad Bf. **8**
Endlich: Lösung für Junior-Karte **9**
Jubiläum: 100 Jahre Kraftwerk Amsteg ... **10-11**
Nachrichten 1 **11**
Gesellschaft ohne Auto **12**
Preis für öV-Knoten Genève-Eaux-Vives **13**
Blick in die Zukunft: InnoTrans Berlin **14-15**
Umspuranlage:
Revolution bei der MOB **16-17**
Nachrichten 2 **18**

Citrap Vaud

Eine Absage an den Gratis-öV **19**

ÖVerreisen

Steil bergauf: Pöstlingerbahn in Linz **20**
Neues Buch: Monsieur Orient-Express **21**

Pro Bahn

Leserbriefe **22**
PB Zentralschweiz am «Zugfäscht» **23**

Frontbild: Berlin Hauptbahnhof

Impressum

InfoForum 4/2022, Versand: 30. November

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, Bastian Bommer, Kilian Elsasser, Karin Blättler, Lorenz Degen, Edwin Dutler, Guido Schoch, Martin Stuber, Kaspar P. Woker

Bilder

Pressedienste, Redaktion, soweit nicht anders erwähnt

Korrektorat

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 1/2023, Versand: 1. März 2023
Inserate- und Redaktionsschluss 8. Februar 2023
InfoForum 2/2023, Versand: 31. Mai 2023
Inserate- und Redaktionsschluss 10. Mai 2023



Bahnausbau: Ein teures regionales Flickwerk statt eines klugen Gesamtkonzepts.

Bild: SBB

Mehr Mut, bitte!

Pro Bahn Schweiz beurteilt die Vorlage «Bahn 2050» sehr kritisch. Eine langfristige Strategie muss von Kundenbedürfnissen ausgehen und nicht von der Infrastruktur.

Guido Schoch Bahn 2000 war eine Erfolgsgeschichte. Für die Pendlerinnen und Ausflügler war der Angebotsausbau ein Sprung und nicht bloss ein Schritt. Der Umsteigeeffekt war spürbar. Nun fand zwischen Juni und Oktober die Vernehmlassung zu «Bahn 2050» statt. Wird damit wieder etwas Grosses angestossen? Leider nein.

Es gab eine Zeit, da setzte man sich in Bundesbern hohe Ziele. Der öV sollte zur Erreichung der Klimaziele seinen Marktanteil verdoppeln. Reisen in Europa sollten mit der Bahn statt mit dem Flugzeug erfolgen. Im Vernehmlassungsbericht zu Bahn 2050 ist von dieser ambitionierten Aufbruchstimmung wenig zu spüren. Der Fokus liegt auf dem Angebotsausbau auf kurzen und mittleren Distanzen. Trotz riesiger Investitionen soll sich die Bahn nur drei zusätzliche Prozent vom Schweizer Verkehrskuchen abschneiden. Die Verlagerung des Verkehrs weg vom Auto und vom

Flugzeug auf längeren Strecken bleibt ein Wunschtraum. Warum bloss so mutlos?

Eine grosse Giesskanne

Für Bahn 2000 wurden 5,4 Milliarden Franken investiert. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Verkehrsaufkommen stieg um satte 50 Prozent an. Seither dümpelt er bei etwa 27 Prozent vor sich hin und wird bis 2050 gemäss Bericht des Bundesrates nur um weitere 3 Prozent steigen. Trotz Investitionen von dannzumal vermutlich 40 Milliarden Franken (20 Milliarden seither bis Bahn 2035, und mit Bahn 2050 dürften weitere 20 Milliarden dazukommen). Was läuft da schief? Wo bleibt der Beitrag des öV zum Klima, wenn die Anteile von Auto und Flugzeug praktisch gleich bleiben?

Warum war Bahn 2000 ein Erfolgsmodell, wofür wir auf der ganzen Welt beneidet wurden? Zuerst klärte man die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden ab. Dann wurde ein Fahrplan erstellt, der

diese Bedürfnisse erfüllte. Erst daraus ergaben sich die Infrastrukturausbauten. Das ist auch das Erfolgsrezept im Kanton Zürich. Es gibt seit mehr als 30 Jahren eine verlässliche, langfristige Strategie, die von den Kundenbedürfnissen ausgeht und nicht von der Infrastruktur. Mit diesem Vorgehen findet die politische Diskussion um Angebotskonzepte statt. Infrastrukturen werden dann gezielt dort gebaut, wo sie den optimalen Nutzen stiften und nicht dort, wo der grösste politische Druck ausgeübt wird. Auch Kantone und Gemeinden wollen letztlich ein gutes Angebot und nicht hauptsächlich ein neues Gleis.

Statt nach diesem bei Bahn 2000 bewährten Muster vorzugehen, wird seither hier ein Ausbau, dort eine Erweiterung vorgenommen, so nach dem Motto «Wer hat noch nicht, wer will noch mal?». Die Folge: Ein teures regionales Flickwerk statt einem klugen Gesamtkonzept. Und ein Schienennetz, das durch die ständigen >>>

>>> Bauarbeiten bei laufendem Betrieb fast zusammenbricht.

Es fehlen grosse Würfe

«Wer zahlt, befiehlt.» Dies sollte man zumindest meinen. Nicht so aber bei den Bahninfrastrukturprojekten der letzten Jahre: Die Kantone bestellten und der Bund bezahlte. Jeder erhielt etwas, alle waren mehr oder weniger zufrieden. Auf der Strecke blieben dabei die grossen Würfe, wichtige Projekte, welche die Menschen zum Umsteigen bewegen und damit zusätzliche Erträge bringen würden.

Müssten sich die Kantone auch nur zu einem kleinen Teil an den Kosten an regionalen Ausbauten beteiligen, hätte die Wunschliste ganz anders ausgesehen. Die Quittung für ihre Bestellungen erhalten sie mittelfristig in Form der Folgekosten, man geht von mindestens vier Prozent der Investitionssumme aus. So sinkt zum Beispiel der Kostendeckungsgrad teuer ausgebauter, aber schlecht frequentierter Linien. Die Diskussionen um deren Betrieb werden zunehmen – vielleicht schneller als gedacht.

Fahrzeit von Tür zu Tür

Die bessere Auslastung des bestehenden Netzes allein löst den erwünschten Umsteigeeffekt nicht aus. Herr und Frau Schweizer lassen ihr Auto dann in der Garage, wenn der öffentliche Verkehr konkurrenzfähig ist. Dabei ist nicht in erster Linie der Preis, sondern die Fahrzeit von Tür zu Tür entscheidend. Das zeigen die Erfahrungen in der Vergangenheit mit Bahn 2000, mit der NEAT, der Zürcher S-Bahn und den Parade Strecken von TGV und ICE. Wenn es schnell geht, steigen die Menschen vom Auto und auch vom Flugzeug um (siehe Tabelle).



Fernverkehr: Nur Vorzeigelinien sind attraktiv.

Bild: Gerhard Lob

Veränderung Modalsplit bei Verkürzung der Reisezeit

HGV Madrid – Barcelona:

Modalsplit vorher 8% / heute 63%

Berlin – München:

2017: 23% / 2018: 46%

Paris – Lyon:

1981: 40% / 1984: 72%

Madrid – Sevilla:

1990: 13% / 1994: 41%

Weitere Beispiele

Gotthard-Basistunnel (Steigerung Anzahl Reisende um 30%), Bahn 2000, Zürcher S-Bahn

Bei Bahn 2050 liegt der Fokus auf Verbesserungen bei kurzen und mittleren Distanzen und einigen neuen tangentialen Direktverbindungen. Das ist ein probates Vorgehen für attraktivere Verbindungen mit kürzeren Fahrzeiten innerhalb der Agglomerationen und zwischen einzelnen Nebenzentren. Doch das allein reicht nicht.

Bei vielen längeren Strecken sind die Reisezeiten mit dem öV gegenüber dem Auto immer noch nicht konkurrenzfähig. Wohl sind einige Vorzeigelinien – wie zwischen Zürich und Bern – attraktiv. Zumindest auf den ersten Blick. Von Tür zu Tür betrachtet sieht die Rechnung meist etwas anders aus. Trotz schlanker Anschlüsse sind die Reisezeiten zwischen vielen Schweizer Agglomerationen und in wichtige europäische Zentren wenig attraktiv. Beispiele hierfür sind die Linien nach St. Gallen und Lausanne, auf denen auch zukünftig ohne Wankkompensation gefahren wird. Auch die wiederentdeckte Liebe zu den Nachtzügen ist nicht viel mehr als ein Nischenangebot.

Für einen spürbaren Umsteigeeffekt auch bei längeren Strecken braucht es kürzere Reisezeiten auf den Hauptachsen zwischen Ost- und Westschweiz, auf der Nord-Süd-Achse sowie in die benachbarten europäischen Destinationen. Ohne Zeitersparnis bleibt das Umsteigen vom Auto oder vom Flugzeug auf die Bahn ein frommer Wunsch der Politik.

Teures Flickwerk

Neubaustrecken seien (zu) teuer, sagen deren Kritiker. Stimmt nicht, im Gegenteil: Oft ist ein grosser Wurf deutlich günstiger als der aufwendige, etappierte Ausbau der bestehenden Strecken unter Vollbetrieb. Da kann kaum je rationell gearbeitet werden. In viel befahrenen Bahnhöfen und auf stark belasteten Linien müssen neue Weichen und Signalanlagen installiert, Provisorien erstellt, Über- und Unterwerfungen gebaut und Langsamfahrstellen eingerichtet werden. Das bleibt nicht ohne Folgen für die Fahrgäste in Form von Umleitungen, Verspätungen und Zugausfällen – manchmal jahrelang.

Der Ausbau der bestehenden Infrastruktur bringt weitere Nachteile mit sich. Immer mehr Züge fahren mitten durch die Schweizer Dörfer, ohne dort anzuhalten und der lokalen Bevölkerung zu nützen. Immer mehr Verkehr wird auf den bestehenden Linien gebündelt. Bei Störungen werden ganze Landesteile vom öffentlichen Verkehr abgehängt. Die Störungen breiten sich so wie ein Lauffeuer auf dem ganzen Netz aus.

Das aufwendige Aus- und Umbauflickwerk führt zu horrenden Kilometerkosten. Der Ausbau der bestehenden Strecke zwischen Olten und Aarau kostete rund 100 Millionen Franken pro Kilometer. Jetzt ist als Verlängerung ein Tunnel nach Zürich Altstetten in Planung. Geschätzte Kosten: 200 Millionen Franken pro Kilometer. Mit den geplanten Ausbauten fährt man aber direkt in den bereits heute stark überlasteten Knoten Olten. Hier ist von einem weiteren Investitionsbedarf von vermutlich über einer Milliarde Franken die Rede. Am Ende wird der Ausbau der Strecke Zürich – Olten, welcher nie als Ganzes geplant wurde, ein Vielfaches einer Neubaustrecke kosten. Zudem hat jede betriebliche Störung zwischen Aarau und Olten Auswirkungen auf praktisch die ganze Schweiz, da keine Umfahrung existiert.

Zum Vergleich: Die Bahn-2000-Neubaustrecke zwischen Mattstetten und Rothrist kostete rund 30 Millionen Franken pro Kilometer und die 2017 eröffnete TGV-Strecke Sud Europe Atlantique nach Bordeaux 26 Millionen Euro pro Kilometer.

Konzeptlose Ausbauten

In den Unterlagen zu Bahn 2035 ist zu lesen, dass beim Zimmerberg-Basistunnel II aus Budgetgründen die Höchstgeschwindigkeit auf 160 km/h begrenzt werde und auf die Vorarbeiten für den Anschluss Meilibach verzichtet werden soll. Aussagen zu den zukünftigen Auswirkungen auf Fahrzeiten, Anschlüsse und erforderliche Kapazitäten fehlen gänzlich. Aus den vergangenen Fehlern hat man scheinbar nichts gelernt. Beim Bau des ersten Zimmerbergtunnels wären die Bauunternehmen bereit gewesen, den Tunnel für 400 Millionen Franken fertigzubauen. Obwohl man schon damals genau wusste, dass ein Ausbau erforderlich ist und der spätere Ausbau ein Vielfaches kosten würde, hat man den Weiterbau mit der Ausrede eines fehlenden Budgets abgelehnt. Diese fehlende Bereitschaft, sich um ein zusätzliches Budget zu bemühen, hat einen Schaden von über einer Milliarde Franken verursacht, und die Reisenden müssen sich während Jahren mit schlechter Pünktlichkeit und langen Fahrzeiten begnügen. Das Gleiche gilt für den Lötschberg-Basistunnel und weitere Ausbauten, wo infolge des fehlenden langfristigen Fahrplankonzepts nicht aufwärtskompatibel gebaut wurde oder wo erneuerte Anlagen nach kurzer Zeit für viel Geld schon wieder umgebaut werden müssen.

Neue Strecken schaffen Platz

Eine neue 55 Kilometer lange Direktverbindung bis nach Zürich Altstetten als Verlängerung der Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist hatte eine Expertengruppe aus 30 unabhängigen Fachleuten schon 2011 vorgeschlagen. Ohne Bahnhöfe und mit einem 10 Kilometer langen Tunnel hätte dieser Neubau das Nadelöhr Olten und die Strecke nach Zürich massiv entlastet und Platz für den Regional- und Güterverkehr geschaffen.

Die Initianten rechneten mit deutlich geringeren Kosten als beim jetzt vorgesehenen Ausbau, und dies bei überzeugenden Vorteilen: Die Strecke wäre 17 Prozent kürzer

Stichwort: «Perspektive Bahn 2050»

Im Hinblick auf künftige Ausbauschritte hat der Bundesrat seine «Langfristsperspektive Bahn» überarbeitet. Diese war bisher in erster Linie auf Engpassbeseitigungen und Taktverdichtungen ausgerichtet. Mit den künftigen Ausbauschritten im Rahmen der «Perspektive Bahn 2050» soll das Bahnangebot primär auf kurzen und mittleren Distanzen verbessert werden, etwa mit zusätzlichen S-Bahn-Angeboten und einer Aufwertung der Vorstadt-Bahnhöfe. Damit trägt der Bundesrat dem Umstand Rechnung, dass das grösste Verlagerungspotenzial auf die Schiene innerhalb der Agglomerationen sowie bei Verbindungen zwischen regionalen Zentren und den Agglomerationen liegt.

Konkret bedeutet dies eine Stärkung des S-Bahn-Verkehrs, einen Ausbau der Vorortsbahnhöfe mit vermehrter Bedienung durch IR- und RE-Züge oder neue Durchmesser- und Tangentiallinien in Agglomerationen. Im Fernverkehr soll der Ausbau primär dort erfolgen, wo die Bahn gegenüber der Strasse in Bezug auf die Reisezeit nicht wettbewerbsfähig ist. Hier werden punktuell Fahrzeitverkürzungen angestrebt. Im Güterverkehr soll der Zugang zur Bahn dank neuen intermodalen Umschlagsplattformen und Citylogistik-Anlagen verbessert werden. So kann ein möglichst grosser Beitrag zur Erreichung der Klimaziele geleistet werden. Der Beschluss des Parlaments für den nächsten Ausbauschritt ist für das Jahr 2026 vorgesehen. Die Vorlage befand sich von Juni bis Oktober 2022 in der Vernehmlassung. (Quelle: BAV)

als heute und die Fahrzeit zwischen Zürich und Bern wäre unter 45 Minuten gefallen. Das hätte signifikante Umsteigeeffekte und weitere positive Nebeneffekte ausgelöst: Weniger Kilometer und kürzere Fahrzeiten bedeuten auch weniger Rollmaterial, weniger Unterhalt, geringerer Energieverbrauch und weniger Personalstunden.

Immer neue Anforderungen

Leider wurde dieser weitsichtige Vorschlag vom Bundesamt für Verkehr (BAV) ohne nähere Prüfung auf das Abstellgleis geleitet. Zu teuer, hiess es. Dabei ist das BAV selbst ein Kostentreiber. Die Anforderungen an Bahnstrecken steigen von Jahr zu Jahr. Diese marginale Erhöhung der Sicherheit steht längst in keinem gesunden Verhältnis mehr zu den Mehrkosten. Die Bahn ist schon seit langem das mit Abstand sicherste Verkehrsmittel. Das bleibt sie, auch ohne ständige Erhöhungen der Anforderungen, die einen mutigen Bahnausbau verzögern und schier unbezahlbar machen.

Bahn 2050: Zurück an den Absender

Mit Bahn 2050 stellen wir die Signale falsch. Viele der geplanten Ausbauten werden ohne ein langfristiges, von den Kunden aus gedachtes und schweizweites Fahrplankonzept à la Bahn 2000 zu einem sündhaft teuren Flickenteppich, bei welchem die Kosten zu entgleisen drohen. Mit der Beschränkung auf kurze und mittlere Distanzen wird sich an der Dominanz von Auto und Flugzeug auf längere Distanzen nichts ändern. Das Konzept basiert auch auf der Fehleinschätzung, dass wir uns Neubaustrecken nicht leisten könnten. Dabei wären diese nicht nur aus finanzieller Sicht eine kluge Alternative, sondern auch zur Entlastung des Gesamtsystems Bahn. Sie würden indirekt auch den Fahrgästen im Regionalverkehr sowie dem Güterverkehr nützen.

Prioritäten innerhalb des Schweizer Netzes könnten wie folgt aussehen:

- schrittweise HGV-Verbindung Bern – Genf (Etappe: Knoten Lausanne)
- schrittweise HGV-Verbindung Winterthur – St. Gallen (Etappe: Knoten St. Gallen)
- Neubaustrecke Zürich – Rothrist mit Umfahrung Olten (Konzept «Bahn 2000 plus»)
- Neubaustrecke Lugano – Chiasso

Die Antwort auf Bahn 2050 kann somit nur heissen: Zurück an den Absender mit dem Auftrag, ein mutiges Gesamtkonzept zu erarbeiten, das von der Kundschaft und vom Fahrplan ausgeht und nicht von isolierten regionalen Infrastrukturwünschen. Sonst werden die Klimaziele trotz riesiger Investitionen zur Makulatur.

Eine jahrzehntelange Leidensgeschichte

Massnahmen zur Verbesserung des internationalen Bahnverkehrs sind dringender nötig denn je.

Edwin Dutler Seit der sogenannten Privatisierung der Staatsbahnen in Europa in den 1990er Jahren erlebt der internationale Schienenpersonenverkehr ein Mauerblümchendasein. Die europäischen Bahnen waren in den letzten 30 Jahren weder fähig noch willens, dem internationalen Personenverkehr die Bedeutung zuzumessen, welche eigentlich notwendig ist. Das beginnt schon bei der Beschaffung von neuem Rollmaterial, welches mit wenigen Ausnahmen nur für den nationalen Verkehr beschafft wird. Es gibt in Europa Richtlinien für den Fahrplan, die Ausstattung und den Service in den Eurocity-Zügen, und es gibt die Organisation Railteam, doch die dort kommunizierten Richtlinien sind das Papier nicht wert, auf dem sie stehen. Die Bahnen sehen keine Veranlassung, diese Richtlinien in die Tat umzusetzen, sie werden schlichtweg ignoriert.

Der europäische Fahrgastverband EPF versucht seit Jahren, die Bahnunternehmungen für die Missstände zu sensibilisieren – eine Sisyphusarbeit. Die Betreiber der internationalen Verbindungen haben kein Gehör dafür, nur der eigene Profit steht im Vordergrund, die Kundinnen und Kunden sind den Verantwortlichen egal. Dazu kommen auch noch unrealistische Fahrpläne wie zum Beispiel auf der Verbindung zwischen München und Zürich.

Verspätungen und Zugausfälle

Das Desaster im internationalen Personenverkehr dauert nun genau 30 Jahre. Im Jahre 2021 ist endlich auch die EU erwacht und hat ein erstes Positionspapier für den grenzüberschreitenden Verkehr lanciert, um die internationalen Bahnverbindungen besser und zuverlässiger zu gestalten. Der Grund dafür war das Jahr der Schiene, welches der EU erstmals die Unzulänglichkeiten im europäischen Bahnverkehr aufgezeigt hat. Die im Aktionsplan vorgestellten Massnahmen umfassen Initiativen für die Infrastruktur, die Kapazitätsplanung, das Ticketing, die Triebfahrzeugführer und die Trassenpreise. Zudem ist geplant, den Kauf von Fahrausweisen für internationale Bahnreisen ähnlich einfach zu machen wie den Kauf eines Flugtickets.



Technisch möglich: Ein ICE der Deutschen Bahn im Bündner Rheintal. Bild: Tibert Keller

Um längere Strecken zurückzulegen, ist es oft notwendig, Fahrkarten verschiedener Betreiber zu kombinieren. Die EU prüft daher auch die Notwendigkeit von Regelungen für Weiterreisevereinbarungen zwischen Eisenbahnunternehmungen, um zu gewährleisten, dass Fahrgäste bei Ausfall oder Verspätung eines Zuges nicht auf der Strecke bleiben.

Im vergangenen Oktober hat nun ein Treffen der EU-Verkehrsminister stattgefunden. Dabei wurden die aktuellen Probleme und Herausforderungen im internationalen Bahnverkehr offen benannt und diskutiert. Es war allen Teilnehmenden bewusst, dass die Fahrgäste im internationalen Bahnverkehr häufig mit Verspätungen oder sogar Zugausfällen, mit überfüllten Zügen und mangelnden Informationen konfrontiert sind.

Der neuste Schildbürgerstreich

Erfreulicherweise ist die Schweiz an diesen Tagungen auch vertreten, und zwar durch den Direktor des Bundesamts für Verkehr Peter Füglistaler. Ich hoffe sehr, dass die EU-Delegierten in nächster Zeit griffige Vorschriften für den grenzüberschreitenden internationalen Verkehr erarbeiten und auch verabschieden. Die Bereitschaft für Verbesserungen ist bei den nationalen Bahnunternehmungen nach wie vor sehr klein. Bei einem Praxistest im laufenden

Jahr mit gegen 100 internationalen Verbindungen erfolgte die Ankunft bei mehr als der Hälfte der Züge verspätet und/oder die von den Bahnen kommunizierten Qualitätsmerkmale wurden nicht erfüllt.

Als neuestes Beispiel dient ein aktueller Schildbürgerstreich von DB und SNCF: Auf der neu eröffneten schnellen Neubaustrecke Wendlingen – Ulm kann der TGV von Paris nach München nicht verkehren, sondern er muss vorläufig und auf unbestimmte Zeit über die alte Strecke und die Geislinger Steige fahren. Der Grund: Der TGV verfügt nicht über das erforderliche Zugsicherungssystem. Die beiden Bahnen waren während der langen Bauzeit der Neubaustrecke nicht in der Lage, rechtzeitig das notwendige ETCS-System in den Zügen zu installieren.

Super-Service der SBB für Gruppenbillette im Ausland

Edwin Dutler Im Oktober 2022 plante unser Touroperator Historia Swiss wieder eine Eisenbahn-Gruppenreise nach Italien und Frankreich. Für diese Reise haben wir Verbindungen mit teilweise schlanken Anschlüssen und mehreren Umsteigebeziehungen benützt, mit verschiedenen Zugkategorien wie Regionalzüge, Express-Regionalzüge, Intercity und den spanischen AVE auf einer innerfranzösischen Strecke.

Das Team der SBB-Gruppenreisen in Zürich war nun erstmals in der Lage, uns für alle Verbindungen in Italien und Frankreich die Gruppenfahrtscheine und alle notwendigen Reservierungen lückenlos zu besorgen. Beim Erhalt der umfangreichen Reisedokumente war ich zuerst einmal sprachlos: Das frühere stundenlange Anstehen an den Bahnschaltern im Ausland ist damit Geschichte.

Es ist mir ein grosses Bedürfnis, allen beteiligten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der SBB für diesen Service zu danken. So machen Reiseleitungen wirklich Spass. Danke!

Weltrekord bei der Rhätischen Bahn

Der längste Personenzug auf einer Schmalspurstrecke erreichte eine Länge von fast zwei Kilometern.

Edwin Dutler Zum Abschluss der Feier 175 Jahre Schweizer Bahnen hat die Rhätische Bahn (RhB) am letzten Samstag im Oktober einen Weltrekord aufgestellt, indem sie den längsten Zug, der je auf einer Schmalspurstrecke verkehrte, auf ihren Gleisen bewegte. Dazu wurden 25 vierteilige Capricorn-Züge der Firma Stadler zu einem einzigen Zugverband vereinigt. Die Länge des Zuges mit 100 Wagen betrug genau 1,906 km. Der Zug wurde dabei von sieben Lokführern gefahren, welche intern mit dem guten alten Feldtelefon vom Zivilschutz verbunden waren.

Die zahlreichen Medienschaffenden, die mehrheitlich aus der ganzen Welt angereist waren, sowie die geladenen Gäste wurden am Morgen zwischen Chur und Preda in einem Sonderzug der RhB mit Salon- und Speisewagen ausgezeichnet ver-



Ein Bild für die Geschichtsbücher: Die Rhätische Bahn am 29. Oktober 2022.

Bild: RhB

pfligt. Nach der Besichtigung des neuen Albulatunnels, welcher voraussichtlich im Jahre 2024 eröffnet wird, war das Boarding angesagt.

Die einzigartige Fahrt verlief problemlos, und so durften wir in Bergün im Festzelt mitverfolgen, wie der Zug die restliche

Strecke bis nach Alvaneu zurücklegte. In der Mitte des weltberühmten Landwasser-viaduktes war es dann geschafft: Weltrekord! Im Festzelt übergab die Jurorin des Guinness-Buch der Rekorde, Seyda Subasi, die Urkunde dem Direktor der RhB, Renato Fasciati.

www.alstom.com

MOBILITÄT FÜR DIE SCHWEIZ

Komfort, Sicherheit, Zuverlässigkeit

- FV-Dosto Fernverkehrszug
- Flexity-Tram in Zürich
- Metro Lausanne
- TRAXX Last Mile Lokomotive



ALSTOM
• mobility by nature •

Endstation Basel Badischer Bahnhof

Wegen Verspätungen werden einige ICE von Deutschland in die Schweiz bereits bei einem Zwischenhalt gewendet. Mit grossen Unannehmlichkeiten für die Passagiere.

Gerhard Lob Die nachfolgenden Vorfälle ereigneten sich am Dienstag, 8. November 2022: In Karlsruhe wird der ICE 279 von Berlin nach Basel SBB mit 5 Minuten Verspätung angezeigt. Planmässige Abfahrt in Karlsruhe wäre um 14 Uhr. Tatsächlich fährt genau um diese Zeit der ICE 105 Amsterdam – Basel SBB mit einer Verspätung von 60 Minuten ein. Manche Passagiere springen in den Zug, in der Hoffnung, pünktlich nach Basel SBB zu gelangen. Sie haben nicht gelesen, dass der Zug hier ausserplanmässig endet. Alle Fahrgäste müssen den ICE 105 verlassen und auf den nachfolgenden ICE 279 warten. Das Gedränge auf dem Perron ist gross. Mancher Fahrgast ist verärgert, denn schon in Köln ist ein ganzer ICE evakuiert worden. Bahnalltag in Deutschland.

Doch was ist nun schon wieder los? «Ein Schaden an der Oberleitung zwischen Freiburg und Offenburg. Die Strecke ist nur eingleisig befahrbar, daher werden weniger Züge über diese Strecke geschickt», sagt ein freundlicher Zugbegleiter.

Mit 20 Minuten Verspätung kommt schliesslich ICE 279 an, allerdings auf dem gegenüberliegenden Gleis 1. Schliesslich fährt der Zug ab, doch statt auf der Fahrt Zeit aufzuholen tuckert er nur langsam Richtung Rastatt. Dem Zugbegleiter ist es sichtlich peinlich, wie der Ansage zu entnehmen ist. Bis Basel wächst die Verspätung auf 50 Minuten – bei einigen Zugpassagieren macht sich Resignation breit.

Doch damit nicht genug. Der ICE wird Basel SBB überhaupt nicht erreichen. Die Ansage vor Basel: «Alle Passagiere müssen in Basel Badischer Bahnhof aussteigen. Bitte nehmen Sie die S-Bahn S6 nach Basel SBB». Grund: Der ICE muss zurück nach Berlin und wird schon im Badischen Bahnhof gewendet, um nicht weitere Verspätungen einzufangen. Offenbar haben nicht alle Fahrgäste die Durchsage verstanden – sie schlummern bei der Ankunft in ihren Sitzen. Asiatische Touristen erkundigen sich in gebrochenem Englisch, was los ist.

Die Fahrgäste des ICE müssen nun durch die Unterführung im Badischen Bahnhof und hinauf zum Gleis 11. Mit Gepäck ist



Zwangsstopp für ICE in Basel: Gedränge am Badischen Bahnhof. Bild: Gerhard Lob

dies keine Freude – immerhin gibt es ein Förderband neben der steilen Treppe. Auf dem Perron drängen sich die Menschen. Wo die S-Bahn hält, ist nicht markiert, so dass es nach der Einfahrt der Wiesentalbahn zu Gedränge kommt. So haben sich viele Fahrgäste wohl eine internationale Fahrt nach Basel SBB nicht vorgestellt.

Die Probleme mit den verspäteten ICE-Zügen aus Deutschland hat in den vergangenen Wochen auch die Tagespresse aufgegriffen, darunter die NZZ und die

Zeitungen der CH-Media-Gruppe. Demnach kommen 60 Prozent der Züge, die von Norden her über Basel in die Schweiz fahren, verspätet an. Als pünktlich gelten Züge, die eine Verspätung von weniger als 5 Minuten haben.

Verbindungs Ausbau sistiert

Ein Teil der ICE-Züge aus Deutschland ist mit Destination Zürich, Chur oder Interlaken in den Schweizer Taktfahrplan integriert. Verspätungen aus dem Nachbarland wirken sich damit auch auf den nationalen Verkehr aus. Die SBB ersetzen verspätete Züge aus Deutschland wenn nötig durch sogenannte Dispozüge mit eigenem Rollmaterial. Die fraglichen internationalen Verbindungen enden dann nicht im geplanten Endbahnhof, sondern bereits in Basel SBB – oder noch früher, wie obiges Beispiel zeigt. «Kommt ein ICE mit mehr als 10 bis 15 Minuten Verspätung in Basel SBB an, verliert er seinen Slot», sagte eine SBB-Sprecherin in der NZZ. Als besonders verspätungsanfällig gilt die Linie 20 von Kiel/Hamburg nach Zürich und Chur.

Eigentlich hätten die Deutsche Bahn und die SBB ab dem Fahrplanwechsel im Dezember die Zahl der direkten ICE-Züge an Wochenenden ausbauen wollen. Dies ist wegen der instabilen Betriebslage nun nicht möglich, wie die Zeitungen von CH-Media berichteten

Jetzt kommt das 49-Euro-Ticket

Gerhard Lob Millionen Fahrgäste in Deutschland werden schon bald von einem bundesweiten 49-Euro-Monatsticket profitieren. Wie schon sein Vorgänger – das vieldiskutierte 9-Euro-Ticket – soll es in allen Bussen und Bahnen des öffentlichen Nahverkehrs gelten. Darauf einigten sich die Ministerpräsidenten der Bundesländer und Bundeskanzler Olaf Scholz Anfang November 2022. Der Start des neuen Tickets ist aktuell für den 1. Januar 2023 geplant, dieser Termin könnte sich aber noch verzögern. Die Vorberei-

tungen laufen bereits. Erste Eckpunkte: Das 49-Euro-Ticket soll es digital und als Plastikkarte geben. Es wird jeweils für einen Monat gültig und nur im monatlich kündbaren Abo erwerbbar sein. Ein wichtiges Detail: Velos können nicht kostenlos mitgenommen werden. Mit einem Preis von 49 Euro ist das neue «Deutschlandticket» sehr viel günstiger als viele bisherige Abos in deutschen Grossräumen. Es macht zudem das Studium der komplizierten Tarifmodelle in Städten und Gemeinden überflüssig.

Vorbildlich schnell gehandelt

Zufriedene Kunden und stolze Mitarbeiterinnen: Die Junior-Karte und die Kinder-Mitfahrkarte können nun auch via SwissPass der Begleitperson kontrolliert werden.

Bastian Bommer Die Junior-Karte und die Kinder-Mitfahrkarte auf den SwissPass zu laden war ein «grosser Kundenwunsch», auch von Pro Bahn Schweiz. Nach langem Warten war es am 1. April 2022 soweit. In der Praxis zeigte sich jedoch rasch, dass die gewählte Lösung für Kinder ab 6 Jahren nicht praktikabel war. Zwar war der unbeliebte Papierzettel verschwunden, aber die Junior-Karte und die Kinder-Mitfahrkarte waren nur auf dem SwissPass des Kindes hinterlegt. Entweder musste ein sechsjähriges Kind immer seinen eigenen SwissPass dabei haben oder die Begleitperson musste mühsam in der SBB-Mobile-App ein Log-out und ein Log-in durchführen, um die Karte des Kindes vorzuweisen.

Pro Bahn Schweiz forderte von der Alliance SwissPass eine rasche Anpassung analog der Covid-Zertifikats-App, um mit einfachem Wischen in der SBB-Mobile-App zwischen den verschiedenen Accounts zu wechseln.



Die Tickets von Kindern lassen sich leichter kontrollieren.

Bild: SBB

Die Alliance SwissPass hat die eingegangenen Kundenreaktionen ernst genommen und in der ersten Septemberhälfte die Verknüpfung der Junior-Karte und Kinder-

Mitfahrkarte mit den SwissPass-Karten der Begleitpersonen eingeführt. Diese Neuerung hat zur Folge, dass Junior-Karten und Kinder-Mitfahrkarten in einer Kontrolle nun auch über den SwissPass respektive SwissPass Mobile der Begleitperson(en) vorgezeigt werden können. Der SwissPass des Kindes muss nicht mehr unbedingt mitgeführt werden. Die Erweiterung erfolgt automatisch, die Kundinnen und Kunden müssen nichts unternehmen.

Positiv überrascht

Pro Bahn Schweiz ist positiv überrascht, in wie kurzer Zeit das Kundenanliegen aufgenommen und das Problem behoben wurde. Besonders kundenfreundlich finden wir, dass die Reisenden nicht selber aktiv werden müssen, um von dieser optimierten Lösung profitieren zu können. Im Oktober wurde dem Autor dieses Artikels im Zug von einem Zugbegleiter stolz die neue Lösung präsentiert.

Das «GA-light» kommt Ende 2023

Die Alliance SwissPass will im öV ein Guthaben-Modell einführen: 800 Franken zahlen und für 1000 Franken fahren.

Gerhard Lob Die Pandemie hat das Arbeitsleben verändert, auch wenn die Personenzüge inzwischen wieder gut gefüllt sind: Wer von zu Hause aus arbeiten kann, pendelt weniger. Für den öffentlichen Verkehr ist das eine Herausforderung. Abonnemente wie das Generalabonnement (GA) verlieren an Attraktivität; zirka jedes fünfte GA wurde gekündigt. Es braucht neue Modelle, welche dem geänderten Nutzungsverhalten Rechnung tragen. Das gilt auch für den Regionalverkehr: Mehrere Verkehrsunternehmen und -verbände haben flexiblere Modelle getestet, welche beispielsweise nur effektiv genutzte Tage berechnen statt einem Monatsabo, das jeden Tag gültig ist. Das InfoForum hat bereits darüber berichtet.

Nun soll Ende 2023 ein Guthaben-Modell die Lücke zwischen Halbtax und GA



Ein neuer öV-Konsum erfordert neue Billett-Angebote.

Bild: SBB

schliessen. Dies bestätigt die Branchenorganisation Alliance SwissPass nach einem Pilotversuch gegenüber Radio SRF. Beim neuen Modell gibt es für 800 Franken ein Guthaben im Wert von 1000 Franken. Da-

mit können Streckenbillette oder Tageskarten gekauft werden – eben ein «Mittelding» zwischen Halbtax und GA. «Es ist eine Kombination aus Planungssicherheit, was die Kostenseite angeht, und letztlich voller Freiheitsgrad bei der Nutzung. Und das kommt an», sagte Helmut Eichhorn, Geschäftsführer der Alliance SwissPass.

Pro Bahn Schweiz hat positiv auf die Pläne reagiert. «Wir halten sehr viel vom neuen Guthaben-Abo», sagte die Präsidentin Karin Blättler am Radio SRF. Denn wenn man in einem Jahr nicht den ganzen einbezahlten Betrag für Billette brauche, werde das Restguthaben den Kundinnen und Kunden zurückerstattet. Sie monierte einzig, dass der öV in der Schweiz im Vergleich zu anderen Ländern erst spät mit dem Guthaben-Abo komme, doch gilt: «Lieber spät als nie.»

Amsteg feiert 100-Jahr-Jubiläum

Das Wasserkraftwerk im Urner Reusstal liefert rund 20 Prozent des SBB-Bahnstroms. Es produziert einen wichtigen Teil des Bedarfs an erneuerbaren Energien im Bahnverkehr.

Kilian T. Elsasser Die SBB feiern dieses Jahr den 100-jährigen Betrieb des Kraftwerks Amsteg. Es war Teil der Elektrifizierung der Gotthardlinie und entstand zu Beginn der Modernisierung des 3000 Kilometer langen Streckennetzes. Die Gotthardlinie war die anspruchsvollste, aber auch ökonomisch interessanteste Strecke. Das Credo lautete: Was sich am Gotthard bewährt, taugt auch für die restliche Schweiz.

Die SBB entschlossen sich 1913, die Gotthardlinie zu elektrifizieren, wie Joëlle Hars, Leiterin SBB Energie, anlässlich des Jubiläumfestes Ende Oktober ausführte. Schnellere Lokomotiven und längere Güterzüge erweiterten die Kapazität massgeblich. Zudem vereinfachte sich der Betrieb durch den Strom. Es war nicht, wie

immer wieder portiert wird, die «Kohle-not» während des Ersten Weltkriegs, die zur Elektrifizierung führte. Die teure und kaum erhältliche Kohle beschleunigte das Bauvorhaben höchstens.

Kraftwerk in den Berg verlegt

Die SBB begünstigten mit dem Bau von Kraftwerken und Lokomotiven einen wirtschaftlichen Aufschwung und die Reputation der Schweiz als innovative Industrienation. Eine Reihe von Bauten wie die Unterwerke Giornico und Göschenen, die Kraftwerke Ritom und Amsteg, sowie die neue Halle des Depots Erstfeld zeugen von der visionären Elektrifizierung der Gotthardlinie. Es zeigt sich, dass die SBB vor 100 Jahren vorausschauend auf die effi-

ziente, im eigenen Land vorhandene und heute klimafreundliche Energie gesetzt haben.

1998 verlegten die SBB das Kraftwerk in den Berg. Mit neuen Maschinen konnten die SBB die Stromproduktion markant erhöhen. Die Turbinen und Generatoren im historischen Gebäude stehen seither still. Für die Halle wird nach neuen Nutzungen gesucht. Im Moment entwickeln ETH-Studierende denkmalverträgliche Lösungen. Das Kraftwerk im Innern liefert heute rund 20 Prozent des Bahnstroms der SBB und ist Teil der Reusskaskade von Göschenen über Wassen nach Amsteg, mit der insgesamt 40 Prozent der SBB-Züge angetrieben werden.

Schon 1907 sicherte sich die Gotthardbahn-Gesellschaft als SBB-Vorgängerin die



Das Kraftwerk Amsteg war bei der Inbetriebnahme 1922 das grösste Kraftwerk der Schweiz. Die monumentalen Gebäude in neubarockem Stil wurden vom Architekten Theodor Nager geplant und aus Gurtner Granit gebaut. Das Kraftwerk wird vom Chärstelenbachviadukt und von der 166 Meter langen Druckleitung eingerahmt. Bild: SBB

Nachrichten 1

Nutzung der Wasserkraft im Reusstal und 1909 in der Leventina. Diese Konzessionen werden in den 2030er-Jahren erneuert werden müssen. Die Verhandlungen sollen langsam in Fahrt kommen. Vor allem im Kanton Uri wäre eine Übernahme der Kraftwerke eine Parforceleistung, die der kleine Kanton kaum stemmen könnte. Gespannt kann darauf geschaut werden, wie die Nutzung der Wasserkraft durch die SBB abgegolten wird. Wichtig ist den SBB, dass sie bis 2025 zu 100 Prozent mit erneuerbarer Energie betrieben werden. Heute sind es 90 Prozent.

Offene Zukunft der Bergstrecke

Offen ist die Frage der Zukunft der Gotthard-Bergstrecke. Einerseits ist es klar, dass die Strecke für den Personenverkehr als Ausweichroute und zur Erschließung der Region in Betrieb bleiben soll. Insbesondere zeigt die Zusammenarbeit zwischen den SBB und der Südostbahn, dass die Strecke ein grosses noch unausgeschöpftes Potenzial hat. Mit dem Treno Gottardo, der seit dem 13. Dezember 2020 verkehrt, hat sich die Anzahl der beförderten Personen markant erhöht. Offen ist auch, ob die Bergstrecke ein Unesco-Weltkulturerbe werden soll. 2014 bestätigte der Bundesrat auf ein Postulat des damaligen Ständerats Isidor Baumann, dass die Strecke das Potenzial hat, aber nach der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels über das weitere Vorgehen entschieden werden soll. Im Moment verhandeln die SBB mit dem Bundesamt für Verkehr über den Finanzbedarf, um die Infrastrukturanlagen zu erhalten. Wichtig ist auf alle Fälle, eine Eingabe als Unesco-Welterbe ins Auge zu fassen. Die Gotthard-Bergstrecke ist eines der wichtigsten, wenn nicht das wichtigste technische Denkmal der letzten 150 Jahre, welches das Selbstverständnis der Schweiz prägte. Das Label würde der touristischen Entwicklung des Urner Reusstals und der Leventina einen Schub verleihen. Die Bergstrecke wird zurecht von den SBB neu Gotthard-Panoramastrecke genannt.

WC: Neu auch mit Bargeld

Der Zutritt zu den neuen WC-Anlagen in Olten, Schaffhausen, Uster und Regensdorf funktioniert bargeldlos. Rückmeldungen zeigten, dass es auch Kunden gibt, die lieber mit Bargeld bezahlen möchten (das InfoForum berichtete). Deshalb testen die SBB an den vier Pilotstandorten sowie in Luzern eine WC-Zutrittskarte. Diese kann an den Selecta-Automaten in der Nähe der WC-Anlagen der betroffenen Standorte ab sofort mit Bargeld gekauft werden. Erhältlich sind Karten für einen oder zehn Zutritte. Luzern ist kein Pilotstandort für eine neue WC-Anlage. Jedoch wurde das Zutrittssystem bereits auf die neuen Zahlungsmöglichkeiten umgestellt. (pd/hr)



SBB mit neuer App

Die SBB haben am 10. Oktober eine überarbeitete Version ihrer App aufgeschaltet. Die wichtigste Neuerung betrifft die Navigation: Statt den bisherigen Kacheln und einem Menü oben links gibt es neu am unteren Rand eine horizontale Navigation mit sogenannten Tabs, über welche alle Funktionen zugänglich sind. Dadurch wirkt die App laut SBB-Medienmitteilung übersichtlicher und ist sowohl intuitiver als auch schneller bedienbar. Wir finden es noch ein wenig gewöhnungsbedürftig. Die SBB-Mobile-App gehört mit 3,5 Millionen Nutzerinnen und Nutzern pro Monat zu den meistgebrauchten Apps der Schweiz. (pd/gl)



Tickets habe sich im Vergleich zu 2019 fast verdoppelt. Die beliebtesten Städte zum Hinfahren sind Paris, Barcelona, Rom, Florenz, Mailand, Stockholm und Madrid. 70 Prozent der Interrail-Reisenden sind jünger als 27-jährig. (pd)

Neue Passarelle

Die Perrons im Bahnhof Basel SBB sollen von Westen her besser erschlossen werden. Der Bund erteilte den SBB dazu am 4. November 2022 grünes Licht für die Projektierung eines oberirdischen Perronzugangs. Dieser soll direkt neben der Margarethenbrücke liegen. Allerdings ist Geduld gefragt. Die neue Passarelle geht frühestens 2037 in Betrieb. (pd/gl)

Schweizer mögen Interrail

Die Zahl der verkauften Interrail-Tickets in Europa ist in diesem Jahr auf den Rekordwert von etwa 600 000 gestiegen. An der Spitze liege Deutschland mit 142 000 Billetten, gefolgt von der Schweiz mit 94 000 und Grossbritannien mit 63 000, teilte die Deutsche Bahn mit. Die Zahl der verkauften



Gesellschaft ohne Auto

Bahnausbauten für Freizeit und Tourismus in Randregionen lohnen sich.

Kaspar P. Woker Bei Investitionen in die Bahninfrastruktur lassen sich drei Stossrichtungen ausmachen. Erstens: Kapazität erweitern durch Ausbauten der Bahnhöfe und ihrer Zulaufstrecken. Beispiele Zürich, Lausanne, Bern und in Projektierung Luzern und Basel. Zweitens: Kürzere Reisezeiten erzielen. Als Beispiel die Tunnels der NEAT oder die Ideen von SwissRailvolution. Drittens: Ausbauten zur Steigerung des Modalsplits zugunsten des öV.

Kapazitätserweiterungen decken primär das Verkehrswachstum ab, dienen dem Pendlerverkehr und entlasten Agglomerationen. Hierzulande wären neue Linienabschnitte in der West- und Ostschweiz sehr kostspielig. Sie lösen zwar politische Versprechen ein, dienen wohl eher dem Fernpendeln. Angezeigt sind Ausbauten allerdings zur Bewältigung der Güterströme – internationale, nationale oder zur Rückgewinnung für die Schiene.

Die Statistik zeigt, dass der Modalsplit im Reiseverkehr seit dem Sprung dank dem Taktfahrplan 1982 bei rund 20 Prozent zu Gunsten des öV verharrt. Dank seither getätigten Milliarden-Investitionen konnte die Schiene ihren Anteil halten und hält mit dem Verkehrswachstum mit. Eine Umlagerung – dringender denn je – hat bisher kaum stattgefunden. Deshalb ein Plädoyer für Bahnausbauten der dritten Kategorie.

Das Bahnnetz der Schweiz entstand als Vernetzung der Städte und mit Anbindung von Nebenzentren. Talschaften wur-

den durch Stichlinien erschlossen – man versprach sich einen Aufschwung dank Tourismus. Aus Bergdörfchen wurden touristische Streusiedlungen, Talstationen der Bergbahnen wurden dort gebaut, wo es opportun erschien, Gratisparkwüsten daneben folgten. Immer weniger (Tages-) Gäste reisten per öV an. Das «Bahnhöfli» von einst blieb abseits des Geschehens.

Im Mittelland weisen Meterspurbahnen heute S-Bahn-Standard auf, auch für den Naherholungs-Tourismus. Im alpinen Raum dominieren Panorama-Expresszüge und ausgebaute Zulaufstrecken zu touristischen Fixsternen. Eine positive Entwicklung: Mit Aare-Linth und Treno Gottardo als IR-Angebote der SOB sowie den neuen IC-Umläufen Genf – Chur und Zürich Flughafen – Interlaken oder den Skizügen Genf/Freiburg – Le Chable werden Chancen durch Fahrplankosmetik wahrgenom-

In urbanen Gebieten steigt der Anteil der Bevölkerung ohne Auto. Diesem Trend ist Rechnung zu tragen.

men. Erfolgreich. Damit stellt sich die Frage, ob mit Investitionen in die Infrastruktur ebenfalls Freizeitströme von der Strasse auf die Schiene gelenkt werden können.

Es finden sich durchaus Beispiele mit Potenzial wie die Métro Alpin (InfoForum 3/2022) – weitere Initiativen siehe www.pro.bahn.ch/aktuell. Doch sind mehrere Hundert Millionen Franken richtig investiert in regionale Stichlinien, die bisher lediglich 200 000 bis 400 000 Reisende pro Jahr aufwiesen? 4 Prozent der Folgekosten pro Jahr fallen für Unterhalt und Erneuerung an, wie der Ex-CEO der SBB betonte.

Wären solche Summen punkto Umsteigeeffekt nicht wirkungsvoller in den Zentren investiert? Nicht unbedingt. Das Potenzial und wohl der Schlüssel, in der Freizeit vom Auto auf die Bahn umzusteigen, liegt bei einer optimalen Verkehrsanbindung der Zielregionen, direkt und barrierefrei. In urbanen Gebieten steigt der Anteil der Bevölkerung ohne Auto. Diesem Trend ist Rechnung zu tragen, auch für Reisen in die alpinen Ferienregionen. Der Unterhaltsaufwand für die Bahn ist den Kosten für Strassenausbauten und (Gratis-)Parkplätzen – inklusive E-Tankstellen – entgegenzuhalten. Dies wird vergessen, da aus unterschiedlichen Töpfen finanziert wird. Die letzten Meilen sind entscheidend, ob auch für den Ausflug die Bahn als valable Alternative in Frage kommt. Das geht nicht ohne neue Infrastrukturen in den Zielregionen.

SBB mit nachteiligen Wechselkursen CHF/EUR

Gerhard Lob Obwohl seit einiger Zeit ein Franken mehr Wert ist als ein Euro (bei Redaktionsschluss 1 Euro = 0.98 Franken), lässt sich feststellen, dass die SBB die internationalen Tickets nach Deutschland in Franken zu höheren Preisen verkaufen als die Deutsche Bahn in Euro. Ein Beispiel: Ein Super-Sparpreis-Ticket zwischen einem Schweizer Abfahrtsort und einem deutschen Zielort für 49,90 Euro (DB Navigator) kostet auf www.sbb.ch 53 Franken. Oder ein DB-Sparticket für 55,90 Euro kostet

bei den SBB 59 Franken. Eigentlich müsste der Frankenpreis gemäss den aktuellen Umrechnungskursen unter dem Euro-Preis liegen.

Bei Buchungen von Hotels über Internet-Plattformen wird der Währungsvorteil für den Schweizer Franken gegen über dem Euro sofort weitergegeben. Bei der Buchung von Bahnbilletten ist das nicht der Fall. Weshalb? SBB-Sprecher Reto Schärli führte auf Anfrage Ende Oktober aus: «Die SBB sind sich der Unterschiede bei den er-

wähnten Sparpreisen bewusst. Diese sind darauf zurückzuführen, dass sich der reelle Wechselkurs CHF/EUR in jüngster Zeit sehr stark verändert hat, während die Systeme bei der SBB und zwischen den europäischen Bahnen eine hohe Komplexität aufweisen und nur zu bestimmten Terminen und mit relativ langen Vorlaufzeiten angepasst werden können. Aktuell wird deshalb noch ein Wechselkurs von 1 EUR = 1.05 CHF angewandt. Eine Anpassung des Kurses (1 EUR = 1 CHF) erfolgt per 1.1.2023.»

CEVA-Knoten vergoldet

Der Schweizer Verkehrspreis Flux 2022 geht an die Stadt Genf für ihren Bahnhof und Umsteigeknoten Eaux-Vives.

Gerhard Lob Mit dem Flux 2022 wurde soeben ein erst kürzlich entstandener Schweizer Verkehrsknoten ausgezeichnet, der den Fahrgästen das Reisen möglichst angenehm macht und so dazu beiträgt, dass der öV gegenüber dem Individualverkehr an Attraktivität gewinnt.

Der Verkehrspreis Flux wird von PostAuto, dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV) und dem Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) seit 2007 verliehen. Die Jury besteht aus elf öV-Experten und -Expertinnen. Sie prüft jedes Jahr eine Auswahl von Verkehrsknoten, die hohen Komfort und Sicherheit für die Fahrgäste garantieren. Diese Orte müssen gute Umsteigebedingungen, vorbildliche Infrastrukturen, belebte und einladende öffentliche Räume sowie innovative Konzepte oder Angebote bieten.

2022 begutachtete die Jury die fünf Verkehrsknoten entlang der neuen S-Bahn-Linie CEVA zwischen Genf und dem französischen Annemasse. Ausgezeichnet wurde schliesslich der Umsteigeknoten Eaux-Vives. Der Preis geht an die Standortgemeinde. Die Genfer Delegation konnte die Auszeichnung am 2. November in Bern entgegennehmen.

Der Bahnhof Genève-Eaux-Vives ist eine der fünf neuen Stationen der 16 Kilometer langen neuen Zugverbindung CEVA (Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse). Die Strecke wurde am 15. Dezember 2019 nach achtjähriger Bauzeit eröffnet und ist das Herzstück des Léman-Express. Dieser ist das grösste grenzüberschreitende regionale Eisenbahnnetz Europas. Der Léman-Express umfasst 6 Linien mit 230 Kilometern Streckenlänge, 45 Bahnhöfen und 40 Zugkompositionen und ist unter der Woche von 5 Uhr bis 0.30 Uhr sowie am Wochenende sogar rund um die Uhr in Betrieb. Die öV-Verbindung ist eine wichtige Dienstleistung für Pendler und Freizeitreisende und somit ein Trumpf für die Grossregion Genf. Allerdings war der Start etwas holprig (das InfoForum berichtete).

Das Gelände des Bahnhofs Eaux-Vives erstreckt sich über mehr als 50 000 Quadratmeter und resultiert aus einem Wettbewerb von Stadt und Kanton Genf und den



Vorbildlich: Der CEVA-Bahnhof Genève-Eaux-Vives als öV-Verkehrsknoten für ein neues Quartier. Bild: Gasserdsch

SBB. Vor der Neugestaltung lag das Areal teilweise brach und war eines der letzten grossen Baupotenziale der Stadt Genf. Der neue multimodale Verkehrsknotenpunkt gab den Anstoss für den Bau eines neuen Quartiers. Fast 400 Wohnungen, kulturelle

Einrichtungen, Büros, Geschäfte und eine Einkaufspassage, soziale und sportliche Einrichtungen sowie ein Hotel wurden gebaut oder sind geplant.

Infos: www.flux.swiss

Bauarbeiten teilweise gestoppt

Die SBB müssen die Pläne zum Umbau des Bahnhofs Lausanne überarbeiten. Das zuständige Bundesamt meldete Zweifel an der Statik an. Westschweizer Politiker sind erzürnt.

Gerhard Lob Die Bauarbeiten am Bahnhof in Lausanne verzögern sich. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat im Oktober Teile der SBB-Pläne nicht bewilligt. Grund: Offene Fragen in Bezug auf das Statik- und das Ausführungskonzept der SBB als Bauherrin. Zusätzliche Studien und Abklärungen seien nötig. Betroffen sind namentlich der Neubau des Gebäudes im Süden des Bahnhofs, die Bahnsteige und das Untergeschoss unter dem Bahnhofplatz.

Die SBB erklärten: «Wir bedauern diese Situation und die daraus resultierenden Verzögerungen bei der Projektentwicklung sowie die Auswirkungen auf die Bevölkerung und die kantonalen und kommunalen Partner».

Richtig sauer reagierte man in Lausanne: Es sei ein Rückschlag für die Westschweizer Infrastruktur. Denn der

Erneuerung des Bahnhofs Lausanne kommt eine strategische Bedeutung zu. Stadt und Kantonsregierung forderten eine Dringlichkeitssitzung bei der zuständigen Bundesrätin Simonetta Sommaruga.

Am 8. November kam es tatsächlich im Eidgenössischen Verkehrsdepartement in Bern zum Gipfeltreffen, an dem auch SBB-Chef Vincent Ducrot und BAV-Direktor Peter Füglistaler teilnahmen. Ein gemeinsames Vorgehen wurde beschlossen. Zur Erleichterung der Arbeiten wurde vereinbart, auf politischer Ebene eine Plattform zum engeren Austausch betreffend Bahnhof Lausanne zu schaffen. Die Arbeiten zum Ausbau und zur Modernisierung des Bahnhofs Lausanne wurden 2021 aufgenommen (siehe Artikel im InfoForum 1/2022).

Wasser predigen und Wein trinken

Eindrücke von der InnoTrans 2022 in Berlin: Die weltgrösste Fachmesse für Bahn- und Verkehrstechnik fand nach vierjähriger coronabedingter Pause erstmals wieder statt.

Edwin Dutler Traditionsgemäss ist die qualitativ hervorragende Schweizer Bahnindustrie an dieser Messe spürbar und aktiv vertreten. Der neue Direktor von Swissrail, Andreas Haas, hat die Messepräsenz seiner Vorgängerin Michaela Stöckli weitergeführt und wiederum einen stark beachteten dreistöckigen Schweizer Pavillon erstellt, in dem die Anbieter ihre Produkte und Dienstleistungen vorgestellt haben. Auch das Restaurant für die Gäste im obersten Stock beeindruckte wieder mit kulinarischen Köstlichkeiten – vorzüglich bei Speisen und Getränken. Im Schweizer Pavillon hat man immer jemanden aus der Branche zum «Fachsimplen» gefunden, und so war der Pavillon wieder meine Heimatbasis im hektischen Messebetrieb. Der bewährte Botschafterapéro mit Vertretern aus Politik und Wirtschaft hatte auch wieder seinen Platz und war sehr stark besucht.

Ich besuchte an der Messe zahlreiche Podiumsveranstaltungen und Präsentationen. Dabei hörte ich überall die gleiche Botschaft: Wegen des Klimas müssen wir den öffentlichen Verkehr fördern. Täglich ist das Wort «Klimawandel» gefallen. Leider muss ich aber feststellen, dass die Realität eine ganz andere ist. Die meisten Protagonisten sind nicht mit der umweltfreundlichen Bahn, sondern mit dem Flugzeug nach Berlin gekommen. Sogar die Verkehrskommissarin der EU, Adina Valean, gab in einem Gespräch zu, dass sie wegen den schlechten Bahnverbindungen von Bruxelles nach Berlin geflogen sei. Diese Reise würde zwar mit der Bahn weniger als 7 Stunden dauern, leider gibt es jedoch keine Direktverbindung. Das Umsteigen mit einem eventuellen Anschlussbruch in Deutschland hält die unerfahrenen Bahnkundinnen und Bahnkunden sicher von einer Reise ab. Und ich kann mir auch

vorstellen, dass man im Sekretariat der EU nicht weiss, wie und wo man eine Bahnreise buchen kann.

So habe ich mich an den Podiumsveranstaltungen während der ganzen Woche sehr geärgert. Ich habe bei allen Veranstaltungen kein einziges Mal gehört, mit welchen konkreten Massnahmen und mit welchen Geldmitteln die Misere im internationalen Bahnverkehr behoben werden soll. Für konkrete Massnahmen waren immer andere, nicht anwesende Empfänger zuständig. Am Schluss ist man auseinandergeschieden und alle waren froh, dass die Veranstaltung zu Ende war.

Auf dem Freigelände waren dann auch wieder einige der neuesten Fahrzeuge der Eisenbahnindustrie zu begutachten. Leider war hier der Fernverkehr der grosse Abwesende, einzig ein Wagen der 2. Klasse des neuen Talgo ICE L der DB konnte besichtigt werden. Am Messestand von Talgo war



Top: Das grosszügige 1. Klasse-Abteil im vierteiligen Triebzug Desiro HC von Siemens mit doppelstöckigen Mittelwagen.

Bilder: Edwin Dutler

Die meisten der Protagonisten sind nicht mit der umweltfreundlichen Bahn, sondern mit dem Flugzeug gekommen.

immerhin noch das Modell der geplanten Lokomotive des Zuges mit zwei Wagen zu bestaunen. Sonst wurden vorwiegend Züge des Regionalverkehrs vorgestellt. Nachstehend eine Aufstellung von Fahrzeugen, welche mir aufgefallen sind:

Die Firma Stadler stellte einen mit Wasserstoff betriebenen Flirt H2 für den amerikanischen Personenverkehr vor. Weiter befand sich dort der Flirt Akku, der erste elektrische Serientriebzug mit Batterie für den Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein. Auch das neue Tram «Tina» sowie ein umweltfreundlicher Tram-Train für Transport for Wales wurden gezeigt.

Publikumstage gestrichen

Alstom war mit einem Coradia Stream HC für die CFL (Luxembourg) vertreten. Das Aussehen mit der grossen Knautschzone vor dem Führerstand ist sicher gewöhnungsbedürftig. Die Bestuhlung habe ich im ganzen Zug als sehr eng empfunden, selbst die 1. Klasse im Obergeschoss war mir zu wenig kundenfreundlich.

Begeistert hat mich dann doch noch der Desiro HC von Siemens. Es ist ein vierteiliger Triebzug, dessen beide Mittelwagen doppelstöckig sind. Der Zug wird von der ODEG (Ostdeutsche Eisenbahn GmbH) betrieben und fährt in Zukunft auf der Linie RE 1 des Elbe-Spree-Netzes. Bei einem der beiden Mittelwagen sind die beiden Einstiegstüren unterschiedlich hoch angeordnet, damit ist – clever gemacht – ein barrierefreier Einstieg für die Bahnsteighöhen 55 und 76 cm möglich. Das Raumgefühl im Oberdeck wirkt auf mich sehr grosszügig; etwas Vergleichbares habe ich in Deutschland bisher noch nie gesehen.

Bei den Lokomotiven waren alle europäischen Hersteller und auch CRRC aus China mit ihren Spitzenprodukten für den Personen- und Güterverkehr vertreten. Die wuchtige sechsachsige EuroDual-Lokomotive von Stadler hat mich dabei am meisten beeindruckt.

Die DB zeigte einen Doppelstockwagen, welcher als Ideenzug ab nächstem Frühjahr in Bayern unterwegs sein wird. Über die Praktikabilität der gezeigten In-

Ein Hingucker: Der wasserstoffbetriebene Flirt H2 von Stadler für die USA.



Gewöhnungsbedürftig: Die Knautschzone beim Coradia Stream HC von Alstom.

neneinrichtungen bin ich etwas skeptisch. Ich werde diesen Zug im Alltagseinsatz persönlich testen, bevor ich hier mein Urteil abgebe.

Ich finde es schade, dass die neuen Fernverkehrszüge Avelia Horizon und die Nightjet- respektive Railjet-Züge nur in ihren Heimatländern gezeigt werden und

den Weg an die InnoTrans nicht gefunden haben. Auch das ersatzlose Streichen der Publikumstage am Wochenende nach der Messe ist zu bedauern. Doch die Hersteller und Messeverantwortlichen müssen selbst wissen, welche Sparmassnahmen sie umsetzen wollen, damit die Messe auch längerfristig ein Erfolg bleibt.

Im Express-Luxuszug über den «Golden Pass»

Weltpremiere: Dank einer neuen Umspuranlage können Fahrgäste mit der MOB/BLS nun von Interlaken Ost bis Montreux umsteigefrei fahren.

Roland Arnet Am 11. Dezember 2022 wird ein Traum der MOB wahr, den sie zusammen mit der BLS und Schweizer Touristikern verwirklicht hat. Ab diesem Tag gibt es, dank einer weltweit erstmaligen Umspuranlage, mit dem GoldenPass-Express täglich direkte MOB/BLS-Züge zwischen Interlaken Ost und Montreux und umgekehrt. Vorbei ist das mühsame Umsteigen mit viel Gepäck für die in- und ausländischen Gäste in Zweisimmen.

Von Interlaken Ost verkehrt vorerst einmal täglich und ab Juni 2023 vier Mal pro Tag der Meterspur-Luxuszug auf Normalspurgleisen nach Zweisimmen. Gezogen wird der Zug von einer Lokomotive der BLS. In Zweisimmen verabschiedet sich die BLS-Lokomotive mit einem als Schnittstelle mitgeführten Interface-Wagen auf ein Stumpengleis. Die Spannung der Fahrleitung wird geändert, und dann übernimmt eine Streckenlok der MOB hinten stossend die Weiterfahrt bis Montreux. Der Aufenthalt des GoldenPass-Express in Zweisimmen dauert acht Minuten, bevor dieser in wenigen Sekunden über die Umspuranlage Richtung Montreux geschoben wird und als Meterspur-Zug weiterfährt. Die Gesamtfahrzeit Interlaken Ost – Montreux beträgt 3 Stunden 12 Minuten.

150-jährige Idee wird Realität

Der GoldenPass-Express besticht durch sein Aussehen, denn die MOB hat das Auswendesign dem prestigeträchtigen Designer Pininfarina sowie Innova Design anvertraut. Von Stadler Rail in Bussnang wurde der Luxuszug gebaut. Dieser verfügt über eine 2. Klasse, eine 1. Klasse und eine neuartige Prestigeklasse. In dieser Luxusklasse befinden sich 18 Sitze, die frei drehbar sind und so immer den besten Ausblick ermöglichen. Der Fahrgast wird so quasi zu einem Teil der Landschaft. Für diese Presti-

geklasse besteht eine Reservierungspflicht. Die Idee, den Genfersee über Gstaad mit dem Thuner- und Brienersee zu verbinden, wurde schon 1873 in einem Schreiben von der Berner Regierung thematisiert. Die drei Tourismusmagnete Montreux, Gstaad und Interlaken arbeiteten schon damals eng zusammen. Komplizierter wurde es aber mit der Umsetzung der Idee. In zwei Bauphasen entstand zwischen 1872 und 1893 die normalspurige Flachbahn-Linie Interlaken Ost – Spiez (17 km), gebaut durch die Bödeli- und die Thunersee-Bahn. 1897 folgte die Normalspurstrecke Spiez – Erlenbach, die 1902 bis Zweisimmen verlängert wurde. Die 51 km lange Verbindung Interlaken Ost – Zweisimmen gehört heute zum Netz der BLS.

Die Montreux–Berner Oberland-Bahn (MOB) wählte für ihr Netz die Meterspur und elektrifizierte dieses von Anfang an. Sie baute zwischen 1901 und 1905 die Linie Montreux – Zweisimmen mit 750 bis 900 Volt Gleichstrom. Mit dem Sommerfahrplan 1906 führte die MOB zusammen mit der Schweizerischen Speisewagen-Gesellschaft einen Speisewagen-Dienst ein. Als gemeinsame Marke von MOB, BLS und weiteren Beteiligten wurde 1924 der «Golden Pass» kreiert, und von 1931 bis 1933 verkehrten täglich Pullmanwagen der CIWL von Montreux nach Zweisimmen, mit Anschluss nach Interlaken. Das Projekt einer durchgehenden Verbindung

Zweisimmen – Interlaken über eine dritte Schiene (Normalspurgleis mit innenliegender Meterspur) bis Interlaken Ost wurde in den 1930er Jahren von der MOB intensiv bearbeitet, später immer wieder aufgegriffen, aber nie umgesetzt.

Umspuranlage statt dritte Schiene

Seit 2008 setzte die MOB auf ein komplett neuartiges Konzept. Anstatt der über Jahrzehnte geplanten dritten Schiene bis Interlaken Ost entstand die neue Idee, die Drehgestelle anzupassen. Diese sollten in einem beweglichen Rahmen zur Führung der Wagen untergebracht werden. Mit diesem variablen Drehgestell und einer Umspuranlage sollte es möglich werden, denselben Zug von einer Spur auf die andere wechseln zu lassen. So einfach dieses Prinzip theoretisch war, so schwierig war danach die praktische Umsetzung. Die MOB suchte für die Realisierung des Konzepts einen Partner in der Industrie. Die Wahl fiel auf Alstom in Neuhausen am Rheinfall.

Im Januar 2019 wurden vier Prototyp-Drehgestelle geliefert und erfolgreich getestet. Nur die Personenwagen sollten über dieses ausserordentliche Drehgestell verfügen. Vorausgesetzt wurde, dass ein Triebfahrzeug der MOB den Zug zwischen Montreux und Zweisimmen zieht (oder stösst) und ein BLS-Triebfahrzeug denselben Zug zwischen Zweisimmen und

Die Umspuranlage in Zweisimmen: Dank innovativer Drehgestelle können die MOB-Wagen von der Meterspur auf die Normalspur wechseln.





Elegant aussen, elegant innen: Der GoldenPass-Express.
Bilder: Roland Arnet

Interlaken bewegt. Dank der Umspuranlage in Zweisimmen verändert sich die Drehgestell-Breite. Die Anlage ermöglicht es, den Zug bei maximal 15 Kilometer pro Stunde in wenigen Sekunden von der Normalspur auf die Meterspur und umgekehrt zu wechseln. Um sich der unterschiedlichen Höhe der Bahnsteige (35 cm auf der Meterspur und 55 cm auf der Normalspur) anzupassen, wird der Wagenkasten für die Normalspur gleichzeitig um 20 cm angehoben. Noch nie war ein Drehgestell weltweit zu einer solchen Leistung in der Lage, doch die Ingenieure von Alstom haben es geschafft. Ein anschauliches Video auf Youtube zeigt den Vorgang: www.youtube.com/watch?v=jJLRo4ao33k

23 neue Luxuswagen

58 Drehgestelle wurden in der Fabrik in Villeneuve (Alstom/Bombardier) hergestellt. Insgesamt 23 Wagen werden von Stadler gebaut, vier davon als Niederflrwagen für Personen mit eingeschränkter Mobilität. Die voraussichtlichen Kosten des Gesamtprojekts, einschliesslich der vier noch im Jahr 2024 zu liefernden Niederflrwagen, liegen bei 89 Millionen Franken (93 Millionen Euro). Der Grossteil dieser



Investitionen fließt in die Schweizer Wirtschaft. Die MOB, die gemeinsam mit der BLS das Projekt leitet, konnte auf viele weitere Partner zählen. Dabei waren auch die Kantone Waadt, Bern und Freiburg sowie das Bundesamt für Verkehr.

Kapazität des Zuges

Innerhalb des Meterspurnetzes (Montreux – Zweisimmen) beträgt die maximale Kapazität des Zuges 184 Plätze (18 in der Prestigeklasse, 48 in der 1. Klasse und 118 in der 2. Klasse). Auf dem Normalspurnetz (Zweisimmen – Interlaken) sind es 238 Plätze. Dies wegen dem Interface-Wagen (2. Klasse mit 54 Plätzen), der nur auf der Normalspur fährt und die Verbindung zwi-

schen der Stammkomposition des GoldenPass-Express und der BLS-Lok Re 465 sicherstellt.

Mögliche Zukunft

Die GoldenPass Line verbindet Montreux über Interlaken mit Luzern. Vielleicht wird es irgendwann möglich, auch in Interlaken auf das Umsteigen zu verzichten, indem unter dem GoldenPass-Express zusätzlich zum variablen Drehgestell noch Zahnräder montiert würden. Der gleiche Zug könnte so auf drei verschiedenen Gleisarten verkehren: Meterspur (Montreux – Zweisimmen), Normalspur (Zweisimmen – Interlaken) und Meterspur mit Zahnrad (Interlaken – Luzern).

Nachrichten 2

SBB mit Velo-Rekordjahr

Zum fünften Mal in Folge hat auch in diesem Jahr die Zahl der Reisenden mit Velos in Zügen zugenommen, wie die SBB mitteilten. Im Vergleich zum Vorjahr wurden 14 Prozent mehr Velo-Pässe verkauft. Bei den Reservationen betrug der Anstieg 3 Prozent, bei den Velo-Tageskarten 2 Prozent, wobei von Januar bis Oktober 404 920 Velo-Tageskarten verkauft wurden. Am Tag mit den meisten Veloreisenden – dem 29. Mai 2022 – wurden insgesamt 3172 Reservationen getätigt. (pd)



Bargelds: Die Automaten sollen keine Münzen und Noten akzeptieren, sondern «ausschliesslich kontaktlos und bargeldlos» funktionieren. (gl)

BLS: Mika nur bis Brig

Ab dem Fahrplanwechsel vom Dezember wollte die BLS ihre neuen Mika-Triebzüge auch auf der Linie einsetzen, die von Bern über die Lötschberg-Bergstrecke und Brig bis ins italienische Domodossola führt. Doch der grenzüberschreitende Einsatz ist vorderhand nicht möglich. Das gescheiterte Rahmenabkommen zwischen der Schweiz und der EU verzögere diesen, teilte die BLS Mitte November mit, weil die Zulassung länger dauere. Für Passagiere mit Fahrziel Domodossola heisst dies: Umsteigen in Brig. Auf dem Abschnitt nach Italien setzt die BLS ältere Triebzüge ein. (gl)

Interrail nur noch Digital

Der Kauf von Interrail-Pässen soll ab 2023 oder 2024 nur noch digital möglich sein, wie Pro Bahn Schweiz erfahren hat. Mit der Papierversion soll gemäss der federführenden Bahn (SNCB) bald Schluss sein. Für Nicht-Smartphone-Besitzer und weitere bisherige Interrail-Fans ist das keine gute Nachricht. (gl)

Bargeldlos in Postauto

Künftig sollen Billette bei Postauto, dem grössten Busbetrieb des Landes, nicht mehr bei den Fahrern gekauft werden können, wie die Zeitungen von CH-Media berichteten. Vorgesehen ist offenbar eine Umstellung auf einen selbstbedienten Betrieb im Sinne von «Mini-Automaten». Die schlechte Nachricht für Anhänger des

schreitende Einsatz ist vorderhand nicht möglich. Das gescheiterte Rahmenabkommen zwischen der Schweiz und der EU verzögere diesen, teilte die BLS Mitte November mit, weil die Zulassung länger dauere. Für Passagiere mit Fahrziel Domodossola heisst dies: Umsteigen in Brig. Auf dem Abschnitt nach Italien setzt die BLS ältere Triebzüge ein. (gl)

VVST
VERSICHERUNGEN
ASSURANCES

**SICHER.
UNABHÄNGIG.
LEISTUNGSSTARK.**

VVST Haftpflichtversicherung
nach Mass für den öffentlichen Verkehr
Versicherungsberatung und -vermittlung
für alle übrigen Versicherungsarten

VVST, Elisabethenanlage 25, Postfach, 4002 Basel
info@vvst.ch, www.vvst.ch

La gratuité a ... un coût

Le transport gratuit dans les transports publics est-il la solution ? De quels transports publics et de quelle gratuité parle-t-on ?

Heinrich Wolfwetter La gratuité supprime l'acquisition d'un ticket et les voyageurs se concentrent uniquement sur le déplacement. Les tarifs dégriffés démontrent un accroissement de l'usage des TP, mais également une perte de maîtrise de l'offre par les opérateurs suite aux demandes surdimensionnées ponctuelles.

La gratuité génère une perte de perception du coût réel de la mobilité et un abus d'emploi pour de courts trajets de 2 à 3 arrêts au détriment de la marche. La gratuité supprimera les classes de confort (1^{ière} / 2^{ième} classe), car c'est un non-sens d'avoir cette différence.

La gratuité a ... un coût ! L'Autorité financera cette charge supplémentaire au travers des impôts pour garantir le réseau actuel, voire le développer. Toutefois, l'Autorité pourrait supprimer des lignes TP ou diminuer les horaires d'exploitation ou offrir moins de cadences en cas de lourds déficits afin proposer une charge fiscale supportable par les contribuables. En fonction du degré d'endettement de l'Autorité, les opérateurs ne changeront pas les véhicules même s'ils ne répondent plus aux normes sur l'environnement, en plus des dégradations. En cas d'imprévu d'exploitation, l'engagement de véhicules supplémentaires ne sera pas garanti par principe d'économie.

Enfin, il sera difficile de mettre en œuvre des politiques de mobilités cohérentes en fonction des exploitations, des opérateurs et des objectifs des Autorités, notamment le périmètre de la gratuité.

Acquérir un ticket ou un abonnement, c'est prendre conscience du coût de la mobilité en général et TP en particulier, notamment en la comparant aux véhicules individuels.

Ce titre de transports permet de bénéficier de l'abonnement général ou des billets uniques dans plusieurs zones tarifaires exploitées par plusieurs compagnies. Ce titre impose aux opérateurs des prestations de qualité et en quantité dans l'exploitation, l'environnement, le matériel roulant ou les horaires et fréquences puisque la clientèle est exigeante. Cela oblige aussi les

opérateurs à la propreté du parc véhicule et à son entretien pour éviter les suppressions de course.

Le titre de transports exprime aussi l'attractivité d'une ligne ou d'un réseau et permet de développer des TP structurants (RER, S-Bahn, trams, métros, etc.), des équipements adaptés ou des planifications ambitieuses dont l'exploitation H24. Acheter un titre de transports permet une vraie politique de mobilité dans les agglomérations ou au niveau régional. Les recettes permettent des fréquences élevées pour répondre aux besoins et aux attentes des voyageurs, y compris le développement d'aménagements pour accroître la vitesse TP dans l'exploitation.

Les transports publics circulent sur des voies ferrées ou un réseau routier à l'échelle géographique urbaine, périurbaine, locale, régionale ou nationale sur des lignes en concession octroyées par les Autorités. Les opérateurs de transports publics possèdent de multiples véhicules en fonction du

système d'exploitation allant du minibus au métro. Les exploitations sont coordonnées entre les Autorités et les opérateurs afin de cadencer les horaires pour diminuer les temps d'attente entre les correspondances dans un réseau maillé.

Parler de gratuité des transports publics, c'est fragiliser ce système performant, car sa complexité rend impossible la mise en œuvre au niveau nationale de par les obligations des opérateurs. Les initiants doivent donc cibler un territoire réduit. La majorité de la Suisse est assujettie aux zones tarifaires impliquant de nombreux opérateurs dans une même zone.

Cependant, il existe déjà des formes de gratuités des TP en Suisse : les stations de ski ont des bus gratuits entre les parkings, les quartiers du village et les remontées mécaniques.

A défaut de gratuité, une politique d'aide financière gérée par l'Autorité serait plus appropriée pour subvenir aux revenus modestes.

Kostenloser öV hat einen Preis

Die Interessensgemeinschaft für öffentlichen Verkehr im Kanton Waadt (Citrap Vaud) hat sich angesichts diverser Initiativen mit der Frage auseinandergesetzt, ob die Angebote des öffentlichen Verkehrs gratis beziehungsweise rein staatlich finanziert sein sollten. Die Antwort lautet: Nein.

Wie im obigen Artikel dargelegt wird, bedeutet der Erwerb eines Billetts oder Abonnements, dass sich die Fahrgäste der Kosten der Mobilität im Allgemeinen und des Nahverkehrs im Besonderen bewusst sind, auch im Vergleich zur individuellen motorisierten Mobilität. Umgekehrt verpflichtet der Verkauf von Tickets die Anbieter und Betreiber, qualitativ und quantitativ hochwertige Leistungen zu erbringen. Die Verkehrsunternehmen werden durch bezahlte Billette und Abos dazu verpflichtet, ihre Fahrzeuge sauber zu halten und dafür

zu sorgen, dass keine Fahrten ausfallen.

Das Billett drückt auch die Attraktivität einer Linie oder eines Netzes aus und ermöglicht die Entwicklung von strukturierten Angeboten im öffentlichen Nahverkehr. Der Kauf eines Fahrscheins geht einher mit einer echten Mobilitätspolitik in den Ballungsräumen oder auf regionaler Ebene, welche die Bedürfnisse und Erwartungen der Fahrgäste erfüllt. Wer kostenlose öffentliche Verkehrsmittel fordert, schwächt dieses erfolgreiche System. Es gibt andere Möglichkeiten als Gratis-öV, um Personen mit niedrigem Einkommen zu unterstützen.

Zusammenfassung des französischen Textes: Gerhard Lob

citrap-vaud.ch

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud

Eine der steilsten Adhäsionsbahnen der Welt

Bis 116 Promille Steigung: Mit der Pöstlingbergbahn auf den gleichnamigen Gipfel in Linz an der Donau.

Lorenz Degen Die meisten grösseren Städte in Österreich liegen in der Nähe von Erhebungen, die im 19. Jahrhundert touristisch erschlossen wurden. In Wien geschah dies mit einer Zahnradbahn auf den Kahlenberg, in Salzburg ebenfalls mit einer Zahnradbahn auf den Gaisberg, in Graz und Innsbruck führen Standseilbahnen auf den Schlossberg und zur Hungersburg. Im Gegensatz zu den Zahnradbahnen sind diese Linien noch heute in Betrieb. In Linz an der Donau bietet der Pöstlingberg eine herrliche Rundschau über die Hauptstadt des Bundeslandes Oberösterreich. Eine Festung aus napoleonischer Zeit und eine Wallfahrtskapelle befanden sich bereits auf dem Gipfel des 539 Meter hohen Berges, als er zum Ziel des aufkommenden Ausflugs-Tourismus wurde.

Strassen- statt Zahnradbahn

1891 entwarf der Ingenieur Josef Urbanski (1846-1903) ein Projekt für eine dampf betriebene Zahnradbahn und trat dazu mit dem Wiener Baugeschäft Ritschl & Co. in Verbindung. Diese Firma trat jedoch ihrerseits einem Konsortium um den Rechtsanwalt Karl Beurle (1860-1919) bei, das den Pöstlingberg mit einer elektrischen Strassenbahn erschliessen wollte. Auf der Grundlage von Urbanskis Trasseentwurf wurde 1897 mit dem Bau begonnen. Der ausgebootete Urbanski versuchte, seine Urheberschaft mit einem Prozess geltend zu machen, verlor diesen jedoch. Lediglich eine Summe von 100 Gulden erhielt er von der Stadt Linz zugesprochen. Noch vor der Eröffnung der Bahn reiste er, offenbar tief enttäuscht, aus Linz ab.

1898 wurde die in Meterspur ausgeführte, rund 2,9 Kilometer lange Strecke eröffnet. Mit einer Steigung von enormen 116 Promille beim «Hohen Damm» wurde die Pöstlingbergbahn zur steilsten Adhäsionsbahn der Welt – zum Vergleich ein Beispiel aus der Schweiz: Zwischen Brig und Oberwald beträgt die Maximalsteigung mit Zahnrad 110 Promille. Während die Bergfahrt der Pöstlingbergbahn bei nasser Witterung schwierig sein kann, ist besonders die Talfahrt heikel. Eine spezielle



Ein «Mountainrunner» von Bombardier vor der Bergstation.

Bild: Walter Rothschild

Keilkopfschiene, wie sie Standseilbahnen verwenden, bietet die Möglichkeit, mit einer Zangenbremse einen wegrutschenden Zug festzuhalten. Ursprünglich nur für den Sommerbetrieb gedacht, wurde schon ein Jahr nach Betriebsaufnahme auch im Winter gefahren.

Die Nachfrage entwickelte sich günstig, bald schon wurden 200 000 Fahrgäste pro Jahr erreicht. In den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg erreichte sie mit über einer Million Passagieren ihren Höchststand, heute sind es rund 500 000 Fahrgäste pro Jahr.

Umspurung und Verlängerung

2005 entgleiste ein Triebwagen, was eine Diskussion um den Weiterbetrieb auslöste. Der damalige Linzer Bürgermeister befürwortete eine Angleichung an die Linzer Strassenbahn, die auf einer Spurbreite von 90 Zentimetern verkehrt, und eine Durchbindung der Linie bis zum Haupt-

platz. 2008 fuhr die alte Pöstlingbergbahn letztmalig. 2009 wurden drei neue, niederflurige Fahrzeuge von Bombardier geliefert, ein viertes folgte 2011. Sie tragen die Bezeichnung «Mountainrunner». Die Pöstlingbergbahn ist heute eine moderne Strassenbahnlinie, die fest zum Linzer Netz gehört und dennoch aufgrund ihrer technischen Besonderheit einen eigenständigen Charakter bewahren konnte.

Museum und Wagenremise

In der alten Talstation Urfahr befindet sich ein kleines Museum zur Geschichte und Technik der Bahn, das jeweils von März bis November an Wochenenden von 10 bis 16 Uhr geöffnet ist. In der dahinter liegenden Remise stehen noch ein Trieb- und ein Sommerwagen, die als Museumsfahrzeuge unverändert belassen wurden. Eine historische Komposition wurde auf einen Meter umgespurte und kann für Sonderfahrten auf dem Linzer Strassenbahnnetz

Eine Zeitreise mit Monsieur Orient-Express

Die faszinierende Lebensgeschichte von Georges Nagelmackers, dem Gründer der Internationalen Schlaf- und Speisewagengesellschaft CIWL.

Gerhard Lob Der Orient-Express gilt als berühmtester Zug der Welt. Agatha Christie, Graham Greene und schliesslich Hollywood machten ihn zum Mythos. Doch was ist die Geschichte des Orient-Express, der Ende des 19. Jahrhunderts neu Paris mit Konstantinopel verband? Wer hat ihn auf die Gleise gestellt? Welche Vision steckte dahinter?

Diese Fragen beantwortet der österreichische Autor Gerhard J. Rekel in seinem soeben erschienen Buch «Monsieur Orient-Express. Wie es Georges Nagelmackers gelang, Welten zu verbinden.» Rekel hat einen kurzweiligen, gut recherchierten und spannenden historischen Roman über den belgischen Bankierssohn Georges Nagelmackers (1845-1905) geschrieben, den Gründer des Orient-Express, der auch persönliche Familienbande – schwieriges Verhältnis zum Vater, vereitelte Beziehung zur Cousine und die hinaus gezögerte Hochzeit mit seiner Ehefrau aus Genf – beleuchtet.

Trotz Vorurteilen, Fremdenhass und bürokratischer Hindernisse gelang es dem Eisenbahn-Pionier nicht nur, ab 1883 Paris mit Konstantinopel zu verbinden, sondern mit der Zeit auch ein Netzwerk von über 180 europäischen Nachtzugverbindungen aufzubauen. Dies alles in einem Europa, das damals auf Nationalismus setzte und territorial unter etlichen Eisenbahngesellschaften aufgeteilt war. «Georges Nagelmackers hat etwas komplett Neues für Europa eingeleitet: Er hat es vollbracht, Grenzen zu überwinden, ohne Krieg zu führen», wird Baudouin Nagelmackers, einer der letzten Nachfahren der Familie, im Buch zitiert.

Im Jahr 1900, so erfahren wir, verfügte die von Nagelmackers gegründete *Compagnie Internationale des Wagons-Lits* (CIWL) über 776 Schlaf- und Speisewagons sowie 120 Gepäckwagen. Das Fahrpersonal zählte 2600 Mitarbeitende, das der Werkstätten 1850. Dazu kamen noch 1800 Mitarbeitende in den Luxushotels,

welche Unternehmer Nagelmackers in Paris und an den anderen Destinationen seiner Luxuszüge errichtet hatte, um der reichen Kundschaft adäquate Unterbringung zu garantieren.

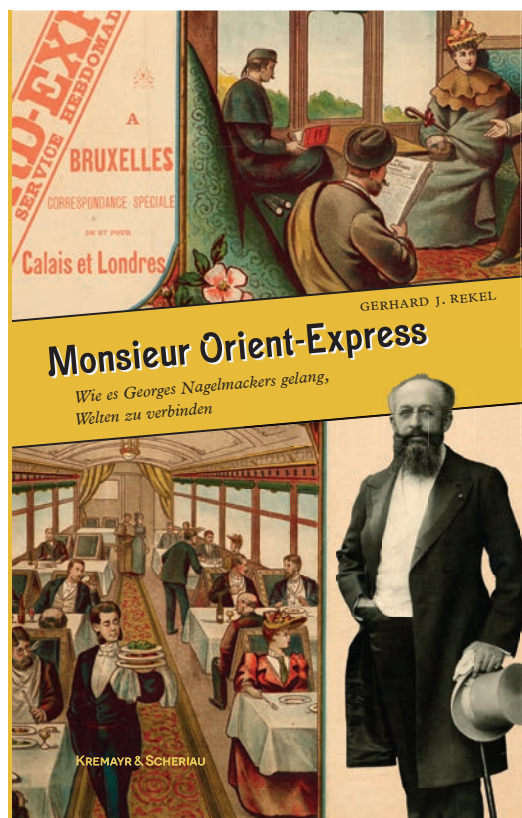
Der Autor nimmt uns mit auf die erste und abenteuerliche Reise des Orient-Express, bei der die Fahrgäste (darunter auch Journalisten) am Ende auf die unbequeme Holzklasse umsteigen mussten. Den Fahrgästen war im Übrigen empfohlen worden, eine Pistole dabei zu haben, um sich allenfalls bei Überfällen wehren zu können. Ebenfalls unvorstellbar heute: Nahe Bukarest sind die ersten Passagiere vom rumänischen König Carol I. empfangen worden.

Das Buch macht klar: Nagelmackers war ein unglaublicher Visionär, glaubte an den Luxus und kümmerte sich um jedes Detail, sogar um die Frage, wie der Weisswein in seinen Speisewagen gekühlt werden konnte. Doch er hat sich zu einem bestimmten Zeitpunkt wohl überschätzt, ist fast grössenwahnsinnig geworden. Für die Weltausstellung im Jahr 1900 liess er

in Paris etwa das Grand Hôtel du Trocadéro mit 1800 Zimmern nahe dem Ausstellungsgelände bauen, um seine geladenen Gäste zu Sonderpreisen oder oft auch umsonst unterzubringen.

Gewaltige Schulden lasteten schliesslich auf der Gesellschaft, welche um ein Haar liquidiert worden wäre. Die Rettung der Gesellschaft durch René Nagelmackers, das einzige Kind von Georges, der in den USA nach Investoren suchte und diese schliesslich auch fand, gehört zum spannenden Ausklang der erzählten Geschichte. Der CIWL-Gründer wurde nur 61 Jahre alt; er starb am 10. Juli 1905 in seinem Schloss Villepreux nahe Paris. Und wie konnte es am Ende anders sein? «Ein *Train Spécial* brachte den Sarg und die Trauergemeinde von Villepreux zur Familiengruft nach Angleur bei Lüttich.»

Gerhard J. Rekel. Monsieur Orient-Express. Wie es Georges Nagelmackers gelang, Welten zu verbinden. Verlag Kremayr & Scheriau, Wien 2022, 304 Seiten, zirka 25 Franken



Der Orient-Express ist dank Literatur und Film der berühmteste Zug der Welt. Dahinter steckt der Belgier Georges Nagelmackers (1845-1905). Sein großer Traum in einer Zeit, in der in Europa alle Zeichen auf Abschottung stehen: ein Zug, der Orient und Okzident verbindet.

Und tatsächlich: Trotz Vorurteilen, Fremdenhass und bürokratischer Hindernisse schaffte er es, ein Netzwerk von über 180 europäischen Nachtzugverbindungen zwischen Lissabon, London und Konstantinopel aufzubauen. Plötzlich saßen einander im Speisewagen die Großen aus Politik, Wirtschaft und Kunst gegenüber, Schicksale verschiedenster Nationalitäten trafen aufeinander.

Georges Nagelmackers' Leben ist eine atemberaubende Erfolgsgeschichte, die erst auf Grund einer unerfüllten «Amour fou» an Fahrt gewann. Denn auch privat kämpfte er jahrelang auf unkonventionelle Art um das Jawort seiner großen Liebe.

Genau 150 Jahre später stehen die *Compagnie Internationale des Wagons-Lits* und der Orient-Express immer noch für eine europäische Vision, in der das Fremde nicht Angst, sondern Faszination erweckt.

«Georges Nagelmackers hat etwas komplett Neues für Europa eingeleitet: Er hat es vollbracht, Grenzen zu überwinden, ohne Krieg zu führen.»
—Baudouin Nagelmackers, Mitglied der Familie

In Szene gesetzt: Das Buch über den Orient-Express-Gründer hat auch viele Illustrationen, nicht nur auf dem Schutzumschlag.
Bild: zVg

Enttäuschung über Schlafwagen

Unerfreuliche Erfahrungen im Nachtzug Amsterdam – Zürich.

Meine Frau und ich haben uns sehr über die Wiederaufnahme der Nachtzüge von Amsterdam nach Zürich gefreut, da eine Reise am Tag wegen der notorischen Unpünktlichkeit der Deutschen Bahn zu viele Nerven kostet. Wir haben darum für unsere Rückreise (Hinreise via Paris) am 23.09.2022 einen Schlafwagen 1. Klasse gebucht und uns vorgestellt, es kämen Wagen der früheren CityNightLine-Züge zum Einsatz.

Enttäuschung Nr. 1: Gewöhnliches Schlafwagenabteil ohne WC und Dusche. Enttäuschung Nr. 2: Beide WCs des Wagens wegen voller Fäkalientanks unbrauchbar (siehe Bild). Der Schlafwagenschaffner erwähnte zudem, dass dies schon seit Zürich so sei. Damit musste man die WCs der nächsten Wagen benützen, was jeweils nur über Kupplungsbrücken der Wagen und entsprechend umständlich möglich war. Ausserdem war der verant-



wortliche Zugchef alles andere als freundlich, und die Instruktionen zu den Schlafabteilen waren dürftig, beispielsweise gab es einen Schlüssel nur auf Nachfrage.

Für die Verspätung ab Basel wegen Problemen mit einer Weiche konnte die Zugmannschaft zwar nichts, aber das verspätete Frühstück mit den halbbackenen Semmeln hat unsere Laune auch nicht verbessert. Mit solchen Angeboten ist es wohl schwierig, den Leuten den Verzicht auf Kurzstreckenflüge schmackhaft zu machen. Kann vielleicht Pro Bahn die zuständigen Stellen zu etwas mehr Kundenfreundlichkeit bewegen?

Werner Züst, Zürich

Warum nicht endlich ein «Badezug»?

Es braucht eine durchgehende Bahnverbindung Basel – Bad Zurzach.

Wenn ich von Basel via Rheinfelden über Laufenburg nach Bad Zurzach fahren möchte, muss ich drei Mal umsteigen. In Laufenburg in den Bus, dann in Leibstadt an der Station Milchhüsli, um nach Koblenz zu gelangen, und dann weiter mit der Bahn nach Bad Zurzach. Das Tragische ist, dass der Schienen-Personenverkehr auch ab Laufenburg möglich wäre, die ganze Infrastruktur ist vorhanden, aber Personenzüge verkehren auf diesem Streckenabschnitt Laufenburg – Koblenz seit 1994 nicht mehr fahrplanmässig, obwohl die «Unterwegs-Bahnhöfe» recht nahe an den Dorfzentren liegen.

Der Busersatz auf dieser Strecke ist eben niemals gleichwertig und mahnt an, wie mein Vater zu sagen pflegte: «C'est un provisoire qui dure», ein Provisorium auf Dauer. Kommt beispielsweise eine Familie mit Velos, so ist deren Mitnahme im Bus verboten, trotz Velobillet. Von Koblenz Bahnhof fährt am Abend der letzte Bus

bereits um 19.45 Uhr nach Leibstadt mit Umsteigeanschluss nach Laufenburg. Dem Fahrplan von 1986/87 entnehme ich, dass es zu dieser Zeit am Abend immerhin noch um 21.36 Uhr eine Zugverbindung gab, ab Koblenz nach Laufenburg. Wenn ich meinen Badetag in Bad Zurzach zwischen 21 und 22 Uhr beende, muss ich gegenwärtig gezwungenermassen über Koblenz – Turgi – Brugg nach Basel fahren, was einen Umweg bedeutet.

Von einer wieder durchgehenden Bahnverbindung könnten auch Tagestouristen profitieren, welche das Natur- und Vogelschutzgebiet bei Klingnau besuchen. Benützer des öffentlichen Verkehrs und Velofahrende würden wohl die in diesem Gebiet gelegenen Gasthäuser öfter auch abends besuchen, wenn sie nach 20 Uhr noch öV-Verbindungen hätten.

Marcus Stoercklé jun., Basel

Firmen / Gönner

BERNMOBIL



SIEMENS



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

SÖS SÜDOSTBAHN



SWISSRAIL
Industry Association



Gemeinden

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

Zug feierte sein «ZugFäscht 2022»

Starke Präsenz von Pro Bahn Zentralschweiz am Jubiläumsanlass.

PBS Die Schweiz feierte 175 Jahre Schweizer Eisenbahn und im Kanton Zug ging Anfang September im Kantonshauptort ein grosses «ZugFäscht 2022» über die Bühne. Gefeierte wurden 125 Jahre Bahnknoten Zug. 1897 wurde die Bahnlinie Thalwil – Baar – Zug – Walchwil – Goldau in Betrieb genommen. Zug wurde damit ins schweizerische Bahnnetz integriert. Eine zentrale Voraussetzung für die wirtschaftliche, kulturelle und politische Entwicklung war so geschaffen.

Der Initiator dieses Jubiläumsfestes, der Präsident von Pro Bahn Zentralschweiz Martin Stuber, erwähnte in seinem Eröffnungs-Statement die Tatsache, dass leider 1897 die notwendige Infrastruktur für den Anschluss des Berggebietes an die Eisenbahn nicht bereit war, es dauerte noch weitere 16 Jahre. Und er gab der Hoffnung Ausdruck, dass 2037 anlässlich der Eröffnung des Zimmerberg-II-Tunnels und später des Luzerner Durchgangsbahnhofes die Hubs Zug, Baar, Cham und Rotkreuz bereit



Gute Stimmung am «ZugFäscht», auch bei Stadträtin Vroni Staub (rechts), die für Pro Bahn aktiv ist. Bild: Arndt Schaffer

sein werden. Der damit verbundene Quantensprung im Bahnangebot müsse genutzt werden. Rund 45 000 Besucherinnen und Besucher machten den Anlass zu einem

Grosserfolg. Pro Bahn Zentralschweiz war mit einem eigenen Stand präsent und durfte feststellen, wie stark verankert die Eisenbahn bei der Bevölkerung ist.

Preis «Premio Pro» verschoben

Im InfoForum 1/2022 haben wir unsere Leserinnen und Leser gebeten, uns Angestellte des öffentlichen Verkehrs mit bemerkenswerten Leistungen zu melden. Leider haben wir zu wenige Einsendungen von Taten und Erlebnissen erhalten. Der Zentralvorstand hat deshalb beschlossen, vorerst keine Auszeichnungen vorzunehmen. Wir benutzen die Gelegenheit, allen Mitar-

beitenden der Transportunternehmungen ganz herzlich zu danken, die tagtäglich ihr Bestes geben, damit der öffentliche Verkehr jederzeit reibungslos funktioniert und die Kundinnen und Kunden sicher und zuverlässig ans Ziel kommen.

Das Kursbuch bildet sämtliche Bahn- und Schiffsverbindungen sowie die wichtigsten Seilbahnverbindungen des Schweizer öv ab. Das Kursbuch 2023 erscheint erneut im handlichen A5-Format, aufgeteilt in die zwei Bände Ost und West.

Kursbuch 2023: Jetzt bestellen!

Der Reiseplaner in gedruckter Form ist ideal für die Planung von Freizeitreisen.

Preis: Fr. 32.00 (plus Versandkostenanteil Fr. 7.50)

Bestellung per Telefon: 031 328 58 58

Bestellung per Mail:

kursbuch@verkehrsclub.ch

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 pbs-zs.praesident@pro-bahn.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

Alles für die gute Reise – und vieles mehr.

Ihr SBB Shop in ausgewählten Bahnhöfen oder online. sbb.ch/shop

