



Bild: SBB

Fahrt ins Ungewisse

Trotz Milliardeninvestitionen kaum Fortschritte bei der Bahn

Billettpreise: Preisüberwacher federt Aufschläge ab
Unfall: Über Monate keine Personenzüge im Gotthard-Basistunnel



Karin Blättler

Präsidentin
Pro Bahn Schweiz

D Pragmatische Lösungen gefragt

Die Sperrung des Gotthard-Basistunnels infolge der Entgleisung vom 10. August führt in den kommenden Monaten zu massiv längeren Reisezeiten (Seite 11). Pro Bahn fordert deswegen volle Kulanz bei gebuchten Reisen und Entschädigungen für Tessin-Pendlerinnen. Personen, die südlich des Gotthards arbeiten oder wohnen und ein GA oder Streckenabo für die Gotthardstrecke besitzen, soll das Abo automatisch um ein Drittel der Laufzeit (maximal für die Dauer der Sperrung) verlängert werden. Auch eine Hinterlegung dieser Abos für die volle Dauer der Sperrung muss möglich sein, nicht nur 30 Tage, wie es die Geschäftsbedingungen vorsehen. Aufgrund dieses gravierenden Schadenfalls müssen aus unserer Sicht pragmatische Lösungen abweichend von den «Allgemeinen Geschäftsbedingungen» möglich sein. Pro Bahn wünscht sich ein unbürokratisches Vorgehen für die Betroffenen, wie man dies mit dem «GA Night»-Abo gemacht hat, indem Tessinerinnen und Tessiner es an Sonntagen bereits ab 18 Uhr nutzen können.

F Des solutions pragmatiques s'imposent

Suite au déraillement du 10 août dernier, la fermeture du tunnel de base du Gotthard entraînera un sérieux allongement des temps de parcours pour les mois à venir (page 11). Pro Bahn exige une tolérance totale pour les voyages réservés, ainsi que des indemnités pour les pendulaires tessinois. Les personnes qui travaillent ou habitent au sud des Alpes et qui possèdent un AG ou un abonnement de parcours pour la ligne du Gotthard, doivent voir leur abonnement automatiquement prolongé d'un tiers de sa durée (au maximum pour la durée de la fermeture). De plus, il doit également être possible de déposer ces abonnements pour toute la durée de la fermeture, et non pour 30 jours, comme le prévoient les conditions commerciales. Nous considérons que la gravité de la situation requiert des solutions pragmatiques, dérogeant aux «conditions générales de vente». Pro Bahn demande une procédure non bureaucratique pour les personnes concernées, comme cela a été fait avec l'abonnement «AG Night», en permettant aux Tessinois de l'utiliser le dimanche dès 18 heures.

I Servono soluzioni pragmatiche

La chiusura della galleria di base del Gottardo a seguito del deragliamento del 10 agosto comporterà per i prossimi mesi un notevole allungamento dei tempi di percorrenza (pagina 11). Pro Bahn chiede grande disponibilità per i viaggi prenotati e un risarcimento per i pendolari ticinesi. Chi lavora o vive a sud del Gottardo ed è in possesso di un abbonamento AG o un abbonamento per la tratta del Gottardo dovrebbe ottenere automaticamente un prolungamento dell'abbonamento per un terzo della sua durata (al massimo per la durata di chiusura della galleria). Dovrebbe inoltre essere possibile il deposito di tali abbonamenti per l'intera durata della chiusura, e non solo per 30 giorni come previsto dalle condizioni. A nostro avviso la gravità del danno richiede soluzioni pragmatiche che si discostino dalle «Condizioni generali». Pro Bahn auspica una procedura non burocratica per gli interessati, come è avvenuto per l'abbonamento «GA Night», che i ticinesi possono utilizzare la domenica a partire dalle ore 18.00.

Inhalt

Thema «Bahnausbau»

Die Schweizer Bahnpolitik führt in die Sackgasse: Neuausrichtung ist nötig3-5
Alptransit: Vollendung Süd gefordert 5
Interview mit BR Albert Rösti 6
Perspektive 2050: Lötschberg-Vollausbau 6

Aktuell

Projekt Durchgangsbahnhof Luzern: Kritik von Pro Bahn Zentralschweiz8-9
Erfolgreich getestet: Die ersten IR-Dosto 9
Grimseltunnel auf der Zielgeraden?10-11
Preisaufschläge abgefedert 12
Entgleisung: Ein GAU im GBT 12

ÖVerreisen

Über Nebenrouten nach Paris14-15
Mit dem Zug und Velo durchs Elsass 16

ÖV-Literatur

Buch über die Wynental- und Suhrentalbahn..... 17

Nachrichten 18

Astuti & Citrap Vaud

Esperienze: Con gli EC diretti oltre Milano ...20
Unvollendet:
Mit dem öV um den Genfer See..... 21

Pro Bahn / Leserbriefe22-23

Impressum

InfoForum 3/2023, Versand: 6. September

Herausgeber und Inserate

Pro Bahn Schweiz (PBS)
Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs
8000 Zürich
T 044 741 49 90, M 079 401 05 40
www.pro-bahn.ch, edwin.dutler@swissonline.ch
IBAN: CH97 0900 0000 8200 4920 4

Redaktion

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

Mitarbeit Pro Bahn

Karin Blättler, Lorenz Degen, Edwin Dutler, Peter Hummel, Guido Schoch, Martin Stuber, Kaspar P. Woker; Astuti: Charly Guscelli; Citrap VD: Tobias Imobersteg/Boris Calame; Gastbeitrag: Remigio Ratti/Gianni Ghisla

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 4/2023, Versand: 6. Dezember 2023
Inserate- und Redaktionsschluss 15. November 2023
InfoForum 1/2024, Versand: 29. Februar 2024
Inserate- und Redaktionsschluss 7. Februar 2024

Ohne Vision direkt aufs Abstellgleis

Keine substanziellen Fortschritte in der Schweizer Bahnpolitik trotz Milliardeninvestitionen: Die Liste der Versäumnisse und Probleme – ein Plädoyer für eine Neuausrichtung.

Guido Schoch Die Schweiz hat heute ein ausgezeichnetes öV-System, um das wir weltweit benieden werden. Wir leben aber von den Errungenschaften der Vergangenheit: Taktfahrplan, Bahn 2000 sowie Neat. In den letzten Jahren wurden weitere Milliarden ins Bahnsystem Schweiz investiert. Hat sich dadurch etwas verbessert? Neben punktuellen Erfolgen wie dem Ausbau einiger S-Bahnen ist die Bilanz ernüchternd: Der Modalsplit stagniert seit 15 Jahren, das heisst das Verkehrswachstum im Personen- und Güterverkehr fand hauptsächlich auf der Strasse statt. Die Projekte von überregionaler Bedeutung, welche seither gestartet wurden, sind grösstenteils gescheitert, und die zukünftigen Angebotskonzepte zeigen einen klaren Abbau, was eigentlich zu grosser Sorge Anlass geben sollte.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) schreibt zur aktuellen Lage (Dokumentation Planungsgrundlagen für die Erarbeitung der Botschaft 2026, S. 8 f.):

«Die technisch geplanten Fahrzeiten sind in den Planungstools zu wenig re-

alitätsnah hinterlegt, d.h. die geplanten Fahrzeiten sind zu wenig nahe an den im operativen Betrieb erreichbaren Fahrzeiten.

Die Zugfolgezeiten sind in den Planungstools zu knapp hinterlegt.

Die Infrastrukturen in den grossen Knoten sind mit zu viel Angebot geplant, d.h. in den Knoten weist die geplante Gleisbelegung zu wenig Reserven zur Abdeckung von ungeplanten Abweichungen im operativen Betrieb aus.

Die Einbruchsverspätungen von internationalen Verkehren aus dem Ausland sind nicht genug berücksichtigt.»

Bei den oben erwähnten Punkten handelt es sich um elementares Fachwissen für den Betrieb einer Eisenbahn. Wenn dies weder SBB noch BAV rechtzeitig bemerkt haben, ist dies alarmierend.

Nehmen wir einige Problemzonen unter die Lupe:

- Bahnhof Lausanne: Die Planung läuft seit 2009, doch erst 2023 merkte man,

dass die Kapazität der Perrons und Bahnanlagen nicht genügt. Die Fertigstellung wird um mindestens 12 Jahre verzögert.

- Fahrplan 2025 in der Westschweiz: Wichtige Errungenschaften von Bahn 2000 gehen verloren. Die Binsenwahrheit, dass Baustellen und mehr Fahrgäste die Fahrzeiten verlängern, wurde erst 2023 erkannt. Rechtzeitige Massnahmen wurden versäumt.

- EuroCity Zürich – München: 2022 waren 80 Prozent der Eurocity-Züge Richtung Zürich bei der Abfahrt in St. Gallen verspätet. Jeder fünfte Zug hatte eine Verspätung von 30 Minuten oder mehr. Wenn ein EC mit 6 Minuten Verspätung in St. Margrethen ankommt, kann er andere Züge nicht mehr überholen und kommt zirka eine halbe Stunde zu spät in Zürich an. Dieses Konzept würde bei keinem Schweizer IC funktionieren. Der knappe Ausbau in Deutschland ist seit mehr als 20 Jahren bekannt, ebenso die mangelnde Pünktlichkeit der DB. In >>>



Anlass zur Sorge: Die zukünftigen Angebotskonzepte im Bahnverkehr sind unbefriedigend.

Bild: SBB

>>> dieser langen Zeit hätten Massnahmen ergriffen werden müssen.

- Zimmerbergtunnel I: Beim Bau wären die Bauunternehmen bereit gewesen, den Tunnel für 400 Millionen Franken bis in die Region Baar zu verlängern. Obwohl schon damals bekannt war, dass ein Ausbau erforderlich ist und später viel teurer wird, wurde mit der Ausrede eines fehlenden Budgets darauf verzichtet. Die Kosten betragen heute rund 1,5 Milliarden Franken. Der Unwille, einen Zusatzkredit zu verlangen, hat also Kosten von über 1 Milliarde Franken und schlechte Verbindungen für die Kunden während Jahren verursacht.
- Zimmerbergtunnel II: In einem Papier des BAV vom letzten Herbst ist festgehalten, dass aus Budgetgründen die Maximalgeschwindigkeit auf 160 Kilometer pro Stunde reduziert wird und auf Vorarbeiten für den Anschluss Meilibach verzichtet wird. Es gibt keinerlei Aussagen zu den Auswirkungen, obwohl ein späterer Ausbau nicht mehr möglich ist. Vielleicht fehlen in Zukunft genau diese Minuten für gute Anschlüsse. Aber solange man ohne Konzept baut, merkt man die Folgen erst im Nachhinein. Aus den Fehlern des Zimmerbergtunnels I hat man scheinbar nichts gelernt.
- Lötschberg-Basistunnel: Ein grosser Teil des Geldes hätte bei einem sofortigen Vollausbau gespart werden können.
- Ausbauten verschiedener Bahnhöfe: Diese werden mehrmals hintereinander umgebaut, weil man erst im Nachhinein merkt, dass der erste Umbau den Anforderungen nicht genügt.
- Unprofessionelle Beschaffung von Fahrzeugen: Ein wichtiger Teil des Fernverkehrsfahrplans beruht auf Zügen mit Neigetechnik. Die einstöckigen ICN sollen aber Ende der 30er-Jahre ohne Ersatz ausgemustert werden, obwohl sie zuverlässig sind. Es wurden hingegen als Weltneuheit und ohne Prototyp 60 doppelstöckige Züge beschafft, deren Wankkompensation nicht funktioniert. Mehrmals wurden die Anforderungen nach der Bestellung geändert, dabei ist es eine elementare Grundlage des Projektmanagements, dass Änderungen nach der Bestellung oft zu Problemen führen. Weiter wurde die Zulassung in

Deutschland und Österreich gefordert, obwohl die Züge für diese Strecken nicht geeignet sind (für Rheinstalstrecke zu langsam, nach Stuttgart zu gross, Ausbau München für Reihe N statt W, für Arlberg nicht geeignet). Das kleinere deutsche Lichttraumprofil und die höheren Perrons in Deutschland führten zu Problemen mit der Behindertentauglichkeit. Mit einer professionellen Beschaffungspolitik wären diese Probleme nicht entstanden.

- Das Sitzplatzgewicht der Giruno-Züge ist um 25 Prozent höher als bei den ICN-Zügen, was zu einem deutlich höheren Energieverbrauch führt. Die Giruno haben weniger Sitzplätze, ohne dass der Komfort für den Fahrgast gestiegen wäre.

Angebot 2035 als Katastrophe

Es kommt noch schlimmer: Der Entwurf für das Angebotskonzept 2035 ist eine Bankrotterklärung und der beste Beweis für eine komplett verfehlte Ausbaupolitik. Wenn nur der kleinste Teil verwirklicht würde, würde es sich um den grössten Abbau aller Zeiten handeln. Ein beachtlicher Teil der Errungenschaften von Bahn 2000 wird begraben – trotz Investitionen von rund 27 Milliarden Franken nach Bahn 2000 (diese hat nur 5,6 Milliarden gekostet).

Was läuft schief? Dafür sind meines Erachtens folgende drei Punkte verantwortlich:

- Investitionen ohne Gesamtkonzept mit der Giesskanne: Planung in 11 Pla-



Was läuft schief? Investitionen ohne Gesamtkonzept mit der Giesskanne in 11 Planungsregionen. Bild: SBB

nungsregionen; eine übergeordnete Gesamtsicht wie bei Bahn 2000 kommt nicht zustande. Jede Region kämpft für ihre Infrastrukturen ohne genau zu wissen, was sie für das gesamtschweizerische Angebot bedeuten. Am Ende passt nichts zusammen und alle sind enttäuscht, dass der Ausbau keine besseren Verbindungen gebracht hat.

- Konzentration auf Infrastrukturausbauten statt auf Angebotskonzepte: Infrastrukturausbauten sollten die Folge eines Angebotskonzeptes sein und nicht ein Beschäftigungsprogramm für die Bauindustrie oder das Wunschkonzert der lokalen Politik. Der Erfolg eines Infrastrukturprojekts misst sich an der optimalen Erfüllung des Kundennutzens. Auch wenn die Kosten und Termine noch so gut eingehalten werden (was zweifellos wichtig ist), bleibt ein Infrastrukturprojekt ohne optimalen Nutzen für das Angebot ein Flop.
- Fehlende politische Führung: Wir leben von den Errungenschaften der Vergangenheit: Taktfahrplan, Bahn 2000, Neat. Seither wird dieses Erbe mehr schlecht als recht verwaltet. Man beschränkt sich auf die Verteilung von regionalpolitischen «Geschenken» ohne Berücksichtigung der Folgen für das System Schweiz.

Falsche Organisation

Ein weiteres Problem ist die unklare Rollen- und ständige Machtkonzentration beim Bundesamt für Verkehr (BAV). Das BAV übernimmt immer mehr Rollen, die nicht kompatibel sind und jeder vernünftigen «Corporate Governance» widersprechen:

- Strategische Ausbauplanung beim BAV: Verwässerung der Verantwortung, ungenügende Fachkompetenz. Die Konsequenzen einer verfehlten Investitionspolitik tragen die Bahnen. Dadurch ist aber auch viel Planungskompetenz bei den SBB verloren gegangen.
- Bestellung und Finanzierung der Regionalverkehrsleistungen (zusammen mit den Kantonen), Vergabe der Konzessionen, Prüfung der Einhaltung der Konzessionen. Das BAV übernimmt immer mehr die Rolle als Eigentümervertreter der Bahnen, durch immer dichtere Vorgaben und Kontrollen auf Gebieten, die eigentlich dem Verwaltungsrat, oder

Alptransit harrt der Vervollständigung

Ein Plädoyer für den Ausbau der Neat im Süden des Landes.

Gianni Ghisla und Remigio Ratti*

Die schweizerische Bahn- und Mobilitätspolitik sollte den Blick stärker nach Süden richten und sich strategisch neu aufstellen. Gründe dafür gibt es zahlreiche: Verglichen mit den chronischen Verschleppungen Deutschlands beim Ausbau der Zufahrten zu Alptransit holt Italien deutlich auf. In Ligurien und in der Lombardei wird massiv in die Hafenanlagen und in die Tunnelverbindung Genua – Mailand investiert. So wächst das Interesse an der Süd-Nord-Achse – vor allem im Güterverkehr. Italien ist der dritt wichtigste Handelspartner für die Schweiz, deshalb spielen die Grenzregionen eine vitale Rolle. Es geht um die Rolle der südlichen Anbindung an das europäische Schnellbahnnetz, die Bahn muss konkurrenzfähig werden gegenüber der Strasse und dem Flugverkehr.

Der Ausbau der Schienenverkehrswege ist auch der Schlüssel zur Lösung einer Herausforderung: die mittlerweile fast unerträgliche Belastung der Umwelt und

der Lebensqualität, die vom Strassengüterverkehr auf der Gotthardachse und vom grenznahen Autoverkehr täglich verursacht wird. Ein vielversprechender Anfang ist gemacht. Mit den neuen Basistunneln am Gotthard und am Ceneri wurde Entscheidendes geleistet für die Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene. Die neue S-Bahn Tilo, die das Tessin mit weiten Teilen der Regio Insubrica bis nach Mailand verbindet, hat einen grossen Aufschwung erfahren und entwickelt sich zur neuralgischen Mobilitätskomponente der Città Ticino/Città dei Laghi.

Keine Perspektive

Doch ist dies nur der Anfang, denn die Alpentransversale endet abrupt in Lugano, das heute von Norden her mit Geschwindigkeiten über 200 Kilometer pro Stunde erreicht werden kann, doch für die 65 Kilometer lange Strecke von Lugano nach Mailand beträgt die Fahrzeit eineinviertel Stunden. Kommt hinzu, dass die Güterzü-

ge die Bahnhöfe in Bellinzona und Lugano belasten und den Lokalverkehr behindern. Die Zufahrt südlich von Lugano und die Umfahrungen in Lugano und Bellinzona sind zwar längst vorgesehen, doch ihre Realisierung wurde mit der neuen «Perspektive Bahn 2050» auf den Sankt-Nimmerleins-Tag verschoben.

Die Neat am Gotthard und am Lötschberg ist kein abgeschlossenes Kapitel in der erfolgreichen Bahngeschichte der Schweiz, wie man uns weismachen will – Alptransit harrt der Vervollständigung und muss zu den dringenden Ausbauvorhaben der nächsten drei Jahrzehnte gehören. Die Grossprojekte in Norditalien bieten eine Chance, welche die Schweiz nicht verpassen darf.

**Die Autoren sind Mitglieder des Komitees Pro Gottardo – Ferrovia d'Europa.*

einer unabhängigen Stelle im Bund als Eigentümerversorger zustehen würde. Mikromanagement statt Gesamtschau.

- Systemführer: Das BAV erlässt Normen und Richtlinien. Durch immer engere Regulierung und steigende Verschärfung der Normen werden die Freiheiten der Bahnen immer weiter eingeschränkt und die Kosten steigen ohne zusätzlichen Nutzen immer weiter. Auch hier lautet das Fazit: Mikromanagement statt Gesamtschau.
- Regulator: Das BAV prüft die Einhaltung und Auswirkungen der von ihm selbst erlassenen Vorschriften. Es ist also «Gesetzgeber» und «Justiz» in einer Person. Das führt dazu, dass das Bundesamt die Bahnen für die meisten Probleme verantwortlich macht, auch wenn die Ursachen in der eigenen widersprüchlichen Rollenakkumulation begründet liegen.

Die Aufgabe eines Bundesamtes wäre es eigentlich, die Politik zu beraten und nicht die strategische und faktisch auch

immer mehr die operative Führung der Bahnen zu übernehmen, ohne aber dafür die Verantwortung zu tragen. Darauf weist auch Professor Matthias Finger in seinem Buch «SBB – was nun?» hin.

Aus Fehlern lernen

Fehler können in Projekten immer passieren. Auch mit grösster Sorgfalt können sie nie ganz vermieden werden. Bis 2035 wird man aber 27 Milliarden Franken investiert haben mit dem Erfolg, dass uns das BAV mit dem Fahrplanentwurf 2035 die grösste Fahrplanverschlechterung aller Zeiten präsentiert, selbst wenn nur der kleinste Teil der Massnahmen umgesetzt würde. Fast alle grossen nationalen Investitionsprojekte der letzten 10 bis 15 Jahre sind gescheitert. Die Verantwortlichen von SBB und BAV schieben sich gegenseitig die Schuld zu oder verharmlosen die Probleme. Ein erschreckendes Beispiel dafür lieferte die Sendung des Westschweizer Fernsehens «Temps Présent» im Mai über den Ausbau des Bahnhofs Lausanne, wo Aussagen fallen wie: «Bei so grossen Pro-

jekten ist so etwas ganz normal, das ist alles nicht so schlimm, die Züge fahren ja noch.»

Da müssten eigentlich die Alarmglocken läuten. Es wäre absolut vordringlich zu klären, was da schiefgelaufen ist. Ist es die unglückliche Rollenteilung zwischen Bahnen und BAV? Ist es fehlende Fachkompetenz an den entscheidenden Stellen? Ist es mangelnde politische Führung? Es geht nicht darum, Sündenböcke zu suchen, sondern zu klären, was falsch gelaufen ist und die nötigen Lehren für die Zukunft zu ziehen.

Das Erstaunliche ist, dass sich fast niemand an diesen Entwicklungen stört – weder in der Öffentlichkeit noch in der Politik. Wir fahren so weiter wie bisher – nur mit doppelter Geschwindigkeit. Auch die Grundlagen zur Vernehmlassung von Bahn 2050 lassen nicht Gutes erahnen. Weitere Fehlinvestitionen sind vorprogrammiert. Wenn wir das Steuer nicht schleunigst herumreissen, werden wir trotz riesiger Investitionen das heute noch ausgezeichnete System ÖV-Schweiz an die Wand fahren.

«Infrastruktur hat für mich absolute Priorität»

Kurzinterview mit Bundesrat und UVEK-Vorsteher Albert Rösti.

Die Neat ist nicht vollendet, das gilt insbesondere für die Strecke zwischen Lugano und Chiasso. Am 1. August wurde Ihnen eine Petition zur Vollendung der Neat übergeben. Was läuft falsch?

Bisher ist nichts falsch gelaufen. Die Neat ist ein Jahrhundertprojekt, das in den letzten Jahrzehnten erstellt wurde – mit Gotthard und Ceneri-Basistunnel. Ich nehme die Petition mit Interesse entgegen. Es ist ein Auftrag, den ich sehr ernst nehme. Ich war vor kurzem – im Juni – beim italienischen Verkehrsminister Matteo Salvini. Wir haben ein «Memorandum of Understanding» unterzeichnet, wonach die Strecke zwischen Zürich und Milano an den Stellen, wo es Möglichkeiten gibt, verbessert werden soll. Diese Absichtserklärung gilt insbesondere für Italien. Und das ist ein Erfolg. Es reicht nicht, wenn nur die Schweiz alles macht. In Sachen Neat werden wir im Parlament den Vollausbau des Lötschberg

auf zwei Spuren beantragen. Ich gehe davon aus, dass das durchkommt. Wir werden den Zimmerberg-Tunnel bauen. Man muss auch beachten, dass wir beschränkte Mittel im Infrastruktur-Fonds haben. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis müssen wir genau unter die Lupe nehmen. Aber – wie gesagt – die Petition werde ich mir genau anschauen. Infrastruktur hat für mich absolute Priorität.

Gleichwohl: In Bellinzona oder Lugano fahren die langen Güterzüge nach wie vor mitten durch dicht besiedelte Agglomeration. Das ist eine grosse Belastung für die Bevölkerung.

Wenn wir den Lötschberg-Doppelspur-Ausbau machen, haben wir eine zweite Strecke mit höherer Kapazität. Das wird eine Entlastung am Gotthard geben.

Im Personenverkehr sind Passagiere von Lugano nach Mailand schneller mit dem Regio-Express Tilo unterwegs ist als mit einem EuroCity. Wäre es nicht angebracht, auf Hochgeschwin-

digkeits-Projekte zu setzen und in das europäische HG-Netz integriert zu sein?

Wir werden keinen Schwerpunkt auf Hochgeschwindigkeit legen. Die Schweiz ist viel zu klein dafür. Und wir haben die grösseren Probleme in den Agglomerationen. Gemäss unserer Strategie für 2050, die wir auch dem Parlament vorlegen werden, werden wir Investitionen dort tätigen, wo Zeit gewonnen werden kann, und das sind eben die Agglomerationen. Mit Hochgeschwindigkeit gewinnen wir am Schluss ein paar Minuten für Milliarden-Investitionen. Ich will den Franken dort einsetzen, wo er den höchsten Zeitgewinn bringt, das heisst in den Agglomerationen.

Das Gespräch von Gerhard Lob mit Bundesrat Rösti fand am 1. August 2023 in Melide TI statt. Der SVP-Politiker wurde nach seiner Wahl in den Bundesrat im Dezember 2022 neuer Vorsteher des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK.

Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels vorgeschlagen

Gerhard Lob Der Bundesrat hat inzwischen die Langfriststrategie «Perspektive Bahn 2050» verabschiedet. Bundesrat und UVEK-Vorsteher Albert Rösti stellte das Paket am 16. August 2023 in Bern vor. Das Bahnangebot soll vor allem auf kurzen und mittleren Distanzen verbessert werden, wie er auch im Interview mit dem InfoForum erklärt hatte, etwa mit zusätzlichen S-Bahn-Angeboten und einer Aufwertung der Vorstadtbahnhöfe.

Auf längeren Strecken will der Bundesrat die Bahn dort ausbauen, wo sie gegenüber dem Strassen- und Flugverkehr noch nicht konkurrenzfähig ist. Im Güterverkehr soll der Zugang zur Bahn mit neuen Umschlags- und Citylogistik-Anlagen verbessert werden. Der Bundesrat beantragt dem Parlament zusätzliche Mittel im Umfang von 2,6 Milliarden Franken für folgende Projekte:

Vollausbau Lötschberg-Basistunnel: Anstelle des beschlossenen Teilausbaus beantragt der Bundesrat den Vollausbau (durchgehend zweispurig). Die Mehrkosten

betragen 640 Millionen Franken. So kann eine achtmonatige Totalsperrung mit Umwegverkehr und negativen Auswirkungen für Bevölkerung, Tourismus und Wirtschaft vermieden werden.

Tunnel Morges – Perroy: Auf der Strecke Lausanne – Genf beantragt der Bundesrat den Bau eines neuen, rund neun Kilometer langen Tunnels. Der Tunnel dürfte deutlich einfacher zu realisieren sein als das bisher vorgesehene dritte Gleis. Die Mehrkosten betragen rund 1,3 Milliarden Franken. Der Tunnel soll bis spätestens 2040 fertiggestellt werden.

Bahnhof Zürich Stadelhofen: Für den Bau des vierten Gleises sind wegen der engen Platzverhältnisse und der Geologie zusätzliche Massnahmen notwendig.

Bahnhof Olten: Das Projekt für den Ausbau wurde aufgrund neuer Erkenntnisse mit vorgesehenen Massnahmen für den Substanzerhalt zusammengelegt und dadurch erweitert.

Brüttenertunnel: Anstelle der ursprünglich geplanten Überführung wurde

eine unterirdische Kreuzung der beiden Bahnlinien in Dietlikon ZH ins Projekt aufgenommen.

Zimmerberg-Basistunnel II: Aus Sicherheitsgründen müssen unter anderem zwei einspurige Tunnels an Stelle eines Doppelspurtunnels realisiert werden.

Grimseletunnel: Gemäss einer Motion der ständerätlichen Verkehrskommission will der Bundesrat die Projektierung des multifunktionalen Grimseletunnels ermöglichen (siehe Seiten 10/11). Mit den erarbeiteten Grundlagen soll das Parlament 2026 über eine Realisierung entscheiden können.

Enttäuschung herrschte im Tessin, dass die Vollendung von Alptransit Süd (Lugano – Chiasso) sowie die Umfahrung Bellinzona, wie vom Komitee Pro Gottardo gefordert (siehe Artikel von Remigio Ratti und Gianni Ghisla), nicht Teil der «Perspektive Bahn 2025» ist. Damit seien diese Projekte auf Jahrzehnte hinausgeschoben, falls das Parlament nichts ändere, sagte der Tessiner Verkehrsdirektor Claudio Zali.

Voralpen-Express

Die schönste Verbindung
von Natur und Kultur
www.voralpen-express.ch

Jetzt viele
Freizeittipps
entdecken



Etappierung überzeugt nicht

Durchgangsbahnhof Luzern – kommt er oder kommt er nicht? Die Überlegungen von Pro Bahn Zentralschweiz.

Martin Stuber Ende Mai haben die Bauherrschaft (SBB), der Besteller (Bundesamt für Verkehr BAV) und die direkt betroffenen politischen Körperschaften (Kanton und Stadt Luzern) über den aktuellen Planungsstand beim Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) informiert.

Die guten Nachrichten:

- Das Jahrhundertbauwerk mit Tiefbahnhof und zwei Tunnels – allesamt in heiklem bis sehr schwierigem Untergrund – ist technisch sicher realisierbar.
- Für das Angebot und die Attraktivität des Bahnhofs Luzern ist es ein veritabler Quantensprung.

Die schlechten Nachrichten:

- Das Preisschild für die drei Hauptelemente liegt bei insgesamt 3,3 Milliarden Franken, hinzu kommen die Kosten für die zwingend nötigen Massnahmen auf den Zufahrtsstrecken und die Abstellanlage in Dierikon. Das ist deutlich mehr als bisher angenommen.
- Das BAV will aus finanziellen Gründen eine Etappierung für dieses Projekt, das seine Wirkung nur als Ganzes entfalten kann.
- Ob der Durchgangsbahnhof Luzern – auch in einer ersten Etappe – überhaupt kommt, ist unsicher. Es ist völlig offen,

was der Bundesrat in seiner Botschaft 2026 vorschlagen wird.

- Die erste Etappe könnte bei optimaler Abwicklung frühestens 2041, eher 2043 in Betrieb gehen.

Pro Bahn Zentralschweiz setzt sich seit längerem für eine möglichst rasche, integrale Realisierung des ganzen Durchgangsbahnhofs Luzern samt allen flankierenden Massnahmen ein. Nach der Medienkonferenz vom 31. Mai machen wir uns grosse Sorgen, dass der DBL im politischen Spiel von regionalen Interessen zerrieben wird.

Es ist überhaupt nicht sicher, ob der Bundesrat in seiner Botschaft 2026 zum weiteren Ausbau der Bahninfrastruktur wenigstens eine erste Etappe des DBL vorschlagen wird. Auf mehrfachen Nachfragen räumte die Vizedirektorin des Bundesamtes für Verkehr, Anna Barbara Remund, an der Medienkonferenz ein, dass offen ist, was in der Botschaft 2026 stehen wird. Dies entgegen dem, was auf ihrer Präsentationsfolie stand. Die Botschaft des BAV, dass der DBL auf Kurs sei, trifft in Bezug auf die Beschlusslage im Bundesrat leider nicht zu.

Für eine Etappierung beim DBL gibt es nur zwei Varianten: Tiefbahnhof und Dreilindentunnel oder Tiefbahnhof und

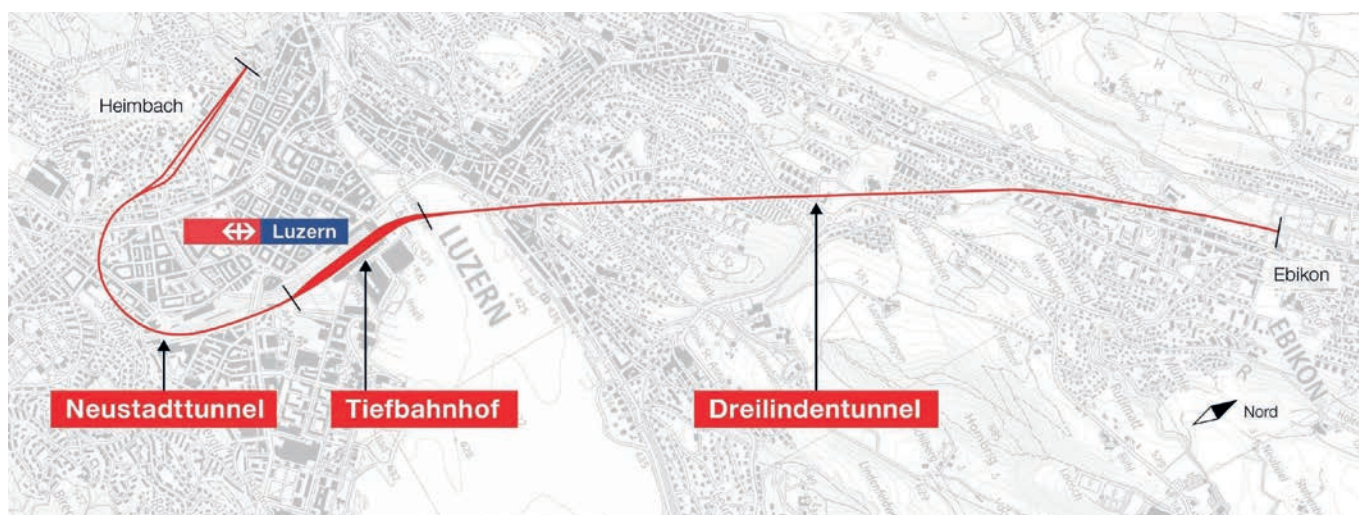
Neustadttunnel. Gemäss SBB kosten beide Varianten je 2,3 Milliarden Franken, plus flankierende Massnahmen. Eine zweite Etappe kostet bei beiden Varianten 1 Milliarde Franken. Wir bezweifeln ernsthaft, ob eine solche Etappierung die Chancen des DBL für die Aufnahme in den nächsten Ausbauschnitt wirklich erhöht.

Gesamtkonzept nötig

Der Durchgangsbahnhof Luzern entfaltet seine grosse Wirkung in Bezug auf Kapazität, Reisezeiten und Regionalverkehr nur als Ganzes. Hier wünschen wir uns eine ambitioniertere Politik des Kantons Luzern mit klaren Zielen und Massnahmen für eine massive Erhöhung des Modalsplits zugunsten der Eisenbahn, dem klimafreundlichsten Verkehrsmittel für mittlere und längere Distanzen. Wir erwarten vom Kanton, dass er ein entsprechendes Angebotskonzept mit integralem DBL so schnell wie möglich vorlegt. Denn nur mit einem ausgewiesenen Nutzen rechtfertigt das Bauwerk die grossen Investitionen.

Kommt hinzu, dass eine Gesamtsicht auf die Linie Zürich – Zug – Luzern nötig ist. Der Zimmerberg-Basistunnel II (ZBT II) dürfte um 2037 in Betrieb genommen werden. Das wird in Bezug auf Angebot und Fahrzeit ein Quantensprung für Zü-

Durchgangsbahnhof Luzern (DBL). 3 Abschnitte.



31.05.2023 SBB Durchgangsbahnhof Luzern

Erste Fahrten überzeugen

Die SBB haben die ersten neuen IR-Dosto für den Fernverkehr in Betrieb genommen.

rich – Zug – Rotkreuz sein. Der ZBT II ist auch notwendig für Verbesserungen weiter bis nach Luzern. Notwendig, aber nicht hinreichend – dazu braucht es eben auch den DBL. Die beiden Projekte sind komplementäre Projekte auf einer der grossen Eisenbahn-Hauptarterien in der Schweiz. Pro Bahn Zentralschweiz ist erstaunt, dass diesem Aspekt nicht das nötige Gewicht gegeben wird.

Was an der Medienkonferenz auch klar wurde: Angesichts der Grössenordnung der notwendigen Bahnausbauten treten die Schwächen von FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) mit seinen vier- oder achtjährigen Ausbausritten ohne strategisches Gesamtkonzept schonungslos zutage. Die fünf grössten in der BAV-Präsentation aufgeführten Ausbauprojekte schlagen nämlich mit insgesamt mindestens 20 Milliarden Franken zu Buche. In das FABI-Korsett zwängen lässt sich das nur mit einer Etappierung, die bisher gar nie vorgesehen war.

Wie wenig Sinn das macht, zeigt sich daran, dass gemäss der BAV-Präsentation für die mit 7,5 Milliarden Franken veranschlagte Neubaustrecke Zürich Altstetten – Aarau in der Botschaft 2026 eine «erste Etappe» vorgeschlagen werden soll. Was soll bei diesem Projekt etappiert werden?

Der Bund muss nun dringend ein ambitioniertes Gesamtkonzept für eine Bahn 2050 erarbeiten und vorlegen. Den Auftrag dafür hat er kürzlich vom Parlament bekommen (Motion «Verkehrskreuz Schweiz»). Pro Bahn Zentralschweiz ist überzeugt, dass innerhalb eines solchen Gesamtkonzeptes der Nutzen und die Notwendigkeit eines Durchgangsbahnhofes noch besser sichtbar wird. Es darf nicht sein, dass regionale und/oder politische Allianzen den Ausbau des schweizerischen Bahnnetzes bestimmen.

Der nächste Meilenstein für das Projekt wird übrigens die Phasenfreigabe durch das BAV für die Erarbeitung des Auflageprojektes sein. Gemäss kommuniziertem Zeitplan soll das Mitte 2024 der Fall sein. Wir sind gespannt.

Edwin Dutler Nachdem die SBB im Jahr 2021 entschieden haben, keine Option für den Bombardier-Doppelstockzug einzulösen, war guter Rat gefragt. Die einfachste Lösung, den eigentlich bewährten sechsteiligen Doppelstockzug der Zürcher S-Bahn im Fernverkehr einzusetzen, hat wegen des mangenden Komforts und der 2+2-Bestuhlung in der 1. Klasse immer wieder zu berechtigten Reklamationen geführt. Es wurden zwar verschiedene Upgrades als Testversion in einzelnen Zügen eingebaut, alle Verbesserungen wurden nach kurzer Zeit jedoch wieder verworfen. Die Upgrade-Versionen waren ein konzeptloses Hüft und Hot. Bei der seinerzeitigen Inbetriebnahme der Stadler-Doppelstockzüge für die Zürcher S-Bahn hatte Pro Bahn vorgeschlagen, parallel dazu auch eine echte Fernverkehrsversion zu beschaffen, was von den SBB jedoch vehement abgelehnt wurde. Nach vielen Jahren wurde dieser Vorschlag nun realisiert.

Der Entscheid

Da aus dem ersten Abruf der Zürcher S-Bahn-Züge bei Stadler noch eine Option von 60 Triebzügen offen war, haben die SBB entschieden, diese Option einzulösen und zwar (endlich) mit den Anforderungen, die sich die Reisenden eigentlich für den Fernverkehr wünschen und die auch angebracht sind. Zwar konnten aus Spargründen nicht alle Kriterien eines Fernverkehrszuges erfüllt werden – einige Abstriche wie das unschöne Fehlen von WC-Anlagen in verschiedenen Wagen können zur Not ja noch hingenommen werden. Das Fehlen einer Catering-Zone analog SOB respektive BLS erklären die SBB mit

einem grundsätzlichen Entscheid für IR-Verbindungen. Die Hauptsache für die Kundinnen und Kunden ist jedoch, dass in Zukunft insbesondere an den Wochenenden keine S-Bahn-Fahrzeuge mehr im Fernverkehr eingesetzt werden müssen.

Das Einsatzgebiet

Das neue Rollmaterial wurde zuerst auf der Verbindung Zürich – Schaffhausen eingesetzt, welche seit dem 17. Juli 2023 mit 4 Kompositionen befahren wird. Der Zug konnte mich auf meinen ersten Fahrten überzeugen; es war ein angenehmes Reisen. Den in Zukunft vorgesehenen Betrieb auf der S1/S2 der RER Waadt kann ich mir nur mit dem schlechten Gewissen der SBB wegen der Situation im Bahnhof Lausanne und den geplanten Fahrzeitverlängerungen in der Romandie ab 2025 erklären, da in der übrigen Schweiz keine S-Bahn-Verbindungen mit diesen Zügen vorgesehen sind.



Seit dem 17. Juli sind die ersten der 60 neuen Interregio-Doppelstockzüge im Einsatz. Bilder: Sandro Hartmeier

Grimseltunnel auf der Zielgeraden?

Die Kombination eines Bahntunnels mit Kabelschacht zwischen Innertkirchen BE und Oberwald VS sollte Ziel einer Gesamtschau werden.

Martin Stuber An der Delegiertenversammlung von Pro Bahn Schweiz in Meiringen referierte der Sekretär des Verwaltungsrates der Grimselbahn AG, Dres von Weissenfluh, umfassend und sehr kompetent über das Grimseltunnel-Projekt. Inbegriffen war ein spannender historischer Rückblick. Das erste Grimseltunnel-Projekt datiert von 1856. Die Idee wurde in den letzten 160 Jahren ein paar Mal wieder aufgegriffen. Als SwissGrid im Rahmen seiner Strategie für das Stromnetz 2025 die Verlegung der oberirdischen Hochspannungsleitung über den Grimsel in einen Tunnel mit Kabel in Betracht zog, erfuhr das Projekt 2015 einen neuen Schub. Die Idee der Kombination eines Bahntunnels mit Kabelschächten liegt auf der Hand.

Viele Fragen beantwortet

Trotzdem war der Schreibende bisher auch skeptisch. Die lokale Verkehrsnachfrage kann ein solch teures Projekt nie rechtfertigen. Die unterschiedlichen Zahnradsysteme der Zentralbahn und der Matterhorn-Gotthard-Bahn unterlaufen die Netzwirkung, und mehr Flugtouristen

aus Asien sollten nicht das Ziel sein. Gibt es nicht eine ganze Reihe von Bahnausbauprojekten, die viel grössere Wirkung haben und dringender sind? Und kommen Tunnels nicht meistens teurer als angenommen?

Auf der anderen Seite ist aus bahnhistorisch langfristiger Perspektive ein zusammenhängendes Schmalspurnetz von 850 Kilometern für den ganzen Alpenraum attraktiv (vgl. dazu auch InfoForum 1/2022). Die Sache mit den Zahnradsystemen könnte sich erledigen, wenn das Projekt der Zentralbahn für den Ersatz des Zahnradbetriebes durch Adhäsion tatsächlich zum Fliegen kommt (siehe InfoForum 4/2021). Die unterschiedlichen Stromsysteme hingegen sind mit modernen Mehrstromlokomotiven kein Problem mehr.

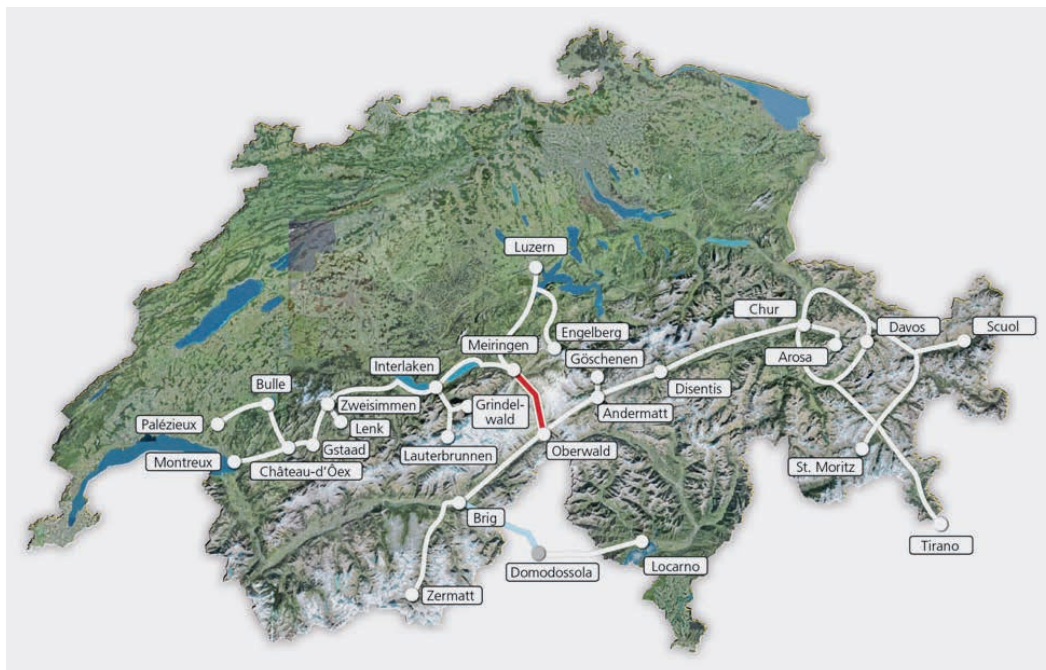
Entscheidend aber ist die langfristige Perspektive, denn Bahninfrastruktur ist immer eine sehr langfristige Investition. Für den Alpenraum ist die Zielperspektive eines zusammenhängenden Schmalspurnetzes, das mit einheitlichem Adhäsions-Rollmaterial betrieben werden kann, entscheidend. Die nächste entscheidende Frage ist, wie das

Netz genutzt wird. Wie bereits angedeutet, muss die Schweiz vom Massentourismus mit Fluggästen aus Asien wegkommen. Eisenbahntourismus mit kleinem CO₂-Fussabdruck innerhalb der Schweiz und Europa sollte das Ziel sein. Nicht Mengen bolzen, sondern Qualität und Klimaverträglichkeit sind die Stichworte. Im Gespräch mit Dres von Weissenfluh, der zurzeit an einem Angebot mit integriertem Gepäcktransport arbeitet, zeigte sich, dass dieses Umdenken in der Tourismusbranche langsam anfängt.

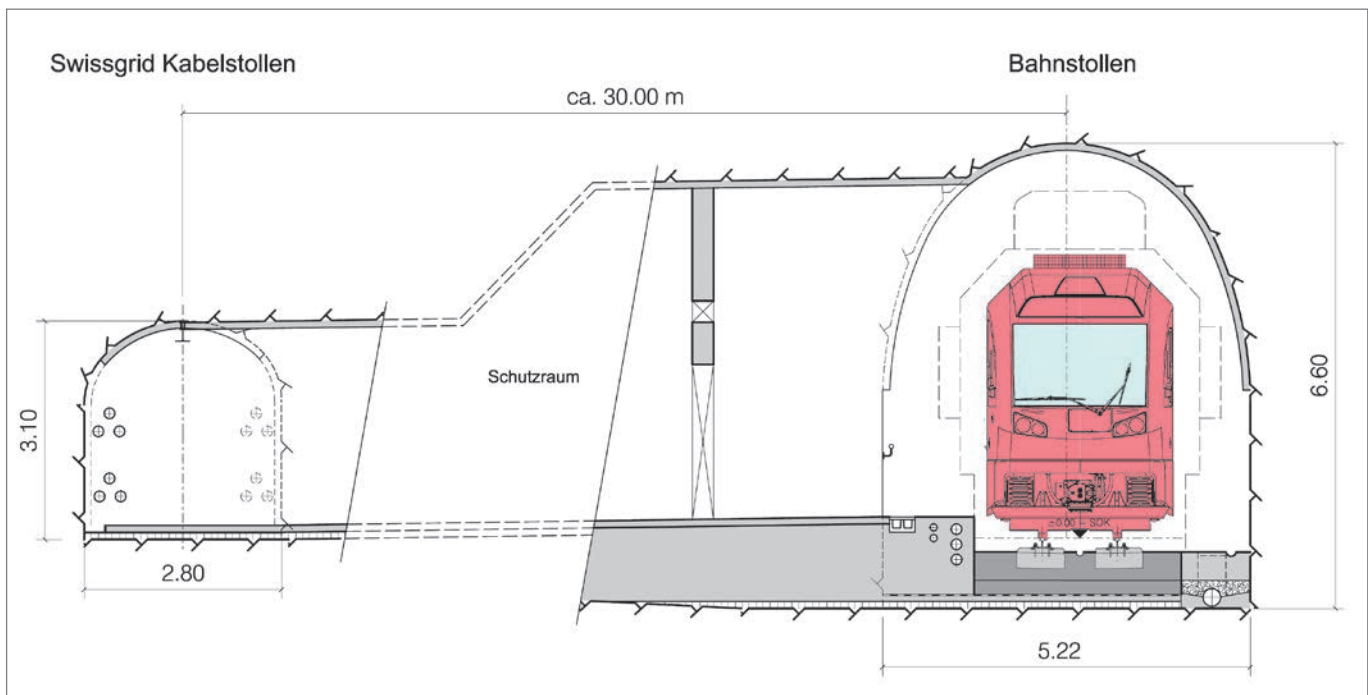
Was kostet es?

Der Referent konnte glaubwürdig darlegen, dass die Kosten von 660 Millionen Franken für das Gesamtprojekt realistisch gerechnet sind und in einem unabhängigen Audit bestätigt wurden. Unschön ist, dass noch nicht klar ist, wie hoch der von SwissGrid zu bezahlende Anteil ist – er liegt derzeit in einem Bereich von 115 bis 200 Millionen Franken.

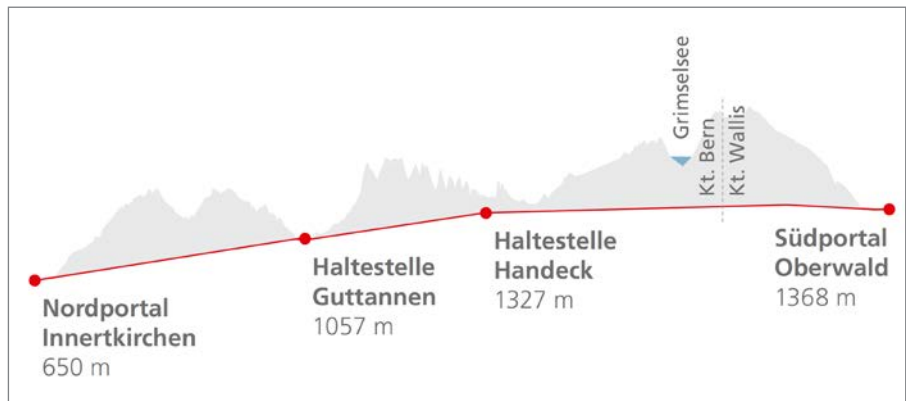
Interessant ist die kurze Bauzeit: Da im kompakten Grimselgranit mit Sprengvortrieb gearbeitet werden kann und drei



Im Schweizer Alpenraum existieren drei Schmalspurbahn-Netze: das eine entlang des Hauptkamms (Matterhorn-Gotthard-Bahn, Rhätische Bahn), die anderen beiden nördlich davon (Montreux-Berner Oberland-Bahn, Zentralbahn: dank der Umspuranlage in Zweisimmen mittlerweile «verbunden»). Im Raum Grimsel nähern sich die Netze auf 22 Kilometer an. Seit langem gibt es Bestrebungen, diese Lücke zu schliessen.



Nach eingehender Evaluation die beste Lösung: Ein Tunnelsystem mit zwei Röhren. Die Mehrkosten gegenüber dem ursprünglichen Einröhrensystem betragen 41 Millionen Franken, aber die Vorteile wiegen das auf (Sicherheit, elektromagnetische Strahlung, Unterhalt). Grafiken: swissgrid.ch



Das Längenprofil zeigt es: Mit dem Grimseltunnel wird der zentrale Alpenraum «erklommen». Weil der Tunnel aber 22 Kilometer lang ist, beträgt die Steigung dennoch nur 6 Promille. Zum Vergleich: Die Gotthard-Zufahrtsrampen haben 26 Promille.

Angriffspunkte vorgesehen sind, beträgt sie nur zwei Jahre. Die günstigen geologischen Bedingungen erlauben es auch, auf eine Auskleidung des Bahntunnels zu verzichten, was die Kosten senkt.

Wie weiter?

Der Grimseltunnel ist derzeit weder für die Projektierung noch den Bau Bestandteil eines Ausbauschnittes. Der ursprünglich für 2026 geplante nächste Ausbauschnitt hängt derzeit in der Luft. Es sind grosse Ausbauprojekte für viele Milliarden in der Pipeline, die ein x-faches an Personenverkehrsleistung betreffen, alle dringend sind und nun alle in der Luft hängen, darunter auch der Durchgangsbahnhof Luzern. Es zeigt sich am Beispiel des Grimseltunnels exemplarisch, dass der FABI-Mechanismus für die vor uns stehenden Herausforderungen untauglich geworden ist.

So besteht nun die Gefahr, dass es entweder zu einem politischen Kuhhandel kommt (die Westschweiz und Bern verbünden sich mit der Zentralschweiz: Ihr bekommt den Durchgangsbahnhof, wir den Grimseltunnel) oder dass sich das Zeitfenster für den Grimseltunnel wieder schliesst, weil SwissGrid nicht mehr warten kann.

Das ist die aktuelle Beschlusslage im Parlament, nachdem der Nationalrat in der Mai-Sondersession mit 91 zu 75 folgenden Beschluss gefällt hat:

Der Bundesrat erhält den verpflichtenden Auftrag, im Rahmen der Botschaft zum Stand der Ausbauprogramme Bahninfrastruktur und Perspektive 2050

- den multifunktionalen Grimseltunnel in die Ausbauprogramme aufzunehmen,

- die erforderlichen Kredite für die Projektierung einzustellen und
- den Projektierungsfortschritt des Bahntunnels mit demjenigen des Netzprojektes abzustimmen, damit der Realisierungsentscheid zur Verkabelungsvariante parallel mit dem Entscheid zum Bahnprojekt getroffen werden kann.

Konkret heisst das: Bis 2026 – eventuell 2027 – geht nichts und der Mehrzahlbegriff «Ausbauprogramme» macht ein Hintertürchen für die Verschiebung auf den St. Nimmerleinstag auf.

Wir müssen für die Entscheidungsprozesse das FABI-System ersetzen durch eines, das uns ermöglicht, das Bahnnetz in einer langfristigen Gesamtschau auf der Basis eines Wunschfahrplanes 2050 auszubauen. In einer solchen Gesamtschau wird der Grimseltunnel sicher notwendiger Bestandteil sein.

ÖV-Branche krebst ein wenig zurück

Die Preiserhöhungen im öffentlichen Verkehr auf Ende Jahr fallen etwas tiefer aus als ursprünglich geplant. Das GA 2. Klasse bleibt unter der psychologischen Schwelle von 4000 Franken.

Gerhard Lob Die Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs werden Ende 2023 weniger stark zur Kasse gebeten als ursprünglich vorgesehen. Über das gesamte Sortiment wird die Erhöhung ab dem Fahrplanwechsel am 10. Dezember 3,7 Prozent statt der geplanten 4,3 Prozent betragen, wie der Branchenverband Alliance SwissPass Anfang Juli mitteilte. Der «einvernehmlichen Regelung» waren wochenlange Verhandlungen mit Preisüberwacher Stefan Meierhans vorausgegangen.

In den neuen Tarifen ist die Erhöhung der Mehrwertsteuer um 0,4 Prozentpunkte aufgrund der AHV-Reform inbegriffen. Die am 4. April angekündigten Tarifierhöhungen waren teils massiv kritisiert worden (siehe InfoForum 2/2023), darunter insbesondere die Reduktion der Klassenpanne (Preisdifferenz zwischen 1. und 2. Klasse), weil so die Preiserhöhungen in der 2. Klasse stärker ausfallen als in der 1. Klasse. Die öV-Branche unterstreicht, dass es sich um die erste Erhöhung der Tarife seit sieben Jahren handelt.

Das Generalabonnement (GA) für die 2. Klasse wird nun statt den geplanten 4080 neu 3995 Franken im Jahr kosten und

bleibt damit unter der psychologischen Schwelle von 4000 Franken. Das GA für unter 25-Jährige kommt auf 3495 statt 3580 Franken zu stehen. Die Preise für GA auf Monatsrechnung werden entsprechend angepasst. In der 1. Klasse steigt der GA-Preis für Erwachsene ebenfalls um 3,5 Prozent (von 6300 auf 6520 Franken).

Neben den GA-Preisen verpflichtete sich die Branche bei Preisüberwacher Meierhans, 2024 Sparbillette im Fernverkehr der 2. Klasse mit einem Rabattumfang von mindestens 37 Millionen Franken zu verkaufen. Diese Verkäufe muss die Alliance SwissPass gegenüber dem Preisüberwacher bis Ende Januar 2025 belegen.

Pro Bahn bleibt skeptisch

Trotz der Einigung steigt der Preis für Einzelbillette, Tages- und Mehrfahrtenkarten sowie Klassenwechsel um die von der Branche geforderten 4,2 Prozent. Die Preiserhöhung beim Halbtaxabonnement bleibt bei 5 Franken für Erwachsene: von 185 auf 190 Franken für Neukunden und von 165 auf 170 Franken für die Verlängerung. Nicht teurer werden die Halbtaxabonnemente für Jugendliche, die Spar-

Kinder- und Schultageskarten, die Junior- und Kinder-Mitfahrkarten oder das Hunde- und Gepäcksortiment.

Die aufgezeigten Preiserhöhungen gelten für den Nationalen Verkehr. Regional fallen die Erhöhungen teilweise höher aus. So hat der Tarifverbund Arcobaleno (Tessin, Mesocco) mitgeteilt, die Jahresabotarifrate ab Dezember um 9 bis 10 Prozent zu erhöhen, die Einzelbillett-Tarife um 8 bis 9 Prozent. Im Berner und Solothurner Libero-Gebiet beträgt die Erhöhung 4,4 Prozent und ist somit ebenfalls höher als im nationalen Ansatz.

Pro Bahn Schweiz bleibt bei seiner Skepsis gegenüber den Erhöhungen. «Der Bund will viel mehr Menschen dazu bringen, vom Auto auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen. Darum lehnen wir eine Erhöhung der Billettpreise ab», sagt Bastian Bommer, Leiter der Arbeitsgruppe Pricing/Tarife. «Immerhin konnte der Aufschlag nun ein wenig abgedämpft werden. Wichtig scheint uns, dass das öV-Guthaben mit hohen Rabatten vorangetrieben wird. Dieses Modell trägt dazu bei, dass Menschen, die nur ab und zu reisen, die Bahn benützen und nicht das Auto.»

Gotthard-Basistunnel vorläufig für den Personenverkehr gesperrt

Gerhard Lob Am 10. August entgleiste in der Weströhre des Gotthard-Basistunnels (GBT) ein Güterzug. Personen kamen nicht zu Schaden, doch die Schäden an der Infrastruktur erwiesen sich als gravierender als zunächst angenommen. Beide Röhren konnten bis Redaktionsschluss nicht benutzt werden. Mit dem Szenario einer Vollsperrung hatten selbst SBB-Experten wie Ruedi Büchi nicht gerechnet. Zuerst wird die Oströhre für den Güterverkehr wieder freigegeben. Wegen mangelnder Fluchtwege im Ereignisfall ist der einspurige Betrieb des Personenverkehrs nicht erlaubt. Bei Redaktionsschluss war nicht klar, ob das BAV Ausnahmen bewilligen wird.

Die Reparatur der Weströhre wird lange dauern, vermutlich bis Anfang 2024. Acht Kilometer Gleise und 20 000 Betonschwellen sind zerstört worden. Der Personenverkehr muss daher bis auf Weiteres über die Gotthard-Panoramastrecke (via Airolo – Göschenen) verkehren. Die Reisezeit zwischen dem Tessin und der Deutschschweiz verlängert sich um eine Stunde, so wie es vor Inbetriebnahme des GBT im Jahr 2016 der Fall war. Die Tagesmedien haben über den Unfall und seine Folgen seitenweise (und teils mit übertriebener Dramatik) berichtet.

Für Kundinnen und Kunden, deren Reise aufgrund der Schliessung des Tun-

nels länger dauert, gibt es keinen Rabatt. «Generelle Preisreduktionen aufgrund der längeren Reisezeit sind nicht vorgesehen», teilten sie SBB mit. Ab dem 24. August sollten auf der Nord-Süd-Achse jedoch wieder Spartickets angeboten werden. Wer eine gebuchte Reise nicht antrete, erhalte das Billett vollständig rückerstattet.

Die SBB will (bis anhin) keine generelle Preisreduktionen oder Pendler-Entschädigungen aufgrund der längeren Reisezeit gewähren. GA-Night-Kundinnen und -Kunden mit Wohnort Tessin können ausserordentlich aber ab dem 10. September und bis auf weiteres jeweils am Sonntagabend bereits ab 18.00 Uhr reisen.



Entspannt unterwegs

Zurücklehnen und geniessen – mit diesen Services reisen Sie bequem von Tür zu Tür.

Reisegepäck

Reisen macht Spass, Koffer schleppen nicht. Mit unserem Gepäckservice reisen Sie bequem ohne Kofferschleppen im ÖV und holen Ihr Reisegepäck am Bahnhof oder Zielort Ihrer Wahl ab. Ab 12 Franken pro Gepäckstück.

bls.ch/gepaeck

Veloversand

Lassen Sie Ihr Velo direkt vor der Haustür abholen und an den gewünschten Zielort liefern. So sind Sie noch bequemer mit Ihrem Velo unterwegs. Ab 20 Franken pro Velo.

bls.ch/velo

Grosse Dynamik in Frankreichs «Grossem Osten»

Es muss nicht immer TGV sein: Eine Studienreise von Basel nach Paris mit TER-Zügen offenbarte den Reiz französischer Nebenbahnen und Pläne für den grenzüberschreitenden Verkehr.

Peter Hummel An diesem frühen Dienstagmorgen darf sich Organisator Sylvain Meillasson glücklich schätzen: Nach mehrjähriger Vorbereitung kann er mit rund einem Dutzend Bahnjournalistinnen und Bahnjournalisten in Basel endlich zur grossen Studienreise «Grand Est» (dem Zusammenschluss der Regionen Alsace, Lorraine und Champagne-Ardenne) starten. SNCF-Habitués kommen im TER zu einem unerwarteten Wiedersehen mit den altherwürdigen, rund 40-jährigen Corail-Wagen – die uns immer noch erstaunlich laufruhig und bequem mit Tempo 200 nach Strasbourg bringen. Des Veranstalters guten Beziehungen ist es zu verdanken, dass uns im «Club de presse» ein Spitzenaufgebot an regionaler Verkehrsprominenz erwartet: Anne-Marie Jean von Eurométropole de Strasbourg stellt das neue REME vor, das seit diesem Jahr auf vorerst drei Linien operierende «Réseau Express Régional Métropolitain», und Claire Merlin, Ports de Strasbourg, beleuchtet die hierzulande kaum wahrgenommene Bedeutung des Hafens von Strasbourg als zweitgrösster Flusshafen Frankreichs. Gespannt sind die Schweizer Gäste vor allem auf die Themen Triregio-S-Bahn, Anbindung EuroAirport und neues Rollmaterial, welche von Thibaud Philipps, Région Grand Est, Laurence Berrut, SNCF Réseau Grand Est und Erwan Yvet, TER Grand Est erläutert werden.

IC Strasbourg – Zürich?

Nach dem Beispiel des Léman-Express ist nun ein «Rhin Express» als trinationale S-Bahn Basel unter dem Namen Trireno initiiert; sie soll mit der REME verknüpft werden. Die an sich überfällige, sechs Kilometer lange Flughafenanbindung bringt für die französische Seite offenkundige Vorteile, allerdings ist die Realisierung schon mal von 2030 auf 2035 verschoben worden. Die hier unerwähnte Schweizer Sicht ist denn auch komplexer: Weil erst S-

Bahn-Züge ab Liestal und Laufen, aber keine IC/IR-Verbindungen vom Mittelland vorgesehen sind, ergeben sich kaum Vorteile, zumal durch den Halt der Flughafenzüge auf der französischen Seite das Check-in im Schweizer Teil erst einen Grenzübertritt erfordert und damit umständlich scheint. Völlig offen ist noch die Rollmaterialbeschaffung, etwa die Aufteilung zwischen SNCF und SBB; immerhin ist schon mal eine sinnvolle Zusammenarbeit mit Léman-Express angedacht. Weil diese Frage noch ungeklärt ist, scheint es auch noch verfrüht, sich auf eine neue IC-Verbindung Strasbourg – Zürich zu freuen, von der bei dieser Veranstaltung erstmals zu hören ist.

Natürlich kommt in diesen zwei Intensivstunden auch eine Aufwertung der

linksrheinischen Güterverkehrsachse zur Sprache, aber auch ein alternativer Güterkorridor von Lothringen via Toul – Châlindrey – Belfort statt via Strasbourg.

Unterwegs im blauen «Walfisch»

Lunchpaket gefasst, auf das Tram geeilt und ab auf den TER (Transport express régional) nach Epinal: Mit Simone Leininger als Botschafterin vom Bruche-Tal haben wir eine Spezialhostess, welche eloquent die Vorzüge dieser uns völlig unbekannt, aber aktiven Veloregion anpreist – allein, um die Probe aufs Exempel zu machen, fehlt leider die Zeit. Denn in Epinal wartet schon unser Sonderzüglein, der «Petit train touristique», der uns in den 52 Minuten bis zur Weiterfahrt mindestens eine Stippvisite der Departementshauptstadt ermöglicht. Der nun folgende Abschnitt in einem blauen «Walfisch» lässt ein richtiges Nebenbahngedöhl aufkommen, sowohl vom typischen Triebwagen, wie von der verschlafenen Strecke, die früher immerhin mal die durchgehende doppelspurige Hauptlinie Nancy – Belfort war. Grand Est sei Dank, dass wenigstens noch vier Zugpaare verkehren.

An diesem frühen Dienstagmorgen darf sich Organisator Sylvain Meillasson glücklich schätzen.



Die schönste Bahnhofshalle auf der alten Magistrale findet sich am klassischen Unterwegshalt Troyes.

Bild: Peter Hummel



Auf der Stippvisite in Strasbourg konnten die Reiseteilnehmer wenigstens einen Eindruck vom modernen Tram erhaschen.
Bilder: Peter Hummel

Gespannt besteigen wir in Lure die Régiolis-Komposition, die auf der ehemaligen Hauptstrecke nach Paris ein attraktives neues Angebot bietet. Beim nächsten Etappenhalt Langres können wir leider nicht mehr mit Frankreichs ältester Zahnradbahn zur Stadt hochfahren; sie wurde 1971 eingestellt. Per Bus geht es in die Festungsstadt und zu guter Letzt ans Tagesziel Chaumont.

Auf alter Magistrale nach Paris

Für Bahnkenner ist natürlich alleine schon der Augenschein des ferroviären Wahrzeichens von Chaumont, des dreistöckigen «Viaduc» – einer der grössten Viadukte in Europa – ein Halt wert. Auf der Schlusstappe nach Paris können weitere «Er-Fahrungen» mit dem TER-Régiolis gemacht werden. Ab Nogent-sur-Seine schaltet der Zweisystemzug auf elektrische Traktion um. Von Mulhouse verkehren drei direkte Zugpaare nach Paris. Sie können für Schweizer Bahnreisende eine gewisse Alternative zum TGV sein: Zwar benötigen sie eineinhalb Stunden mehr, dafür sind sie mit ihrem Fixpreis von derzeit CHF 72 (einfach, 2.Klasse) zu Spitzenzeiten günstiger als der TGV. Sie befördern auch Velos – allerdings können die drei Plätze pro



Das Interieur des Zweikrafttriebzugs Régiolis ist mindestens in der 1. Klasse der Fernverkehrsvariante IC (SNCF-Bezeichnung; von Alstom als Coradia Liner lanciert) sehr geräumig.

Garnitur nicht reserviert werden (wie auch die Sitzplätze), was insbesondere an Wochenenden zu ähnlich chaotischen Situationen wie im Treno Gottardo führen kann; schliesslich bietet die mit maximal 160 Kilometer pro Stunde befahrene einstige Magistrale ein viel abwechslungsreicheres Landschaftserlebnis als die TGV-Rennbahn.

Wieder führende Nachtzugnation

In Paris wartet zum Finale nochmals ein geballtes Vortragsprogramm: Gaku Kawabe von Alstom stellt die kommende TGV-Generation Avelia vor und Vincent Delpierre von TGV Lyria verrät, dass Lyria den sommerlichen TGV Genf – Marseille wieder aufnimmt und vermehrt nächtliche Wartungsarbeiten in der Schweiz vornehmen wird. Nochmals richtig spannend wird es mit Olivier Metge von SNCF Intercités,

der mit seinem pointierten newsträchtigen Referat alleine die Reise nach Paris lohnenswert macht. Er liefert nämlich noch nicht offiziell publizierte Ersthandinfos zur Renaissance des Nachtverkehrs der SNCF: Die Hand voll Inlandverbindungen, die noch stets bestanden hat und bereits 2021 um zwei Züge erweitert wurde, soll ab nächstem Jahr um weitere Kurse ergänzt werden, die in den letzten zwanzig Jahren abgebaut wurden. Und grenzüberschreitend ist eine neue Linie Metz/Strasbourg – Bordeaux/Nizza angedacht, die um die Äste Luxembourg, Zürich und Barcelona ausgebaut werden könnte. Für das auch in Frankreich fehlende Rollmaterial sollen 127 renovierte Corail-Liegewagen mindestens kurzfristig Abhilfe schaffen. Womit sich der Kreis dieser Studienreise wieder schliesst...

L'Alsace à Vélo

Velofahren im Elsass lässt sich mit dem Zug kombinieren.

Kaspar P. Woker Die Euro-Velorouten 5, 6, 15 kreuzen sich im Elsass. Ob London – Brindisi, Nantes – Budapest oder Andermatt – Amsterdam, Pédaleuren jeglicher Couleur sei empfohlen, hier eine Schlaufe einzulegen. Gastronomie, Städte, Museen, die Ambiance des Elsass begeistert einfach, genau wie das Netz an Radwegen. Rein ins Velovergnügen geht's via Basel, Porrentruy, Strasbourg. Die Vielfalt regt an bei der Suche im Netz nach der geeignetsten Route. Flache, bergige, liebliche Routen

Unterschiedlicher könnten die beiden Rad-Längsrouten durch das Elsass nicht sein. Topfeben die eine über 210 Kilometer zwischen Basel, Strasbourg, Lauterbourg und weiter Richtung Südpfalz (D) mit den 34 pfeifengerade Kilometern dem Kanal entlang von Colmar bis Strasbourg. Als Muskelspanner dagegen die Route des Crêtes. Start mit dem Col de Hundsruck bei Thann/Mulhouse, weiter zum Grand Ballon, über die Cols von Platzwasser, Schlucht, Calvaire, ein ständiges Hinauf/Hinunter quer durch die Täler wie das Bruche-Tal, um via Saverne, Col du Pfaffenfenschlick in Wissembourg an der Grenze zur Pfalz zu landen. Wer dies schafft darf sich zum «Roi» oder zur «Reine de l'Alsace à vélo» ausrufen lassen – der Velo-Computer mit Höhenmesser sollte dabei sein.

Weniger Kilometer pro Tag, dafür einige Weinproben verspricht die Véloroute du Vignoble d'Alsace von Cernay/Mulhouse bis Strasbourg. Daneben sind zehn regionale Routen entlang von Flüssen als Einstieg in die Vogesen markiert. Vom Vallée de la Doller – mit Museumsbahn – über das Moder-Tal bis zum Sauer-Tal ganz im Norden des Elsass. Im lieblichen Vallée de la Bruche sind 70 Kilometer ab Molsheim bei 400 Meter Höhendifferenz auf dem Radweg abseits der Route Nationale zurückzulegen. Als ständiger Begleiter erfreut uns die parallele TER-Zugverbindung Strasbourg – Molsheim – Saâles (ca. zweistündlich), weiter bis Epinal, dem Zentrum der Vogesen. Diese Bahnlinie, quer durch die Vogesen nach Lure – Belfort, ermöglicht ab Biel via Porrentruy – Belfort (alles Niederflur) einen Einstieg ins Elsass von hinten. Für Gäste ohne eigenes Velo können in den grösseren Orten Mountainbikes (vélo tout terrain) oder E-Bikes (vélo à électricité) gemietet werden.

Velo im Zug

Ein Hinweis zu E-Bikes: Viele EC/IC/IR-Züge nach Basel sind nicht niederflurig, zudem ist in den IC an Wochenenden eine Veloreservation Pflicht. Die Wagen der stündlichen, zeitweise halbstündlichen, «TER

200»-Züge Basel – Strasbourg bieten enge, steile Einstiege, dafür Gratis-Velotransport wie in allen TER-Zügen der Region. TGV-Züge sind zu meiden, weil nur mit Reservation zugänglich. Übrige TER-Züge mit tiefem Einstieg, meist mit Halt überall, ab Basel – Mulhouse (umsteigen) – Colmar, nicht bis Sélestat, wieder bis Strasbourg. Ebenso auf TER/S-Bahn nach Molsheim – Epinal (Vallée de la Bruche) Saverne, Haguenau, Lauterbourg sowie Kehl – Offenburg (D). Tipp 1: fast stündlich verkehren RE der DB von Basel Bad Bf via Freiburg nach Offenburg, gefahren mit brandneuen, für die Velomitnahme konzipierten Kompositionen (gratis, nicht werktags 6 bis 9 Uhr). Dieser Umweg ins nördliche Elsass nach Strasbourg, der Velohauptstadt Frankreichs, lohnt sich allemal. Tipp 2: im Sommer online den Fahrplan prüfen, weil es viele Baustellen mit Bus statt Bahn gibt.

www.alsacevelo.fr

www.valleedelabruche.fr

www.ter.sncf.com/grand-est

(nützlich sind die «fiches horaires»)

www.strasbourg.eu/a-velo

Bikeline Radatlas Elsass



Der Veloweg durch das Vallée de la Bruche.

Bequem: Mit dem TER direkt von Strasbourg ins Vallée de la Bruche.
Bilder: Mutzig – Vallée de la Bruche

Keine langweilige Mittellandbahn

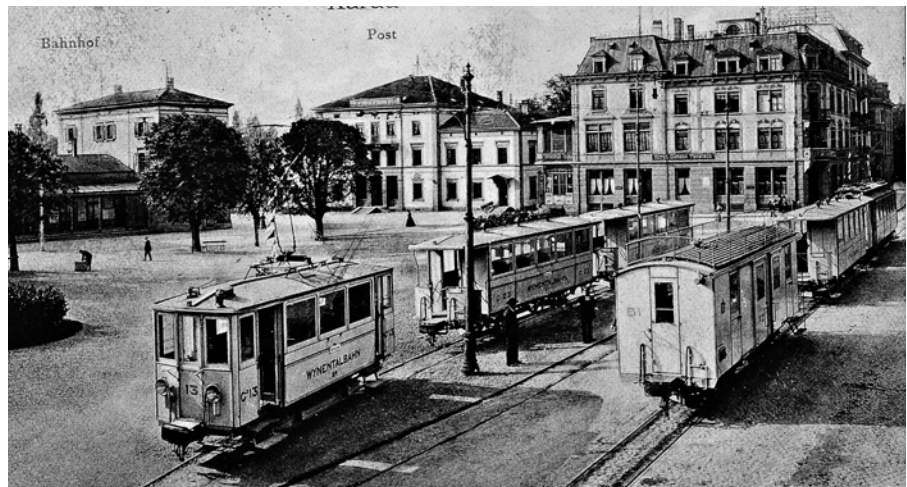
Thomas Eichenberger legt eine gründliche Studie über die Wynental- und Suhrentalbahn WSB vor.

Lorenz Degen Man könnte meinen, an Eisenbahnbüchern herrsche in der Schweiz kein Mangel. In der Tat kommen laufend Bildbände und Gesamtdarstellungen heraus, aber wissenschaftliche Arbeiten sind äusserst selten. Geradezu einzigartig sind Darstellungen zur Geschichte von Bahnunternehmen abseits von Rhätischer Bahn und Jungfrauregion, noch dazu im Umfang und in der Qualität, wie sie Thomas Eichenberger über die Wynental- und Suhrentalbahn WSB vorlegt. Hier wird eine grosse Forschungslücke meisterlich gefüllt.

Der promovierte Mittelalter-Historiker, hauptberuflich an der ETH-Bibliothek tätig, hat eine gut hundertjährige Zeitspanne untersucht: Angefangen bei den ersten Gründungsversuchen ab 1870 hört sein Bericht an der Schwelle zur modernen Vorortsbahn Ende der 1970er-Jahre auf. Eichenberger ist der Bahn persönlich mehrfach verbunden: Sein Vater Hans Eichenberger war Bahnhofsvorstand in Aarau WSB, er selbst heiratete im berühmten «farbigen Bähnli». Dieter Eichenberger, sein Bruder und gemäss dem Verfasser «der Eisenbahner und Bahnfahrer in der Familie», unterstützte ihn bei der akribischen Arbeit.

Wechselvolle Geschichte

In vielen Gegenden der Schweiz, die durch die normalspurige Eisenbahn nicht berührt wurden, keimten gegen Ende des 19. Jahrhunderts Bestrebungen auf, auch einen Schienenanschluss zu erhalten. Eichenberger untersucht die Bedingungen, die zur Realisierung von Aarau – Schöftland (eröffnet 1901) und Aarau – Menziken (1904) führten. Eher spät, dafür von Beginn an elektrisch betrieben, wurden diese beiden Schienenstränge den namensgebenden Talbächen Suhre und Wyne entlang gebaut. Für beide Linien gab es immer wieder Pläne für Verlängerungen, die jedoch nicht realisiert wurden. Gleich von Beginn an war Geld knapp und die Existenz der beiden Bahnen hing an einem seidenen Faden. Wegen lange hinausgeschobenen Sanierungsprojekten drohte bis in die 1970er-Jahre die Umstellung auf Busbetrieb, denn die fehlende Eigentrasse in den Ortschaften sorgte für viele Unfäl-



Der Band über die WSB enthält eindrückliches Bildmaterial. Bilder: zVg

Rollschemel-Zügen zeigt den Bahnalltag von einst.

Einzig ein Orts-, Personen- und Sachregister vermisst man in diesem hervorragenden Buch schmerzlich. Bei einem so umfangreichen Konvolut aus Namen und Dörfern hätte dies das Nachschlagen erleichtert. Zudem fehlen die vergangenen rund 45 Jahre Bahngeschichte. Gerade mit der Streckenverlegung auf das Nationalbahn-Trasse zwischen Aarau und Suhr 2010, den neuen Fahrzeuggenerationen und der Zusammenschluss mit der BDWM zur AVA gibt es weiteren Stoff, den der Autor zwar kurz streift, aber hoffentlich in einer weiteren Darstellung noch vertieft verarbeiten wird.

Was alarmierend klingt: Das historische Archiv der WSB befindet sich noch immer bei der Bahnverwaltung und ist offenbar nicht inventarisiert. Es wäre höchste Zeit, diesen wertvollen Bestand in das Staatsarchiv Aargau zu überführen, um so den langfristigen Erhalt zu sichern. Denn wie das Buch von Thomas Eichenberger zeigt, war und ist die WSB vieles, aber ganz sicher keine langweilige Mittellandbahn.

le. Gut lesbar schildert Eichenberger die wechselvollen Jahrzehnte, wobei er viele Aspekte berücksichtigt: finanzielle, technische und menschliche. Selten ist eine Nebenbahn auf so mannigfachen Gebieten dermassen fundiert recherchiert worden.

Viele unbekannte Fotos

Obschon der Autor vermerkt, dass sich «die Fotosujets beider Bahnen an einer Hand abzählen» liessen, finden sich im grafisch sehr schön gestalteten Band viele bemerkenswerte Aufnahmen. Die meisten dürften noch nie veröffentlicht worden sein. Insbesondere der früher rege Güterverkehr im industriereichen Wynental mit



Zum Buch

Thomas Eichenberger: Vom Gotthardzubringer zur S-Bahn, Die Wynental- und Suhrentalbahn, Chronos Verlag, Zürich, 2023, 68 Franken.

Nachrichten

Luzern setzt auf E-Busse

In der Stadt und Agglomeration Luzern sowie der Region Sursee werden im Verlauf des nächsten Jahres insgesamt elf neue Elektrobusse in Betrieb genommen. Der Verkehrsverbund Luzern erreicht damit einen weiteren Meilenstein auf dem Weg zum fossilfreien ÖV und leistet einen wichtigen Beitrag zu den Klimazielen des Kantons. Er setzt sich gemäss seiner Strategie zum Ziel, bis 2040 alle Busse mit erneuerbaren Energien, energieeffizient und emissionsarm verkehren zu lassen und blickt auf wertvolle Erfahrungen aus den Pilotprojekten zurück. (pd)

GA feiert 125. Geburtstag

Die ÖV-Branche feiert dieses Jahr den 125. Geburtstag des Generalabonnements, kurz GA. Alle GA-Inhaberinnen und -Inhaber erhalten als Dankeschön für ihre Treue eine Mitfahrttagskarte. Das erste GA wurde bereits 1898 auf Initiative des Vereins der berufstätigen Reisenden und der Nordostbahn eingeführt. Beteiligt waren 15 Bahnen mit insgesamt 3195 Streckenkilometern. Der Geltungsbereich wuchs allmählich. Heute ist das GA auf dem grössten Teil des ÖV-Netzes in der Schweiz gültig. Im Herbst 2019 waren erstmals über eine halbe Million Abos im Umlauf. Einen Rückgang verzeichnete die Branche während der Pandemie. Aktuell sind gemäss Alliance SwissPass wieder fast 437 000 Personen mit dem GA in der Schweiz unterwegs.

Hohe Sicherheit im ÖV

Wer in der Schweiz die öffentlichen Verkehrsmittel benutzt, war auch 2022 sicher unterwegs. Die Fahrt mit Zug, Bus, Schiff oder Seilbahn war weiterhin deutlich sicherer als der Individualverkehr. Das Risiko, im Auto tödlich zu verunfallen, ist gemäss den jüngsten Zahlen aus dem Bundesamt für Verkehr pro Personenkilometer 93-mal höher als im Zug. Beim Velofahren ist das Risiko gar 1096-mal höher, auf dem Motorrad 2539-mal. Nachdem im Vorjahr so wenig Tote wie noch nie verzeichnet wurden, nahm die Zahl der Todesopfer im öffentlichen Verkehr 2022 aber wieder zu: Es waren insgesamt 33 Todesopfer zu verzeichnen. Die Anzahl der schweren Un-



fälle allgemein (194) und die Anzahl der Schwerverletzten (135) lagen im Schwankungsbereich der Vorjahre. (pd)

Kritik an neuem Gemeinde-GA

Die neuen Tageskarten für Gemeinden (das InfoForum berichtete), die Anfang 2024 eingeführt werden, stossen nicht auf einhellige Gegenliebe, obwohl die Gemeinden beim neuen Konzept kein finanzielles Risiko mehr tragen. Viele Gemeinden halten die Form aber für nicht attraktiv, weil Interessenten auf der Gemeindeverwaltung vorbeikommen oder anrufen müssen. Von

einem «digitalen Rückschritt» ist die Rede. Bis Juni hatte erst die Hälfte jener Ortschaften, welche die Tageskarten bislang im Angebot hatten, Interesse bekundet. Aktuell machen schweizweit 1200 Gemeinden mit. (gl)

SBB krebzen zurück

Der Protest hat Wirkung gezeigt: Die SBB verzichten in der Ausschreibung für ein neues Kundenfrequenzmesssystem nach einer Nutzenabwägung auf die Option, Kundensegmente nach Alter, Geschlecht oder Grösse zu erfassen. Der Nutzen für das Bahngeschäft sei zu wenig gegeben, heisst es neuerdings. Die SBB haben gemäss eigenen Angaben die Befürchtungen aus Politik und Öffentlichkeit gehört und ernst genommen. Die neue und angepasste Ausschreibung erfolgte am 12. Juni 2023 ohne die Option für die Segmentierung. (pd/gl)

Flirt als Bestseller

Rund 20 Jahre nach dem ersten Auftrag verkaufte der Schweizer Rollmaterialhersteller Stadler im Juni 2023 in Italien den 2500. Triebzug der Flirt-Familie. So hat sich der Flirt zu einem internationalen Bestseller entwickelt. Der sehr beliebte Zug ist den Kunden in der Schweiz bestens bekannt. Inzwischen ist der Flirt in 21 Ländern im Einsatz – vom Polarkreis bis nach Nordafrika. Das Kürzel Flirt steht für «Flinker Leichter Intercity- und Regional-Triebzug». Neben Zügen mit rein elektrischem, Diesel- oder gemischtem Antrieb bietet Stadler den Flirt auch mit alternativen Antrieben wie Batterie und Wasserstoff an. (pd/gl)

Rekordquartal im Personenverkehr

Noch nie war die gemessene Nachfrage im Schienenpersonenverkehr so hoch wie im zweiten Quartal 2023: Die 5,64 Milliarden Personenkilometer liegen über dem bereits sehr starken vorangehenden Quartal und übertreffen den bisherigen absoluten Spitzenwert aus dem dritten Quartal 2019. Der Güterverkehr bleibt ungefähr auf dem Niveau des ersten Quartals 2023. Das sind die Ergebnisse des neuesten Quartalsreportings Bahn der Litra und des Verbandes öffentlicher Verkehr (VÖV). (pd)



Unterwegs in der Ostschweiz.

Wir sind stolz, der Zug für die Menschen in der Ostschweiz sowie im angrenzenden Ausland zu sein. Sie fahren mit uns zur Arbeit, in die Schule und in der Freizeit. Auf uns können Sie sich verlassen.

thurbo.ch

EC Giruno oltre Milano

Raggiungere Venezia, Bologna oppure Genova senza dover cambiare treno: Una guida per viaggiatori ticinesi (e non).

Charly Guscelli Partire per una città italiana oltre Milano ha sempre comportato per i viaggiatori provenienti dalla Svizzera la necessità di cambiare treno a Milano Centrale, con l'ansia che un ritardo imprevisto in arrivo dalla Svizzera facesse perdere la relativa corrispondenza. Tre relazioni EC con composizioni Giruno raggiungono ora tre città oltre Milano, Venezia, Bologna e Genova (Sestri Levante nei fine settimana), garantendo ai viaggiatori provenienti dalla Svizzera di arrivare alle loro destinazioni senza cambiare treno.

Poter raggiungere la destinazione finale senza dover cambiare treno a Milano è il grande vantaggio di questi collegamenti, a differenza degli altri EC sull'asse del Gotardo che hanno la loro stazione termine nella città lombarda.

Gli orari di partenza dal Ticino (per Bologna a Bellinzona alle ore 8.14, per Venezia alle 10.14, e per Genova alle ore 12.14) li svantaggiano rispetto ad altre relazioni, perché a parte il collegamento per Bologna, lasciano il nostro Cantone relativamente tardi, raggiungendo le destinazioni finali nel corso del pomeriggio (Venezia 14.42, Genova 15.54). La giornata viene così quasi interamente destinata al viaggio, mentre le relazioni con cambio a Milano su treni Frecciarossa di Trenitalia permettono di raggiungere queste destinazioni già nel corso del mattino.

Il collegamento EC per Bologna presenta inoltre un'ulteriore particolarità che ne rallenta il suo viaggio, percorre infatti tra Milano e Bologna la vecchia linea che serve le città di Piacenza, Parma, Reggio Emilia e Modena, permettendo ai viaggiatori in provenienza dalla Svizzera di raggiungere direttamente queste città interessanti da visitare. Se però lo scopo del viaggio è quello di raggiungere direttamente Bologna, la sua durata si raddoppia tra Milano e Bologna, l'EC Giruno impiega tra Milano Rogoredo e Bologna 2 ore e 8 min. di viaggio, mentre un Frecciarossa raggiunge Bologna da Milano Centrale in un 1 ora e 14 min., quindi in metà tempo!

A differenza dell'EC per Venezia che entra a Milano Centrale e riparte, gli EC per

In seinem Artikel beleuchtet Charly Guscelli von der Tessiner Sektion von Pro Bahn (Astuti) die internationalen EC-Verbindungen, welche von der Schweiz aus via Tessin umsteigefrei über Milano hinaus direkt nach Bologna, Venedig oder Genua führen. Bei der Wahl von Sitzplätzen sind die Reservierungssysteme von SBB und Trenitalia unterschiedlich: Es gibt Vor- und Nachteile bei beiden.



Ein Giruno der SBB in Bologna.

Bild: SBB

Bologna e Genova aggirano Milano transitando per le stazioni di Milano Lambrate e Rogoredo, dove viene anche effettuata una fermata. Per chi ha già utilizzato queste relazioni, quello che sorprende è la lentezza di viaggio del treno nel percorrere il tratto tra Monza e Milano Lambrate: quasi sempre si assiste a una fermata imprevista e inspiegabile a Seregno o Monza di 10 – 20 minuti, dopo la quale il Giruno avanza a velocità ridotta 50 – 60 km/h fino a Milano Lambrate.

Concludendo la scelta di viaggiare su una di queste nuove relazioni EC verso l'Italia dipende dalle proprie esigenze: se si privilegia la comodità di salire in Svizzera e scendere direttamente alla destinazione in Italia, queste sono le soluzioni ideali, se invece si vuol raggiungere la destinazione il più presto possibile, non resta che cambiare a Milano Centrale e salire su un treno Fracciarossa.

Il biglietto

Trattandosi di treni EC in partenza dalla Svizzera sembrerebbe logico acquistare il biglietto per il viaggio sull'applicazione delle FFS o in una stazione svizzera, ma è pure possibile fare l'acquisto diretto sul sito di Trenitalia, anche per stazioni di partenza in Svizzera.

Il prezzo del biglietto varia in funzione alla data dell'acquisto rispetto al giorno di viaggio, come vale per i voli aerei. Il biglietto acquistato in Svizzera è rimborsabile fino al giorno prima della partenza, i biglietti acquistabili sul sito di Trenitalia possono avere tre caratteristiche principali: «Smart» senza rimborso né modifica, «Smart 2» con la possibilità del cambiamento di orario di viaggio pagando la differenza, «Standard» completamente rimborsabile con una trattenuta, con le relative differenze di prezzo.

Quello che è più sorprendente è che in Svizzera non è possibile definire esattamente i posti a sedere che si vorrebbero occupare, se non con delle scelte di preferenza: finestrino, corridoio, tipologia del compartimento. Essendo il sistema a definirli, c'è il rischio di trovarsi ammassati uno vicino all'altro in pochi sedili quando tutto il resto del vagone è vuoto.

Sul sistema di acquisto biglietti di Trenitalia la riservazione è cosa invece molto semplice da fare, e permette la scelta esatta del posto, l'unica incognita resta la direzione di viaggio della composizione Giruno.

Giruno

La composizione Giruno presenta in prima classe diverse tipologie di vagoni: quello Business, quello silenzio e quello definito Priority seat. Nella scelta del posto a sedere il passeggero deve quindi decidere quale è la disposizione dei sedili e la tipologia del compartimento nel quale vuole viaggiare.

Le biglietterie dispongono di un piano con le varie disposizioni dei sedili, mentre sul sito di Trenitalia queste vengono rappresentate automaticamente al momento di fare la scelta del posto.

Improbable tour du Léman

Faire le tour du Lac en transports publics. Une vraie aventure.

Tobias Imobersteg et Boris Calame

L'association Alprail a convié ses membres, la presse et sympathisant.e.s à un tour du Léman en transports publics au départ de Genève le 24 juin dernier. Une aventure nous confrontant aux maillons manquants du réseau et aux changements de véhicule de transport. Il y a exactement 30 ans, Alprail a été fondé pour relier du nord au sud l'agglomération transfrontalière genevoise via le «CEVA», dont profite le Léman Express. Le but étant aussi de réhabiliter la ligne sud du Léman («Tonkin») entre Evian et Saint-Gingolph. Le trajet de Genève à Evian, sans changement, peut s'effectuer aujourd'hui en 1 heure et 7 minutes.

Sans ma valise

Ce voyage a permis de constater aujourd'hui la qualité de l'offre entre Genève et Evian, cependant cette dernière est une gare en cul-de-sac, sans service public de proximité pour rejoindre Saint-Gingolph. L'arrêt de la ligne de bus, sans correspondance avec le Léman Express, se situe à 230 mètres via des escaliers et des ronces, sans possibilité d'accès direct pour



À Saint-Gingolph sur la frontière: Bernard Lensel, Vice-président Alprail, Ain; Jean-Paul Roch, ancien Vice-président Alprail, Haute-Savoie; Tobias Imobersteg, Président Alprail Vaud (de gauche à droite).

Bild: zVg

les personnes avec valises ou à mobilité réduite. Le temps de trajet en bus pour Saint-Gingolph prend 33 min, ces 17 km prendraient probablement la moitié du temps s'il pouvait être fait en train.

Le parcours organisé par nos collègues de l'association RER Sud-Léman a permis de relever que l'emprise de l'ancienne ligne ferroviaire a été maintenu et qu'elle attend sa réhabilitation, qu'Alprail soutient ardemment. La Maire de Saint-Gingolph, Géraldine Pflieger, a accueilli les participant.e.s dans les locaux de la Mairie et a exposé l'avancée du projet de réhabilitation. Les coûts envisagés à ce jour de l'infrastructure sont de l'ordre de 300 millions d'euros, ce financement devant encore être réglé entre les acteurs territoriaux. La Région Auvergne-Rhône-Alpes, en charge de la mobilité, souhaitant se limiter au financement de l'exploitation, considérant que l'Etat français doit payer l'infrastructure, le cas échéant avec une participation des collectivités suisses.

Le chemin des écoliers

Au départ de Saint-Gingolph pour rejoindre Genève, il a fallu reprendre le train (RER Valais) pour rejoindre Vouvry en 11 minutes, puis un car postal pour Villeneuve (Vaud) en 26 minutes par le «chemin des écoliers». Le train en correspondance

(RER Vaud) mettant 39 minutes jusqu'à Lausanne. Enfin, le dernier tronçon pour retourner à Genève a pris 35 minutes avec un InterCity.

Boucllement ferroviaire du Léman

Le trajet en transports publics du tour du lac totalise théoriquement environ 3h30min, cinq changements compris, et d'environ 2h45 min en voiture, pour 175 km.

Fort de cette journée de terrain, Alprail renouvelle son engagement, avec RER Sud-Léman, à soutenir la réhabilitation de la ligne Evian – Saint-Gingolph, qui représenterait une alternative particulièrement attractive à la voiture individuelle. Mais aussi à la réalisation d'une ligne enjambant le Rhône qui bouclerait le tour ferroviaire du Léman. Une lettre ouverte commune en ce sens des sections ATE Vaud et Valais, de la Citrap-vaud, de RER Sud-Léman et du Groupe Mobilité Chablais adressée aux Conseils d'État vaudois et valaisan en février 2021 reste encore sans réponse à ce jour.

Alprail tient à rappeler que pour proposer une offre ferroviaire attractive, il est primordial de questionner les besoins de la population (trajets en kilomètres), puis de définir un horaire et enfin seulement de dimensionner l'infrastructure. L'offre pourra alors se réaliser au plus proche de l'attente des voyageurs.

Mit dem öV rund um den Genfersee

Der Verein Alprail lud seine Mitglieder, die Presse und SympathisantInnen am 24. Juni 2023 zu einer Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln rund um den Genfersee von Genf aus ein. Es war eine abenteuerliche Fahrt, welche schonungslos die Lücken und Schwächen im Angebot aufzeigte. Das gilt insbesondere für die Linie Evian – Saint-Gingolph, die brach liegt und dringend wiederhergestellt werden müsste. Ein entsprechender Appell an die Kantone Waadt und Wallis ist bis heute unbeantwortet geblieben.

Zusammenfassung des französischen Textes: Gerhard Lob

citrap-vaud.ch

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud

Lausiger Bahnersatzdienst

Vom 31. Juli bis zum 14. August 2023 wurden die IR35 und die S4 zwischen Walenstadt und Ziegelbrücke baustellenbedingt durch Bahnersatzbusse mit entsprechend längeren Fahrzeiten und Komforteinbussen ersetzt. Bei allem Verständnis für Einschränkungen aufgrund von Bauarbeiten wurden so während zwei Wochen das St. Galler Oberland und der Kanton Graubünden faktisch vom Linthgebiet und grossen Teilen des Kantons Zürich getrennt. Während die IC und EC (Zürich – Wien) ungehindert verkehren konnten, wurden die von den SOB betriebenen IR35 und S4 in Walenstadt und Ziegelbrücke unterbrochen. Mitten in den Sommerferien mit entsprechend hohen Frequenzen im Freizeitverkehr mit viel Gepäck und Velos ist diese Situation völlig inakzeptabel. Der Velotransport (gemäss Bahnverkehrsinformation) war in den Ersatzbussen nicht möglich. Wer etwa von Rapperswil aus eine Velotour in Graubünden unternehmen wollte, hatte keine andere Wahl, als zuerst nach Zürich zu fahren und dort den IC nach Chur zu besteigen. Dass die S4 ebenfalls ausgefallen ist, wurde in der Bahnverkehrsinformation nicht mal erwähnt.

Zu erwähnen bleibt noch der Frust der halben Ostschweiz, dass die wichtige Stre-

cke Buchs SG – Altstätten wegen des Baus einer wenig zweckdienlichen Doppelspurinsel bei Oberriet während mehr als einem halben Jahr komplett unterbrochen ist. Bahntechnisch hört die Schweiz bei Winterthur auf.

Raimund Hächler, Chur

Eine Tortur

Zum Artikel «Eine österliche Odyssee» (InfoForum 2/2023)

Daniel Zumbühl äussert sich in seinem Artikel zu einer Reise in Österreich über Ostern 2023. In der Tat kann man diese Tour durch unser östliches Nachbarland eher als Tortur bezeichnen. Eine ähnlich desaströse Erfahrung machte eine Nachbarin von uns, der ich für Pfingstmontag über die Website der ÖBB eine «normale» Fahrkarte von Villach nach Zürich für EUR 100.30 gekauft hatte. Die erste Etappe ihrer Reise von Villach nach Schwarzach/St. Veit verbrachte sie während zwei Stunden in einem total überfüllten EC der Deutschen Bahn stehend. Höchst ungemütlich.

Trotzdem ein paar Gedanken:

1. In den ersten Monaten nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels herrschten auch in der Schweiz be-

sonders an schönen Tagen zwischen der Nord- und der Ostschweiz ähnlich schwierige Umstände. Gelegentlich mussten Fahrgäste in Arth-Goldau oder Bellinzona den Zug wegen Überbelegung verlassen.

2. Ich habe in den letzten zwölf Jahren über 50 Bahnreisen nach Zielen in Österreich oder weiter nach Osten unternommen, und zwar meistens in der 2. Klasse. Abgesehen von eher seltenen Verspätungen war ich nur in zwei Fällen mit grösseren Schwierigkeiten konfrontiert. In einem Fall musste ich miterleben, wie in Innsbruck Fahrgäste mit Gutscheinen à EUR 20.– zum Verlassen der Doppelkomposition von Railjets aufgefordert wurden. Im zweiten Fall verspätete sich der Nightjet von Wien nach Zürich wegen der massiv verspäteten Ankunft des Zugteils aus Budapest während Stunden. Immerhin vergütete uns die ÖBB die Hälfte des Fahrpreises, der Schlafwagenzuschläge und der Fahrscheine für die Fahrräder zurück.
3. Ganz offensichtlich hat der Erfolg des «Klimatickets» vor allem in Spitzenzeiten zu diesem Ansturm beigetragen. Das weitgehend unserem Generalabonnement entsprechende Abonnement kostet zurzeit für Erwachsene EUR 1095.–. Der Preis des schweizerischen Generalabonnements in der 2. Klasse für Erwachsene beträgt vorläufig

Firmen / Gönner

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

noch CHF 3860.–. Wie kann man die beiden Preise vergleichen? Ich habe zum Vergleich die Medianlöhne von Vollzeitstellen in Österreich und in der Schweiz im Jahr 2020 herangezogen. In der Schweiz lag der Medianlohn bei CHF 6665.– (Bundesamt für Statistik), in Österreich bei EUR 3699.– (Statistik Austria). In Österreich muss ein vollzeitbeschäftigter Mitarbeiter also 29.6 Prozent seines Monatsgehalts für ein Klimaticket aufwenden, sein Kollege in der Schweiz aber 57.9 Prozent. So betrachtet ist das Generalabonnement doppelt so teuer wie das Klimaticket. Das wird – wie bereits erwähnt – zu den geschilderten Problemen beigetragen haben.

Ernst Rota-Sidler, Zürich

Nervige Piepstöne

Es mag nur als eine Nebensache erscheinen, doch stört es gewaltig und wäre so leicht zu beheben. Es geht um die Warntöne der SBB an den Türen der neueren Züge und der neu aufgearbeiteten älteren Wagen. Gerade sitze ich in Zürich im Zug und

warte auf die Abfahrt nach Baden. Alle paar Momente steigt jemand zu. Nach jedem Passagier schliesst sich die Tür wieder automatisch und jedes Mal ertönt dabei diese nervtötende überlaute Kaskade von Piepstönen: «Piep-Piep-Piep-Piep-Piep-Piep-Piep-Piep-Piep-Piep-Piep-Piep». Dass es auch anders geht, zeigen die neueren S-Bahnen, wo der Ton viel dezenter ist und nicht so penetrant wiederholt wird. Ich finde, dies wäre eine Aktion von Pro Bahn wert. Bahn fahren heisst doch eigentlich, die Ruhe zu geniessen, die das Fahren im Zug möglich macht. Und der Missstand wäre einfach zu ändern: nur ein anderes Programm laden.

Florian Liskan, Zürich

Reisen ins Ausland schwer gemacht

Es ist viel davon zu lesen und zu hören, dass man umweltschonend mit dem Zug ins Ausland fahren solle. Bei den SBB scheint diese Botschaft noch nicht so richtig angekommen zu sein. Es harzt schon beim Verkauf von Billetten ins grenznahe Ausland, beispielsweise für Kunden mit Schweizer GA.

Die Notwendigkeit oder Vorteile der neuen Oberfläche der Billettautomaten sind für mich nicht nachvollziehbar. Früher gab es Billette in den Verbundgebieten ab Basel oder Riehen in den VVL, von Schaffhausen beziehungsweise Thayngen nach Singen oder von St. Margrethen nach Bregenz. Oder ab dem Tessin mit dem Tilo nach Como oder Mailand. Und zwar in den Kategorien: ohne Ermässigung, mit Halbtax oder GA. Perfekt.

Neu fand ich nach Deutschland und Österreich nur noch die Auswahl Vollpreis oder Halbtax. Kein GA, also nix für die treuesten SBB-StammkundInnen. Die freundliche E-Mail-Auskunft des SBB-Kundendienstes löste das Problem. Neu muss man das Feld «Velo, Hund, Kleingruppe» (?) anklicken, dann kommt die Auswahl. Da wir nie mit Hund oder Velo reisen, wäre ich absolut nie auf die Idee gekommen, dort zu suchen.

Über die SBB-Homepage können Billette ins grenznahe Ausland mit GA nicht erworben werden. Das war schon letztes Jahr so. Man suche nach einer Lösung, schrieb mir der SBB-Kundendienst. Warum solche Sachen bei den SBB offenbar niemandem auffallen, verstehe ich nicht.

Werner Schaufelberger, Zürich

Jetzt Mitglied oder Gönner werden von Pro Bahn Schweiz!

Mit einer Gönnerschaft unterstützen Sie unser Engagement.

→ ab CHF 100.– / Jahr inkl. InfoForum

→ ab CHF 500.– / Jahr inkl. InfoForum und Logo-Auftritt im InfoForum

Anmeldung unter www.pro-bahn.ch



Pro Bahn Zürich

Voranzeigen:

Mittwoch, 27. September 2023, 18.00 Uhr

Höck im WAGI Museum Schlieren mit Gulaschsuppe

Samstag, 6. April 2024, 17.30 Uhr

Mitgliederversammlung im WAGI Museum Schlieren

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



INNOVATIVE PARTNERSCHAFT

Stadler ist ein weltweit tätiger Systemanbieter für die Entwicklung, Herstellung und Lieferung von Schienenfahrzeugen. Unser Erfolg ist geprägt von starken Partnerschaften und nachhaltiger Zusammenarbeit. Gemeinsam mit unseren Kunden entwickeln und bauen wir Spitzenzüge, massgeschneidert auf deren Bedürfnisse. Dabei setzen wir seit über 80 Jahren auf Zuverlässigkeit, Flexibilität und Innovation. Und genau wie unsere Fahrzeuge bleiben wir nicht stehen.

www.stadlerrail.com

STADLER