



Benvenuti a bordo

Bild: Sandro Hartmeier

Viel Luft nach oben

Internationaler Fernverkehr: Angebot und Nachfrage klaffen auseinander

InnoTrans 2024: Gute Absichten treffen auf bittere Realität
Respektvoll unterwegs: Warum solche Kampagnen nötig sind



Gerhard Lob

Redaktor
InfoForum

Ein Silberstreifen am Horizont

Der internationale Fernverkehr boomt. «Die Menschen wollen mehr Bahn in Europa», erklärte kürzlich Michael Peterson vom Vorstand Personenfernverkehr der Deutschen Bahn. Das ist sicherlich eine gute Nachricht, nachdem lange einzig der innereuropäische Flugverkehr boomte. Auch die SBB erwarten bis 2050 mindestens eine Verdoppelung der Nachfrage beim internationalen und grenzüberschreitenden Reisen, wie bei einer Fachtagung in Zürich zu erfahren war, der ein Grossteil dieser InfoForum-Ausgabe gewidmet ist. Wichtig ist nun aber, dass der erfreulichen Nachfrageentwicklung nicht nur ein gutes Angebot, sondern auch eine gute Umsetzung folgt – gerade bei der Deutschen Bahn. Sonst ist für Frust gesorgt. Gleichwohl gibt es Anlass für Optimismus. Fortschritte sind feststellbar. Dazu gehört auch das Ticketing. So sind internationale Billette und Reservierungen seit kurzem über SBB-Mobile buchbar. Eine langjährige Forderung von Kundenseite ist endlich umgesetzt.

Une lueur d'espoir à l'horizon

Le trafic international longue distance est en pleine expansion. «Les gens veulent davantage de train en Europe», déclarait récemment Michael Peterson, du comité directeur du trafic voyageurs longue distance de la Deutsche Bahn. Et c'est réjouissant, d'autant que longtemps, seul le trafic aérien intra-européen a connu un essor important. Ainsi, les CFF tablent sur une demande de voyages internationaux et transfrontaliers qui devrait à minima doubler d'ici 2050, comme on l'apprenait en marge d'un séminaire à Zurich, et auquel est consacrée une grande partie de cette édition d'InfoForum. Mais attention, l'évolution de la demande doit être suivie non seulement d'une offre valable, mais aussi d'une mise en œuvre adéquate – notamment en ce qui concerne la Deutsche Bahn. Sans quoi, la frustration des usagers sera au rendez-vous. Mais, il y a de quoi être optimiste. Des progrès sont visibles. Du côté de la billetterie notamment. Ainsi, les billets internationaux et les réservations sont disponibles depuis peu via le Mobile CFF. Une attente de longue date de la clientèle qui est enfin concrétisée.

Un raggio di luce all'orizzonte

Il trasporto internazionale dei treni a lunga distanza è in piena espansione: «La gente vuole più viaggi su rotaia in Europa», ha spiegato di recente Michael Peterson, membro di direzione della Deutsche Bahn. Si tratta certamente di una buona notizia, visto che per molto tempo solo il trasporto aereo all'interno dell'Europa è stato in piena espansione. Anche le FFS, in occasione di un convegno a Zurigo, a cui è dedicata gran parte di questo InfoForum, hanno formulato la previsione di un raddoppio e forse più, della domanda di viaggi internazionali e transfrontalieri entro il 2050. Ora è importante far seguire una buona offerta e una buona implementazione al rallegrante sviluppo della domanda, soprattutto nel caso della Deutsche Bahn, altrimenti la frustrazione è garantita. In ogni modo c'è motivo di ottimismo. Si stanno facendo progressi. Ad esempio, i biglietti e le prenotazioni internazionali possono essere ora prenotati tramite FFS-Mobile. Con questa innovazione è stata finalmente soddisfatta una richiesta avanzata da tempo dalla clientela.

Inhalt

Schwerpunkt «Internationaler Verkehr»

- Starker Auftritt von PBS an Fachtagung 3
- Ticketing bleibt grosses Problem 4
- Wie Fahrzeit verkürzt werden könnte 5
- Twiliner: Nachts liegend durch Europa 6
- BLS auf Erfolgskurs im Italien-Verkehr 7
- Fernverkehr Deutschland: Ein Sorgenkind 8
- Fernverkehr Italien: Gute Absichten 9
- Neue Alpentransversalen auf Kurs 10-11
- Spanien: Neuer HG-Zug nach Frankreich 12
- Nachrichten 13

Aktuell

- InnoTrans 2024 in Berlin: Rückblick 14
- Gäubahn: Gegen Endstation Vaihingen 15
- Mehr Respekt für Zugspersonal 16
- Europäischer Güterverkehr unter Druck 17-18

Citrap Vaud & Astuti

- Accessibilité aux Alpes vaudoises 19
- Trasporto pubblico nel Bellinzonese 20

ÖV-Literatur

- Vietnam-Loks auf Furka-Bergstrecke 21

Pro Bahn

- Sektion Zürich zur ZVV-Fahrgastumfrage ... 23

Frontbild: Bildschirmanzeige im umgebauten ETR 610 von Trenitalia

Impressum

InfoForum 4/2024, Versand: 4. Dezember 2024, Inserate- und Redaktionsschluss: 13. November 2024

Herausgeber und Inhaber
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)
6604 Locarno
T 091 752 38 29
cescato.lob@ticino.com

Mitarbeit Pro Bahn
Roland Arnet, Lorenz Degen, Edwin Dutler, Sandro Hartmeier, Kurt Metz, Kaspar P. Woker, Citrap VD:
Daniel Mange; Astuti: Mario Del Curto

Bilder
Presse Dienste, Redaktion, soweit nicht anders erwähnt

Korrektur
Stefan Schweizer

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

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

Weitere Adressen
Siehe Kontakte Pro Bahn auf Seite 23

Auflage
2000 Exemplare, 4 x jährlich

Mitgliedschaft
Europäischer Fahrgastverband

Nächste Ausgaben
InfoForum 1/2025, Versand: 26. Februar 2025,
Inserate- und Redaktionsschluss: 5. Februar 2025
InfoForum 2/2025, Versand: 28. Mai 2025
Inserate- und Redaktionsschluss: 7. Mai 2025

Planbar, buchbar, machbar, bezahlbar

Starker Auftritt von Pro Bahn Schweiz an Fachtagung zum Internationalen Bahnverkehr in Zürich.

Gerhard Lob Die Anzahl international reisender Bahnkunden hat sich seit 2016 um 40 Prozent erhöht, die Länge der Angebotskilometer um 30 Prozent. Dies erklärte Werner Ebert vom Internationalen Personenverkehr SBB anlässlich einer Fachtagung zum Internationalen Bahnverkehr vom 25. Oktober in Zürich. Der Boom wird zudem weitergehen: Bis 2050 erwarten die SBB «mindestens eine Verdoppelung der Nachfrage» beim internationalen und grenzüberschreitenden Reisen.

Diese Einschätzung wird von Bastian Bommer geteilt, der im Vorstand von Pro Bahn Schweiz sitzt und das Ressort Fahrplan leitet. Er legte in einem eindrücklichen Referat die Finger auf die wunden Punkte, zeigte auf, dass das Angebot heute nicht mit der Nachfrage Schritt hält, und erzählte aus eigener Erfahrung von den Schwierigkeiten mit den Bahn-Fernreisen. Denn gerne ist er auch mal mit der ganzen Familie unterwegs. Dazu gehören neben der Ehefrau auch zwei Kinder und manchmal vier Velos. Eine Auslandsreise – etwa von Bern nach Süditalien – ist dann nicht gerade einfach zu organisieren. Doch immer mehr Personen wollen einfach auf das Flugzeug verzichten und eine Fernreise lieber mit der Bahn machen, auch wenn es länger und komplizierter ist.

Am Beispiel einer Reise von Bern nach London (Bern – Basel, Basel – Paris, Paris – London) legte Bommer dann dar, wie vertrackt das Abenteuer mit der Bahn sein kann. So ist bei diesem Reiseweg ein komplizierter Wechsel von Bahnhöfen nötig, der einen Transfer mit der Metro beinhaltet. Billette für die Metro müssen dann in Paris am Automaten gelöst werden (angeblich gibt es sie auch im TGV), die innerstädtischen Transfers sind schlecht ausgeschildert. Besonders bei den Ticketpreisen für die Gesamtstrecke geht es dann richtig zur Sache: Je nach Reisedatum kam die Summe für zwei Erwachsene und zwei Kinder auf 1325 Franken – nur für die Hinfahrt. Die Billette überhaupt zu lösen und allfällige Vergünstigungen zu erkennen, ist alles andere als einfach (siehe weiteren Artikel).

Nicht viel besser sieht es bei den Verbindungen nach Spanien aus, die mög-



Bastian Bommer von Pro Bahn Schweiz an der Fachtagung in Zürich: Frankreich mit den TGV und Deutschland mit den ICE sind die Hauptdestinationen bei internationalen Fernreisen aus und in die Schweiz.
Bilder: TGV Lyria, Peter Hummel, Edwin Dutler

lich, aber ebenfalls sehr teuer und nicht unkompliziert sind. Von Zürich kann man mit dem Intercity nach Genf reisen, dort in einen TER nach Lyon umsteigen, wo dann Anschluss an den Hochgeschwindigkeitszug nach Barcelona Sants besteht. Auch hier kam der Ticketpreis auf stolze 1350 Franken nur für die Hinfahrt.

Langfristige Planung ermöglichen

Im Italienverkehr musste Bommer feststellen, dass die Eurocity-Züge von Bern nach Mailand oft ausgebucht und die Regionalzüge überfüllt sind. Zudem werden die Fahrpläne von Trenitalia sehr kurzfristig aufgeschaltet, was langfristige Planung

verunmöglicht. Bommer kam zum Schluss, dass die Mobilitätswende nur gelingen kann, wenn Fernreisen mit der Bahn «planbar, buchbar, machbar und bezahlbar» sind. Wenigstens die Deutsche Bahn hat nun die Möglichkeit zur Vorausbuchung auf 12 Monate verlängert (siehe Seite 8).

Bastian Bommer präsentierte auch einige Forderungen von Pro Bahn Schweiz, darunter einen Direktzug von Bern nach Brüssel, einen Direktzug von Lausanne nach Marseille, die Verlängerung der Relation Zürich – Bern – Genf bis nach Lyon, die Weiterführung von Zügen Zürich – Basel bis nach Strasbourg sowie die Notwendigkeit von drei Nachtzugrelationen nach >>>



Die SBB setzen im Europa-Verkehr auf ein Kooperationsmodell mit den Partnerbahnen.
Quelle: SBB

>>> Südeuropa (Barcelona, Marseille, Rom/Neapel).

Der SBB-Vertreter Werner Ebert bestätigte seinerseits in Zürich, dass neue Nachtzugverbindungen nach Barcelona und Rom geprüft werden. Bekanntlich ist aber die Finanzierungsfrage noch nicht geklärt, da das Sparprogramm des Bundes auch die eigentlich zugesagten Subventionen der Nachtzüge betreffen könnte.

Derzeit werden im grenzüberschreitenden Schienenverkehr der Schweiz zehn Länder mit Direktverbindungen erreicht. Die SBB schwören auf die Kooperation mit den Staatsbahnen im Norden, Westen, Süden und Osten, sprich mit DB, SNCF, ÖBB und Trenitalia. Pro Tag verkehren rund 90

internationale Züge, mehr als 40 davon betreffen Deutschland. Rund 18 tägliche Verbindungen gibt es mit Frankreich, 20 mit Italien und 14 mit Österreich. Dazu kommen acht Nachtzugverbindungen.

Mit der schrittweisen Modernisierung des Rollmaterials soll sich zunächst die Qualität und in einigen Jahren auch das Angebot bei den Nachtzügen verbessern. Der seit den 1990er-Jahren von der deutsch-schweizerisch-österreichischen Gesellschaft CityNightLine aufgebaute Verkehrsumfang wurde inzwischen mit

wenigen Änderungen von den Österreichischen Bundesbahnen als Nachtzugbetreiber wieder erreicht.

Als unzuverlässig und verspätungsfällig gelten momentan die Direktverbindungen von Zürich nach Stuttgart und – obwohl erst vor wenigen Jahren ausgebaut – die Linie nach München.

Weitere Infos: www.bahnjournalisten.ch > Anlässe und Reisen > Tagung: Internationaler Bahnverkehr

Ticketing als Dauerthema

Gerhard Lob Das Buchen von internationalen Bahnreisen ist nicht ganz einfach. Anders als beim Buchen von Flügen kann man bei längeren Bahnreisen durch mehrere Länder in der Regel nicht einfach Start und Ziel eingeben und die Tickets kaufen. Jede Bahn – SBB, DB, ÖBB, Trenitalia, SNCF, Renfe und so weiter – hat ihr eigenes Buchungs- und Tarifsysteem.

Inzwischen sind jedoch Fortschritte erreicht worden. Besonders gut ist die Navigator-App der Deutschen Bahn. Dort finden sich in Windeseile auch die besten Tarife. Die SBB haben nun auf ihrer mobilen App endlich nachgezogen, nachdem internationale Preisanfragen und Billettkäufe lange ausschliesslich über die SBB-Homepage möglich waren und Tickets sogar am Bahnhof abgeholt werden mussten.

Gleichwohl gibt es viele Verbindungen, die besonders kompliziert zu organisieren

und zu buchen sind, selbst für Bahnfreaks. Auf solche Fälle hat sich das Start-up-Unternehmen SimpleTrain spezialisiert (www.simpletrain.ch). «Wir bringen dich an jeden Bahnhof in Europa – und darüber hinaus», lautet ihr Werbeslogan. So ist über SimpleTrain auch eine kombinierte Reise mit Zug und Fähre möglich, zum Beispiel nach Nordafrika. Unter den so zu erreichenden Standardreisezielen, die sich über die Homepage buchen lassen, finden sich etwa Algier, Casablanca oder Istanbul. Es lassen sich Billette für Velo- und Gruppenreisen buchen, aber auch für Hunde.

Für SBB ein Nischenprodukt

Die Mitarbeitenden kämpfen sich für Spezialanfragen durch den Wirrwarr an Tarifen und Verbindungen. «Wir sind auf internationale Zugreisen ausgerichtet und suchen direkt bei den jeweiligen Bahngesellschaft

ten die bestmöglichen Preise und Verbindungen heraus», sagt Marius Portman, der das Unternehmen 2019 mitgegründet hat. Er stellte das Unternehmen gemeinsam mit Saskia Bilang ebenfalls an der Fachtagung in Zürich vor. Für die Dienstleistung wird je nach Aufwand eine Gebühr verlangt, die jedoch mehr als fair erscheint. Für das Jahr 2024 rechnet die kleine Firma mit rund 4100 Buchungen. Der Umsatz belief sich bis Ende September auf knapp 2 Millionen Franken.

Doch warum schafft ein kleines Start-up-Unternehmen, was die SBB in ihren Reisezentren nicht vermögen? Für Werner Ebert, Leiter Markt Deutschland und Österreich beim Internationalen Personenverkehr der SBB, ist die Nische für solche Spezialwünsche in seinem Unternehmen zu klein. Daher überlasse man dieses Feld gerne kleinen Anbietern.

Viel Potential durch Optimierung

Forschungsarbeit: Mit besseren Fahrplänen für internationale Bahnverbindungen liessen sich die Reisezeiten um einen Fünftel verkürzen.

Gerhard Lob Der 22-jährige Nachwuchswissenschaftler Matthias García von der ETH Zürich hat in seinem jungen Leben schon fast die ganze Welt bereist. Im Unterschied zu den meisten seiner Altersgenossen hat er diese Reisen nicht mit dem Flugzeug, sondern vorab mit öffentlichen Verkehrsmitteln, vor allem mit der Bahn unternommen. Doch seine Leidenschaft gilt nicht nur dem Reisen, sondern auch den zugrunde liegenden Strukturen: «Ich habe eine grosse Leidenschaft für Transportsysteme und insbesondere für internationale Verkehrsverbindungen.»

So hat sich García, der in Lima und London aufgewachsen ist, im Rahmen seiner Bachelor-Arbeit im Studiengang «Raumbezogene Ingenieurwissenschaften» intensiv mit den Fahrplänen für Zugverbindungen in Europa auseinandergesetzt. In seiner Studie mit dem etwas komplizierten Titel «Zeiteinsparungspotenzial durch eine kontinentale Fahrplanoptimierung der internationalen Schienenpersonenfernverkehrskorridore in Europa» zeigt er auf, dass eine Optimierung der Fahrpläne ein erhebliches Potenzial zur Verkürzung der Reisezeiten birgt. Oder anders gesagt: Mit dieser Optimierung liessen sich Bahnreisen in Europa auch ohne teure Investitionen in den Ausbau der Infrastruktur markant beschleunigen.

Für seine Bachelor-Arbeit wurde García mit dem Prix Litra 2024 ausgezeichnet und erhielt einige Aufmerksamkeit. So trat er an einer Fachtagung der Bahnjournalisten Schweiz in Zürich (Seiten 3 und 4) als Referent auf.

Seine Forschungsarbeit nahm ihren Ausgangspunkt von eigenen Erfahrungen. Denn García wunderte sich auf seinen Reisen durch Europa über den grossen Zeitbedarf auf Grund von Grenzkontrollen oder durch Wartezeiten in Folge von Verbindungsunterbrüchen. Ein konkretes Beispiel ist die Strecke Berlin – Tallinn (Estland): Die Bahnfahrt dauert heute fast 52 Stunden, darin enthalten 19 Stunden Umsteigezeit in Warschau, Kaunas und Riga. Wer in der Gegenrichtung fährt, ist sogar 73 Stunden unterwegs, davon 41 Stunden Wartezeit.



Diese zehn Bahnkorridore – angelehnt an die Hauptkorridore des Trans-European Transport Network (TEN-T) – standen im Zentrum der Untersuchung von Matthias García (Bild oben). Für jeden der Korridore sind bis 2050 mehrere Neubaustrecken geplant. Bild oben: Peter Hummel Grafik: Matthias García



García stellte sich folgende Fragen: Welche durchschnittliche Zeitersparnis hätte eine europaweite Fahrplanoptimierung im innereuropäischen Fernverkehr? Wie hoch ist im Vergleich die Zeitersparnis durch die Umsetzung der laufenden Hochgeschwindigkeitsprojekte?

Zur Beantwortung erstellte er eine Datenbank, die über 30 000 Bahnhöfe in Europa sowie die gemäss Fahrplan minimale Verbindungszeit zwischen ihnen erfasste. Unter Anwendung eines Optimierungsalgorithmus konnte so für jede Verbindung die schnellste Reisezeit und die Streckenlänge rechnerisch ermittelt werden. Die Daten stellte Matthias García mittels Web-Scraping (automatisierte Abfragen) des SBB-Fahrplans sowie über manuelle Ergänzungen bereit.

Auf zehn unterschiedlichen Korridoren durch Europa – angelehnt an die Hauptkorridore des Trans-European Transport Network (TEN-T) – bestimmte er sodann die aktuelle Reisezeit, die Reisezeit nach Fertigstellung der bereits geplanten Infrastrukturausbauten, die optimierte Reisezeit bei Verkürzung von Umsteige- und War-

tezeiten sowie die minimale Reisezeit bei Kombination von Infrastrukturausbau und Fahrplanoptimierung.

Sein Ergebnis: Über die zehn transkontinentalen Korridore gemittelt kann die Umsetzung der geplanten Infrastrukturprojekte die Reisezeit um rund 22 Prozent verkürzen. Das ist kaum mehr als die 21 Prozent, die deutlich kostengünstiger mit der Fahrplanoptimierung erreicht werden könnten. Auf den einzelnen Korridoren gibt es jedoch grosse Unterschiede: Die Hälfte von ihnen profitiert von einem Infrastrukturausbau deutlich mehr als von der Fahrplanoptimierung, bei der anderen Hälfte ist es umgekehrt. Werden statt der Korridore alle in der Datenbank enthaltenen Destinationen betrachtet, ist die Wirkung der Fahrplanoptimierung deutlich grösser: Aufsummiert lässt sich vier bis acht Mal mehr Fahrzeit einsparen als beim Ausbau der Infrastruktur. Allerdings berücksichtigen diese Zahlen nicht das Passagieraufkommen auf den einzelnen Verbindungen.

Weitere Informationen: www.litra.ch/del/prix-litra

Im Schlaf direkt ans Ziel

Das innovative Start-up-Unternehmen Twiliner will ab Frühjahr 2025 Zürich über Nacht im komfortablen Luxusbus mit Brüssel verbinden – und Barcelona soll folgen.

Kurt Metz Im April 2016 verkehrte der letzte direkte Zug von Basel über Strasbourg – Luxemburg nach Brüssel. Seither ist Europas Kapitale von der Schweiz aus auf der Schiene nur noch mit Umsteigen erreichbar. Die zeitlich kürzesten Verbindungen führen über Paris mit Bahnhofwechsel vom Gare du Lyon nach Paris Nord (Zeit zum Umsteigen: rund eine Stunde) und dauern ab Zürich HB 6 Stunden und 43 Minuten (Abfahrten um 07:34 Uhr und 11:34 Uhr) oder 6 Stunden und 13 Minuten (Abfahrt um 15:34 Uhr mit knapper Umsteigezeit). Eine einfache Fahrt kostet ab CHF 197 in der 2. Klasse und CHF 264 in der 1. Klasse. Im Nachtzug erreicht man Brüssel via Köln (Umsteigen um 05:58 Uhr, Weiterfahrt um 06:44 Uhr mit Ankunft um 08:35 Uhr). Das günstigste Angebot im 6er-Abteil in einem Liegewagen kostet CHF 135.

Auf der Flugstrecke Zürich – Brüssel besteht ein Monopol der Lufthansa-Töchter Swiss und Brussels Airlines. Sie bedienen die Strecke fünf Mal täglich von 07:30 Uhr bis 17:55 Uhr mit einer Flugzeit von rund 1 Stunde 20 Minuten. Der Economy-light-Tarif nur mit Handgepäck beträgt für einen einfachen Flug zwischen CHF 385 und CHF 402; hin und zurück beträgt er CHF 573 bis CHF 593.

Direkt ist Brüssel mit dem Flixbus erreichbar, der jede Nacht in acht Stunden pendelt und mit reserviertem Platz inklusive Gepäck CHF 27 kostet.

Im Frühjahr 2025 soll ein «komfortabler Nachtreisebus» zwischen Zürich und Brüssel den Betrieb aufnehmen: der Twiliner für 21 Fahrgäste. Der vollständig neu entwickelte, mit einem Rückhaltesystem für die liegende Position versehene Sitz lässt sich in ein Bett verwandeln, das dank der Sitzschale Privatsphäre bietet. Die Entwürfe erinnern ein wenig an die Business-Class in Flugzeugen. An Bord befinden sich eine grosszügige Toilette und ein separater Umkleieraum. Jeder Passagier verfügt über einen kleinen Stauraum für Gepäck.

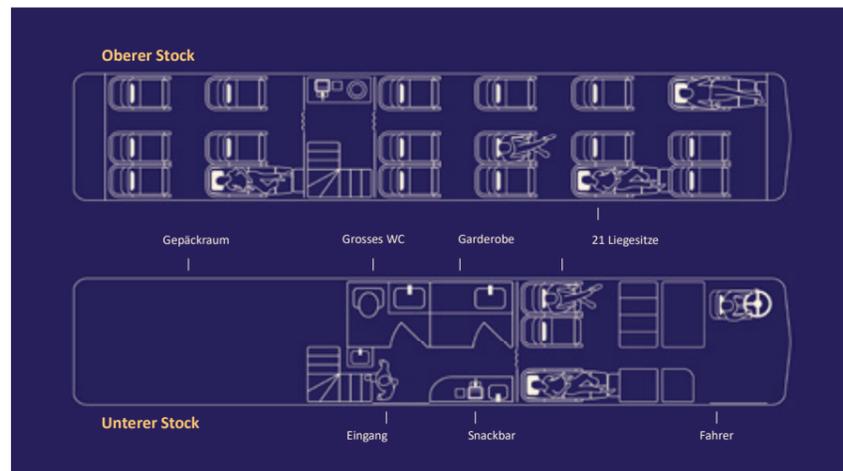
Eine Art Business-Class auf Rädern: 18 von 21 Liegesesseln befinden sich im Oberdeck.
Quelle: Twiliner

Drei Doppeldeckerbusse sind bestellt. Finanziert, betrieben und unterhalten werden sie von den beiden Transportunternehmen Emile Weber aus Luxemburg (Flottengrösse 1600 Fahrzeuge) und Staf Cars aus Belgien (120 Busse). Twiliner mit Sitz in Zürich agiert als Reiseplattform zur Vermarktung und Buchung – analog zum Modell von Flixbus. Der Start der Linie nach Brüssel – mit Weiterfahrt nach Rotterdam und Amsterdam – mit einer Fahrzeit von etwa acht Stunden und zwei Fahrern ist für Frühjahr 2025 vorgesehen. Geplant ist, dass am Ziel die Möglichkeit besteht, in einem nahegelegenen Hotel zu duschen und zu frühstücken.

Das einfache Ticket soll ab CHF 180 erhältlich sein. Angedacht als nächste Strecke ist die von den SBB und ihren «Koope-

rationspartnern» ebenfalls vernachlässigte Relation Schweiz – Barcelona, die bereits im Herbst 2025 folgen soll. Die ehrgeizige Ambition des Twiliner-Teams ist, im Jahr 2027 rund zwei Dutzend Routen in ganz Europa zu betreiben. Interessant: Die Initiatoren werben für ihren Bus auch mit ökologischen Argumenten im CO₂-Vergleich. Demnach würde ein mit 65 Prozent Biodiesel betriebener Twiliner nur 42 g/pkm (Gramm pro Passagier-Kilometer) an CO₂-Äquivalenten ausstossen. Ein herkömmlicher Nachtzug käme umgerechnet auf 77 g/pkm, ein Flugzeug sogar auf 276 g/pkm.

Die Buchungs- und Preisangaben wurden am 5. November im Portal Momondo und bei den SBB für eine Reise am 5. Dezember 2024 recherchiert.



Die BLS fährt auf der Erfolgsschiene

Der RegioExpress Bern – Domodossola verzeichnet eine hohe Nachfrage. Nun zeichnet sich sogar eine neue BLS-Direktverbindung zum Mailänder Flughafen Malpensa ab.

Kurt Metz Alle zwei Stunden fährt eine Mika-Komposition der BLS als RegioExpress nach Domodossola – zu Pendlerzeiten sogar noch häufiger. Die Abteile sind gut besetzt. Zum Erfolg tragen einerseits die kürzere Fahrzeit mit der Bahn und andererseits die Wintersicherheit der Verbindung für die vielen italienischen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer im Wallis bei. Zudem steigt der touristische Verkehr rasant an, sodass der Stundentakt notwendig wird. Dies gilt, obwohl die Anschlüsse in Brig Richtung Goms und in Domodossola durchs Centovalli nach Locarno oder an den Fernverkehr Richtung Mailand noch nicht optimal sind.

Seit der Übernahme dieser grenzüberschreitenden Verbindung im Jahr 2017 durch die BLS hat sich die Verkehrsleistung ausgedrückt in Personenkilometer mehr als verdoppelt. Die Einführung des Zweistundentakts im Jahr 2018 bewirkte eine Nachfrageresteigerung um 48 Prozent. Seit 2018 nahm die Nachfrage bei gleichbleibender Angebotsstruktur nochmals um 41 Prozent zu. Ilona Ott, Key Account Manager Italien bei der BLS, erwartet im laufenden Jahr ein weiteres Wachstum von 25 Prozent. Die Bewältigung dieser Nachfrage, insbesondere im Pendlerverkehr, bedingt allerdings den Ausbau der Infrastruktur mit den bekannten Ganzsperrungen und langen Unterhaltsfenstern. Ersatzangebote mit Bus stellen die Verbindung Brig – Domodossola zwar sicher, aber die Fahrzeit verlängert sich und die Passagiere müssen umsteigen.

Gästeboom aus Italien

Mit dem Ziel, den Verkehrsertrag auf der ganzen Strecke von Italien bis Bern zu steigern, bewirbt die BLS den norditalienischen Freizeitmarkt unter dem Namen «Trenino Verde delle Alpi». Gäste sollen auf dieser RegioExpress-Route ins traditionelle Einzugsgebiet der BLS reisen. Deshalb hat sie für das bahnungewohnte italienische Publikum eine einfache Pauschaltageskarte entwickelt. Diese beinhaltet die freie Fahrt durch den Simplontunnel und den Lötschberg-Scheiteltunnel bis nach



Die Mika-Kompositionen in Italien: Mittlerweile ein gewohntes Bild.

Bild: BLS AG

Bern und die Schifffahrt auf dem Thunersee, die auch zur BLS-Gruppe gehört.

«Die Nachfrage entwickelt sich sehr positiv», erklärt Ott. Den Absatz und Umsatz haben wir im Jahr 2023 mehr als verdoppelt: Es sind rund 18 000 Personen mit dem Spezialangebot gereist. Und dies, obwohl ein Tagesausflug mit dem öV für die norditalienischen Gäste etwas Spezielles und auch Ungewöhnliches ist.» Der verhältnismässig hohe Aufwand für Information und Betreuung werde mit einer hohen Zufriedenheit der Reisenden belohnt.

Direkt an den Flughafen Malpensa?

Das Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen Ferrovienord baut seit Ende 2022 eine neue Verbindungslinie von Gallarate und von Casorate zum Terminal 2 des Mailänder Flughafens Malpensa. Ziel der rund sechs Kilometer langen, zum Teil unterirdischen Neubaustrecke ist eine bessere

Die Lötschberg-Bergstrecke wird als «Trenino Verde delle Alpi» vermarktet.

Anbindung des Flughafens an das Eisenbahnnetz Italiens und eine neue Verbindung Richtung Schweiz. Züge können direkt mit einer Schlaufe Richtung Norden zur Simplonlinie nach Domodossola und weiter nach Brig, ins Wallis und ins Berner Oberland gelangen. Die Fahrzeit Malpensa – Gallarate wird damit von zirka 30 Minuten auf 7 Minuten reduziert.

Die neue Linie soll Ende 2025 in Betrieb genommen werden. Ob es dereinst eine umsteigefreie Verbindung des grenzüberschreitenden regionalen Personenverkehrs Spiez – Kandersteg – Brig – Domodossola – Malpensa geben wird, bleibt abzuwarten. Denkbar wäre auch, die Züge über Spiez nach Interlaken und umgekehrt zu führen. Damit könnte der einst – als «Blauer Pfeil» – beliebte Tagesausflugszug der BLS von Interlaken nach Stresa wieder ein Thema werden.

Um solche Pläne umzusetzen, fehlen der BLS allerdings noch Mehrsystemzüge für die Schweiz und Italien, wie sie bereits zwischen dem Tessin und Milano sowie dem Flughafen Malpensa direkt verkehren. Dazu Ilona Ott: «Aufgrund der neuen Verbindungsschleufe von der Simplonlinie nach Malpensa eröffnen sich auf diesem Korridor neue Perspektiven, welche die BLS im Auge behält.»

Ausreichend Reservezeit einrechnen

Mangelnde Verlässlichkeit und Verspätungen: Einige Tipps für eine Deutschland-Bahnreise.

Roland Arnet Bahnreisen von der Schweiz nordwärts nach Deutschland oder nach Hause sind störungsanfällig geworden. Es braucht seit einiger Zeit viel Geduld und bei einer Fahrt ist immer mit Verspätungen zu rechnen. Der Hauptgrund liegt an den vielen Streckensperrungen wegen Gleiserneuerungen, die seit einiger Zeit fast flächendeckend zum Alltag der Deutschen Bahn (DB) gehören. Bei den SBB ist es normalerweise so, dass bei zweigleisigen Strecken zumindest ein Gleis befahrbar bleibt, die DB bevorzugt Vollsperrungen wie beispielsweise die fünfmonatige Sperrung der wichtigen Strecke Frankfurt – Mannheim (Riedbahn). Dies verursacht in der Folge Überlastungen auf Ausweichrouten wegen Kapazitäts- und Kreuzungsempässen.

Bahnreisen unter solchen Bedingungen sind sehr anspruchsvoll. Jede Verspätung wirkt sich nachteilig auf die Netzstabilität aus und verursacht so bei den Kundinnen und Kunden permanenten Ärger. Als Reisende haben wir keinerlei Sicherheit mehr, dass wir unser gewünschtes Ziel fristgerecht erreichen. Wer trotzdem rei-

sen will oder muss, sollte sich frühzeitig mit den Streckensperrungen beschäftigen und wenn immer möglich die Reiseroute anpassen. Zusätzlich sollten Deutschland-Reisende für jedes Umsteigen mindestens eine Stunde Reservezeit einrechnen. Während wir uns früher bei der DB an den pünktlichen Bahnreisen erfreuten, scheinen sich heute Netzplaner, Infrastrukturverantwortliche und die Fahrdienste nicht mehr zu verstehen.

Unklar für Ortsunkundige

Der obige Beschrieb ist bei der DB leider zum Normalfall im internationalen Personenverkehr geworden. Mein persönliches Fazit: Nur geduldige und geübte Reisende sollten in den nächsten paar Jahren auf dem DB-Netz grössere Reisen planen. Dabei sollte nie vergessen werden, die dringend benötigten Reservezeiten in den Knotenpunkten einzuplanen. Riesenenttäuschungen bei der Hin- oder Rückreise durch ein ungeplantes Stranden irgendwo in Deutschland sind sonst vorprogrammiert. Zudem sollten sich Reisende von der

Buchung bis 12 Monate im Voraus

Positive Nachrichten für Bahnreisende in Deutschland, zumindest beim Ticketing: Die Deutsche Bahn hat entschieden, die Vorausbuchungsfrist von den geltenden sechs Monaten auf 12 Monate zu verlängern. Das entspricht einem Kundenwunsch. Im Jahr 2016 war die Vorausbuchungsfrist von maximal drei Monaten auf die seither üblichen sechs Monate erhöht worden. Vor allem für Sparpreis- und Superspar-Preis-Tickets lohnt es sich, so früh wie möglich zu buchen.

Schweiz Richtung Karlsruhe – Mannheim oder umgekehrt mit der Umsteigesituation in Basel beschäftigen. Wegen den Kurzwenden von ICE-Zügen im Badischen Bahnhof muss der Streckenabschnitt zwischen Basel SBB und Basel Bad häufig mit der S-Bahn (Wiesentalbahn) zurückgelegt werden. Für Ortsunkundige ist das nicht immer einfach.

Von Berlin nach Paris mit direktem ICE

Die Fahrzeit von der deutschen in die französische Hauptstadt beträgt rund acht Stunden.

Gerhard Lob Ab Mitte Dezember 2024 gibt es neu einen direkten ICE von Berlin nach Paris; die beiden Hauptstädte werden in Hochgeschwindigkeit miteinander verbunden. Die von der Deutschen Bahn (DB) und der französischen Bahn «SNCF Voyageurs» in Kooperation betriebenen Züge fahren über Frankfurt Süd, Karlsruhe und Strassburg. Damit gibt es auch zum ersten Mal eine Direktverbindung am Tag zwischen Berlin und der elsässischen Metropole, dem Hauptsitz des Europäischen Parlaments.

Fahrkarten mit inkludierter Sitzplatzreservierung für die Fahrt von Berlin nach Paris sind laut Deutscher Bahn ab 59,99 Euro in der 2. Klasse und 69,99 Euro in der 1. Klasse über www.bahn.de,



über die DB-Navigator-App sowie in DB-Reisezentren und DB-Agenturen erhältlich. Die effektiven Fahrpreise liegen aber deut-

lich höher, wie ein kleiner Test beweist. Die neue ICE-Verbindung soll «dem boomenden internationalen Fernverkehr einen weiteren Schub geben», erklärten SNCF Voyageurs und DB in einer gemeinsamen Medienmitteilung. Mit dem Verweis auf die europäischen Klimaziele setzen sie ganz offenbar darauf, Kundinnen und Kunden aus dem Flugverkehr abzuwerben. Der ICE fährt um 11.54 Uhr in Berlin Hauptbahnhof ab und erreicht Paris Est um 19.55 Uhr. In Gegenrichtung geht es um 9.55 Uhr los, Ankunft in Berlin ist um 18.03 Uhr, so zumindest der offizielle Fahrplan – was die Realität bringt, wird sich weisen. Zum Einsatz kommen ICE-3-Züge der Baureihe 407 mit 444 Sitzplätzen, davon 111 Plätze in der 1. Klasse.

Grosse Versprechungen

Die italienischen Staatsbahnen Trenitalia und die SBB wollen ihre Eurocity-Verbindungen zwischen den beiden Ländern ausbauen.

Gerhard Lob Mit der Unterzeichnung eines «Cooperation Agreements» am 8. November im Bahnhof Milano Centrale haben Trenitalia und die SBB ihre seit 2009 währende Zusammenarbeit verlängert. Die Kooperation wurde in den offiziellen Statements als Erfolg bezeichnet: 30 Millionen Reisende zwischen Italien und der Schweiz seien seither befördert worden. Der Chef von Trenitalia, Luigi Corradi, sowie die Chefin von SBB-Personenverkehr, Véronique Stephan, gaben sich in der lombardischen Metropole die Hand und setzten ihre Unterschrift unter das Dokument.

Mit dem neuen Abkommen wollen Trenitalia und SBB zusätzlich zu den 40 Zügen, die täglich zwischen den beiden Ländern verkehren, weitere Verbindungen anbieten. Ab 2026 sollen eine zusätzliche Direktverbindung von Zürich nach Mailand und Venedig sowie neue direkte Verbindungen von Zürich nach Florenz sowie nach Livorno und in Gegenrichtung eingeführt werden. Wie die CH-Media-Zeitungen zu Recht unterstrichen haben, handelt es sich bei den Zielorten Florenz und Livorno nicht wirklich um neue Verbindungen, sondern um die Verlängerung bestehender Linien. Der EC nach Bologna soll bis nach Florenz weitergeführt werden, derjenige nach Genua bis Livorno.

Zurzeit gibt es EC-Direktverbindungen aus der Schweiz nach Mailand, Venedig, Genua sowie Bologna und retour. Ihr Vorteil liegt tatsächlich im Umstand, dass nicht umgestiegen werden muss. In Bezug auf die Reisezeit lohnen sich diese Direktzüge hingegen nicht. Wer schneller unterwegs sein will, sollte in Mailand auf die Hochgeschwindigkeitszüge Frecciarossa von Trenitalia oder die Kompositionen von Italo umsteigen.

Noch nicht spruchreif ist eine Direktverbindung nach Rom, obwohl diese sowohl bei den SBB als auch bei den Reisenden ganz oben auf der Wunschliste steht. «Es ist ein offenes Geheimnis, dass wir sehr



Gewöhnungsbedürftig: Das neue Eurocity-Logo «eC» von Trenitalia sowie der grüne Anstrich. Bild: Sandro Hartmeier

gerne eine Direktverbindung von Zürich nach Rom anbieten würden», sagte Véronique Stephan kürzlich dem Tages-Anzeiger. Doch es fehle an Rollmaterial für die Hochgeschwindigkeitsstrecken, und die Trassen seien stark ausgelastet.

Verabschiedet haben sich Trenitalia und SBB derweil offenbar vom einst vertraglich angestrebten Ziel, die Verbindung Zürich – Mailand via Gotthard unter drei Stunden Reisezeit zu fahren. «Drei Stunden und 17 Minuten ist meiner Meinung nach eine gute Zeit – unter drei Stunden sehe ich nicht», sagte Corradi beim Mailänder Event ins Mikrofon von SRF.

Anlässlich der Unterzeichnung hat Trenitalia auch den ersten neuen Zug seiner EC-Flotte vorgestellt, der unter der Marke «euroCity» zwischen der Schweiz und Italien verkehrt. Das Logo ist allerdings gewöhnungsbedürftig und bricht mit der bisherigen «Corporate Identity», ebenso wie der hellgrüne Anstrich. Grün ist aber im Moment gefragt. Mit dieser Farbe soll die Bahn als umweltfreundlichste Transportmittel gepriesen werden.

Zu sehen war der vollständig erneuerte ETR 610 im Innenbereich allerdings nur in der 1. Klasse. Die 2. Klasse ist noch nicht umgebaut. Ab 2026 soll das gesamte Rollmaterial dieser Flotte im neuen Design verkehren, mit Sitzbezügen aus recyceltem Material, WLAN und Steckdosen für E-Bikes. Auch in den Speisewagen macht sich die Zusammenarbeit der beiden Bahnunternehmen bemerkbar. Bereits seit dem 9. November betreibt Elvetino alle Speise-

wagen in den ETR-610-Zügen von Trenitalia. Allerdings haben es die Elvetino-Preise in sich: Für einen Espresso werden 5,50 Franken verlangt – das dürfte italienische Kunden eher abschrecken.

Ersatzbusse auch 2025

Trotz aller guten Absichten und schönen Worte läuft im Zugverkehr zwischen der Schweiz und Italien nicht alles rund. So sorgte 2024 gerade die Simplon-Achse für einigen Unmut. Wer von Genf oder Bern nach Mailand oder in Gegenrichtung reisen wollte, brauchte viel Geduld. Wegen Bauarbeiten war die italienische Strecke zwischen Domodossola und Mailand vom 9. Juni bis am 8. September gesperrt. Es wurden just in der reisestarken Ferienzeit Ersatzbusse eingesetzt. Zusätzlich gab es im August auch zwischen Iselle und Domodossola während dreier Wochen Bauarbeiten, was die Reise auf dieser Achse zusätzlich verkomplizierte.

Nach Angaben der italienischen Bahninfrastrukturbetreiberin RFI soll es auch 2025 wieder mehrmonatige komplette Streckensperrungen auf der Simplonlinie geben. Der Tessiner Nationalrat Bruno Storni hat bereits vorgeschlagen, auf italienischer Seite die sekundäre Bahnverbindung von Domodossola entlang des Orta-Sees via Borgomanero nach Mailand zu nutzen, um das lästige Umsteigen auf Ersatzbusse zu vermeiden. Nach Angaben der Italiener ist diese Strecke allerdings überlastet. Doch Storni widerspricht: «Das stimmt einfach nicht.»

Österreich, Italien, Frankreich: Die neuen alpenquerenden Bahn-Schnellverbindungen

Der Brenner-Basistunnel und der Mont-Cenis-Basistunnel sind auf Kurs. Bei beiden wird die Inbetriebnahme im Jahr 2032 angestrebt.

Roland Arnet Die Schweizer sind Musterknaben, wenn es um schnelle internationale Bahnverbindungen durch die Alpen geht. Im Jahr 2007 ging der Basistunnel durch den Lötschberg in Betrieb, später folgten Gotthard- und Ceneri-Basistunnel (2016 und 2020). Leider baute man damals den Lötschberg-Basistunnel aus politischen Überlegungen nur einspurig aus. Für rund 100 Millionen Franken, so lautete das faire Angebot der Tunnelbauer für den Ausbau der zweiten Röhre, wäre ein ausbaufähiger Rohrtunnel entstanden. Doch die «weisen Herren Politiker in Bern» sagten Nein zu diesem Top-Angebot. Nun, nur 20 Jahre später, ist der Lötschberg-Doppelspur-Ausbau erneut im Gespräch. Aus meiner Sicht ist diese milliarden schwere Investition in eine zweite Tunnelröhre allerdings sehr kritisch zu hinterfragen.

Schon heute ist die Fortsetzung der Verkehrsströme durch den Simplontunnel auf italienischer Seite kein Ruhmesblatt. Verspätungen, manchmal sogar Zugausfälle, sind die regelmässige Folge davon. Als einzige langfristige Problemlösung – diese sollte vor einem Ausbau der zweiten Lötschberg-Röhre geschehen – sehe ich die komplette käufliche Streckenübernahme von Brig bis Domodossola durch die Schweiz. Dies hätte durch Landabtausch mit Italien zu geschehen. Dadurch würde die Netzanbindung an die italienischen Bahnen auf Schweizer Boden schon in Domodossola beginnen. Die gesamte Verant-



Die Arbeiten am Mont-Cenis-Basistunnel (57,5 Kilometer) sind in vollem Gang. Bild: Roland Arnet

wortung wäre künftig in Schweizer Händen, insbesondere der Unterhalt und die diversen Schnittstellen bei der Infrastruktur. Vorbei wären damit die mühsamen Verspätungen und die Zugausfälle im Personen- und Güterverkehr, also ein echter Gewinn für den internationalen Bahnkunden. Die angestrebte Verlagerungspolitik durch die Schweiz auf die Schiene darf, mit Dank an alle Mitwirkenden, als Erfolgsmodell bezeichnet werden und verdient eine Fortsetzung am Simplon.

Auch im Nachbarland Deutschland sieht es im Bahnverkehr momentan nicht gut aus (siehe Artikel auf den Seiten 17 und 18). Erfreulicheres kann indes über

den Bahnausbau zwischen Österreich und Italien und über die Baustelle am Brenner berichtet werden. Der 55 Kilometer lange Brenner-Basistunnel (BBT) zwischen Innsbruck und Franzensfeste im Südtirol (die Gesamtlänge beträgt zusammen mit der Umfahrung Innsbruck 64 Kilometer) ist auf Kurs und der BBT wird wohl planmässig im Jahr 2032 eröffnet. Dieser besteht aus zwei Haupttunnelröhren und einem Erkundungsstollen. Eine Besonderheit ist der 12 Meter unterhalb der beiden Haupttunnelröhren mittig verlaufende Erkundungsstollen. In der ersten Phase diente er der geologischen Vorerkundung. In der Betriebsphase wird er als Service- und Entwässerungsstollen weiter genutzt. Insgesamt werden am Brenner rund 230 Kilometer Tunnelbauwerk ausgebrochen. Ab der BBT-Eröffnung um 2032 verlagert sich vermutlich ein Teil vom heutigen Gotthard- und Lötschberg-Güterverkehr ostwärts zum Brenner, insbesondere wenn die Trassenpreise in Deutschland noch weiter kräftig ansteigen.

Auch weiter westlich – zwischen Frankreich und Italien – wird seit 2023 an einem Basistunnel gebohrt. Der Mont-Cenis-Basistunnel wird die Fahrzeiten auf der Strecke Lyon – Turin massiv verkürzen und nach Vollendung ebenfalls vom Personen- und Güterverkehr genutzt. Geplant ist gemäss dem zuständigen französischen Ministerium, alle fünf Minuten einen Zug in jede Richtung zu senden. Ob dies dann auch in der Praxis so umgesetzt wird, wird sich weisen.

Das Kernstück am Mont-Cenis-Basistunnel ist ein 57,5 Kilometer langer doppelt-röhriger Haupttunnel, an dem auch Schweizer Firmen beteiligt sind. Ein Besuch vor Ort zeigte, wie wertvoll die Tunnelbau-Erfahrungen dieser Fachfirmen sind und wie hoch sie von der Gesamtbauleitung TELT (Tunnel Euralpin Lyon Turin) geschätzt werden. Das Schweizer Ingenieurbüro

Pini mit Hauptsitz in Grono GR begleitet das Bauwerk seit der Projektierungsphase bis zur heutigen Umsetzung. Es hat die Bauleitung in den Abschnitten CO7 (13,7 Kilometer) und CO6 (9,4 Kilometer) auf französischer Seite.

Die Spezialisten von Implenia haben bei Saint-Jean-de-Maurienne den Auftrag erhalten, einen drei Kilometer langen Tunnel durch kritische Gesteinsschichten zu bohren. Bei unserem Besuch am 17. Oktober 2024 waren bereits 38 Prozent (1,1 Kilometer) ausgebrochen, was einer Tagesleistung je Röhre von vier Metern entspricht – deutlich mehr als geplant. Das schwierige geologische Profil des Mont-Cenis-Gebirges erklärt, warum die erfahrene Schweizer Tunnelbaufirma Implenia den Abschnitt CO08 (3 km) mit traditionellem Sprengvortrieb erstellen darf. Möglich ist, je nach weiterem Verlauf der Ausbruchar-

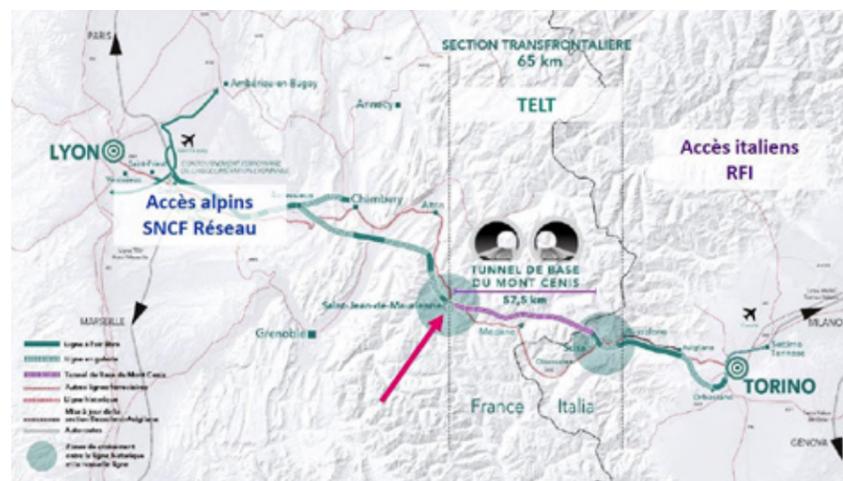
beiten, dass für Implenia bei vorzeitiger Erreichung der Fristen noch ein Folgeauftrag von einigen Hundert Metern dazu kommt. Dieser Ausbruch würde dann ebenfalls mit Sprengvortrieb durchgeführt.

Wettlauf um Eröffnung

Auch die übrigen gut 50 Kilometer Tunnel sind in Baulose aufgeteilt: fünf Abschnitte mit verschiedenen Akteuren, davon zwei auf italienischer Seite. In diesen Abschnitten kommen fünf Tunnelbohrmaschinen (TBM) zum Einsatz, wovon jede mit Schneidwerkzeugen (Rollmeisseln) ausgerüstet ist und eine Tunnelröhre mit über 10 Meter Durchmesser erstellt. Jede dieser TBM trägt einen Namen. Sie bohren nicht nur die jeweilige Tunnelröhre, sondern verkleiden diese auch und vollenden so den Tunnel Kilometer um Kilometer. Alle 300 Meter werden verbindende Quer-

stollen durch Sprengvortrieb ausgebrochen, die künftig in Notfallsituationen als Rettungsrohre dienen. Jeder Querstollen wird am Schluss gegen die beiden Tunnelröhren hermetisch mit Türen abgesichert. In einigen dieser Querstollen wird zusätzlich die Tunneltechnik (Transformatoren, Steuerung, Lüftung, etc.) eingebaut. Auch beim Mont-Cenis-Basistunnel gibt es ein geplantes Eröffnungsdatum. Es ist ebenfalls das Jahr 2032 und somit identisch mit demjenigen des Brenner-Basistunnels. Wir werden sehen, ob diese Prognosen eintreffen und wer den Bahnbetrieb schliesslich zuerst aufnimmt.

Weitere Informationen und Fotos zum Mont-Cenis-Basistunnel auf www.bahnjournalisten.ch unter «Anlässe & Reisen»: «Studienreise: Schweizerische Fachwissen für die Bahn» vom 16./17. Oktober 2024.



Die neue Hochgeschwindigkeitsverbindung zwischen Turin und Lyon misst 140 Kilometer. Es dürfte zu einer Verlagerung des Schienengüterverkehrs kommen. Quelle: Tunnel Euralpin Lyon-Turin



SICHER UND LEISTUNGSSTARK.

VVST Haftpflichtversicherung nach Mass für den öffentlichen Verkehr

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

Ein neuer Anlauf

Die spanischen Staatsbahnen Renfe lancieren eine grenzüberschreitende Hochgeschwindigkeitsverbindung von Barcelona nach Toulouse – als dritte Destination in Frankreich neben Marseille und Lyon.

Kaspar P. Woker Im Spätherbst kündigen die Bahnen ihre Neuheiten für das nächste Jahr an: verheissungsvoll, selten etwas Überraschendes, auch mal Aufgewärmtes. Dazu gehört die Ankündigung von Renfe-Internacional, ab Frühjahr 2025 Toulouse im Free Access als dritte Destination in Frankreich wieder direkt anzufahren. Die Fahrpläne sind noch nicht bekannt. Offen ist das europäische Sicherheitszertifikat für dieses Ziel. Angepeilt wird eine Fahrzeit von 3,5 Stunden für eine Distanz von gut 400 Kilometern.

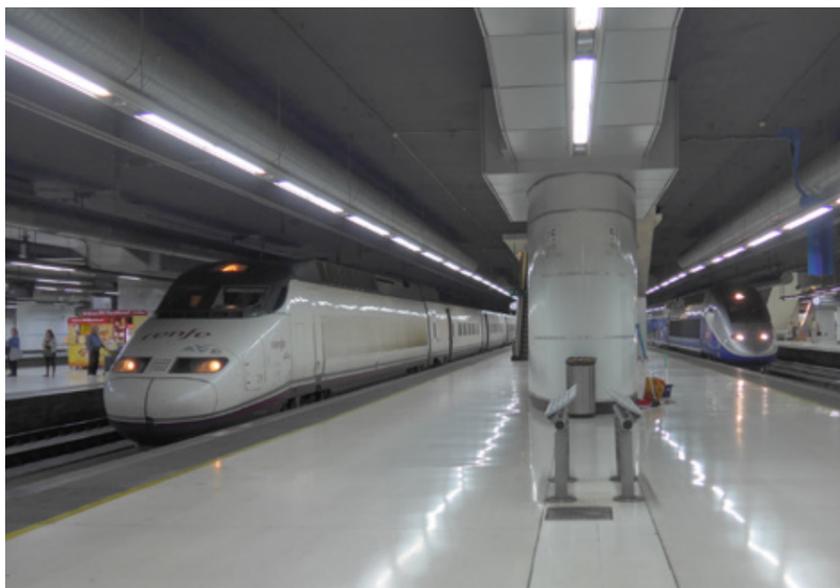
Toulouse als viertgrösste Stadt ist ein attraktives, eigentlich zu wenig bekanntes Reiseziel. Touristisch, wirtschaftlich und kulturell hat die Stadt an der Garonne – auch für Spanier hinter den Pyrenäen – viel zu bieten. Die Anreise per Bahn kann da sehr konkurrenzfähig sein, wie ein Vergleich zeigt. Per Auto über 401 Kilometer Autobahn prognostiziert Google 4 Stunden. Blabla-Bus fährt direkt in 5 Stunden 15 Minuten für 30 bis 50 Euro. Noch heisst es per Bahn Umsteigen in Narbonne, wofür 3 Stunden 50 Minuten bis 4 Stunden 20 Minuten veranschlagt werden – bei Preisen von 60 bis 85 Euro. Der Flug postet als Minimum 3 Stunden 30 Minuten mit Umsteigen in Madrid-Barajas bei viermal höherem Preis.

Die Destination Toulouse versinnbildlicht die Schwierigkeiten von Renfe, in Frankreich Fuss zu fassen. Von 2013 bis 2018 wurde dieses Ziel im Joint-Venture mit der SNCF mit einem Zugpaar pro Tag bedient, gedacht für Spanier, um Okzitanien zu entdecken. Die Rotation wurde 2016 gedreht, um Tagesausflüge nach Barcelona zu ermöglichen. Beides mit wenig Erfolg trotz der passablen Fahrzeit von 3 Stunden und 16 Minuten. Corona gab der Verbindung den Rest. Heute wie damals wird Renfe einen Alstom-Triebzug S-100 (ähnlich wie ein TGV) einsetzen. Weiterhin dürfen nur diese über 35-jährigen Kompositionen auch Marseille ab Madrid und Lyon ab Barcelona bedienen. Die schlingenden Flaggsschiffe von Renfe, die Talgo-Avril-Triebzüge S-106, sind in Frankreich nach wie vor nicht homologiert und «SNCF Réseau» tut sich schwer, Renfe die Zulassung für Lyon – Paris zu erteilen. Deshalb bleibt es beim «déjà vu».

Gütertransit und HGV belasten das Netz

Im Weiteren dürfte Renfe im Languedoc noch längere Zeit ab der spanisch-französischen HGV-Linie Barcelona – Perpignan kaum zusätzliche Trassen in Richtung Montpellier – Lyon erhalten. Frankreich

hat zwar versprochen, die «Nouvelle Ligne Montpellier – Perpignan» (NLMP) per 2034 bis Béziers, respektive per 2044 bis Perpignan zu erstellen. Bis dann drängen sich der zunehmende Gütertransit, der Fernverkehr Bordeaux – Toulouse – Marseille, wenige TGV/AVE Frankreich – Spanien und ein von der Region stark ausgebauter Regionalverkehr über die Bestandslinie. Elektrifikation und Signalisation sind veraltet, die Linienführung ist hochwassergefährdet, aber sie bedient die Zentrumsbahnhöfe der touristischen Städte Nîmes, Montpellier, Sète, Agde, Béziers und Narbonne. Die NLMP soll einen Zeitgewinn von 40 Minuten für Paris/Lyon – Barcelona bringen, verschlechtert die Erreichbarkeit der Unterwegziele und dürfte mit einer Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h belegt werden, da sie als Teil des TEN-Korridors auch dem Güterverkehr als Umfahrung der Stadtzentren dient. Das zeigt sich an der «Linea de Alta Velocidad» Perpignan – Barcelona, welche für deren Hauptnutzen als Güter-Transitlinie mit 18 Promille zu steil trassiert wurde und welche die Höchstgeschwindigkeit von 350 km/h nur über 30 Kilometer zulässt – sonst nur 290, 245, 220 oder 140 km/h – und durch den Tiefbahnhof von Gerona sind gar nur 120 km/h erlaubt. Damit dürfte ihr der Titel als langsamste Hochgeschwindigkeitslinie Europas zukommen. Hier begegnen und überholen TGV/AVE immer wieder Güterzüge, die mit den erlaubten 120 km/h dahin rollen. Im Gegensatz zu anderen HGV-Linien ist der Tunnel von Perthus mehrere Nächte pro Woche für Güter- und Reisezüge offen. Da denkt man an den Nachtzug Zürich – Barcelona, doch dieser wird noch einige Zeit an anderen Haken hängen bleiben. Vorerst sollte der TEE Talgo-Catalán (Genf – Barcelona) als «El AVE Catalán» wieder aufstehen.



Renfe setzt ihre Alstom-Triebzüge nach Frankreich ab Barcelona Sants ein. Bild: Kaspar P. Woker

Nachrichten

Halbtax Plus verlängern

Das vor einem Jahr von der Alliance Swiss-Pass lancierte Halbtax Plus (Guthabeneinzahlung mit Bonus) ist gemäss Medienberichten bis zum 5. November 2024 über 170 000 Mal verkauft worden. Ein häufiger Kritikpunkt der Nutzerinnen und Nutzer betraf die komplizierte Verlängerung des Halbtax Plus. Diese Kinderkrankheit ist aber geheilt: Wie Michaela Ruoss, Mediensprecherin der Alliance SwissPass, gegenüber «watson» erklärte, lässt sich ein neues Halbtax-Plus-Paket jetzt aufladen und einzahlen, sobald ein Kunde das Guthaben des laufenden Pakets vollständig genutzt hat und sich in der Bonusphase befindet. (gl)

Inkognito unterwegs

Reisende in Zügen mit Selbstkontrolle dürfen nicht mehr wissen, wer ihr Ticket sehen will: SBB-Kontrollure weisen sich nur noch mit einer Nummer aus, wie «Saldo» bekannt machte. Bisher zeigten die Kontrollure den Reisenden einen Ausweis, auf dem ihr Name stand. Die Neuerung soll dem «Schutz des Personals» dienen. Im Gegensatz zu den Kontrolluren auf unbegleiteten Zügen tragen die uniformierten Zugbegleiter von IC- und IR-Zügen weiterhin Namensschilder. (gl)

Gut für Stadler

Die SBB, Thurbo und RegionAlps haben Mitte November in Weinfelden die ersten drei neuen «Flirt Evo» des Zugherstellers Stadler der Öffentlichkeit vorgestellt. Die neuen einstöckigen Triebzüge werden wie geplant im Laufe des Jahres 2026 fahrplanmässig eingesetzt. Sie sollen den Reisenden zahlreiche Verbesserungen bringen und werden teils grenzüberschreitend verkehren. Die SBB bestellten 2022 gemeinsam mit Thurbo und RegionAlps 286 solche Kompositionen für den Regionalverkehr. Das Investitionsvolumen beträgt 2 Milliarden Franken. Stadler-Boss Peter Spuhler durfte beim Anlass zu Recht stolz sein: Der Flirt ist eine absolute Erfolgsgeschichte. Bisher hat Stadler weltweit über 2700 Flirt-Züge verkauft. (gl)

Schlecht für Stadler

Ende Oktober wurde der Süden Spaniens von heftigen Unwettern heimgesucht. Die Wassermassen haben Hunderte von Todes-



werden. Und bei einer Überschwemmung in Niederösterreich erlitt ein Doppelstock-Zug Totalschaden. (gl)

Seilbahnbranche zufrieden

Trotz wiederkehrender schneearmer Winter geben sich die Vertreter der Schweizer Seilbahnen optimistisch. So sei der Transportumsatz in der Wintersaison 2023/24 auf den vorherigen Höchststand von 828 Millionen Franken aus der Wintersaison 2021/22 geklettert. Dies erreichte die Branche bei leicht gestiegener Skitage-Anzahl von 23,1 Millionen im Vergleich zu den 22,2 Millionen in der Wintersaison von 2022/23, wie es im Oktober an einer Medienkonferenz des Verbandes Seilbahnen Schweiz (SBS) in Lugano hiess. Auch im Sommer seien die Personenverkehrserträge in die Höhe geschossen. (gl)



ETR 470 wird Schrott

Die Spuren der legendären Neigezüge ETR 470, die zwischen Italien und der Schweiz unter der Flagge von Cisalpino verkehrten und sich als unzuverlässige Pannenzüge einen Namen gemacht haben, werden bald ganz verschwinden. Ein letzter Triebzug-Teil ist bisher im Depot Erstfeld von SBB Historic zu sehen. Doch dieser soll nun definitiv verschrottet werden, wie bei einer Depotbeichtigung im Oktober zu erfahren war. Die SBB setzten diesen Fahrzeugtyp von 1996 bis 2014 ein. (gl)



Neues Preissystem naht

Die Alliance SwissPass, die Branchenorganisation des öffentlichen Verkehrs, arbeitet an einem neuen, einfacheren Preissystem für den öffentlichen Verkehr in der Schweiz. Über 3000 öV-Kundinnen und -Kunden testeten und bewerteten in einem mehrmonatigen Feldtest das neue System in der Praxis, wie der Verband Ende November bekannt gab. Basierend auf den positiven Rückmeldungen hätte die öV-Branche beschlossen, den bestehenden System-Prototyp im Rahmen einer Reifephase weiterzuentwickeln, um die Basis für die einfache und selbstverständliche Nutzung des öffentlichen Verkehrs der Zukunft zu legen. Voraussichtlich Ende 2025 entscheidet die öV-Branche, ob und wann das neue Preissystem eingeführt wird. (pd/gl)

opfern im Raum Valencia gefordert. Betroffen war aber auch die Industrie, so das spanische Werk des Thurgauer Schienenfahrzeugbauers Stadler. Die Mitarbeitenden konnten nicht zur Arbeit kommen. Einige Zulieferbetriebe wurden zerstört. Dies hat massive Auswirkungen auf Lieferfristen und Umsatz des Unternehmens, das dieses Jahr schon zwei Mal unter den Wetterkapriolen leiden musste. Bereits im Juni wurde ein Zulieferwerk im Wallis überflutet. 800 Tonnen Aluminiumprofile mussten verschrottet

Die Grenzen der künstlichen Intelligenz

Bericht von der InnoTrans 2024 in Berlin: Fantasielose Innenraumgestaltung und ungelöste Probleme bei der Gepäckunterbringung.

Edwin Dutler Die InnoTrans hat bei ihrer 14. Durchführung vom 24. bis 27. September 2024 alle bisherigen Rekorde gebrochen. An der weltweit grössten Messe für Verkehrstechnik waren 2940 Aussteller aus 59 Ländern vertreten. In den vier Tagen wurden 170'000 Besucherinnen und Besucher aus 133 Ländern gezählt. Es wurden 226 Weltpremieren präsentiert und auf dem Freigelände konnten insgesamt 133 Fahrzeuge besichtigt werden.

Enttäuschung auf Freigelände

Die imposante Eröffnungsveranstaltung mit rund 1000 Gästen sowie den Spitzen der Bahnen und der Politik stand ausschliesslich unter dem Motto der künstlichen Intelligenz, kurz KI. Die Exponenten wurden nicht müde, immer wieder zu betonen, dass die KI nun die Lösung aller heute bestehenden Probleme sei. Dabei wurden auch einige heute recht sinnvolle Anwendungen gezeigt. Bei allen Präsentationen und Lobhudeleien kam etwas leider nie zur Sprache: Die lästigen Verspätungen und Anschlussbrüche wegen Signal- oder Weichenstörungen und Personen in Gleisnähe kann auch die KI nicht wegzaubern. Defekte Türen und Toiletten kann die KI zwar anzeigen, für die Behebung ist zum Glück nach wie vor eine menschliche Person notwendig. Und nur schon der zaghafte Versuch, Verpflegung im Zug direkt an den Platz online zu bestellen, funktioniert bei der DB in neun von zehn Fällen leider nicht.

In den Ausstellungshallen waren die beiden Swissrail-Stände mit den wichtigsten Ausstellern natürlich wieder ein grosser Anziehungspunkt für die Fachbesucher für Geschäftsabschlüsse und auch zum Fachsimpeln. Das hervorragende kulinarische Angebot war ein weiterer Höhepunkt der beiden Swissrail-Stände. Neben den schweizerischen Ausstellern interessierten mich in den anderen Hallen besonders die Anbieter, welche bei der Herstellung von Eisenbahn-Rollmaterial beteiligt sind. Deshalb habe ich mich sehr mit den Ausstellern beschäftigt, welche Design-Vorschläge für Innenraumgestaltungen vorgestellt



Eigenwillige Gestaltung: Prototyp des «RS Zero» von Stadler Rail.

Bild: Edwin Dutler

haben. Auch die Hersteller der Sitze in den Eisenbahnwagen waren zahlreich vertreten und haben natürlich ihre besten und komfortabelsten Sitze gezeigt.

Wohin mit den Koffern?

Auf dem Freigelände folgte dann die grosse Enttäuschung. Von den an den Ständen gezeigten kundenfreundlichen Sitzlandschaften war nichts mehr zu sehen. Fantasieloses «DC-8-Feeling» herrschte vor. Es gab zwar überall ein Behinderten-WC sowie Veloabstellplätze, doch sonst sah ich ausschliesslich Truppentransporter mit vielen Wandplätzen. Die vorherrschende Effizienzhysterie der Besteller und Bahnbetreiber unterdrückt zurzeit jede innovative Idee und alle Verbesserungen zu Gunsten der Kundinnen und Kunden. Bei den intensiven Gesprächen mit den Ingenieuren der Hersteller wurde mir dann aber einmal mehr klar: Auch sie sind teilweise unglücklich, aber es wird immer genau das geliefert, was bestellt und auch bezahlt wird.

Ein grosser Schwachpunkt beim gezeigten neuen Rollmaterial ist nach wie vor

die Unterbringung des Gepäcks. Die Koffer der Reisenden werden immer grösser und die Abstellflächen in den Zügen immer kleiner. Selbst bei nachträglichen Revisionen wird kein neuer Platz für das Gepäck geschaffen, es werden im Gegenteil noch zusätzliche Wandplätze eingebaut. Die Anordnung der 1. Klasse in doppelstöckigen Zügen ist bei allen Bahnen ausserhalb der Schweiz immer sehr kundenunfreundlich gelöst: Die Sitzplätze sind praktisch ausschliesslich über enge und steile Treppen im Obergeschoss erreichbar, mit Gepäck bei jeder Reise ein Kraftakt und für ältere Personen praktisch unmöglich.

Auf dem Freigelände konnte ich dann viele Fachbesucher aus der ganzen Welt beobachten, welche insbesondere unter die Drehgestelle der neuen europäischen Züge gekrochen sind, um die technischen Besonderheiten zu fotografieren. Für die Gestaltung der Inneneinrichtungen interessierten sich diese Personen viel weniger. Weshalb ist klar: Die gezeigten trostlosen Raumgestaltungen der europäischen Züge wollen beispielsweise die Chinesen ihrem Volk dann doch nicht zumuten.

Gegen Kappung in Stuttgart-Vaihingen

Pro Bahn Schweiz unterstützt das Bündnis Pro Gäubahn: Keine jahrelange Unterbrechung der Bahnstrecke Singen – Stuttgart.

Edwin Dutler Das Bündnis Pro Gäubahn, welches die Interessen der Bahnstrecke Singen – Stuttgart vertritt, organisierte im Oktober in verschiedenen Städten entlang der Gäubahn wieder einen Aktionstag. Im Visier steht die geplante Kappung der Gäubahn in Stuttgart-Vaihingen, welche die DB per April 2026 vorgesehen hat. Dass die Gäubahn 15 Kilometer vor dem Stuttgarter Hauptbahnhof enden soll, ist weder für den Baufortschritt von Stuttgart 21 nötig noch zulässig. Die Gäubahn-Kappung steht auch im Widerspruch zur Planfeststellung des Projektes «Stuttgart 21». Im Projekt Deutschlandtakt ist eine Weiterführung der internationalen Bahnlinie bis nach Nürnberg vorgesehen, was eigentlich sinnvoll ist und seitens der Schweiz im ursprünglichen Projekt «Anschluss ans europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz» auch so geplant war.

Gegen die Kappung der internationalen Bahnverbindung hat die Deutsche Umwelthilfe, welche nach Gesetz einspracheberechtigt ist, Einsprache erhoben. Die erste Gerichtsverhandlung findet nun am 12. Februar 2025 statt. Auch die Oberbürgermeister der Gäubahn-Orte wollen die unsinnige Unterbrechung der internationalen Bahnlinie nicht hinnehmen und haben in einem gemeinsamen Brief dagegen protestiert.

Politik sollte handeln

Pro Bahn Schweiz unterstützt seit der Schlichtung im Jahre 2010 tatkräftig die Kolleginnen und Kollegen in Deutschland. Der vorgesehene Ersatz der Panoramalinie mit einem Pfaffensteigtunnel ist wirklich nicht sinnvoll. Sein Umweg über den Stuttgarter Flughafen ist weder notwendig noch finanzierbar, und seine Realisierung

ist total unsicher. Er ist ein weiterer unsinniger Mosaikstein beim verunglückten Projekt «Stuttgart 21».

Ab dem 15. Juni 2025 sollen auf der internationalen Verbindung Zürich – Stuttgart nach jahrelangen Tests nun wirklich die «Teppich-RE» – das heisst die IC-2-Züge – eingesetzt werden, welche heute bereits zwischen Stuttgart und Singen verkehren. Dieses Angebot wird mit einer Ausnahme stündlich gefahren. Bei einer Verbindung muss aus Kapazitätsgründen noch in Singen umgestiegen werden.

Pro Bahn Schweiz bleibt dran. Wir werden unsere Kolleginnen und Kollegen in Deutschland weiterhin tatkräftig unterstützen. Hilfreich wäre, wenn die politischen Behörden der Kantone Zürich und Schaffhausen gegen die kundenunfreundliche Kappung der internationalen Bahnverbindung ebenfalls Stellung nehmen würden.

Fit aus dem Werk Yverdon

Die SBB modernisieren bis 2031 alle 44 Intercity-Neigezüge (ICN).

Edwin Dutler Im Oktober haben die SBB im Werk Yverdon den ersten der 44 komplett modernisierten ICN vorgestellt. Die ICN, welche ab 2001 als «Expo 2002»-Züge in Betrieb gekommen sind, werden jetzt für eine weitere Lebensdauer von rund zwanzig Jahren modernisiert. Der Prototyp der modernisierten ICN geht noch dieses Jahr in den kommerziellen Betrieb.

Bei der Präsentation des ersten renovierten Zuges habe ich zahlreiche Verbes-

serungen festgestellt, so bei den Sitzen, den Kundeninformationssystemen mit den grossen LED-Bildschirmen, den Teppichen und den Tischen mit den integrierten Steckdosen. Die Familienzone wurde neu gestaltet und der Speisewagen hat ein neues zweckmässiges Erscheinungsbild erhalten.

Besonders positiv ist mir die Business-Zone aufgefallen, welche nochmals aufgewertet wurde. Die Anzahl der Sitze wurde

hier bei vier belassen. Das ist besonders bemerkenswert, da bei unseren nördlichen und östlichen Partnerbahnen bei einem Refit die Business-Zone in der Regel verschlechtert wird. Einmal mehr ist hier die SBB die löbliche positive Ausnahme.

Die revidierten Züge erhalten einen neuen Aussenanstrich. Die Tatsache, dass es beim ICN keinen Niederflur-Einstieg gibt, ist konstruktionsbedingt und kann bei einem Refit nicht geändert werden. Die

Arbeiten an den 44 Zügen dauern bis ins Jahr 2031.



Vorbildliche Modernisierung: Familienzone und Business-Zone. Bilder: SBB

Beleidigungen, Drohungen, Tötlichkeiten

Für Zugbegleiterinnen und Zugbegleiter ist die Arbeit nicht einfacher geworden. Manche Streitfälle enden gar vor Bundesstrafgericht.

Gerhard Lob Gerangel, Beschimpfungen und sogar ein Schlag ins Gesicht: Es ist sehr un schön, was eine SBB-Zugbegleiterin am 20. November 2023 im Zug von Laufen nach Basel und schliesslich auf dem Perron in Basel SBB erleben musste. Grund für die Auseinandersetzung war eine Billettkontrolle. Eine Passagierin, die ihre Mehrfahrtenkarte nicht abgestempelt hatte, wurde laut dieser Zugbegleiterin aggressiv und entriss ihr sogar das Arbeitsgerät «ELAZ», das einem Mobiltelefon gleicht. Die Situation beruhigte sich erst nach dem Eintreffen der Transportpolizei. Die Zugbegleiterin war danach fünf Tage krankgeschrieben.

Die Episode von damals hatte vor kurzem ein gerichtliches Nachspiel. Denn die mutmassliche Täterin – eine in Laufen BL wohnhafte Frau – musste sich vor dem Bundesstrafgericht in Bellinzona wegen Gewalt und Drohung gegen Behörden und Beamte verantworten. In der Verhandlung bestritt sie vehement den Hergang und die Version der Zugbegleiterin. Die Aufnahmen aus der Videoüberwachung waren nicht eindeutig.

Der Einzelrichter der Strafkammer entschied schliesslich, die Beschuldigte nicht wegen Gewalt und Drohung gegen Behörden und Beamte zu verurteilen, sondern wegen der Hinderung einer Amtshandlung. Ihr wurden eine Geldstrafe von 1000 Franken bei einer Probezeit von zwei Jah-

ren sowie die Übernahme der Verfahrenskosten von 2000 Franken aufgebürdet.

Solche Fälle landen regelmässig vor dem Bundesstrafgericht, das zuständig ist, wenn in Strafsachen Bundesbeamte involviert sind. Für die Bundesanwaltschaft handelt es sich um Bagatellen. Für das Zugpersonal, das in Episoden dieser Art verwickelt ist, keineswegs. «Das Problem der Gewalt gegenüber dem Personal beschäftigt uns als Gewerkschaft sehr stark», sagt Michael Spahr, Leiter Kommunikation bei der Eisenbahngewerkschaft SEV. Der SEV-Sekretär René Zürcher erklärt, dass manche Mitarbeitende nach gewissen Erfahrungen traumatisiert seien: «Wir wissen von Zugbegleiterinnen und Zugbegleitern, welche nach einer Auseinandersetzung ihren Job nicht mehr ausüben können.»

Gemäss einer Erhebung des Bundesamtes für Statistik zu Officialdelikten in Bezug auf Gewalt und Drohung gegen Behörden und Beamte werden pro Jahr rund 700 Fälle verzeichnet, wobei die Mehrheit (zirka 500 Fälle) auf dem Bahnhofsareal verübt werden, wozu Haltestellen und Depots zählen. Die anderen Tatörtlichkeiten sind im Zug, Bus oder Tram. Diese Zahlen sind allerdings mit Vorsicht zu geniessen, da sie nicht nur öV-Personal betreffen.

Auch für die Verkehrsunternehmen ist es ein wichtiges Thema. Die BLS weist darauf hin, dass sich das aggressive Verhalten

zumeist verbal äussert: «In seltenen Fällen kommt es auch zu Tötlichkeiten.» Die SBB ihrerseits beobachten, «dass Tötlichkeiten Schwankungen unterliegen und einzelne Vorfälle gröber geworden sind». Die Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich (VBZ) verzeichnen jährlich zwischen 30 und 50 Fälle von Bedrohungen und zwischen 15 und 30 Fälle von Tötlichkeiten gegen Mitarbeitende. Nur gelegentlich komme es zu Körperverletzungen.

Das Personal wird bei den VBZ durch Schulungen darauf vorbereitet, in potenziellen Gewaltsituationen deeskalierend zu handeln. Da ein wesentlicher Teil der Gewaltvorfälle Mitarbeitende der Fahrausweiskontrolle betreffe, würden diese besonders intensiv in Kommunikation, Deeskalation und Konfliktmanagement geschult.

Doch die Nerven liegen häufig blank. Das zeigt auch ein sogenanntes «Prügel-Video», das im Spätsommer viral ging und zu intensiven Diskussionen auf den sozialen Netzwerken führte. Ein SBB-Kontrolleur prügelte da im Bahnhof Luzern auf einen am Boden liegenden Kunden ein. Er wurde dann freigestellt, hat aber seine Version gegenüber dem «Blick» erzählt. Die Situation sei eskaliert, nachdem der Fahrgast seinen Fuss zwischen die Türen gestellt und den Zug so am Abfahren gehindert habe.

Derweil haben die SBB und ihre Sozialpartner SEV, VSLF und Transfair Anfang November eine Kampagne für Respekt und Sicherheit in Zügen und an Bahnhöfen lanciert. «Gemeinsam respektvoll unterwegs» lautet das Motto dieser Kampagne. Mit Plakaten und auf Bildschirmen in Bahnhöfen und Zügen wird ein Zeichen für einen respektvollen Umgang von Reisenden und Mitarbeitenden gesetzt. So sehr die Kampagne auch zu begrüßen ist, bleibt doch fraglich, ob mit der spielerischen Grafik (Kaktus/Luftballone) das Ziel erreicht werden kann.

«Gemeinsam respektvoll unterwegs»: Das Motto der Kampagne von SBB und den Sozialpartnern SEV, VSLF und Transfair. Bild: SBB



Die Rückverlagerung hat schon begonnen

Der Schienengüterverkehr verliert wieder Anteile an die Strasse: Überlegungen zu einer unerfreulichen Entwicklung beim Gütertransport.

Roland Arnet Das Thema Zugreisen nach Deutschland beschäftigt uns schon viele Jahre und es bleibt wohl noch lange ohne eine befriedigende Lösung. Verspätungen, verpasste Anschlüsse, Zugausfälle, verkehrte Wagenreihungen: Dies ist leider der Normalfall im internationalen Personenverkehr nach und in Deutschland. Doch nicht nur der Personenverkehr ist von dieser unerfreulichen Entwicklung betroffen. Genauso hart trifft es den internationalen Güterverkehr auf der Schiene. Unpünktlichkeit ist auch beim Warenfluss unerwünscht und für verderbliche Ware eine Katastrophe. Dazu kommen länderspezifische behördliche Überregulierungen (nicht nur in Deutschland), Normen und Audits, die ungebremst zunehmen und den Bahntransport erschweren. Seit drei Jahren läuft die Verlagerungspolitik von der Strasse auf die Schiene beim Italien-Deutschland-Güterverkehr in eine unerfreuliche Richtung: Die Strasse hat von der Schiene etliche unzufriedene Bahnkunden zurückgeholt.

Wo liegen die grossen Unterschiede zwischen der Schiene und der Strasse?

- Ein LKW wird irgendwo in einem Land zugelassen und kann sogleich ungehindert in ganz Europa mit Gütern verkehren. Eisenbahnunternehmen brauchen hingegen für jedes Land eine separate Zulassung ihrer Lokomotiven und ihres Personals.
- Es gibt keine nationalen Anforderungen seitens der Autobahnbetreiber an die Fahrzeuge: Jeder LKW kann frei wählen, welche Autobahnen er nutzen will. Einzige Vorgaben sind die Tempo-Limiten und Ruhezeitvorschriften. Im Schienen-Güterverkehr hingegen hat jedes Land eigene, teilweise sehr strenge Vorschriften und überwacht diese mit zeitintensiven und teuren Audits, während Verkehrsministerien bei LKW-Unternehmen keine vergleichbaren Kontrollen durchführen.
- Nicht jeder zurückgelegte Strassenkilometer ist auf Europas Strasse abgabepflichtig. Zudem wird der Dieseltreibstoff

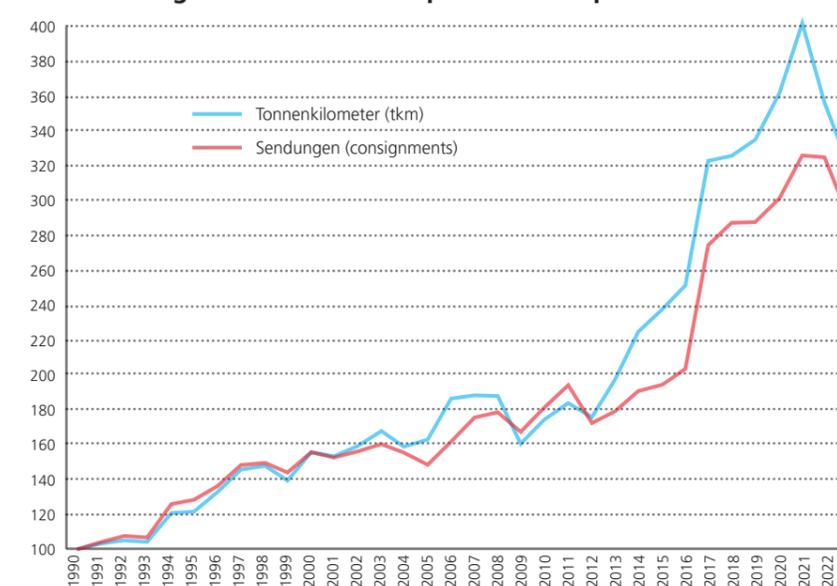


Obwohl Güterzüge klimafreundlicher sind: Lastwagen auf der Strasse sind oft schneller und günstiger. Bild: SBB

- in vielen Ländern subventioniert. Nur wenige Länder kennen ähnliche Mautgebühren wie die LSVA in der Schweiz.
- Kein LKW muss für eine nicht angetretene Fahrt eine Stornierungsgebühr bezahlen, dies im Gegensatz zu den Güterbahnen, die auch ihre nicht genutzten Trassen bezahlen müssen.
- Entlang der Autobahnen stehen den Lastwagen kostenfreie Abstellplätze zur

- Verfügung. Wichtige Autobahnstrecken werden aufgrund von Bauarbeiten sehr selten komplett gesperrt – und schon gar nicht wegen personeller Unterbesetzung bei Autobahnbetreibern. Bei den Infrastrukturbetreibern der Eisenbahn kommt es vermehrt wegen Personalmangel zu «Streckensperrungen».
- Die Strasse kennt keine tarifgebundenen Sektoren: Wer einen LKW fährt, kann >>>

Entwicklung intermodale Transporte in Europa 1990-2023



Die Entwicklung im intermodalen Verkehr in Europa geht wieder abwärts. Die Gründe: Schlechte Qualität des Schienenverkehrs, höhere Trassenpreise, flauere Konjunktur und Kapazitäten im Strassengüterverkehr. Quelle: UIRR International Union for Road-Rail Combined Transport

>>> sich frei mit seinem Fahrzeug bewegen. Die Ausbildungsanforderungen sind im Strassenverkehr zudem deutlich tiefer: Kein LKW-Chauffeur braucht Sprach- und Streckenkenntnisse.

Diese kleine Übersicht zeigt, warum die jetzigen Grundbedingungen bei den Gütertransporten deutlich für die Strasse sprechen.

Bis 2021 konnten diese Differenzen von den Bahnen noch einigermaßen überwunden werden. Doch mit dem Wegfall der deutschen Kernkraftwerke und dem Ukrainekrieg verteuerten sich die Strompreise für alle, insbesondere auch für die Bahngesellschaften. Auch die Strasse hatte einen kurzen Anstieg der Treibstoffpreise hinnehmen müssen, doch diese Preise sind bereits wieder stark gesunken. Die Strompreise sind weiterhin hoch geblieben, was sich negativ auf die Trassenpreise auswirkt, auch im Güterverkehr. Da die meisten Endabnehmer sehr stark preisorientiert unterwegs sind, sind sie selten bereit, mehr als unbedingt nötig für einen Transport zu be-

Die Rückverlagerung von der Schiene auf die Strasse hat bereits begonnen.

zahlen. Weitere Trassenpreiserhöhungen sind angekündigt. Dies hat seit 2022 fatale Auswirkungen auf die Transportmengen bei den Güterbahnen, was in der Graphik deutlich ersichtlich ist.

Die Schlussfolgerung zum internationalen Güter-Schieneverkehr: Obwohl die schienengebundene Bahn sicherer als die Strasse ist, wird sie von den Regulatoren (Behörden) fälschlicherweise als unsicher und regulierungsbedürftig angesehen. Zudem hat sich die Meinung der Politik verändert, indem sie die Bahnbetreiberinnen vermehrt zwingt, auch den Bau und den Unterhalt der Infrastruktur mitzufinanzieren. Dies steht im krassen Gegensatz zum Strassenbau und -unterhalt, der mehrheitlich aus den Staatskassen finanziert wird. Damit herrscht zwischen den für Massen-

transporte ökologisch sinnvollerer Güterbahnen und den Strassentransporten ein ungleicher Wettbewerb.

All dies hat Folgen: Die Rückverlagerung von der Schiene auf die Strasse hat bereits begonnen. Noch wäre dieser Trend mit den richtigen Massnahmen umkehrbar. Doch solange die Strasse keine Kostenwahrheit kennt, wird sie gegenüber den Güterbahnen immer attraktiver bleiben. Hilfreich wären auch Harmonisierungen von nationalen Normen und Vorschriften, doch eine solche Weiterentwicklung liegt europaweit noch in weiter Ferne. Die Verlagerungspolitik von der Strasse auf die Schiene wirkt wie eine Worthülse von Politikern, die wohl von Nachhaltigkeit und Umweltschutz sprechen, aber als Verkehrsmittel ausschliesslich Flugzeuge und Luxusautos benutzen.

Doch noch ein positiver Gedanke zum Schluss: Während Jahrzehnten warben die SBB mit dem Slogan «Für Güter die Bahn». Es wäre schön, wenn dieser weise Spruch in den nächsten Jahrzehnten erneut Wirklichkeit würde.

Il est temps de partir à l'assaut de Glacier 3000... en chemin de fer!

Accessibilité aux Alpes vaudoises: quel rôle pour les transports publics?

Daniel Mange Les habitants du Chablais, entre Monthey et Montreux, assistent chaque hiver, le dimanche après-midi, à un spectacle hallucinant: dès 15 heures, l'afflux des skieurs motorisés, pressés de regagner leur foyer, sature autoroute et routes, paralysant complètement certaines localités. Les conseillères d'Etat vaudoises Nuria Gorrite et Isabelle Moret ont convoqué les milieux politiques et associatifs à une table ronde, le 4 septembre 2024, à Aigle, consacrée à l'accessibilité aux Alpes vaudoises lors des pics de fréquentation.

A l'heure où 85% des visiteurs débarquent en voiture, la solution qui fait l'unanimité est le développement des transports publics.

La citrap-vaud a directement contribué au débat par la rédaction d'un rapport (voir QR code) résumant la planification ferroviaire du Chablais, et développant une vision originale pour le long terme. Trois projets majeurs concernent le réseau ferroviaire à voie normale:

- la réhabilitation de la ligne d'Evian-Bains à Saint-Gingolph, avec des relations directes de Genève au Valais via le Léman Express;
- le bouclage ferroviaire du Léman, reliant le Valais, entre Bouveret et Vouvry, et Vaud, entre Villeneuve et Rennaz;
- le raccordement de la gare de Monthey à l'axe principal Lausanne-Martigny (ligne du Simplon): quatre variantes sont aujourd'hui à l'étude.

Le Chablais est essentiellement desservi par les quatre lignes à voie métrique AOMC (Aigle-Ollon-Monthey-Champéry), AL (Aigle-Leysin), ASD (Aigle-Sépey-Diablerets) et BVB (Bex-Villars-Bretaye) qui ont fusionné et constituent aujourd'hui les Transports publics du Chablais (TPC); les projets en cours peuvent se résumer comme suit:

- le tronçon Collombey-Monthey de l'AOMC détourné pour atteindre la gare CFF de Monthey;

- la desserte de Leysin de l'AL transformée, avec un tracé souterrain aboutissant à la télécabine pour la Berneuse;
- la station des Planches de l'ASD réaménagée avec un passage direct des trains d'Aigle aux Diablerets, sans rebroussement au Sépey, puis un prolongement des Diablerets jusqu'à la télécabine du Meilleret;
- transformation de la gare de Bex avec un quai commun BVB/CFF et nouveau tronçon du BVB entre Bex et Monthey, reliant enfin le BVB aux trois autres lignes des TPC;
- corrections majeures du tronçon Barboleusaz-Villars du BVB, avec séparation des trafics routier et ferroviaire, y compris un nouveau pont et un tunnel à l'entrée de Villars.

De l'étoile aiglone au métro alpin

C'est Pierre Starobinski qui a lancé l'idée en 2008: alignons sur le même axe Aigle, Leysin, Le Sépey et Les Diablerets pour obtenir un seul système de transport, un véritable métro alpin. Ce projet a été détaillé dans l'article «Aigle-Leysin-Les Diablerets: vers un métro alpin?» paru dans InfoForum 3/2022.

Il n'est pas exclu que l'évolution climatique condamne à terme les stations d'hiver à basse et moyenne altitude, et que le Canton de Vaud ne conserve plus qu'un seul refuge hivernal, son Glacier 3000. Les infrastructures ferroviaires s'y préparent: Léman Express de Genève au Chablais,

gare de Monthey raccordée à la ligne du Simplon. La voie métrique offrira un double accès aux Diablerets: l'un via le métro alpin décrit plus haut et reliant Champéry, Monthey, Aigle, Leysin et Le Sépey, et l'autre, nouveau venu, raccordant Bretaye, Villars et Bex au métro alpin.

Le tronçon des Diablerets à Gstaad via le col du Pillon a été soutenu par le Comité Nouvel ASD, présidé par Philippe Nicollier et assisté par un groupe d'ingénieurs, piloté par Olivier Français. L'avant-projet, rendu public en 1997, prévoit une ligne Les Diablerets-Col du Pillon-Gsteig de 14,6 kilomètres, avec une pente modérée de 6% excluant la crémaillère; le tronçon comprend trois courts tunnels et deux ponts majeurs, et dessert notamment les remontées mécaniques du glacier des Diablerets à partir des haltes du Col du Pillon et de Reusch.

Aujourd'hui, il est temps de partir à l'assaut de Glacier 3000... en chemin de fer!

Adresse rapport

www.citrap-vaud.ch/wp-content/uploads/2024/09/AlpesVaud22.8.24.pdf



Aujourd'hui, seuls 15% des skieurs utilisent les transports publics.
Photo: TPC

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 •

Numero dei passeggeri più che raddoppiato

In dicembre il Trasporto Pubblico del Bellinzonese TPB festeggia 10 anni di esistenza: Il bilancio è più che positivo.

Mario Del Curto Dieci anni orsono nasceva il Trasporto Pubblico del Bellinzonese (TPB), l'anniversario verrà ricordato il 14 dicembre 2024. L'evento merita di essere rievocato, finalmente Bellinzona si dava un trasporto pubblico degno di nota. L'esercizio fu affidato ad AutoPostale, e speriamo rimanga tale. L'ex Regia federale, ormai radicata nel Territorio, giunse a Bellinzona con la chiusura della Ferrovia Bellinzona Mesocco.

Storicamente parlando, la Capitale del Canton Ticino mai ebbe un trasporto pubblico atto a sviluppare il suo tessuto urbano. Mentre Lugano, Locarno e il Mendrisiotto si diedero una rete tranviaria, Bellinzona rimase ferma al tipico servizio minimo di un Paesone. Attualmente tutto è cambiato, essendo un regolare utente giornaliero della rete TPB, possiamo asserire che il salto di qualità c'è stato. Molto apprezzato il cadenzato ad ogni 15' introdotto sulla linea 1 (escluso sabato e festivi).

Elenco delle linee TPB:

- 1 Camorino Villaggio – Castione FFS: Asse portante della rete.
- 2 Bellinzona FFS – Sementina – Giubiasco FFS: Ad uso dei quartieri della sponda destra del fiume Ticino.
- 3 S. Antonino Centri Commerciali – Bellinzona Scuola Media 2: Utile collegamento per chi si reca a Milano con la RE80 TILO, evitando la rottura di carico a Lugano di soli 4 minuti (fra IC2 – RE80).
- 4 Bellinzona FFS – Castello di Sasso Corbaro: Ad uso del quartiere di Artore,



La stazione di Bellinzona con il terminale Bus.

Foto: Mario Del Curto

- importante per i turisti che visitano i castelli.
- 5 Bellinzona FFS – Madonna della Neve: In pratica è una navetta per l'Ospedale Regionale.
- 8 Castione FFS – Moleno: Importante per la zona alta di Claro.

Vanno pure aggiunte le due linee di AutoPostale:
62.212 (Giubiasco FFS – Carena)
62.213 (Giubiasco FFS – Vigana – S. Antonino FFS)

Esse non figurano nella rete TPB, ma sono pienamente inserite nel contesto dell'Agglomerato urbano di Bellinzona. Si aggiunga la linea 62.222 Biasca – Bellinzona (via sponda destra del fiume Ticino), espletata da AutoPostale e dalle Autolinee

Bleniesi a seconda delle corse. Questo collegamento svolge un essenziale servizio urbano nel centro di Bellinzona.

Presso il deposito dell'AutoPostale di Bellinzona, si stanno allestendo delle ricriche, in previsione del prossimo arrivo dei bus elettrici; nel frattempo i vecchi Citaro, continuano a svolgere il loro servizio. Visto i tempi che corrono, ove il risparmio è una voce corrente, oso sperare che il Trasporto Pubblico ad ogni livello, non venga penalizzato. In questi 10 anni di esistenza il TPB ha incrementato di molto le sue aspettative, passando dai 1,5 milioni del 2014 ai 3,3 milioni di passeggeri del 2023, una tendenza che non deve arrestarsi o ritornare a dieci anni fa. Se ciò avvenisse una parte importante dell'utenza, tornerebbe di nuovo all'auto privata, un brutto regalo per i nostri nipoti.

Ein Tal mit langer Geschichte

Zur Biografie der Landschaft im Engadin gehört auch die Rhätische Bahn.

Lorenz Degen Biografien werden üblicherweise zu Personen geschrieben. Karsten Plöger beschreibt in seinem Buch «Das Engadin – Biografie einer Landschaft» jedoch die Lebensgeschichte dieses besonderen Tals im südlichen Graubünden. Dabei geht der Autor mehr oder weniger chronologisch vor, indem er historische Ereignisse und Persönlichkeiten beschreibt. Auch wenn das Inhaltsverzeichnis spärlich ausfällt (5 Kapitel für 10 000 Jahre Geschichte, keine Unterkapitel), so ist dieses Buch doch ein sehr wertvolles Nachschlagewerk zur Geschichte des faszinierenden Hochtals. Kaum eine Landschaft übt bis heute landschaftlich so eine Anziehungskraft aus wie das Engadin, besonders das Oberengadin mit seinen Seen. Hier, wo schon Nietzsche neue Kräfte fand, erhebt sich der Geist, hier findet der Mensch zu sich selbst. Der Gedanken der ewigen Wiederkehr kam Nietzsche denn auch am Silvaplannersee.

Karsten Plöger, Historiker und zeitweiliger Rektor am Lyceum Alpinum Zuoz,

hat für sein Buch viel recherchiert, was sich auch am beeindruckenden Quellenverzeichnis zeigt. Dennoch wimmelt es auf den 250 Seiten nicht von Fussnoten: Der handliche, sehr schöne Band ist wie ein Lesebuch gestaltet.

Der Eisenbahn ist ein Kapitel gewidmet: Plöger beschreibt die Anfänge der Rätischen Bahn und das Kuriosum des Autofahrverbotes in Graubünden bis 1925. Ein eindrückliches Foto zeigt den Durchschlag des Magnacun-Tunnels bei Guarda um 1912. Den Albula-Tunnel nennt er «die erste grosse Revolution in der Infrastrukturgeschichte des Engadins», der die Gästezahlen emporschnellen liess. Die Eröffnung der RhB-Linie nach Scuol 1913 habe eine ganz neue Dimension der Zusammengehörigkeit von Ober- und Unterengadin ermöglicht: «Nie zuvor hatte das Engadin einen Anlass erlebt, der seine Einheit so deutlich sichtbar machte.» Plöger beschreibt auch die nicht weitergeführten Pläne für Linien bis nach Nauders und durchs Münstertal



Zum Buch

Karsten Plöger:
Das Engadin – Biografie einer Landschaft
Verlag Hier und Jetzt,
Zürich
ISBN 978-3-03919-579-4
39 Franken

nach Mals. Bemerkenswert ist, dass er nicht dem üblichen Erzählmuster mit dem Ersten Weltkrieg als Verhinderungsgrund folgt, sondern bereits in den Jahrzehnten zuvor (!) ansetzt: Die Hoteliers in St. Moritz fürchteten, «vom exklusiven Reiseziel zur besseren Durchgangsstation deklassiert zu werden.» Dies mag für die Bergellerbahn über Sils und Maloja nach Chiavenna zutreffen, für die anderen Strecken scheint die These weniger plausibel. Gegenwärtig ist immerhin die Verbindung von Zernez Richtung Südtirol wieder ein – wenn auch laues – Thema.

Wer das Engadin noch nicht kennt, wird nach der Lektüre einmal dorthin fahren wollen. Und wer schon da war, wird durch Plögers Schilderungen animiert, wieder hinzureisen, allerdings nun mit einem verbreiterten und vertieften historischen Wissen.

Wieder Kohle in der Feuerbüchse

Ein neuer Band zu den Vietnam-Lokomotiven der Dampfbahn Furka-Bergstrecke.

Lorenz Degen Imposant: Dieses Adjektiv beschreibt wohl den Eindruck am besten, den der neue Band zu den Dampfloklokomotiven HG 4/4 erweckt. Auf 344 Seiten dokumentiert ein Autorenteam aus dem Umkreis der Dampffreude die Geschichte dieser Lokomotiven. Ein Exemplar, Nummer 704, fährt bereits seit Sommer 2019 zwischen Realp und Oberwald. Ihre Schwester mit der Nummer 708 absolviert derzeit Probefahrten; deren Comeback ist für die nächste Saison vorgesehen. Beide wurden 1990 aus Vietnam in die Schweiz gebracht, wobei die massigen Vierkuppler nie in der Schweiz eingesetzt wurden, sondern extra für den Einsatz im damaligen Indochina gebaut wurden.

Doch das Buch liefert mehr als nur eine Beschreibung der Lokomotiven. Die abgedruckten Bilder geben einen völlig neuen



Zum Buch

Dampffreunde Furka-Bergstrecke (Hg.)
HG 4/4 – Die bewegte Geschichte der Vietnam-Dampfloklokomotiven
ISBN 978-3-907424-10-0 / 89 Franken
Bestellung online unter www.swiboo.ch

Einblick in den Bau und Betrieb der Bergstrecke von Söng Pha ins Hochland nach Đà Lạt. Für die steilen Rampen brauchte es Zahnrad-Lokomotiven, die zwischen 1924 und 1930 bei der SLM in Winterthur und bei der Maschinenfabrik Esslingen beschafft wurden. Ausführlich werden auch andere Zahnrad-Dampfloklokomotiven und deren verschiedene Antriebe vorgestellt, besonders natürlich das so genannte «System Winterthur», das für den Bau dieser

Vietnam-Lokomotiven angewendet wurde. Die HG 4/4 sind fundiert beschrieben, mit abgedruckten Original-Dokumenten aus dem SLM-Archiv. Die spektakuläre Rückführung der Lokomotiven aus dem Dschungel bis in die Schweiz wird mit grossartigen Fotos gezeigt. Die Aufarbeitung in der Dampflokwerkstatt Uzwil und die Inbetriebnahme der Lok 704 bilden den Schlusspunkt der Zeitreise durch die letzten hundert Jahre. Dem Autorenteam kann man zum Zeitdokument erster Güte nur gratulieren.

Chablais: Skifahrer sollen öV nutzen

Daniel Mange Die Bewohner des Chablais zwischen Monthey und Montreux erleben jeden Winter am Sonntag, wie ihre Strassen von ausflugshungrigen Wintersportlern verstopft werden. Die Waadtländer Staatsrätinnen Nuria Gorrite und Isabelle Moret haben einen runden Tisch einberufen, um das Problem zu lösen und den öV zu stärken. Denn 85 Prozent der Besucher reisen mit dem Auto an. Citrap-Vaud hat eigene Vorschläge gemacht. Der Bericht kann über den QR-Code auf Seite 19 abgerufen werden.

citrap-vaud.ch

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud

Bellinzona: 10 Jahre TPB

Mario Del Curto Kaum zu glauben, aber wahr: Bis vor 10 Jahren kannte die Region um Bellinzona keinen effizienten öffentlichen Nahverkehr. Erst 2014 wurde die Gesellschaft Trasporto Pubblico del Bellinzonese (TPB) gegründet, die eindeutig einen Quantensprung brachte. PostAuto erhielt bei der Ausschreibung den Zuschlag und übernahm die städtischen Linien. TPB ist eine Erfolgsgeschichte: Die Zahl der Passagiere konnte von 1,5 auf 3,3 Millionen pro Jahr gesteigert werden. Am 14. Dezember 2024 wird es in der Tessiner Kantonshauptstadt ein grosses Fest geben, um das 10-jährige Jubiläum von TPB zu feiern.

Deutsche Zusammenfassungen: Gerhard Lob



INTERESSENVERTRETUNG DER KUNDINNEN
UND KUNDEN DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS

Der Verein PRO BAHN SCHWEIZ versteht sich als Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden der öffentlichen Verkehrsmittel. Sein oberstes Ziel ist ein einfacher und für alle zugänglicher öffentlicher Verkehr, der kundenfreundlich und zuverlässig ist. Der Verein setzt sich für konkurrenzfähige Reisezeiten und Preise sowie komfortable Fahrzeuge ein.

PRO BAHN SCHWEIZ sucht per sofort oder nach Vereinbarung

Geschäftsleitung 30 – 40 %

Aufgaben

- Operative Führung der Geschäftsstelle (Mitgliederverwaltung, Sekretariat etc.)
- Thematische bzw. projektbezogene Aufgabenstellungen (Vernehmlassungen, Kampagnen etc.)
- Öffentlichkeitsarbeit (Pressearbeit, Homepage, Social-Media, Zeitschrift InfoForum etc.)
- Aufbau/Einführung Fundraising
- Netzwerkaufbau: Aktive Vernetzung bzw. Pflege von Kontakten in der Verkehrsbranche, Politik und Gesellschaft
- Zusammenarbeit und Unterstützung des Vorstandes bei Umsetzung der Vereinsstrategie bzw. Vertretung bei externen Treffen bzw. externer Kommunikation

Profil

- Erfahrung im öffentlichen Verkehr: Kenntnisse über die Strukturen, Herausforderungen und Entwicklungen im ÖV
- Kenntnisse im Bereich Interessenvertretung: Erfahrung in der Lobbyarbeit oder im Advocacy-Bereich, um die Interessen der Kundschaft effektiv zu vertreten
- Verhandlungsgeschick mit verschiedenen Stakeholdern (Verkehrsunternehmen, Politikern, Behörden)
- Erfahrung im Projektmanagement
- Erfahrung in Geschäftsführung und strategisches, ganzheitliches Denken
- Sehr gute Deutschkenntnisse in Wort und Schrift (weitere Landessprachen f/i von Vorteil)

Wir bieten

- Eine abwechslungsreiche und spannende Aufgabe in einer gemeinnützigen Organisation
- Arbeitsort ist frei wählbar
- Hohe Flexibilität in der Arbeitszeitgestaltung (Jahresarbeitszeit)

Weitere Auskünfte erteilt Ihnen die Präsidentin Karin Blättler, **079 961 34 53**.

Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen senden Sie bitte an: info@pro-bahn.ch, z.Hd. Karin Blättler.

Firmen / Gönner

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

SBB ist Schlusslicht bei Sauberkeit

Überwiegend gute Noten: Fast 25 000 Fahrgäste haben bei der ZVV-Fahrgastbefragung teilgenommen.

Edwin Dutler/Sandro Hartmeier Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) hat bei der letzten Erfassungsrunde der Fahrgastbefragung im Jahr 2024 erneut gute Noten erhalten. Die Gesamtzufriedenheit liegt mit 78 von 100 möglichen Punkten erfreulich hoch. Am besten wurde mit 82 Punkten die Information zu Abfahrtszeiten und Anschlüssen beurteilt, am schlechtesten mit 62 Punkten das Preis-Leistungs-Verhältnis. Auch das Angebot, der Fahrplan und der Sicherheitsdienst erhielten Spitzennoten.

Die negativen Ausreisser nach unten waren bei den Verkehrsunternehmen, die im ZVV zusammengeschlossen sind, die Pünktlichkeit der Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn (SZU) mit 71 Punkten und bei der Sauberkeit (Verkehrsmittel innen) die SBB mit 71 Punkten, was einiges über die S-Bahn im Raum Zürich sagt. Auch bei der Sauberkeit aussen waren die SBB mit 78



Seit langem nicht mehr gereinigte Wegleitung am Bahnhof Uetikon.
Bild: Sandro Hartmeier

Punkten mit Abstand das schlechteste bewertete Transportunternehmen im ZVV.

Die Sauberkeit ist bei den regelmässigen Besprechungen zwischen den SBB und Vertretern von Pro Bahn Zürich ein Dauerthema. Leider zeigen auch konstante Hinweise von Pro Bahn auf Missstände bei den SBB bisher keine Wirkung. Ob die (Teil-)Auslagerung der Reinigung an Bahnhöfen an die Firma ISS wirklich ein Erfolg war, wagen wir zu bezweifeln. Die SBB wären gut beraten, den Personalbestand und die finanziellen Mittel bei der Reinigung in den Zügen und an den Bahnhöfen markant zu erhöhen, damit sie in diesem Bereich das Schlusslicht einmal abgeben könnten.

ZVV-Medienmitteilung:
www.zvv.ch/zvv/de/allgemeine-seiten/medienmitteilungen/2024/fahrgastbefragung-2024.html



InfoForum-Team: Treffen in Luzern

Alle drei Monate liegt das InfoForum von Pro Bahn Schweiz im Postkasten der Mitglieder. Damit die Zeitschrift regelmässig erscheinen kann, braucht es einen reibungslosen Ablauf, der sich mit den Jahren bestens eingespielt hat und über das Internet abgewickelt wird. Nur selten hat sich das Team, das hinter der Produktion steckt, physisch getroffen. Doch am 9. Oktober dieses Jahres war es wieder mal so weit: Auf dem Dampfschiff Wilhelm Tell in Luzern trafen sich PBS-Präsidentin Karin Blättler (sitzend unten rechts), Layout- und Grafiker Marco Bernet (unten links), Verleger Edwin Dutler (oben links), Korrektor Stefan Schweizer (oben rechts) sowie Redaktor Gerhard Lob (stehend rechts) zu einem Meinungsaustausch. Für Präsidentin Blättler war es somit ein Heimspiel, während die anderen Teilnehmer teils längere Anreizezeiten in Kauf nehmen mussten. In Kriens bei Luzern befindet sich im Übrigen auch die Druckerei Brunner Medien AG, welche unsere Zeitschrift druckt und versendet.

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



Das Ticket für Vielfahrer:innen

Mehrfahrtenkarten und Abos
einfach in der BLS App kaufen:
bls.ch/mobil