



Bild: Alptransit Gotthard AG

## Mehr Tempo für die Schweiz

Visionen: Der „Bahn-Plan 2050“ der IGÖV Waadt  
Fahrplanwechsel: In Zürich bleibt kein Stein auf dem anderen

Abstimmungs-Extra: Nein zum 2. Gotthard-Strassentunnel auf den Seiten 8–10



**Kurt Schreiber**

Präsident  
Pro Bahn Schweiz

## F Aussi vite que possible ou aussi nécessaire que possible?

Le système Rail 2000 a fait ses preuves. Peu de liaisons à grande vitesse, mais des correspondances optimales. A terme, des projets tels que Rail 2050, devraient notamment, nous permettre de nous rendre de Lausanne à Zurich en une heure. Et nous jetons aussi un œil au-delà de nos frontières. A l'ouest avec le système IC en France, et à l'est, en Autriche, avec le train de Mariazell dans sa version modernisée. Et au milieu de ces grands axes, le Gotthard, où Pro Rail Suisse se mobilise pour l'assainissement de la ligne sans deuxième tunnel. C'est de tous ces sujets et de bien d'autres choses encore que nous vous parlons dans ce numéro. Ce magazine est aussi distribué à près de 200 abonnés en Romandie et nous permet de parler de nos activités. Je saisis l'occasion de saluer tout particulièrement le public d'Outre-Sarine et, une fois n'est pas coutume, cet éditorial commence par le français.

Je vous souhaite de belles fêtes de fin d'année et vous adresse tous mes vœux pour 2016.

## D So schnell wie möglich oder so schnell wie nötig?

Das System Bahn 2000 hat sich bewährt. Nur wenige Hochgeschwindigkeitsstrecken, dafür aber fast überall optimale Anschlüsse. Demgegenüber stehen Projekte wie Bahn 2050, die es erlauben würden, Lausanne ab Zürich in einer Stunde zu erreichen. Ein Blick über die Grenzen soll auch nicht fehlen – zum einen nach Westen zum IC-System in Frankreich und zum andern nach Osten, zur modernisierten Mariazeller-Bahn. Eingemittelt dazwischen der Gotthard, wo sich Pro Bahn Schweiz für eine Sanierungslösung mit der Bahn einsetzt. Darüber und vieles mehr wird im vorliegenden Heft berichtet. Das vorliegende Heft geht auch an fast zweihundert Empfänger in der Romandie und soll über unsere Tätigkeit berichten. In diesem Sinne heisse ich besonders diese Leser herzlich willkommen, und deshalb beginnt dieses Editorial für einmal in französischer Sprache.

Ich wünsche allen frohe Festtage, einen guten „Rutsch“ ins neue Jahr und für die Zukunft alles Gute.

## I Più veloce possibile oppure così veloci quanto necessario?

La scelta fatta da Ferrovia 2000 si è rivelata efficace, poche linee ad alta velocità ed ottimizzazione delle coincidenze con altri treni. In progettazione c'è "Ferrovia 2050" che permetterà di effettuare il tragitto Losanna-Zurigo in un'ora. Per quanto concerne la situazione nei paesi limitrofi daremo uno sguardo alla situazione francese, occupandoci del sistema di treni veloci IC, volgeremo poi la nostra attenzione ad est trattando l'ammmodernamento della ferrovia di Mariazell in Austria. Tra questi due poli vi sarà un capitolo dedicato alla seconda Galleria stradale del Gottardo. Pro Bahn Svizzera lotta contra la costruzione della seconda galleria autostradale. Questo rivista verrà distribuita anche a 200 destinatari della Svizzera romanda e pertanto queste pagine servono pure per presentare le nostra attività. Mi rallegro di questi lettori e colgo l'occasione per volger loro un caloroso saluto, per questa ragione l'editoriale stavolta inizia in francese.

Auguro a tutti buone feste e un buon anno nuovo.

## Inhalt

### Schwerpunkt „Tempo & Takt“

Das Projekt „Bahn 2050“ der IGöV Waadt ..... 3-4  
Reisezeit und Geschwindigkeit: Ein Gespräch mit Hans Meiner ..... 5-6  
Gotthard-Basistunnel: Weniger Zeitgewinn als ursprünglich geplant ..... 6-7

### Nein zum 2. Gotthard-Strassentunnel

Abstimmungs-Extra ..... 8-10

### Aktuell

Radikaler Fahrplanwechsel ..... 11  
Verkehrsspitzen brechen ..... 12  
Auf dem Weg zum E-Ticket ..... 13  
Keine Zukunft für Nachtzüge ..... 14  
Die ungewisse Zukunft der IC-Verbindungen in Frankreich ..... 15-16  
Nachrichten ..... 17

### ÖVerreisen

Beispiel einer positiven Sanierung: Mariazellerbahn in Niederösterreich ..... 18-19  
Italien: Die lästige Reservationspflicht ..... 20

### Leserbriefe ..... 21

### Pro Bahn intern

Schallschutz an GV in Basel ..... 22  
Umfrageergebnis: Ansagen im Zug ..... 23

**Frontbild:** Testzug ICE-S am Nordportal des Gotthard-Basistunnels in Erstfeld UR (November 2015)

## Impressum

InfoForum 4/2015, Versand: 10. Dezember 2015

### Herausgeber

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, info@pro-bahn.ch  
Postkonto: 82-4920-4

### Redaktion

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

### Mitarbeit Pro Bahn

Edwin Dutler, André Guillaume, Sylvain Meillasson, Hans Schärer, Kurt Schreiber, Bernhard Studer, Andreas Theiler, Kaspar P. Woker  
Gastbeiträge: Daniel Mange, Werner Stohler

### Bilder

Pressedienste, Redaktion, soweit nicht anders erwähnt

### Korrektorat

Stefan Schweizer

### Inserate und Druck

Rub Media AG  
Seftigenstrasse 310, 3084 Wabern  
Postfach, 3001 Bern  
T 031 380 14 95, F 031 380 14 89  
zeitschriftenverlag@rubmedia.ch

### Grafisches Konzept und Layout

Marco Bernet, Projektathleten GmbH  
Holderbachweg 24, 8046 Zürich  
T 044 362 76 77, M 079 472 35 62  
marco@projektathleten.ch

### Auflage

2000 Exemplare, 4 x jährlich

### Mitgliedschaften

Europäischer Fahrgastverband, Europäischer Verband für die Entwicklung des Schienenverkehrs

### Nächste Ausgaben

InfoForum 1/2016 Versand: 10. März 2016  
Schwerpunkt: Jahrhundertwerk Gotthard-Basistunnel  
Inserate- und Redaktionsschluss 18. Februar 2016

InfoForum 2/2016 Versand: 9. Juni 2016  
Schwerpunkt: Nordwestschweiz  
Inserate- und Redaktionsschluss 19. Mai 2016



Hochgeschwindigkeits-Verbindungen wie in Spanien bleiben für die Schweiz vorläufig noch Zukunftsmusik.

Bild: Gerhard Lob

## Für einen „Bahn-Plan 2050“ in drei Etappen

Die Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr (IGÖV), Sektion Waadt, spricht sich für den langfristigen Umbau des schweizerischen Bahnnetzes aus. Kernelemente sind: integraler Taktfahrplan, gesteigerte Taktfrequenz, Hochgeschwindigkeit.

**Daniel Mange** Die IGÖV Waadt setzt sich für einen eigentlichen Masterplan für Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur bis 2050 ein: den „Bahn-Plan 2050“. Bereits 2010 schlug die IGÖV Waadt drei Hauptetappen vor, die vom Bundesrat in seiner Botschaft zu FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) bestätigt wurden:

- 1. Etappe – TAKT: Einführung des integralen Stunden- bzw. Halbstundentakts mit Reisezeiten von einer Stunde zwischen den wichtigsten (Knoten-)Bahnhöfen.
- 2. Etappe – FREQUENZ: Auf den meistbefahrenen Strecken Einführung des Viertelstundentakts sowie Bau neuer Strecken, um die erforderliche Netzkapazität zu gewährleisten. Es können, insbesondere im Dreieck Bern–Basel–Zürich, Reisezeiten von 45 Minuten geplant werden.
- 3. Etappe – TEMPO: Erreichen des Endziels, das heisst ein ideales Bahnnetz bis 2050. Mit

dieser Etappe soll die Schweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz angebunden werden. Zugleich sollen, dank halbierten Reisezeiten zwischen den Ballungsgebieten (beispielsweise 30 Minuten für Lausanne–Bern, Bern–Zürich und Basel–Zürich), die Verbindungen zwischen allen Landesgegenden beschleunigt werden.

### Etappe TAKT: Bahn 2000 fertig stellen

Die erste Etappe ist die Etappe der Kontinuität und steht in der Logik von Bahn 2000 und ZEB (zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur). Dabei werden die Grundsätze von Bahn 2000 verallgemeinert. Der Zeithorizont dieser Etappe entspricht demjenigen von ZEB: 2020. Mit der Verabschiedung von ZEB durch das Parlament im Dezember 2008 und einem Budget von 5,4 Milliarden Franken sind Finanzierung und Bau der Etappe TAKT teilweise gesichert.

### Etappe FREQUENZ: kritische Abschnitte ausbauen

Die zweite Etappe beruht auf folgender Feststellung: Aufgrund der Zunahme des Personenverkehrs wird auf den am meisten ausgelasteten Achsen die Einführung des Viertelstundentakts erforderlich. Um mehr Kapazität zu schaffen, müssen in diesem Zusammenhang die heikelsten Abschnitte verdoppelt werden.

Für die IGÖV Waadt haben dabei zwei Neubaustrecken absolute Priorität (vgl. Karte): Genf–Sécheron–Renens und Roggwil–Zürich Altstetten mit der zusätzlichen Anbindung von Olten nach Schöftland (Projekt „Bahn 2000 plus“). Diese beiden Linien sollten aus folgenden Gründen gleichzeitig gebaut werden:

- Wahrung der bundesrätlichen Strategie: erst Kapazität, dann Tempo.
- Dringender Kapazitätsbedarf auf den Achsen Genf–Lausanne und Olten–Zürich zur Bedie- >>>

>>> nung der Schweizer Regionen mit dem grössten Wachstum (Metropolitanräume Genfersee und Zürich).

- Die äusserst hohen, teils höheren Kosten, wenn die entsprechenden Stammlinien ausgebaut würden: 2,8 Milliarden Franken für ein 3. und 4. Gleis zwischen Coppet und Renens; 6,2 Milliarden Franken für den Eppenbergr-, Chestenberg- und Honerettunnel zwischen Olten und Zürich; ergäbe total 9 Milliarden Franken.
- Diese Teilabschnitte liegen am jeweiligen Ende der Gesamtachse Genf–Zürich. Somit dient ihr Ausbau auch den beiden mittleren Abschnitten Lausanne–Bern–Olten und Lausanne–Biel–Olten, für welche die Reisezeiten gleich lang bleiben würden.

Mit einem Gesamtbudget von 9,3 Milliarden Franken würden diese beiden Neubaustrecken kaum mehr kosten als der mit 9 Milliarden veranschlagte Ausbau der Stammlinien. Doch würde dieser Betrag das Budget des 1. Ausbaus von STEP (strategisches Entwicklungsprogramm) sprengen, welches zum heutigen Zeitpunkt bis 2025 auf 6,4 Milliarden Franken plafoniert ist. Es stehen zwei Ansätze offen, die allenfalls kombiniert werden könnten:

- Für 2025 bis Ende 2030 wird ein 2. Ausbaus von STEP geplant. Die Investitionen für ZEB und für die beiden Ausbaus von STEP (2017-2025, 2025-2030) sollten die Gesamtkosten der beiden Neubaustrecken Genf–Sécheron–Renens und Roggwil/Olten–Altstetten decken.
- Die Neubaustrecken Genf–Sécheron–Renens, Roggwil–Altstetten und Olten–Schöftland sind eindeutig vom Stammnetz abgegrenzt und stellen somit ideale Anwärterinnen für neue Finanzierungsformen dar: öffentlich-private Partnerschaften (PPP), ein nationaler Investitionsfonds, ein schweizerischer Staatsfonds oder eine „Grosse Staatsanleihe“ für institutionelle Anleger (z.B. Pensionskassen) und Private.

## Literaturhinweis

Daniel Mange, Bahn-Plan 2050. Mehr Tempo für die Schweiz, mit einem Vorwort von Ulrich Gygi, Präsident des Verwaltungsrates der SBB, Rüegger-Verlag, Zürich/Chur, 2012, 156 Seiten.

## Etappe TEMPO: Von der Insel Schweiz nach Europa

Mit der dritten Etappe wird das Endziel erreicht (vgl. Karte): ein Schweizer Hochgeschwindigkeitsnetz mit den beiden Hauptachsen West-Ost (Bourg-en-Bresse–Konstanz/St. Gallen via Genf–Lausanne–Bern–Zürich–Winterthur) und Nord-Süd (Basel–Mailand via Zürich–Zug–Gotthard-Basistunnel–Lugano–Chiasso). Dabei werden vier Ziele verfolgt:

- Die internationale Bedienung mit einer echten Integration in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz, die für Reisen von etwa 1000 Kilometer bzw. mit einer Dauer von 3-4 Stunden eine Alternative darstellt.
- Die nationale Bedienung mit raschen Verbindungen zwischen den Metropolen.
- Die regionale Bedienung, welche die Hochgeschwindigkeitsstrecken für die bessere Erschliessung der Randregionen nutzt.
- Eine verbesserte Bedienung durch Regional- und Güterverkehr, indem die überlasteten Achsen des Stammnetzes entlastet werden.

Der Zeithorizont dieser Etappe deckt sich mit demjenigen des strategischen Entwicklungsprogramms (STEP): um 2050.

## Fazit: Für eine konkrete, langfristige Planung

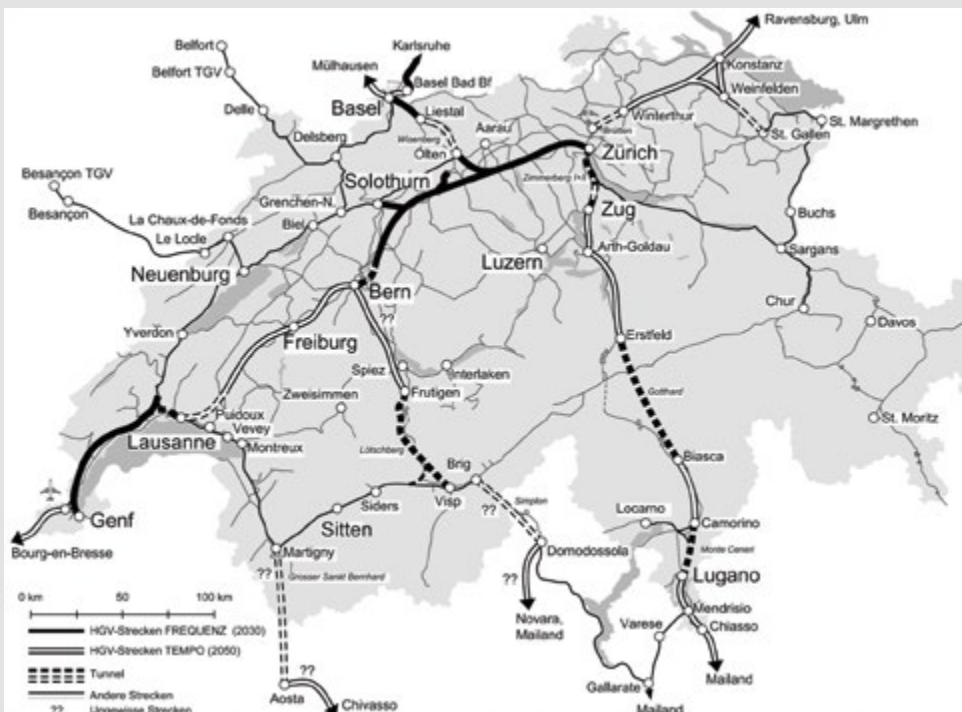
Die IGöV Waadt setzt sich im Wesentlichen für eine langfristige Sicht des schweizerischen Bahnnetzes ein, das bis 2050 alle Ballungsgebiete im Viertelstundentakt bedient, die Fahrten zwischen den Landesgegenden beschleunigt und den Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz gewährleistet.

Aus Sicht der IGöV Waadt ist die Etappe FREQUENZ zentral, die den Neubau der beiden Linien Genf–Lausanne und Roggwil/Olten–Zürich umfasst (Projekt „Bahn 2000 plus“).

Obwohl der BIF (Bahninfrastrukturfonds) zeitlich unbefristet ist, scheint es wahrscheinlich, dass für die Investitionen zur Umsetzung der Neubaustrecken, die eindeutig vom Stammnetz abgegrenzt sind, zusätzliche Finanzierungsquellen erforderlich sind: öffentlich-private Partnerschaften (PPP), ein nationaler Investitionsfonds, ein schweizerischer Staatsfonds oder eine „Grosse Staatsanleihe“.

*\*Daniel Mange ist Geschäftsführer der IGöV Waadt und Honorarprofessor der Eidgenössischen Technischen Hochschule Lausanne (EPFL)*

## Das Schweizer Bahnnetz von morgen



Planungsskizze der Etappen FREQUENZ (2030) und TEMPO (2050). In der Etappe FREQUENZ werden erste Abschnitte der neuen West-Ost-Achse erstellt: Genf–Lausanne und Bern–Zürich. In der Etappe TEMPO werden die Hochgeschwindigkeitsachsen West-Ost (Lausanne–Bern und Zürich Flughafen–Winterthur) und Nord-Süd (Basel–Chiasso via Zürich–Gotthard-Basistunnel) sowie die fehlenden Anschlussstrecken an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz fertiggestellt (Bourg-en-Bresse–Genf, Mülhausen–Basel, Winterthur/St. Gallen–Konstanz und Chiasso–Mailand).

# Reisezeit ist wichtiger als Geschwindigkeit

So schnell wie möglich oder so schnell wie nötig? Ein Gespräch mit Hans Meiner, einem Kenner des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz und einem der Gründerväter des Taktfahrplans Schweiz.

**Interview: Andreas Theiler**

**Spielte die Frage „So schnell wie möglich oder so schnell wie nötig?“ bei der Erarbeitung des ersten Taktfahrplankonzepts überhaupt eine Rolle?**

**Hans Meiner:** Sie war damals nicht so aktuell wie heute. Der Grundgedanke war, den öV attraktiver zu machen, und dazu gehörte ein dichteres und rascheres Angebot. Das primäre Ziel war ein landesweiter Stundentakt, so gut er mit den bestehenden Ressourcen machbar war. Zuglücken waren ein Problem; ich erinnere mich noch gut an ein über zweistündiges Loch nach dem Mittag in den Verbindungen von Zürich nach Bern. Die Problematik, welche wir grundsätzlich bearbeiteten und verbesserten, hiess also nicht: Wie schnell geht es? Sondern: Gibt es überhaupt eine Verbindung?

Wir sahen in unserem Konzept die drei heutigen Zugskategorien vor. Der Stundentakt mit Intercity-Zügen – damals hiessen sie noch Städteschnellzüge – brachte nicht nur eine Verdichtung sondern auch eine Fahrzeitverkürzung mit sich. Uns ging es aber ebenso um die Vernetzung in den Knoten, so dass die effektive Reisezeit von A nach B inklusive Umsteigen kürzer wurde. Anders gesagt, wir strafften generell die Anschlusszeiten. Das gelang zwar noch nicht überall, aber in den grossen Knoten mit den weiträumigen Anschlüssen konnte sehr viel verbessert werden.

**Wohl deshalb folgte bald der zweite Ausbauschritt?**

1982 mussten wir effektiv noch viele Kompromisse machen. So verkehrte zwischen Bern und Basel zur einen Stunde ein Intercity, zur anderen ein B-Zug. So brauchte es einen Ausbau, der 1987 erfolgte. Das Konzept Bahn 2000, welches ebenfalls 1987 von der Bevölkerung angenommen wurde, nahm die Fragestellung „So schnell wie möglich oder so schnell wie nötig?“ erstmals explizit auf. Dazu brauchte man erste Neubaustrecken: Mattstetten–Rothrist sowie den Adlertunnel zwischen Basel und Liesetal. Damit konnte das Knotensystem aus dem ursprünglichen Taktkonzept auf viel mehr Orte im ganzen Land ausgedehnt werden. Nun hiess es also, die Geschwindigkeiten zu optimieren, um mit systematischen Anschlussplänen die Anschlüsse in alle Richtungen sicherzustellen.

**Die Streckengeschwindigkeit ist also nicht das Wesentliche?**

Der öV wird attraktiv durch eine hohe Fahrplandichte sowie eine höhere Geschwindigkeit. Für mich heisst das nicht primär sehr hohe Streckengeschwindigkeit, sondern höhere Reisegeschwindigkeit. Ein schönes Beispiel dazu ist die Verkehrsentwicklung seit der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels. Wesentlich ist nicht nur die Tatsache, dass zwischendurch auf einem relativ kurzen Stück mit 200 km/h gefahren werden kann, sondern die perfekte Verknüpfung der Züge in Bern wie in Visp, die in wenigen Jahren eine Verkehrszunahme um über 50 Prozent ermöglichte.

Das Gleiche können wir nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels erwarten. Schade ist allerdings, können die ursprünglich definierten Fahrzeitziele Basel/Zürich–Mailand nicht erreicht werden. Aber das setzt eigentlich eine betrübliche Entwicklung fort, die wir seit Jahrzehnten beobachten: die Unzuverlässigkeit des Rollmaterials bedingt längere Fahrzeiten. Immerhin kann ab Dezember 2016 die Fahrzeit von vier Stunden der TEE-Verbindung Zürich–Mailand von 1964 endlich unterboten werden, und zwar um rund dreissig Minuten.

**So scheint die Antwort auf die Frage, ob wir die heutigen Verbindungen noch einmal beschleunigen sollen, beispielsweise auf 250 km/h, bereits gegeben.**

So generell kann man das nicht formulieren. Der TGV Richtung Paris über längere Neubaustrecken, sei das ab Genf oder Basel, hat uns

dank den Geschwindigkeiten von 300 bzw. 320 km/h sehr viele Vorteile gebracht. Ebenso in Deutschland die Strecke Frankfurt–Köln für Schweizer Reisende Richtung Rheinland, Belgien und Holland. Auf solchen Strecken, ausgebaut mit grossem finanziellem Einsatz, nur wenige Züge fahren zu lassen, ist hingegen sinnlos. Die höhere Reisegeschwindigkeit muss unbedingt mit einem dichteren Angebot kombiniert werden, um als attraktive Alternative zum Flugzeug oder zur Autobahn betrachtet zu werden.

Das heisst aber eben gerade nicht, dass man überall die Geschwindigkeiten erhöhen muss, um attraktiver zu werden. Auf längeren Strecken sind die Nachtzüge eine perfekte Ergänzung zu den schnellen Tagesverbindungen; gerade für Übersee-Touristen, die Europa mit der Bahn erkunden, sind sie ein wesentliches Element ihrer Transportkette. Die Nachtzüge können in gewissen Fällen auch künstlich verzögert werden, wie dies kürzlich beim „Wiener Walzer“ gemacht wurde, um optimale Abfahrts- wie Ankunftszeiten zu bieten.

**Kehren wir in heimische Gefilde zurück. Ist die Zunahme von Hochgeschwindigkeitsstrecken zwingend?**

Entgegen den ursprünglichen Plänen von Bahn 2000 wurde die Strecke zwischen Freiburg und Lausanne nicht ausgebaut. Die Reisezeit zwischen Bern und Lausanne beträgt deshalb immer noch mehr als 60 Minuten, was einen normalen 00/30-Knoten in Lausanne verunmöglicht. Weil aber unterdessen auf vielen >>>



Bild: zVg

## Zur Person

Der Basler Hans Meiner (74) promovierte in Kernphysik und trat in jungen Jahren bei den SBB ein. Er gehörte zum kleinen Team, das den „Taktfahrplan Schweiz“ konzipierte, der 1972 an einer Fachtagung der Gesellschaft der Ingenieure der Bundesbahnen erstmals präsentiert wurde. Nach langer interner Überzeugungsarbeit wurde dieser Taktfahrplan 1982 realisiert. Im Februar 1987 übernahm Meiner die Leitung der Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees bis zu seiner Pensionierung im Jahr 2002. Der Ruhestand währte einige Jahre. Im Sommer 2011 wurde Meiner zum Interimsleiter der BLS Schifffahrt ernannt. Er gab das Amt 2014 wieder ab.

>>> Relationen der Halbstundentakt eingeführt ist, relativiert das den Nachteil des 15/45-Knotens ein wenig. Eine Beschleunigung auf unter 60 Minuten würde aber weitere Reisezeitgewinne für die Verbindungen zwischen der Romandie und der Deutschschweiz bringen und somit die Attraktivität des öV steigern.

Die grosse Diskussion dreht sich aber weiterhin um die Verbindung Bern–Zürich. Etliche Züge sind zwar täglich überfüllt, die Entlastungszüge dagegen weisen klar tiefere Frequenzen aus; das gleiche Phänomen ist auch auf der Strecke Zürich–Luzern zu beobachten. Deshalb scheint mir der teilweise angedachte Viertelstundentakt während des ganzen Tages nicht nötig; Entlastungszüge in diesem Takt zu Spitzenzeiten genügen. Die Frage, welche aber weiterhin heiss diskutiert wird, ist, ob der zukünftige integrale Vierspurausbau über die bisherigen Strecken die richtige Lösung sei – oder ob es einen kompletten Neubau Rothrist–Zürich braucht.

Eine schwierige Frage. Für mich stellt sich die Frage: Wie viele Züge fahren nachher über diese sehr teure Neubaustrecke? Ohne zusätzliche Verknüpfung dieser Strecke mit Olten, so dass die schnellste Verbindung Basel–Zürich dort durchführt, wären es unter heutigen Bedingungen zwei Züge pro Richtung und Stunde plus einige Zusatzzüge. Denkbar wäre schliesslich ein Direktzug Solothurn–Zürich. Trotzdem wäre die Auslastung zu gering, als dass daraus eine spürbare Entlastung der bisherigen Strecke resultiert.

Zwischen Lausanne und Genf ist die Lage etwas anders. Hätte man vor zwanzig oder dreissig Jahren beschlossen, eine doppelspurige Nonstop-Neubaustrecke zu bauen, wäre man heute vielleicht froh darum. Andererseits waren wir zufrieden, die Ziele bei der Inbetriebnahme von Bahn 2000 kostengünstig mit nur teilweisen Ausbauten erreicht zu haben. Der Neubau Lausanne–Genf wäre sehr teuer geworden.

Zum Schluss noch Folgendes. Der Anschluss der Schweiz ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz ist eine gute Sache. Was mich betrübt und für mich unbegreiflich ist, wie lange es dauert, eine Beschleunigung zwischen Zürich und München, wo dringender Handlungsbedarf besteht, zustande zu bringen. Hier gilt nun zwingend: So schnell wie möglich. Ebenso zwingend ist zusätzlich eine Verdichtung. Vier tägliche Zugpaare sind trotz attraktivem Rollmaterial keine ernsthafte Konkurrenz gegenüber dem Flugzeug, dem Auto und für gewisse Zielgruppen sogar gegenüber dem Bus.

## Ein Lehrstück für die Eisenbahn

Warum der Zeitgewinn dank des neuen Gotthardbasistunnels nicht so gross ist wie ursprünglich geplant.

**Werner Stohler** Der grosse Tunnel, der 2016 in Betrieb genommen wird, ist eine bautechnische Meisterleistung. Er wird aber für die Eisenbahn im Nord-Süd-Verkehr nicht die volle Wirkung entfalten, die ihm einst zugedacht wurde. Er macht deutlich, weshalb die Eisenbahn einer langfristigen Gesamtstrategie für Bau und Betrieb bedarf.

Als das Projekt des Gotthardbasistunnels vor rund dreissig Jahren lanciert wurde, waren viele der heutigen technischen Rahmenbedingungen noch nicht bekannt – zum Beispiel, welche Signal- und Sicherungstechnik dereinst zum Einsatz kommen würde. Klar war den involvierten Fachleuten jedoch, dass ein paar betriebliche Eckwerte unverrückbar sind, nämlich die „Verkehrsregeln“ und die Fahrplanzwänge. In einem 57 Kilometer langen Tunnel müssen sich langsame Güterzüge und schnelle Personenzüge in einem regelmässigen Rhythmus folgen.

In Anlehnung an die gängige Praxis ist das der Stundentakt. Fahren stündlich zwei oder drei Schnellzüge in den Gotthardbasistunnel ein, dann entsteht in der Zwischenzeit ein breites Zeitfenster für die langsameren Güterzüge. Diese müssen auf den Zufahrtsstrecken im Norden und Süden so organisiert sein, dass sie in kurzen Intervallen den Schnellzügen folgen können. Die Schnellzüge gewinnen dank ihrer Geschwindigkeit immer mehr an Abstand, vergleichbar mit Alfa Romeos, denen ein Rudel Lastwagen auf einer Strasse mit durchgehendem Überholverbot folgt. Eine Stunde später darf der nächste Schnellzug erst dann einfahren, wenn nach dem Ende seiner Tunnelfahrt der letzte vorauslaufende Güterzug in ein Nebengleis ausgewichen ist.

### Internationale Komponente

Volk und Stände stimmten 1992 der Vorlage einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) zu. Das der Neat-Vorlage unterstellte Konzept bewies, dass mit zwei Schnellzügen und sechs Güterzügen pro Stunde die geforderte und politisch versprochene Kapazität von 220 Gütertrassen pro Tag realistisch ist. In der Schweiz sind die Reisezüge in einen engmaschigen Taktfahrplan eingebunden. Ihre Einfahrtsminuten für den Gotthardbasistunnel sind bis auf kleine Minutentoleranzen feste Randbedingungen für den Tunnelbetrieb. Fixpunkte bilden die Abfahrtsminuten in den grossen Umsteige-

bahnhöfen Zürich und Mailand. Weil sich in Arth-Goldau zwei Verkehrsachsen treffen, sind auch die Fahrpläne von Basel via Luzern weitgehend konditioniert. Basel und Mailand sind die Übergangsbahnhöfe für die Hochgeschwindigkeitsnetze der Nachbarländer Deutschland, Frankreich und Italien. Der Fahrplan der Gotthardbasistunnel-Reisezüge ist also auch eine Angelegenheit mit einer bedeutenden internationalen Komponente.

Basierend auf den in der Neat vorgesehenen Zufahrtslinien (u. a. auch eine Umfahrung von Bellinzona), betrug die Reisezeit eines EC-Zuges Zürich–Mailand 2 Stunden und 10 Minuten, jene mit zusätzlichen Zwischenhalten rund 2 Stunden und 40 Minuten. Die unterstellte Maximalgeschwindigkeit war 200 Kilometer pro Stunde. Wegen steigender Baukosten und erhöhter Sicherheitsanforderungen explodierten die Kosten, worauf man das Neat-Projekt redimensionieren musste. Am Gotthard sparte man an den Zufahrtslinien.

### Geringer Zeitgewinn

Im Projekt verblieben die drei Tunnel Zimmerberg, Gotthard und Ceneri. Das Betriebskonzept wurde so modifiziert, dass sich die Fahrzeit eines Zuges (mit Neigetech) zwischen Zürich und Mailand auf 2 Stunden und 40 Minuten verlängerte. Diese Fahrzeit erlaubt Abfahrten zur Minute 10 in den Abgangsbahnhöfen und die Ankunft zur Minute 50 am Ziel, für einen Taktfahrplan ein Idealzustand. Die Kapazität für Güterzüge blieb unangetastet.

Im Laufe der Baujahre ging das Konzept vergessen. Der neue Zimmerbergtunnel zwischen Zürich und Zug wurde herausgestrichen, das neu bestellte Rollmaterial hat keine Neigetech. Mittlerweile wird für die Zeit nach der Inbetriebnahme der Basistunnel an Gotthard und Ceneri (ab 2020) eine Fahrzeit Zürich–Mailand von knapp unter drei Stunden in Aussicht gestellt, das ist rund eine Stunde weniger als heute. Gegenüber den besten Verbindungen über die Gotthardbergstrecke beträgt der Gewinn noch etwas mehr als 30 Minuten.

Auch wenn auf der Gotthardachse die innerschweizerische Nachfrage dominiert, ist ihre internationale Komponente nicht zu vernachlässigen. Betrachten wir deshalb die Koordination mit Deutschland. Die deutschen ICE-Züge kommen heute (und wohl noch in den nächs-



ICE-S-Testzug beim neuen Gotthard-Basistunnel: Die erste Fahrt mit einer Maximalgeschwindigkeit von 275 km/h erfolgte am 8. November 2015. Im Regelbetrieb werden solche Geschwindigkeiten nicht gefahren.

Bild: Alptransit Gotthard AG

wird man sie künstlich verlangsamen müssen.

Der Umgang mit den Zielen für den Gotthardbasistunnel ist ein Lehrstück dafür, wie man nicht vorgehen darf, wenn das auf Langfristigkeit ausgelegte System Eisenbahn sich gegenüber Fernbussen und Billig-Airlines behaupten soll. Gefragt sind langfristige Strategien und Zielvereinbarungen über Staatsgrenzen hinweg. Voraussetzung

ten 10 bis 15 Jahren) kurz vor der vollen Stunde in Basel an. Die Anschlüsse nach Schweizer Destinationen sind gesichert.

Wer jedoch nach Mailand weiterreisen möchte, wartet entweder in Basel oder in Zürich eine halbe Stunde, weil die Italien-Züge zur halben Stunde abfahren. Das wird auch mit dem definitiven Fahrplan 2020 durch den Gotthardbasistunnel nicht anders. Die Fahrzeit mit der Bahn von Deutschland nach Italien (über Mailand hinaus) wird mit den neuen Tunnels in der Schweiz also nicht kürzer. Man fährt zwar abschnittsweise schneller, doch weil die Fahrpläne nicht zusammenpassen, verlängern sich die Umsteigezeiten zusammengezählt auf weit über eine Stunde!

Es geht hier nicht einfach um Fahrplanfragen, sondern um gewichtige ökonomische Konsequenzen. Wegen der verlängerten Fahrzeiten benötigt der Personenverkehr-Betreiber 25 Prozent mehr Rollmaterial für die gleiche Leistung.

#### Rückstand auf Billig-Airlines und Fernbusse

Noch schlimmer ist ein Eingriff in das Betriebskonzept. In den Fahrplan-Versprechen der SBB ist ein Halbstundentakt der Reisezüge bis Lugano enthalten. Die Güterzüge müssen deshalb auf zwei Bündel pro Stunde aufgeteilt werden. Man will mit vier Güterzugtrassen pro Stunde anfangen. Was aber, wenn die volle Umlagekapazität erforderlich wird? Damit die Reisezüge den Güterzügen nicht auflaufen,

dafür ist, dass in allen Ländern Stellen benannt werden, welche die seit der Bahnreform auseinanderdividierten Kompetenzen für Infrastruktur und Betrieb wieder langfristig koordinieren. In alten Zeiten gab es bei den SBB das „Studienbüro Bau und Betrieb“. Dort entstanden die wunderbaren Konzepte, die wir heute als selbstverständlich hinnehmen: Taktfahrplan, S-Bahn Zürich, Bahn 2000 usw. Ohne derartige Kompetenzzentren gibt es keine erfolgreiche europäische Eisenbahnzukunft.

*\*Werner Stohler war Gründer und bis 2012 Leiter der SMA und Partner AG in Zürich.*

*Dieser Meinungsbeitrag erschien erstmals in der NZZ vom 27. Aug. 2015*

Anzeige

**BOMBARDIER IN DER SCHWEIZ – KOMPETENZ & INNOVATIONEN, DIE BEWEGEN.**

© Bombardier Inc. oder ihrer Tochtergesellschaften. Alle Rechte vorbehalten.

Mit 900 Mitarbeitenden an drei Standorten verbindet Bombardier den Bodensee mit dem Genfersee.

In **Zürich** ist der weltweite Hauptsitz für Verkauf, Marketing, Entwicklung, Einkauf und Projektleitung der Geschäftsbereiche Lokomotiven und Antriebstechnik sowie der Basisstandort für unsere Services Dienstleistungen.

In **Winterthur** ist das Kompetenzzentrum für Drehgestelltechnologie und im Werk **Villeneuve** werden Personenverkehrszüge, Niederflurwagen sowie Strassen- und Stadtbahnen für die Schweiz gefertigt. **Oberwil** ist verantwortlich für den Unterhalt der Tramflotte der BLT und dient als Reparaturzentrum für Bahnelektronik.

[www.bombardier-transportation.ch](http://www.bombardier-transportation.ch)

**BOMBARDIER**  
the evolution of mobility

# Wolf im Schafspelz

Zur Volksabstimmung über die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels mitsamt Bau eines zweiten Tunnels.

**Kurt Schreiber** „Stimmen Sie der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels zu?“, so lautet die Abstimmungsfrage, worüber am 28. Februar 2016 abgestimmt wird. Ja, Bauwerke müssen saniert werden, dagegen ist nichts einzuwenden und das gilt auch für den Gotthard-Strassentunnel. Über das „Wie“ wird aber kein Wort verloren. Es wird mit gezinkten Karten gespielt, denn es wird nicht nur saniert, sondern ein neuer Strassentunnel gebaut. Anschliessend wird der erste Tunnel saniert. Somit sind es dann zwei Röhren mit je einer Spur. Damit entsteht Kapazität für zwei volle Spuren je Richtung, was bereits Druck auf eine Freigabe dieser Spuren auslöst und am Schluss zu einer zweispurigen Autobahn führt. Damit ist der Schafspelz dem Wolf endgültig abgezogen.

## Verfassungsverletzung noch und noch

Die Alpeninitiative wurde vor über 20 Jahren gutgeheissen. Knapp zwar, aber nicht so knapp wie die Masseneinwanderungsinitiative der SVP im Februar 2015. Da wird der Bundesrat nicht müde zu versprechen, dass sie umgesetzt werde. Bei der Alpeninitiative ist er müde geworden. Weichgeklopft dank einer Charmeoffensive aus dem Tessin und dem Strassentransportgewerbe. Plötzlich ist die Sanierung mit einer zweiten Röhre die beste Variante. Auch wenn sie zehn Jahre länger dauert und anstatt etwas mehr als eine Milliarde nun fast drei Milliarden Franken kostet.

## Befürworter wollen zwei Spuren je Richtung

Wohl spricht die Sanierungsvorlage von je einer Spur. Aussagen des Gewerbeverbands zeigen heute schon in die gegenteilige Richtung. Es müssen zwei zweispurige Röhren her. Es braucht also gar keinen Druck der EU. Vielmehr soll die Verfassungsänderung für zwei zweispurige Röhren wohl vorweg genommen werden. Anders können die Aussagen der Gewerbezeitung vom 16. Oktober nicht interpretiert werden, denn dort steht geschrieben, dass ohne zweite Röhre ein Dauerstau drohe und selbst im Idealfall eine totale Überlastung eintrete. Ähnliche Schlagzeilen leistet sich auch der „Blick“. Der Endzustand des Gotthard-Strassentunnels mit je zwei Röhren wird gleich vorweggenommen. Selbstverständlich wird in der Folge „treuhäutig“ – kein Orthographiefehler, bewusst so geschrieben – versichert werden, dass selbstverständlich der Volkswille eingehalten werde. Wie, beweist die Umsetzung der Alpeninitiative.

## Sogwirkung

Dank dem heutigen Gotthard-Strassentunnel lässt sich ein Umlagerungseffekt auf die Bahn erzielen. Den Gotthard queren über 50 Prozent der Güter mit der Bahn – in anderen Ländern liegt dieser Prozentsatz wesentlich tiefer, weil in der EU die Strassen auf Maximalleistung ausgebaut – ja sogar versuchsweise 60-Tonnen-Last-

wagen – zugelassen werden. So sind Versuche des Bundeslandes Tirol, die Lastwagenlawine über den Brenner einzudämmen, am Veto der EU gescheitert. Fazit: Die Brenner-Autobahn ist ständig überlastet, dazu auch die Hauptstrasse. Wollen wir dies auch in der Schweiz so haben? Die Antwort lautet „nein“. Sonst entsteht eine noch grössere Sogwirkung am Gotthard, was nicht nur die eigentliche Gotthard-Autobahn, sondern auch die übrigen Zubringer in der Schweiz noch mehr belasten wird. Dies führt dazu, dass dank des Mehrverkehrs (Inland und Transit) auch noch mehr Staus in den Agglomerationen entstehen, denn diese zusätzlichen Fahrzeuge müssen ja irgendwo durchfahren. Es ist also keine Übertreibung, wenn gesagt wird, dass damit die Staus bis vor die eigene Haustüre ausgedehnt werden.

## Maulkorb für die SBB?

Seitens SBB ist es in dieser Beziehung verdächtig ruhig. Die SBB haben sich einmal unverbindlich zu diesem Projekt geäussert und gewünscht, dass der Aushubtransport von der zweiten Röhre doch bitte auf der Schiene geschehen möge. Sonst vernimmt man nichts. Hat da Bundesrätin Doris Leuthard dem SBB-Management einen Maulkorb verpasst? Es macht fast den Anschein, denn bei einem solchen Vorhaben sollte sich einer der wichtigsten Player äussern und seine Vorteile darlegen dürfen. Pro Bahn Schweiz tut es gerafft an deren Stelle: Wohl wird der Aushubtransport möglicherweise kurzfristig Einnahmen mit sich bringen, die später je nach zukünftigem Ausbau des Strassentunnels ganz oder massiv wegbrechen, weil der Bahnverlad keine Alternative mehr darstellen wird. Einnahmen sollen langfristig gesichert und damit eine Rentabilität auf Dauer hergestellt werden. Weiter soll auch aufgezeigt werden, dass ein Bahnverlad während der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels machbar und sinnvoll ist. Er ist es!

## Investitionen sinnvoll nutzen

20 Milliarden Franken hat die NEAT gekostet. Sie soll so rentabel als nur möglich betrieben werden. Dank des Gotthard-Basistunnels und der gut erhaltenen Gotthard-Bergstrecke mit vorhandenen Autoverladeanlagen in Göschenen und Airolo kann die Bahn diesen Mehrverkehr übernehmen, wie dies unabhängige Ingenieure und Verkehrsexperten berechnet

## Kleine Gesten – grosse Wirkung

Mit geringem Mitteleinsatz eine grosse Wirkung erzeugen, das ist „Guerilla-Marketing“. Billig, leicht umsetzbar, mit grosser Reichweite und vor allem überraschend ist das folgende Rezept für Mitglieder und andere Sympathisanten von „Nein zur 2. Gotthardröhre“.

Sie verschicken noch Briefe, nicht wahr? Und an Weihnachten und Neujahr dürfen Glückwunschkarten nicht fehlen! Gestalten Sie dafür Ihre eigenen Briefmarken. Die Bestellung ist kinderleicht, wir stellen Ihnen auf unserer Homepage das Sujet bereit, und am Schluss müssen sie die gewünschte Anzahl Briefmarken nur noch bei sich zuhause oder im Büro ausdrucken. Die Bogen mit den entsprechenden Klebeetiketten kaufen Sie persönlich in einer Papeterie oder verbinden sie mit der Markenbestellung bei der Post.

Hier die nötigen Links:

### Für die Marken

[www.postshop.ch/de/Produkte/Briefmarken](http://www.postshop.ch/de/Produkte/Briefmarken)  
anschliessend „Persönliche Briefmarken“ wählen

### Für das Bild

<http://www.pro-bahn.ch/de/10/320/N2R>





haben. Dazu braucht es aber die Mitarbeit der SBB, wenn es darum geht, zusätzliche Trassen im Gotthard-Basistunnel für den Güterverkehr bereitzustellen, selbst wenn dies zu Lasten des Personenverkehrs geht. Zugegeben, es braucht Verladeanlagen in der Reuss-Ebene. Diese werden während der Sanierungszeit wohl Land beanspruchen, welches aber nachher wieder seiner vorherigen Bestimmung übergeben wird.

Pro Bahn Schweiz hat in einer Resolution vor zwei Jahren gefordert, zu diesem Zweck den Ausbau des Lötschberg-Basistunnels auf Doppelspur vorzuziehen, was die Verladekapazität der Bahn noch mehr erhöht hätte. Bundesrätin Doris Leuthard hat das entsprechende Schriftstück zwar wohlwollend zur Kenntnis genommen, passiert ist aber nichts.

Es bestehen also durchaus Alternativen – es gilt, sie zu nutzen. Ein „Nein“ am 28. Februar 2016 ist der Weg dazu.

## Pro Bahn Schweiz fordert: Sparen beim Verkehr!

**Kaspar P. Woker** Das neu gewählte Parlament wird wohl etlichen Sparvorlagen das Wort reden. Also fordert dies Pro Bahn Schweiz ebenfalls, und zwar nicht Millionen sondern Milliarden. Nur das schenkt ein. Eine Milliarde statt 2,8 Milliarden Franken investieren. Man stelle sich vor, wie manches „kleinere“ Bahn- oder Strassenvorhaben mit der Differenz finanziert werden kann. Exakt diese Summe reicht sogar für die Finanzierung des Durchgangsbahnhofs Luzern mitsamt Zufahrtslinien. Wir alle haben dies in der Hand, wenn wir im Februar 2016 Nein stimmen. Nein zum Bau einer 2. Gotthard-Röhre für die Strasse. Weniger Geld heisst auch kürzere Bauzeit: Der aktuelle Strassentunnel ist 2026 saniert statt erst 2035 – wenn bis dann für mehr als doppelt so viel Geld auch noch eine fünfte Röhre (alter Bahntunnel, heutige Autobahn, zwei Basistunnel-Bahnrohre) durch den Gotthard gebohrt würde. Vorerst kommt 2024 noch die Notsanierung der alten Strassenröhre mit dreimonatiger Totalsperre Richtung Tessin.

Der Reihe nach: 2016 geht der Gotthard-Basistunnel in Betrieb. Der 130-jährige Gotthard-Scheiteltunnel dürfte dann kaum von mehr

als einem halben Dutzend Züge pro Stunde durchfahren werden. Das gibt genügend freie Trassen, um alle 7,5 Minuten einen Autozug von Göschenen nach Airolo zu führen, analog zum Lötschberg. Nebst diesen 31 000 Auto-Verladeplätzen oben durch können 3300 LKW-Verladeplätze unten durch angeboten werden: Erstfeld-Biasca respektive Basel-Chiasso. Zum Vergleich: Heute fahren an Spitzentagen 24 000 Autos oder 3100 LKW durch den Gotthard-Strassentunnel. Mit dem ausgebauten Bahnverlad müsste somit kein einziges Strassenfahrzeug auf eine Alternativroute ausweichen. Das Tessin bleibt für Strassenfahrzeuge 365 Tage über alle Jahre erreichbar. LKW-Chauffeure kämen überdies zu einer Lenkzeitpause.

Bereits 2010 wurde in einem offiziellen Bericht ein solches Szenario als machbar erachtet und vom Bundesrat als Alternative zur milliardenteuren zweiten Röhre vorgeschlagen. Nicht nur auf lombardischen Druck ist diese „Billig-Variante“ vom Bundesrat lautlos zum

Verschwinden gebracht worden. Zwei Strassenröhren seien wegen des Lastwagen-Verkehrs sicherer, wird argumentiert. Dies obschon der Basistunnel primär der Verlagerung des Gütertransitverkehrs dienen soll. 2015 hat eine Gruppe engagierter Verkehrsingenieure die Alternative „Bahnverlad statt Bau einer 2. Röhre“ am Gotthard wieder aufgenommen, Planung und Kostenrechnung aktualisiert und siehe da, es liessen sich Investitionen von 1,8 Milliarden Franken einsparen. [www.sanierenohneverlieren.ch](http://www.sanierenohneverlieren.ch) bietet vollständige Informationen. Nur so viel: Wenn für einen transportierten LKW ein Betrag fällig wird, welcher der Kostenersparnis gegenüber der Fahrt auf der Strasse entspricht, liesse sich die Rollende Landstrasse kostenneutral betreiben.

Pro Bahn Schweiz unterstützt diese Überlegungen vollumfänglich und münzt den eingängigen Slogan „wer rechnet, kauft im Globus“ um zu „wer rechnet, stimmt nein zur zweiten Röhre“. Sie auch?



>>>



## >>> Transithölle Schweiz

Res Theiler

### Das Argumentarium für eilige Leser

- > Die Gesamtkosten für die NEAT dürften bis 2020 (Fertigstellung Ceneri-Tunnel) rund 25 000 Millionen Franken betragen.
- > Das ursprüngliche Ziel dieser Ausbauten war, den innereuropäischen Transitverkehr zu einem möglichst grossen Teil auf die Bahn zu verladen und damit auch den Verfassungsauftrag der Alpeninitiative zu respektieren.
- > In einem Jahr geht der Gotthard-Basistunnel in Betrieb. Wie sich das auf die Verlagerung auswirkt und welche Konsequenzen in rund fünf Jahren die durchgehende Flachbahnverbindung durch die Alpen haben wird, wissen wir heute noch nicht genau.
- > Weshalb soll genau jetzt ein 3000 Millionen teures Bauvorhaben genehmigt werden, welches das Konzept der Güterverlagerung auf die Schiene zunichtemachen wird?
- > Denn kein Mensch, weder Befürworter noch Gegner einer zweiten Strassenröhre, glaubt den treuherzigen Versicherungen unseres Bundesrats, nur je eine Spur würde geöffnet.
- > Damit wird sich der Transitlastwagenverkehr auf rund 2 000 000/Jahr verdoppeln. Wer die Arbeits- und Sicherheitsbestimmungen im strassengebundenen Gütertransport kennt, weiss, dass die Bahn mit ihren fairen Anstellungsbedingungen und den sehr hohen Sicherheitsstandards aus finanziellen Erwägungen keine Chance mehr hat.
- > Diese 2 000 000 Lastwagen fallen aber nicht in Göschenen vom Himmel herab, passieren den Tunnel und verschwinden in Airolo wieder ins Nichts. Diese Flut von schweren Fahr-

zeugen wird in allen betroffenen Agglomerationen im Norden und Süden zu massiven zusätzlichen Staus führen.

- > So werden von einem überbeurteilten Bauvorhaben – die reine Sanierung ist für einen Drittel zu haben – mehr als 50 Prozent der Schweizer Bevölkerung unter dem Verkehrskollaps vor ihrer eigenen Haustüre leiden.
- > Die Transithölle wird so auch zur Verkehrshölle der Schweiz.
- > Wünschen Sie sich das wirklich?

## Spiel mit dem Feuer am Gotthard

**Hans Schärer** Es ist zu begrüßen, dass Pro Bahn Schweiz das Referendum gegen den zweiten Strassentunnel am Gotthard unterstützt. Der einst sollen ja dann beide Röhren nur einspurig betrieben werden, verspricht der Bund. Da wird Bern dem Druck der Autolobby und der EU kaum standhalten können und früher oder später auch die gesperrten Spuren freigeben müssen. Würde Bundesbern eine glaubwürdige und transparente Politik betreiben, dann hätte man dem Schweizer Volk zuerst eine Revision des Alpenschutzartikels (Art. 84 Alpenquerender Transitverkehr) zur Abstimmung vorlegen müssen.

Leider ziehen sich die Bahnen, primär die SBB vom flächendeckenden Wagenladungsverkehr zurück, weil dieser im Gegensatz zum regionalen Personenverkehr von Bund und Kantonen nicht subventioniert wird. Die Schliessung von Verladeplätzen und das Abhängen von Anschlussgleisen sind die Folge. Dieser Verkehr wird mit zusätzlichen LKW auf der Strasse abgewickelt, was unweigerlich den Ruf nach ei-

nem Ausbau der Engpässe im Strassenverkehr verstärkt.

Die Kantone Uri und Tessin zeigen kein Interesse, nach der Eröffnung des Gotthardbasistunnels den Regionalverkehr wieder auf der Schiene abzuwickeln. Auch die SBB wollen keine durchgehenden RE oder IR über die Bergstrecke verkehren lassen. Zudem war von höchster Stelle der SBB zu vernehmen, dass der Unterhalt der Bergstrecke pro Jahr rund 70 Mio. Franken kosten würde. Vorgesehen ist ein stündlicher RE (gefahren von TILO), welcher in Erstfeld endet bzw. startet. Es muss also immer umgestiegen werden, was die Fahrt über den Berg unattraktiver macht. Reisende mit Gepäck in die Regionen Andermatt und Leventina könnten geneigt sein, wieder mit dem Auto anzureisen. Am Lötschberg macht es die BLS erfolgreich vor: Deren RE Lötschberger verkehren von Bern via Scheiteltunnel erfolgreich nach Brig. Warum geht das am Gotthard nicht? Zudem hat das BAV einen Vorschlag der SOB abgelehnt, den Voralpenexpress direkt ins Tessin verkehren zu lassen – weshalb?

Es macht den Anschein, dass das unattraktive Angebot auf der Bergstrecke politisch gewollt ist, damit eine spätere Stilllegung der Bergstrecke begründet werden kann. Falls die Stimmbürger/innen die zweite Gotthardstrassenröhre ablehnen, dann könnte der stillgelegte Scheiteltunnel der Bahn einer neuen Nutzung zugeführt werden. Man baut die Bahntechnik aus und rüstet diesen als Strassentunnel um. Auch so kommt man zu einem zweiten Strassentunnel, ohne dass man einen neuen Durchstich machen muss. Ein Indiz dafür ist, dass es in Bundesbern gar nicht eilt, die Gotthard-Bergstrecke ins Weltkulturerbe der UNESCO aufzunehmen.

### Informationen

Pro Bahn Schweiz ist Mitglied der Trägerorganisation des Vereins „Nein zur 2. Gotthardröhre“.

Detailreiche Informationen unter:

[www.zweite-roehre-nein.ch](http://www.zweite-roehre-nein.ch)  
[www.sanierenohneverlieren.ch](http://www.sanierenohneverlieren.ch)  
[www.alpeninitiative.ch](http://www.alpeninitiative.ch)

# Durchmesserlinie für Fernverkehr

Der Fahrplanwechsel bringt in diesem Dezember viele Neuigkeiten – vor allem auf der West-Ost-Achse.

**Edwin Dutler** Gewisse Eisenbahn-Infrastrukturprojekte sind ihr Geld wirklich wert. Zu diesen zählen eindeutig die beiden einspurigen eleganten Brücken in Zürich über dem Gleisfeld zwischen dem Hauptbahnhof Zürich und Zürich Altstetten. Diese heissen Kohledreieckbrücke sowie Letziggrabenbrücke. Letztere hat sogar die Ehre, als längste Eisenbahnbrücke der Schweiz bezeichnet zu werden.

Dank den neuen Brücken kann der Fernverkehr West-Ost sowie Ost-West neu durch den neuen Durchgangsbahnhof Zürich Löwenstrasse geleitet werden. Das Kopfmachen entfällt, und dank einer kürzeren Aufenthaltszeit in Zürich sowie Beschleunigungen in der Ostschweiz sparen die Reisenden zwischen Bern und St. Gallen oder umgekehrt bis zu 18 Minuten Reisezeit.

Da die Kohledreieckbrücke auch von den S-Bahnen benützt wird, ergeben sich im Netz der Zürcher S-Bahnen geänderte sowie zahlreiche neue Linienführungen; das Angebot wird ein weiteres Mal ausgebaut. Die SBB bezeichnen den diesjährigen Fahrplanwechsel als „den anspruchsvollsten seit der Einführung von Bahn 2000 im Jahr 2004.“

Die wichtigsten Änderungen im Fernverkehr:

- Der ICN Genève Aéroport – Zürich HB verkehrt stündlich über die Jurafusslinie, der Halt in Morges wird wieder angeboten.
- Der ICN Lausanne – Biel – St. Gallen verkehrt stündlich via Zürich Löwenstrasse.
- Der IC Genève Aéroport – St. Gallen über Bern verkehrt stündlich via Zürich Löwenstrasse und hält zwischen Winterthur und St. Gallen nicht mehr.
- Der Flugzug Basel – Zürich-Flughafen verkehrt via Zürich Löwenstrasse
- Auf der Strecke Zürich – Konstanz verkehren morgens und abends zusätzliche Züge. Der Anschluss von Biel wird mit dem ICN hergestellt.
- Die Verbindung Genève – Basel wird mit Umsteigen am gleichen Perron in Biel angeboten.
- Es gibt eine neue stündliche Direktverbindung Basel – Zürich – St. Gallen.

Die wichtigsten Änderungen im internationalen Fernverkehr:

- Die Abfahrtszeiten der IC-Züge nach Stuttgart werden so geändert, dass in Stuttgart wieder gute Anschlüsse nach verschiedenen Reisezielen möglich sind.

- Dreimal täglich werden die ICE von Frankfurt beziehungsweise Hamburg – Zürich bis nach Chur verlängert.
- Der EC von München verkehrt für drei Jahre im IR-Trasse St. Gallen – Zürich und wird zweimal täglich nach Basel verlängert.
- Interlaken erhält neu eine Direktverbindung mit einem EC aus dem Ruhrgebiet.

Leider verkehrt der direkte TGV Genève – Lille nicht mehr, auch der TGV von Genève nach Marseille wird gestrichen. Und mit der Einführung der gesamten Neubaustrecke zwischen Strasbourg und Paris voraussichtlich im Juli 2016 werden auch die Direktverbindungen von Basel nach Bruxelles und Luxembourg gestrichen.

Die Railjet-Züge mit Reiseziel Wien bedienen den Bahnhof Wien Westbahnhof nicht mehr, sondern fahren direkt nach Wien Hauptbahnhof. Alternativ kann ab Salzburg auch mit der Westbahn gefahren werden, welche Wien Westbahnhof immer noch anfährt. Auf der Nord-Süd-Achse am Lötschberg werden zwi-



Diesem Zug wird niemand nachtrauern: ETR 470 von Trenitalia verschwindet im Fernverkehr mit der Schweiz. Bild: Gerhard Lob

schen Basel und Domodossola einzelne stark frequentierte EC-Züge des Typs ETR 610 in Doppeltraktion gefahren.

Am Gotthard sollen die ETR 470 nun endlich und definitiv durch Triebzüge ETR 610 ersetzt werden. Die Kundinnen und Kunden werden die ETR 470 sicher kaum vermissen! Wie sich die italienischen ETR 610, welche bisher in südlichen Gefilden auf den Strecken zwischen Rom und Venedig im Einsatz standen, im harten Winterdienst am kurvenreichen Gotthard bewähren werden – wir sind gespannt.

## Eine kleine Revolution

Zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember in der Region Zürich.

**Kurt Schreiber** „Kein Stein bleibt auf dem anderen“ – so die Ausführungen von ZVV-Direktor Franz Kagerbauer anlässlich der Vorstellung des neuen S-Bahn-Angebots in der Region Zürich ab dem 13. Dezember 2015. Bereits vor anderthalb Jahren ist wegen der Eröffnung der Durchmesserlinie das Angebot am linken Zürichseeufer umgekrempelt worden. Nun kommen die übrigen Gebiete des Kantons an die Reihe, wovon hier einige erwähnt werden. Es empfiehlt sich also, den Fahrplan zu konsultieren.

### Andere Nummern und Strecken

Die Nummern vieler S-Bahnen ändern. Die S5 als Paradelinie fährt nicht mehr von Rapperswil nach Rafz oder Niederweningen, sondern neu nach Affoltern am Albis – Zug. Anstatt wie bisher zirka eine halbe Stunde im Bahnhof Löwenstrasse herzustellen, fährt die S14 aus Hinwil weiter ins Knonaueramt bis Affoltern am Albis, womit der Halbstundentakt für diese Region beibehalten wird. Schaffhausen – Bülach wird

künftig stündlich mit der S9 mit Halt an allen Stationen bedient, die weiter nach Uster fährt. Damit entstehen beispielsweise halbstündliche umsteigefreie Verbindungen von Rafz oder Egglisau nach Glattbrugg oder Oerlikon.

### Vom Mauerblümchen zur Hauptlinie

Die Linie ins Wehntal nach Niederweningen war die letzte in der Deutschschweiz, welche 1956 von Dampf- auf Elektrobetrieb umgestellt wurde. Bis weit in die 90er-Jahre war Umsteigen in Oberglatt angesagt, und jahrzehntelang wurden direkte Verbindungen nach Zürich HB gefordert, die nur per Tropfenzähler erfüllt wurden. Ab dem Fahrplanwechsel gilt mit der S15 der integrale Halbstundentakt mit einer schnellen Verbindung via Zürich Stadelhofen nach Uster, Wetzikon und Rapperswil.

Eine weitere Linie fristete früher ein Dornröschendasein: Die Züge aus Baden – Otelfingen – Regensdorf fuhren nur bis Oerlikon, wo umgestiegen werden musste. Auch dieses >>>

>>> Angebot wurde kontinuierlich ausgebaut und kennt heute den Halbstundentakt. Dazu kommen neu Zusatzzüge zu Hauptverkehrszeiten ab Regensdorf bis Zürich, was auf diesem Teilstück einen Viertelstundentakt ergibt.

### Anschlüsse von und zu den Bussen

Generell soll die Anschlussqualität noch mehr verbessert werden. So hat PostAuto die Übergangszeit auf fünf Minuten ausgedehnt. Mehr noch: In Rafz wird die Gegenfahrbahn einer Strasse zum Bahnhof mit einer Lichtsignalanlage temporär gesperrt, um dem Postauto die sofortige Weiterfahrt zu ermöglichen, womit die Züge sicher erreicht werden können.

### Licht und Schatten

Überall dort, wo die Züge in anderer Fahrlage verkehren und ein bisheriger Zugskreuzungspunkt verschoben wurde, galt es zu entscheiden, welche Anschlüsse zu gewährleisten sind. Dabei soll die Mehrheit der Passagiere in Last-richtung gute Verbindungen haben, was mit sich bringt, dass bisherige Verbindungen für eine Minderheit wegfallen. Dies ist unerfreulich, lässt sich aber nicht anders lösen, denn ein allfälliges Abwarten eines Gegenzugs führt für die Mehrheit zu einer Verlängerung der Wartezeiten. Auch hier gilt ein Sprichwort: „Allen Leuten recht getan, ist eine Kunst, die niemand kann.“

## Verkehrsspitzen glätten

Pro Bahn Schweiz unterstützt die Anstrengungen, eine gleichmässiger Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen zu erreichen.

**Kaspar P. Woker** Bahn-, Tram- und Busunternehmen vermelden alle Jahre eine Zunahme an Fahrgästen. In vielen Regionen ist der Anteil an öV-Reisenden gegenüber den Benützern des motorisierten Individualverkehrs im Steigen begriffen. Erfreulich – oder etwa doch nicht?

Tatsache ist, dass der Pendlerverkehr (Arbeiten, Ausbildung) im öV ungebrochen zunimmt, während die Benutzung im Freizeitverkehr eher stagniert. Ein wenig erbauliches Phänomen, wird doch schweizweit der sündhaft teure Ausbau der Schieneninfrastruktur für die Bewältigung eben dieser Spitzen gefordert. Die Kehrseite der Medaille stellt die „schwache“ Auslastung von 30 Prozent für die täglich von der Bahn zur Verfügung gestellten Sitzplätze dar.

Am Berner Verkehrstag von Ende August 2015 widmeten sich prominente Redner und Rednerinnen von der Berner Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer über den Direktor des RBS bis zum Leiter der Verkehrsentwicklung Dresdens und dem SBB-CEO der Frage, ob mit einem flexibleren Verkehrsverhalten solche Spitzen gebrochen werden könnten. Es geht landesweit um insgesamt 140 Mio. Franken an zusätzli-

chen Betriebskosten im öV und allein im Raum Bern um über 3 Millionen Franken an Staukosten auf den Autobahnen. Flexible Arbeitsformen, „smart working“ dank elektronischer Vernetzung und – nicht zu unterschätzen – ein Schulbeginn speziell an den Mittelschulen um 9 Uhr statt um 8 Uhr wären Werkzeuge dazu. Offensichtlich sind wir aber gesellschaftlich (noch) nicht so weit. Allmorgendliches Stehen im Stau oder im Zug wird fast klaglos entgegengenommen und man hofft, dass dereinst (2030?) nicht nur der sechsspurige Gubrist-Strassentunnel oder der Brüttener-Bahntunnel mehr Kapazität und damit Linderung im Stehstau bringen werden.

### Umdenken

Doch steter Tropfen höhlt den Stein, sagen sich SBB und Post an ihren Hauptsitzen in Bern und haben die „Charta zur Gestaltung von flexiblen und ortsunabhängigem Arbeiten“ unterzeichnet. Warum müssen alle Sitzungen um 8.15 Uhr beginnen und Teilnehmer aus Zürich somit in der Hauptverkehrszeit anreisen? Dies sind erste Ansätze. Wichtig auch, dass sich nationale Medien wie NZZ, Tagesanzeiger und „Der Bund“ dieser Thematik annehmen und damit das Bewusstsein zum Dämpfen der überbordenden Verkehrsspitzen wecken.

Pro Bahn Schweiz stimmt diesen Überlegungen voll und ganz zu. Dies als wichtigen Schritt, um unaufhaltsam steigenden Tarifen im öV entgegenzuwirken. Alle Massnahmen, welche über Preis, Verfügbarkeit und Reisegewohnheiten die bessere Verteilung des täglichen Verkehrsaufkommens steuern, sind zu unterstützen. Nicht zu unterschätzen sind dabei Raumplanung und Siedlungsentwicklung. Und ganz direkt: Jeder und jede kann durch sein/ihr Verhalten dazu beitragen. Zwei Tipps: Zwischen Zürich und Bern verkehren nebst 2 IC-Zügen nach 7 Uhr zwei IR-Züge, die zwar 20 Minuten länger unterwegs sind, aber meist viele leere Sitzplätze anbieten. Oder von St.Gallen nach Luzern um 7 Uhr morgens? Statt vollgepfropft im IC/IR via Zürich, reist es sich im Voralpen-Express direkt und mit deutlich mehr Platz.

## Zugsbegleitung bei der BLS – die Kleinen machen es vor

**Kurt Schreiber** Mit grosser Befriedigung haben wir vom Entscheid der BLS Kenntnis genommen, sämtliche RegioExpress-Züge mit Zugpersonal zu begleiten, welches auch Billette auf dem Zug verkauft. Die BLS hatte das bereits in der Vergangenheit getan und weitet nun diese Dienstleistungen auf sämtliche RegioExpress-Züge ihres Netzes aus. Dafür verdient sie ein grosses Kompliment.

Und die SBB? Hier ist keine Änderung in Sicht. Nach wie vor müssen Kunden in den SBB-RegioExpress-Zügen auf die Zugsbegleitung verzichten und damit rechnen, dass sie bei nicht gültigem Billett mit Zuschlägen zur Kasse gebeten werden. Beide Bahnen sind auf touristischen Strecken unterwegs. Die BLS macht es vor und lässt auch RegioExpress-Züge begleiten. Die SBB macht es nicht nach und verzichtet beispielsweise ab

Dezember 2016 auf der Gotthard-Bergstrecke auf diese Dienstleistung. So verschlechtert sie das Angebot gegenüber heute auf massive Art und Weise mit Umsteigezwang in Erstfeld, schlechtem Komfort dank Vororttriebzügen und ohne Zugsbegleitung. Hier könnte sich die Bundesbahn die BLS als Vorbild nehmen. Die Kunden würden es schätzen, wenn auch am Gotthard ein Angebot eingeführt würde, das mit demjenigen des Lötschbergs Schritt halten würde. In dieser Beziehung sind die Aussichten allerdings mehr als trüb. Es gibt weitere RegioExpress-Verbindungen der SBB, welche ohne Zugsbegleitung unterwegs sind: Palézieux – Genève, Zürich – Schaffhausen, Zürich – Chur und Wil SG – Chur. Dies sind durchaus Linien, welche auch touristische Aspekte abdecken und eine Zugsbegleitung verdienen.

# Auf dem Weg zum E-Ticket

Was in den Niederlanden als CiCo bekannt ist, könnte in der Schweiz BiBo werden. Oder doch nicht?

**Kaspar P. Woker** BiBo und CiCo: Was ziemlich chinesisches klingt ist nichts anderes als die Quintessenz der diesjährigen Fachtagung von Oustrail, der westschweizerischen öV-Lobby-Organisation. Seit die öV-Branche im Sommer den SwissPass eingeführt hat, stellt sich die Frage nach dem effektivem Kundennutzen und der Zukunft dieser roten Plastikkarte.

In verdankenswerter Weise wurde ein Blick weit über die Landesgrenzen geworfen, genauer in die Niederlande. PunktöV ein Land, das mit der Schweiz vergleichbar ist: ähnlich gross wie die Schweiz, dichtes Bahn- und Busnetz, fast landesweiter 15-Minuten-Takt, übervolle Züge. Unter der Führung der Staatsbahn (NS) wurde und wird das Ticketsystem umgebaut. Alle Fahrausweise in elektronischer Form oder auf mobilen Geräten, gültig durchgehend für alle fünf Bahngesellschaften, Bus, Tram, Metro, Fähren, Velo- und Autovermietung und Park+Ride am Bahnhof. Jedes Mal, wenn ein anderes Verkehrsmittel, ein anderer Zug bestiegen wird, sind Karte oder Handy an einem Entwerter vorbeizuführen, wo geprüft wird, ob der aufgeladene Fahrausweis gültig ist. Das heisst dann „check in, check out“ (CiCo), ruft nach Perronsperren, hat bisher eine Milliarde Euro verschlungen und trotz allem fährt auf den Zügen ein Kontrolleur mit. Mit diesem Ticketing wird keine Glättung der Verkehrsspitzen angestrebt, hingegen können günstigere, nur zu



„Das passiert Ihnen bei BiBo nicht: Die Elektronik weiss, wo Sie ausgestiegen sind.“ Bild: NS

Schwachlastzeiten gültige Fahrausweise auf die Karte geladen werden.

Die grosse Frage aus dem Publikum: wird damit nicht der Verkehrsfluss gebremst, was wir uns in der Schweiz an den grossen Bahnhöfen nie und nimmer leisten könnten? Es funktioniert alles klaglos, auch sei der Datenschutz voll gewährleistet, so die Antworten der Vertreter von NS. Die 16 Millionen Holländer fahren nur halb so weit per Bahn wie hier 8 Millionen Einwohner. Ist eine elektronische Ticketlösung für die Schweiz deshalb viermal so komplex wie die holländische?

## Step by step

Die Vertreter von SBB und Verband öffentlicher Verkehr bemühen sich denn auch, den holprigen Start des SwissPass mit der Komplexität von Direktem Verkehr, 16 Verkehrsverbänden und 240 Transportunternehmen zu rechtfertigen. Toll für

den Kunden, komplex für die Transportunternehmen: das offene Tarifsystem – z.B. ein einziges Billett von Carouge (GE) auf die Rigi mit Tram, Bahn, Schiff, Bergbahn – wird in jedem Falle beibehalten. Heute fahren 70 Prozent aller öV-Kunden mit einem Abo auf definierten Strecken oder in definierten Zonen. Wie aufwändig soll/muss deshalb ein neues Ticketsystem für die anderen Kunden sein? Wenn schon hunderte von Millionen darin investiert werden, muss zwingend ein Mehrverkehr von Kann-Reisenden generiert werden, sonst ist der Aufwand zu hinterfragen, so ein massgebender Vertreter der öV-Branche am Rande der Veranstaltung. Die Benutzung des öV soll einfacher werden – weg mit den zu komplizierten Automaten. Dafür taugt BiBo oder „be in, be out“. Eingestiegen in Carouge, angekommen auf der Rigi – das wird registriert und als Ganzes dem Kunden belastet. Bei Fahrt in der Hauptverkehrszeit zum vollen Preis, bei Fahrt im November mitten am Tag mit einem Preisvorteil, warum nicht? Die Weiterentwicklung des SwissPass zu einem vollen Mobilitäts-Pass – heute schon vollmundig angekündigt – dürfte sich allerdings noch über zehn Jahre hinweg ziehen, so der unabhängige Fach-Experte für elektronisches Ticketing. Also „step by step to be in, be out“. Das Ziel: Mehr als 50 Prozent der Einwohner werden einen elektronischen SwissPass besitzen – wohl unter der Haut eingepflanzt, mockierte sich ein Teilnehmer an der lohnenswerten Tagung.

Anzeige

# TGV Lyria

ATTRAKTIVE ANGEBOTE

BIS ZU  
**20 HIN- UND RÜCKFAHRTEN**  
TÄGLICH ZWISCHEN DER SCHWEIZ UND FRANKREICH

KOMFORT AN BORD

**DIE VERBINDUNG ZWISCHEN DER SCHWEIZ UND FRANKREICH**

VON ZENTRUM ZU ZENTRUM

- + PARIS
- + DIJON
- + MARSEILLE
- + NIZZA

[www.tgv-lyria.com](http://www.tgv-lyria.com)

# Weichen führen in Richtung Abstellgleis

Podiumsdiskussion in Bern über die Zukunft des Nachtzugs im Zeitalter der Fernbusse und Billig-Flieger.

**Kaspar P. Woker** Der Nachtzug hat keine Zukunft – zumindest in den nächsten Jahren nicht. Er wird, ob wir es wahrhaben wollen oder nicht, noch öfters aufs Abstellgleis fahren. Dies ist die traurige Erkenntnis aus einer Podiumsdiskussion der Organisation umkehr vom 22. Oktober in Bern. Aline Trede, grüne Politikerin, Jürg Streuli, Eisenbahnjournalist, Joachim Holstein, Betriebsrat DB Railservice und Armin Weber, Leiter internationaler Personenverkehr der SBB, diskutierten unter der Moderation von Susanne Brunner, Radio SRF, das Thema recht kontrovers.

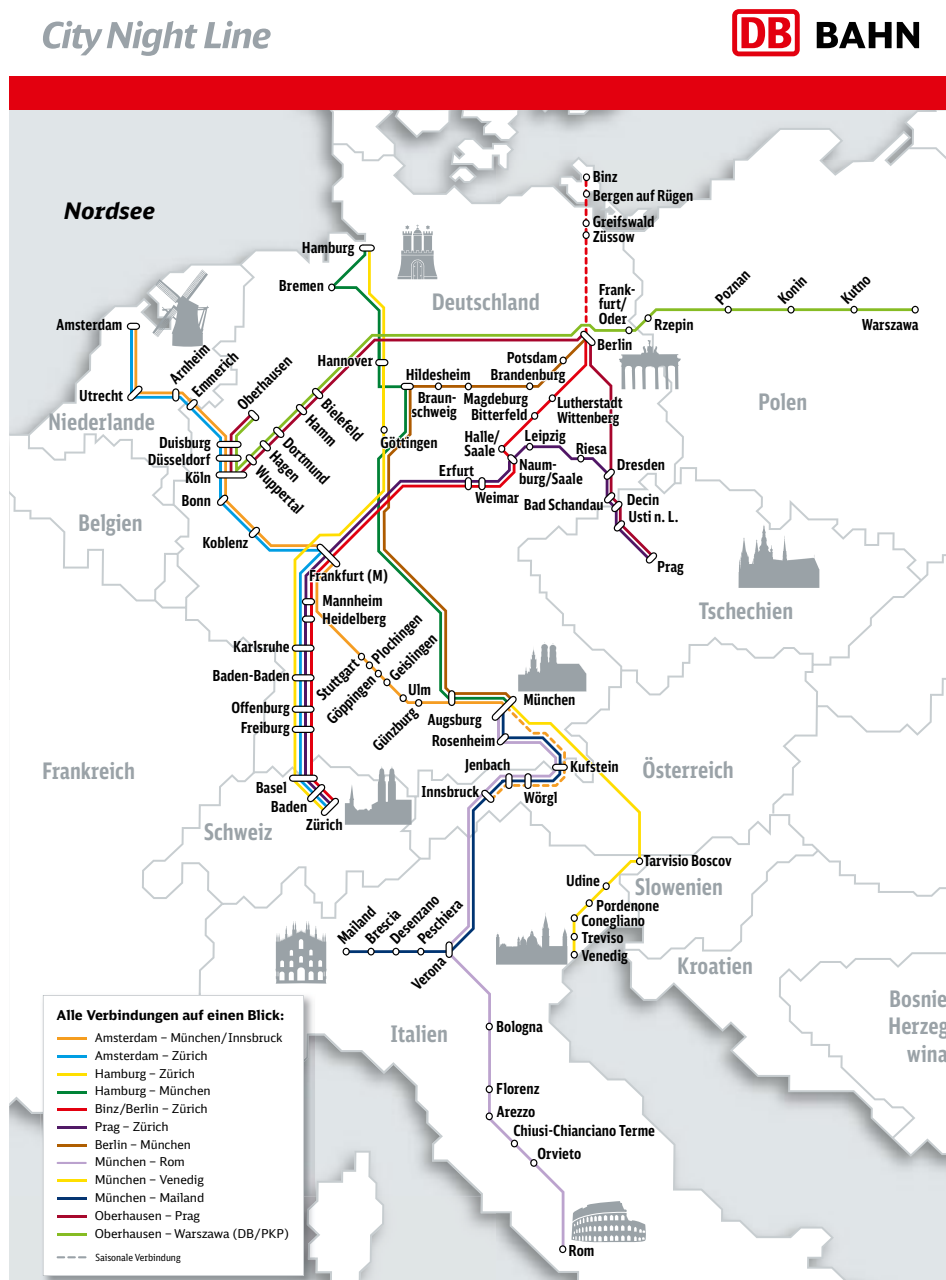
Die Politik will vom Bundesrat wissen, was dieser zur Rettung oder Wiederbelebung der Nachtzüge ab der Schweiz unternehme. Journalist und Betriebsrat warteten mit Müsterchen auf, wie die DB ihr City-Night-Line-Angebot mit unmöglichen Fahrplänen, uraltem Wagenmaterial und getricksten Zahlen kaputt spart, während der SBB-Mann verzweifelt versuchte, Kooperationserfolge im Tages-Bahnverkehr von 4 bis 6 Stunden Reisezeit Richtung Paris, Frankfurt, Mailand, München zu verteidigen. Das Publikum brachte Nostalgie-Erlebnisse von Ferien- oder Geschäfts-

fahrten ein und ereiferte sich in Klimadiskussionen. Kein einziges Wort wurde zu Nachtzügen nach Süden und Westen – zu bevorzugten Ferien-Zielen aus der Schweiz – verloren.

Fakt ist: Flüge sind zu billig, weil jegliche (klimasteuernde) Treibstoffabgabe erfolgreich abgewendet wird. Fernbusse zahlen keine Maut und werden teilweise gar von Bahnunternehmen betrieben. Treibstoffpreise tendieren nach unten, während der Bahn mehr Regularien und Trassengebühren aufgebremst werden. Zudem bringen es Staats- und private Bahnen – trotz schönen Konzepten – nicht fertig, durchgehende Tickets von einem Land ins andere anzubieten. E-Bookers und Easy-Fly grasen ab.

Da keine Teppich-Etage einer Bahn ein Risiko für langlebige (25-50 Jahre) Schlaf- und Liegewagen eingehen will, sondern aktuelle Rendite im nationalen Verkehr das Ziel allen Handelns eines Fernverkehrsmanagers ist, dürfen wir kaum erwarten, dass unsere Kinder in absehbarer Zeit in das Erlebnis einer Schlafwagenfahrt kommen. Dabei gehören Nachtreisen so wie Hochgeschwindigkeitsverkehr, IC-Züge und S-Bahnen zum Portfolio einer Bahn, welche sich endlich gleich lange Spiesse im Wettbewerb mit den andern Verkehrsträger wünscht.

Ironie des Schicksals: während der Redaktion dieses Artikels flimmerte auf dem Bildschirm eine SBB-Werbung rein: „Jetzt Europa mit Zug entdecken, 15% Rabatt z.B. Madrid und Barcelona in drei Stunden mit dem AVE“. Kein Wort, wie man mit dem Zug aus der Schweiz dorthin gelangen könnte. Nachtzüge mit hohem Komfort und Speisewagen ab Paris, Zürich, Mailand nach Madrid oder Barcelona sind seit drei Jahren sang- und klanglos verschwunden.



Noch ist Zürich/Basel dank der City-Night-Line der DB im europäischen Nachtzugnetz: Doch der Abbau des Angebots schreitet voran.

Grafik: DB

## Initiative als Vorbild

wo Ein extra aus Luzern angereistes Pro-Bahn-Mitglied gibt sich erstaunt, wie es der jungen Vereinigung umkehr gelungen ist, ein Podium mit über 50 Personen auf die Beine zu stellen und vorgängig für die Petition „Rettet den Nachtzug“ über 11 000 Unterschriften zu sammeln. Für Pro Bahn Schweiz könnten solche Initiativen durchaus ein Vorbild sein. Ein brennendes Thema liegt auf der Hand: „Billettkauf und Reservation im internationalen Bahnverkehr – das grosse Handicap gegenüber Flugreisen“.

# TET vor „grossen Entscheiden“

Frankreich kennt im Fernverkehr nicht nur den TGV, sondern auch die Intercity-Verbindungen TET. Doch deren Finanzierung wird zusehends zu einem grossen Problem.

**Sylvain Meillasson** Der französische Verkehrsminister Alain Vidalies hat am 7. Juli 2015 das „Positions-papier der Regierung zur Zukunft der TET-Züge“ (Trains d'Equilibre du Territoire) vorgestellt. Das Papier stützt sich auf die Analyse und die Empfehlungen des so genannten Berichts Duron, der seinerseits am 26. Mai publiziert wurde. Das Positionspapier anerkennt bereits erfolgte Teile einer Neuausrichtung, präzisiert aber vor allem einen neuen Zeitplan. Die „wichtigen Entscheide“ wurden auf Mai 2016 verschoben. Dies hat eine Logik, denn Ende Jahr werden sowohl die Regionalversammlungen erneuert als auch die Grenzen der Regionen neu definiert.

Die TET (auch Intercité oder früher Téoz genannt) verbinden während 24 Stunden Städte und Agglomerationen, welche keinen TGV-Anschluss haben, und ergänzen damit die TER. Die Finanzierung ist seit 2010 Gegenstand einer Abmachung im Rahmen von 1,1 Mia. Euro zwischen dem französischen Staat und der SNCF. Doch die Finanzierung reicht nicht. Davon zeugen die wachsenden Defizite: 2010: 200 Mio. Euro, 2014: 330 Mio. Euro, 2015: 400 Mio. Euro. Die SNCF übernimmt für das laufende Jahr 94 Prozent des Defizits über eine Steuer, die auf die TGV-Erträge erhoben wird. Der Rest wird mit einer Steuer auf konzessionierte Autobahnunternehmen erhoben.

## Staat überdenkt Subventionen

Die Einnahmen der TET decken durchschnittlich nur 70 Prozent des Aufwandes, mit grossen Abweichungen. Die Verbindung Paris–Cherbourg ist zum Beispiel profitabel, während die Nachtzüge mit nur 3 Prozent der Passagiere rund ein Drittel zum Defizit beisteuern. Die SNCF schlägt eine Einnahmenverminderung der TGV vor, um so die Überprüfung des Finanzierungsmodus der TET zu erzwingen. Der Verkehrsminister findet hingegen, es sei unvernünftig, weiterhin staatliche Subventionen für gewisse Linien zu gewähren. Dabei zitiert er gerne das Beispiel der 265 Euro pro Passagier und Tag auf der Linie Lyon–Bordeaux – nur existiert diese gar nicht mehr. Alain Vidalies unterstreicht zudem, dass die TET 20 Prozent ihrer Passagiere seit 2011 verloren haben – sogar 25 Prozent bei den Nachtverbindungen. Im Weiteren bemängelt er das nicht kundenfreundliche Angebot und erwähnt die Herausforderungen durch Billigflüge,



Nantes–Bordeaux: eine TET-Verbindung, die erhalten bleibt, aber mit altem Rollmaterial und auf einer Infrastruktur aus einem andern Zeitalter fährt. (Bordeaux, Juli 2013)

Bild: Sylvain Meillasson

Fahrgemeinschaften sowie seit neuestem durch Fernbusse.

Dies führt den Minister aber nicht zur Resignation: Er findet, es sei wichtiger, den TET ihre Wichtigkeit zurückzugeben, indem die neuen

Rahmenbedingungen als Chance gesehen werden, statt einfach das Angebot zu streichen, welches für viele Gebiete zentral ist. Er zählt dazu zuerst einmal eine neue Vereinbarung zwischen SNCF Mobilités und dem Staat für >>>

## Nantes–Bordeaux: Ein dramatisches Beispiel

Die TET-Verbindung Nantes–Bordeaux verkehrt zwischen zwei wichtigen Metropolen, vergleichbar mit Malmö–Göteborg in Schweden oder Nürnberg–Dresden in Deutschland, und durchfährt Gebiete mit rund vier Millionen Einwohnern. Täglich gibt es nur drei Verbindungen in beide Richtungen mit TET, dazu eine La Rochelle–Bordeaux, die zusammen rund 1,5 Mio. Passagiere befördern, davon 25 Prozent über die ganze Strecke. Der katastrophale Zustand der Infrastruktur (Geleise wie Signalanlagen) zwischen La Roche-sur-Yon und La Rochelle erzwingt aber auf dieser Doppelspurstrecke von 103 km Länge ab Dezember 2015 eine Geschwindigkeitsreduktion auf 60 km/h. Damit verlängert sich die Reisezeit auf der total 373 km langen Strecke um satte 40 Minuten! Auf diese Weise ist dieser Zug natürlich

der Konkurrenz der Strasse extrem ausgeliefert. Die Modernisierung der Strecke ist zudem nicht vor 2019 geplant.

Die Verzögerung hängt mit zwei Faktoren zusammen. Der eine ist, naturgemäss, die Finanzierung der rund 250 Mio. Euro über zwei Fünfjahrespläne zwischen Region und Staat (Contrats de plan État Région CPER). Der andere Grund liegt bei den langwierigen Verhandlungen. Die Regionen wie auch die betroffenen Verbände wehrten sich schliesslich erfolgreich gegen die Pläne von Staat, SNCF und RFF, die einen Rückbau auf eine einspurige Verbindung vorsahen. Zum Schluss sei festgehalten, dass die Corail-Kompositionen auf dieser Strecke von diesel-elektrischen Lokomotiven mit mehr als 45 Dienstjahren gezogen werden; 2018 sollen sie durch Coradia Liner ersetzt werden.



TET vor ungewisser Zukunft: Auf diesem Bild ein ehemaliger Téo, der heute die Intercity-Verbindung Marseille–Bordeaux fährt. (Castelnaudary, Oktober 2014)

Bild: Sylvain Meillasson

>>> den Zeitraum 2016-2020, wobei letzterer eine „Autorité Organisatrice de Plein Exercice“ wird. Die Übertragung dieser Verantwortung auf eine neue Einheit des öffentlichen Dienstes, wie von der Passagiervereinigung Fédération Nationale des Associations d’Usagers des Transports (FN-AUT) gewünscht, erfolgt im besten Fall später einmal.

#### **Ersatz von Bahnangebot durch Busse?**

Der Staat ist bereit, seine Rolle im Rahmen des Gesetzes über die Eisenbahnreform vom 4. August 2014 und wie vom FNAUT gewünscht zu übernehmen. Der Minister will den Kunden in den Mittelpunkt der Überlegungen stellen und betont deshalb die Wichtigkeit der angebotenen Qualität wie die einer neuen Ad-hoc-Strategie. Die Weiterentwicklung des Angebots, über die konkret im nächsten Mai entschieden wird, basiert zu einem wesentlichen Teil auf den Anhörungen der Regionen und anderer wichtiger Akteure. Durch die Erneuerung der Regionalversammlungen ergeben sich aber Verzögerungen. Angebotsstreichungen sind nicht à priori nötig; der Ersatz von Linien durch Busbetriebe ist nicht der einzige Lösungsansatz. Die Neudefinierung der Regionsgrenzen erlaubt zum Beispiel das Ausmerzen von Doppelspurigkeiten zwischen TET und TER.

Erschwerend für diese Entwicklung ist aber wohl die Tatsache, dass die TET die Regionen nichts kosten, ganz im Gegensatz zu den Re-

gionalzügen, mit deren Finanzierung sie immer mehr Mühe haben. Das könnte dazu führen, dass Regionen sich primär für vermehrte Busverbindungen einsetzen. Die neu möglichen Bus-Fernverbindungen über 100 km können eine wirtschaftliche Gefahr sowohl für die TET wie die TER darstellen.

Der Umfang des TET-Angebots wird sich unweigerlich verändern, vor allem unter einer sehr dringenden Bedingung: Das Defizit muss reduziert werden. Dies ist bereits bei den Nachtzügen klar sichtbar. Ausser den Verbindungen Paris–Briançon sowie Paris–Rodez/Latour-de-Carol, die man nicht durch andere Reiseangebote ersetzen kann, gilt keine Nachtverbindung mehr als existenzfähig. Ihr Betriebsmodell ist überholt, und die Verbesserung des TGV-Angebots (wie zum Beispiel auf den Strecken Luxembourg/Strasbourg–Nice/Cerbère oder Paris–Tarbes/Hendaye–Irun) ermöglicht Einsparungen – auch wenn der Regionspräsident von Midi-Pyrénées, Martin Malvy, dies anders sieht.

#### **Stilllegung von Strecken aufgegleist**

Das Angebot an Tageszügen befindet sich in einer anderen Position. Sicher: Der Ersatz von Bahnangeboten durch Busse ist kein Tabu mehr und könnte in einigen Fällen sogar ausgeführt werden. Nach allgemeiner Auffassung ist dafür nicht das TET-Konzept verantwortlich, sondern ein Mangel an Anstrengungen, sich für ein Fortbestehen einzusetzen. Mit altem und wenig

zuverlässigem Rollmaterial (Durchschnittsalter 32 Jahre), wirklichkeitsfremden Fahrplänen, schlechter Pünktlichkeit sowie einer Infrastruktur aus alten Zeiten können natürlich die Erwartungen der Kunden nie und nimmer erfüllt werden. Deshalb sagt Alain Vidalies, dass für ihn die Verbesserung des Komforts – was für ihn auch die Verbesserung der Anschlüsse bedeutet – primär ist. Weiter gehören dazu neues Rollmaterial sowie eine Überarbeitung des Streckennetzes. Der Minister hat bestätigt, dass Mitte nächsten Jahres 34 Coradia Liner für 510 Mio Euro geliefert werden. Bis 2025 sind weitere neue Züge im Wert von rund 1,5 Mia. Euro geplant. Er macht daneben auf die 2 Mia. Euro aufmerksam, welche von 2015 bis 2020 vom Staat zu den Regionen fließen und damit zum Teil auch den TET zugutekommen.

Die Stilllegung von TET-Strecken – und ihr Ersatz entweder durch TER oder durch die Strasse – ist mit diesen Beschlüssen bereits stillschweigend aufgegleist. Der Bericht Duron ging nämlich von rund 2,7 Mia. Euro für die Erneuerung des Rollmaterials aus. Schliesslich können auch politische Veränderungen in den Regionen Einfluss auf das interregionale Angebot haben; Beispiele dazu sind die Strecken Le Mans–Rennes oder Toulouse–Bayonne.

*Übertragung aus dem Französischen:  
Andreas Theiler*



# Nachrichten

## FLUX-Preis für Bahnhof Wallisellen

Der Preis „FLUX – Goldener Verkehrsknoten“ ging dieses Jahr an den Bahnhof Wallisellen ZH.

Ausgezeichnet wurden die hervorragende Umsteigequalität, Barrierefreiheit und vorausschauende Planung. „Die hervorragende Lage im aufstrebenden Glattal wusste die Gemeinde bei der Einführung der Glattalbahn-Linie gekonnt zu nutzen“, heisst es in der Begründung. Der Preis wurde zum neunten Mal verliehen. Mit ihm wird jährlich ein herausragender Verkehrsknoten ausgezeichnet. Vergeben wird er von der PostAuto Schweiz AG, dem Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) und dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV). (pd)

## TGV-Unglück im Elsass

Am 14. November 2015 ereignete sich das schwerste TGV-Unglück seit Inbetriebnahme des Hochgeschwindigkeitszugs in Frankreich im Jahr 1981. Ein Testzug entgleiste nördlich von Strassburg bei Eckwersheim im Elsass; elf Menschen kamen ums Leben, 42 weitere wurden verletzt, darunter vier Kinder. Insgesamt sassen bei der Testfahrt 53 Menschen in dem TGV. Nach Angaben der staatlichen Bahngesellschaft SNCF ist der Zug „zu spät“ gebremst worden. Deshalb sei er bei einer Geschwindigkeit von 243 km/h entgleist. Beim Wechsel von der Hochgeschwindigkeitstrasse auf die traditionelle Bahntrasse sei der Zug mit 265 km/h statt mit 176 km/h unterwegs gewesen. (lo)

## „SpeedyShop“ im HB Zürich

Die SBB, Migros und die Schweizerische Post bieten seit dem 1. September 2015 eine neue Online-Einkaufsmöglichkeit nach dem Prinzip „Click&Collect“ an. Kundinnen und Kunden können unterwegs über ihr Smartphone, Tablet oder Laptop im „SBB Speedy-Shop“ aus rund 1000 Produkten der Migros aussuchen, einkaufen und 30 Minuten später im „My Post 24“-Automaten der Post im Hauptbahnhof Zürich abholen. Pro Bahn fragt: Wäre es nicht angebracht, dass sich zwei der drei Grossen mehr auf ihr Kerngeschäft konzentrieren würden? .....

## Eine Tageskarte – alle Kantone

Ein Team von Westschweizer Fernsehen RTS (Nicolas Rossé, Journalist, Julie Marchand, Kamerafrau, und Jessica Vial von rtsinfo.ch) hat gemeinsam mit Philipp Morf von den SBB ein kleines Wunder vollbracht. Mit einer Tageskarte gelang es der Truppe, innerhalb eines Tages an mindestens einer Haltestelle in allen 26 Kantonen und Halbkantonen vorbeizuschauen. Start war um 5.22 Uhr in Roveredo GR, Ankunft in St-Maurice VS um 1.08 Uhr (später als geplant wegen Störungen zwischen Lausanne und dem Kanton Wallis). Insgesamt waren dies 19 Stunden und 46 Minuten mit Zug und Bus. Den Wunderfahrplan hat Philipp Morf entdeckt. Auf [www.rts.ch](http://www.rts.ch) findet sich eine schöne Dokumentation über die Reise mitsamt detailliertem Fahrplan. Kompliment! (lo)



## Ja zu Limmattalbahn

Das Stimmvolk im Kanton Zürich hat dem Projekt der Limmattalbahn (LTB) am 22. November mit 64,45 Prozent zugestimmt. Das Limmattal selbst stimmte allerdings gegen das neue Tram. Die LTB soll das Verkehrsregime in der boomenden Region zwischen Zürich Altstetten und Spreitenbach AG neu aufgleisen. Abgestimmt wurde über einen 510-Millionen-Kredit für ein schnelles Tram und über 136 Millionen für Anpassungen am Strassennetz. Die Sektion Zürich von Pro Bahn Schweiz zeigte sich erfreut über das Resultat und hofft, dass auch die betroffene Bevölkerung nach der Eröffnung des Betriebs der Limmattalbahn die damit einhergehenden Vorteile zu schätzen weiss. (lo)

## Kampagne gegen Grapscher

Die Pariser Regierung hat eine Kampagne gegen sexuelle Belästigungen in den öffentlichen Verkehrsmitteln gestartet, wie die NZZ berichtete. Fast alle Frauen beklagen sich über plumpe Anmachen, Beleidigungen oder Berührungen. Lanciert wurde die Kampagne von der Staatssekretärin für Frauenrechte, Pascale Boistard, in Zusammenarbeit mit den Pariser Verkehrsbetrieben RATP und der Bahngesellschaft SNCF. Auf Plakaten steht am Ende einer Art Metro-Linie mit Namen von Haltestellen in Form eskalierender Beschimpfungen der Slogan „Stop – ça suffit!“. (lo)

## Schon wieder Preisaufschläge

SBB-Chef Andreas Meyer will eine Preiserhöhung auf Ende 2016 „wenn immer möglich vermeiden“, wie er in einem Interview sagte. Ganz anders tönt es beim Verband öffentlicher Verkehr (VöV): „Wir gehen Ende 2016 von einer moderaten Preiserhöhung aus“, sagte VöV-Direktor Ueli Stückelberger Ende November in der Sonntagszeitung. Seine Prognose: 3 Prozent. Moderat? Pro Bahn Schweiz hat keine Freude an dieser Aussage. In einer Medienmitteilung werden die Bundesbehörden und die Parlamentsmehrheit aufgefordert, endlich die nicht monetären Leistungen des öffentlichen Verkehrsmittels anzuerkennen und dafür zu sorgen, dass das Preisniveau nicht weiter strapaziert wird. (lo)

# Die wundersame Rettung der Mariazellerbahn

Gelungene Wende in Niederösterreich: Wie aus einer ungeliebten Nebenstrecke eine kundenorientierte und moderne Regionalbahn wurde.

**Bernhard Studer** Der Steirische Wallfahrts- und Ferienort Mariazell wird von einer der schönsten Alpenbahnen erschlossen: Die Mariazellerbahn, 84 km lang und zwischen 1898 und 1907 eröffnet, fährt auf 760-mm-Spur von St. Pölten nach Mariazell. Sie weist erstaunliche Verwandtschaften mit der Rhätischen Bahn auf: Beide schmalspurigen Gebirgsbahnen sind ungefähr gleich alt, beide erschliessen wunderschöne Gegenden, ihre grossartig in die Landschaft gelegten Gleise zeugen vom Pioniergeist und Können herausragender Ingenieur-Persönlichkeiten und führen über unzählige Brücken und Tunnels, beide Bahnen wurden sehr früh schon elektrifiziert, und beide Netze sind unvollendet geblieben.

Nach dem Ersten Weltkrieg wurde der Lückenschluss zwischen der Mariazeller- und der Thörlerbahn auf Eis gelegt. Und so ist der Anschluss an die Semmeringbahn nie gebaut worden. Ebenso gescheitert ist das Projekt einer Fortsetzung von Mariazell quer durch den Wienerwald direkt ins Herz der Weltstadt Wien.

## Frühe Blütezeit

Gleich nach der Betriebsaufnahme entwickelte sich der Personenverkehr auf der auch „Niederösterreichisch-Steirische Alpenbahn“ genannten Bahn prächtig. An Sonn- und Feiertagen, wenn Wallfahrer-Sonderzüge verkehrten, wurden die Anlagen bis zur Kapazitätsgrenze ausgereizt. Zusätzlich zum Personenverkehr wurde unter der Woche ein beträchtlicher Güterverkehr abgewickelt, vor allem Holz- und Eisenerztransporte. Zwecks Kapazitätssteigerung wurde schon bald über einen Doppelspurausbau nachgedacht oder, als Alternative, über eine Elektrifizierung. Mutig, weitsichtig und ungeheuer kühn entschied man sich für die Elektrifizierung.

Bis in die 1950er-Jahre blieb die Mariazellerbahn ein Vorzeigebetrieb. Die Verkehrsleistungen im Personen- und Güterverkehr entwickelten sich erfreulich, die Anlagen wurden dem Stand der Technik angepasst, ausgebaut und erweitert.

## Niedergang

Aus der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts gibt es immer weniger Erfreuliches zu berichten. In dieser Zeit lebte die Mariazellerbahn im Wesentlichen von der Substanz. Leider muss man den Österreichischen Bundesbahnen



Moderne Zeiten: Abfahrtsfähiger Zug, bestehend aus einer „Himmelstreppe“ und zwei Aussichtswagen, im Bahnhof Mariazell. Bild: Bernhard Studer

(ÖBB) vorwerfen, dass sie keinerlei Interesse an ihren Schmalspurbahnen zeigten. Auf der einst prächtigen Mariazellerbahn mussten die Ressourcen bis zur Erschöpfung aufgezehrt werden. Die zerschissenen Gleitlager der alten Lokomotiven und Wagen hinterliessen dicke, hässliche Ölschichten längs der gesamten Strecke. Die Schienenverfälschung hatte den unerfreulichen Nebeneffekt, dass der Reibwert massiv reduziert wurde und die Lokomotiven zum Schleudern und damit wiederum zu einem erhöhten Radreifen- und Lagerverschleiss neigten. Dank etwas Farbe und leichter Polsterung der Sitze machte das Rollmaterial trotzdem einen einigermaßen anständigen Eindruck. In den mit maximal 45 km/h dahinrasenden Schmalspurzügen sass nun – wen wundert es – immer weniger Reisende. Immerhin vermochte die zur Nostalgiebahn heruntergekommene Mariazellerbahn Eisenbahnliebhaber aus aller Welt anzulocken. Und so unterhielt sich die spärliche Schar der Fahrgäste in allen möglichen Sprachen.

Der verbliebene Güterverkehr wurde 1988 abrupt eingestellt, weil aufgrund des jämmerlichen Zustandes des Güterwagenparks gehandelt werden musste. Die Variante, den Wagen-

park zu erneuern, wurde nicht einmal geprüft. So schien die endgültige Betriebseinstellung der Mariazellerbahn nur noch eine Frage der Zeit zu sein.

## Wachgeküsst

Endlich, Ende 2008, wurde das Land Niederösterreich aktiv und wandte sich an die ÖBB. Nur 14 Monate später wurde eine Vereinbarung unterzeichnet, wonach die Mariazellerbahn zum Fahrplanwechsel 2010/11 vom Bundesland übernommen werden sollte. Das ging so rasend schnell, weil man sich an der Übernahme der Pinzgauer Lokalbahn durch das Bundesland Salzburg orientieren konnte, einem ähnlich gelagerten Fall mit Vorbildcharakter (siehe InfoForum 3/2014).

Neue Eigentümerin und Betreiberin der Mariazellerbahn ist seither die Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft (NÖVOG), welche auch mehrere Buslinien, drei Bergbahnen und vier weitere Eisenbahnstrecken betreibt. Die „Citybahn Waidhofen“ fährt auf der gerade einmal 5,5 Kilometer kurzen Reststrecke der früheren Ybbstalbahn. Bei den drei anderen Bahnen handelt es sich um rein touris-



Auffällige Ähnlichkeiten mit der Rhätischen Bahn: Der Saugrabenviadukt zwischen Gössing und Annaberg-Reith ist 116 m lang und mit drei gewölbten Öffnungen versehen. Mit seiner Höhe von 35 m ist er der höchste Viadukt der Mariazellerbahn.

Bild: Bernhard Studer (1992)

tische Saisonbetriebe ohne öffentlichen Transportauftrag (Waldviertelbahn von Gmünd nach Gross Gerungs und Litschau, Wachaubahn von Krems nach Emmersdorf an der Donau, „Reblaus Express“ von Retz nach Drosendorf).

Nun endlich wurde investiert. Und zwar kräftig. In der Schweiz, bei Stadler Rail, wurde ein komplett neuer Fuhrpark bestellt, bestehend aus 11 klimatisierten Niederflur-Elektrotriebzügen und vier Panoramawagen nach dem Vorbild des „Glacier Express“. In Laubenbachmühle, etwa auf halber Strecke, entstand in kurzer

Zeit ein neuer Bahnhof samt Betriebsleitzentrale, Werkstätte und Fahrzeug-Depot. In der neuen Remise wurde im Sommer 2015 ein grosser Teil der Niederösterreichischen Landesausstellung der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. So konnten Synergien genutzt werden. Ohne diese Zweitnutzung hätten die Bauten weit weniger grosszügig erstellt werden können.

Inzwischen fahren die Züge in einem Stundentakt. Von St. Pölten bis Mariazell sind alle Bahnhöfe behindertengerecht umgebaut und mit modernen Informationssystemen ausgerüstet. Alle Signal- und Weichensteuerungen sind in Laubenbachmühle zentralisiert und teilweise automatisiert. Auch die vier anderen NÖVOG-Bahnen werden seit 2014 von der Betriebsleitzentrale Laubenbachmühle gesteuert.

### Die Himmelstreppe

Seit Ende 2013 werden im Normalverkehr nur noch die komfortablen, mit dem Schriftzug „Die Himmelstreppe“ versehenen Stadler-Züge eingesetzt, zum Teil zusammen mit den Panoramawagen. Zusätzlich verkehren zu gewissen Zeiten Nostalgiezüge, welche entweder von Lokomotiven aus der Neandertalerzeit der elektrischen Bahntraktion oder von ebenso romantischen Dampflokomotiven gezogen werden. Freundliches Zugspersonal begleitet alle Züge, sorgt für Ordnung und verkauft Fahrausweise. Die Züge sind heute deutlich besser besetzt als vor der Modernisierung. Vor allem auf der sogenannten Talstrecke von Laubenbachmühle nach St. Pölten ist es oft nötig, die Züge mit zwei Niederflur-Triebzügen in Doppeltraktion zu führen. Das zeigt, dass viele Talbewohner wieder auf die Bahn umgestiegen sind. Auch die Nostalgie-Angebote sind gut ausgelastet. Ebenso beliebt sind die Aussichtswagen, was zeigt, dass auch dieses moderne Angebot angenommen wird. Die Strecke eignet sich wie kaum eine andere in Österreich für erlebnisreiche Schienen-Kreuzfahrten.

So hat das Land Niederösterreich der Mariazellerbahn zu einer neuen Zukunft verholfen. Für die von ihr bedienten Regionen ist die Bahn wieder ein positiver Wert im Wettbewerb. Im Tourismus- und Freizeitmarkt ebenso wie auf den traditionellen Transportmärkten. Schön, stehen nach einer langen Zeit der Ungewissheit die Signale endlich wieder auf grün: Freie Fahrt in die gesicherte Zukunft der Mariazellerbahn.



Bild: Harald Navé (23.01.1960)

### Historische Loks für Nostalgiezüge

Die 1911 gebauten Elektrolokomotiven der ÖBB-Lokreihe 1099 besorgten bis 2013 den grössten Teil der Verkehrslast nach Mariazell. Das ist weltweit einzigartig und stellt ihren Konstrukteuren ein hervorragendes Zeugnis aus. Heute werden die weitestgehend im Originalzustand verbliebenen Lokomotiven immer noch vor Nostalgiezügen eingesetzt. Einzige, allerdings sehr gut sichtbare Neuerung bilden die in den fünfziger und sechziger Jahren neu gebauten Lokkästen. Es ist paradox: Nur gerade der absolut unwichtigste Teil der Lokomotiven ist erneuert worden. Alle beweglichen Teile und die gesamte Elektrik stammen aus der Zeit vor dem Untergang der Titanic. Im Bild: Der von der Lok 1099.07 mit Originalkästen geführte Personenzug hat eben den Bahnhof Mariazell verlassen. Links oben die weltberühmte Basilika.

### Webadressen

[www.noevog.at](http://www.noevog.at)

Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft

NÖVOG: (Mariazellerbahn, Citybahn Waidhofen, Waldviertelbahn, Wachaubahn, „Reblaus Express“)

[www.mariazell.at](http://www.mariazell.at)

Mariazeller Land, Gemeinde und Tourismus

[www.st-poelten.gv.at](http://www.st-poelten.gv.at)

offizielle Homepage der Stadt Landeshauptstadt St. Pölten

# Der Humbug von Trenitalia

Die Reservationspflicht der italienischen Staatsbahn auf internationalen Zügen hemmt den Reiseverkehr zwischen der Schweiz und Italien.

**Gerhard Lob** Noch bis vor Jahresfrist konnten Inhaber von EC-Billetten im Verkehr Schweiz–Italien–Schweiz die EC-Züge via Gotthard und Simplon/Lötschberg ihre Platzreservation auch 24 Stunden vor oder nach der gebuchten Fahrt benützen. Dies ist besonders dann praktisch, wenn die Anschlüsse im Zulauf von Trenitalia zum EC nach der Schweiz verspätet sind, oder wenn persönliche Gründe die Benützung des oftmals vor Wochen getätigten Reservation nicht mehr aktuell sind (Verlängerung/Verkürzung des Aufenthaltes in Italien, Sitzungsdauer länger als vorgesehen und vieles andere mehr).

Doch mit einer gewissen Kulanz von Trenitalia ist es vorbei. Dies zeigt die Rückmeldung einer ganzen Reihe von unzufriedenen Kunden, die vom Trenitalia-Personal mit 50 Euro und der nochmaliger Bezahlung des Billetts bis zur Grenze gebüsst wurden. Sie fuhren von Mailand nach Domodossola/Chiasso mit gültigen internationalen Tickets, aber Reservationen in EC-Zügen, die sich auf spätere Züge (nach der Reservation) bezogen. Ein Fahrgast wurde zum Aussteigen in Stresa gezwungen, da er die Bezahlung verweigerte.

Dem sturen Verhalten von Trenitalia ist energisch entgegenzutreten. Offenbar wurden die SBB hier über den Tisch gezogen. Die Reservationspflicht bei allen EC, Eurostar und IC auf dem



Internationale SBB-Fernzüge unterstehen in Italien Trenitalia. Daher gilt auf den italienischen Streckenabschnitten Reservations- und Zuschlagspflicht. Im Bild: ETR 610 in Milano Centrale. Bild: Gerhard Lob

Netz von Trenitalia hemmt den Reiseverkehr zwischen der Schweiz und Mailand.

Mailand als Abgangsort der EC in Richtung Schweiz (Ausnahme: ein Zug von Venedig)

liegt nur 51 Kilometer (Chiasso) beziehungsweise 125 km (Domodossola) vom erfolgreichen schweizerischen öV-Netz entfernt. Der öV Schweiz ist erfolgreich, weil keine Reservationspflicht besteht. Versuchen wir uns eine Reservationspflicht zwischen den schweizerischen Städten vorzustellen, und der „Humbug von Trenitalia“ wird blossgestellt. Trenitalia ist nun aber auf dem besten Weg dazu, den Erfolg der neuen, immer schneller werdenden Gotthardlinie als gute Verbindung mit der Nachbarstadt Mailand in Frage zu stellen. Dies kann doch keine Zukunftsvision sein!

Trenitalia torpedierte allerdings nicht einzig den internationalen Verkehr. Prekär ist die Lage auch in den Eurostar (Freccie Rosse) zwischen Turin und Mailand sowie Bologna und Mailand, wo neu auch die Pendler zur Reservation gezwungen werden. Selbst in den Zügen auf den wenigen Kilometern zwischen Mailand und Pavia/Brescia besteht Reservationspflicht. Die Zugskompositionen lassen keine Verstärkung zu; Zusatzzüge werden (grundsätzlich) nicht gefahren. Stattdessen wird das Zugpersonal als Busenverteiler eingesetzt, genau gleich wie im Strassenverkehr. „Ti do la multa“ (du kriegst eine Busse) ist in Italien zum geflügelten Wort geworden.

## Mehr Kontrollen auf TGV-Zügen

Nach den Attentaten von Paris sind die Buchungen bei TGV Lyria nach Paris vorübergehend stark zurückgegangen.

**GL** TGV Lyria hat nach den verheerenden Terroranschlägen vom 13. November in Paris erwartungsgemäss Fahrgäste in den Verbindungen mit der französischen Hauptstadt verloren. Innerhalb einer Woche nach den Terroranschlägen in Paris verzeichnete TGV Lyria, das die direkten TGV-Verbindungen mit der Schweiz betreibt, einen Buchungsrückgang von 30 Prozent. Auch die Annullationen von bereits gekauften Tickets nahmen gemäss einer Medienmitteilung von TGV Lyria stark zu. Aufgrund der Ereignisse in Paris konnten sämtliche TGV-Lyria-Billette, so auch nicht rückerstattbare und nicht umbuchbare, bis am 17. November kostenlos storniert werden. Bis

am 22. November, wurde eine spesenfreie Umbuchung angeboten. Bereits drei Tage nach den Attentaten zeichnete sich wieder ein Aufwärtstrend bei den Buchungen ab. Vom 16. bis 20. November wurde alleine im Markt Schweiz über eine Million Franken Umsatz erzielt. Dies ist ein stetiger Aufholtrend verglichen mit dem Vorjahr. Zudem sind auch die Umbuchungs- und Rückerstattungszahlen stark zurückgegangen. Das Sicherheitsdispositiv auf den Zügen von TGV Lyria wurde erhöht. So haben Polizeipatrouillen und die Zollbehörden die Kontrollen an Bord intensiviert. Alle Züge von TGV Lyria verkehren laut Medienstelle planmässig.

## Anschlussbrüche SBB – Ende der schlanken Transportkette Schweiz

Die Ankündigung der SBB, die Anschlüsse im Dreieck Zürich – Basel – Bern vermehrt zu brechen, stimmt nachdenklich. Dabei kann schon heute nicht mehr damit gerechnet werden, bei Reisen mit ein- oder gar mehrmaligem Umsteigen zur gemäss Fahrplan versprochenen Zeit anzukommen.

Am Gotthard werden beispielsweise die Anschlüsse in Arth-Goldau auf die Richtung Zürich HB weiterfahrenden ICN- und IR-Züge von den SBB bereits heute systematisch gebrochen.

Es wird gar nicht mehr versucht, bei Richtung Luzern – Basel weiterfahrenden ICN- und IR-Zügen Verspätungen vor Arth-Goldau aufzuholen. Im Gegenteil: Bei einer Fahrt von Biasca nordwärts verkehrte der IR in Göschenen mit 8 Minuten Verspätung. Danach fuhr der Zug merklich langsam und wurde auf der Nordrampe vom ICN nach Zürich fliegend überholt. Bei meinen drei letzten Fahrten klappten die Anschlüsse in Arth-Goldau Richtung Zürich drei Mal nicht. Das ist kein Zufall. Zum Glück sass ich nur einmal im Zug mit Umsteigen in Arth-Goldau.

Am Gotthard besteht heute aus dem Tessin bzw. aus dem Gotthardgebiet Richtung Zürich HB praktisch nur noch ein Zweistundentakt, wenn man nicht Gefahr laufen will, zwei Mal umzusteigen zu müssen und gut 30 Minuten verspätet in Zürich anzukommen.

Generell scheint das Ende des Konzepts Bahn 2000 mit schlanken Anschüssen bevorzugen. Besonders betroffen sind davon Reisen mit Umsteigen abseits der grossen Zentren, wo oft nur ein Stundentakt oder noch weniger Verbindungen bestehen. „Bitte rechnen Sie mehr Fahrzeit ein. 30, 60 oder 120 Minuten, je nach Relation“. Die Maximierung der Boni der höheren SBB-Kader scheint Priorität zu haben vor dem Einhalten der Anschlüsse.

Meines Erachtens kann es verschiedene Ansätze geben, um die mangelnde Qualität zu verbessern. Entweder wird die Einhaltung des Fahrplans mit Einhaltung der Anschlüsse wieder priorisiert. Ob die SBB dazu gewillt und/oder fähig sind, darf eher bezweifelt werden. Andererseits kann das Konzept mit den zum Teil extrem knappen Anschlüssen überdacht werden. Speziell im Knoten Zürich HB ist der enge Anschlussknoten fraglich geworden. Im immer grösseren und unübersichtlicheren Bahnhof sind zur halben und vollen Stunde herumrennende Anschlusspassagiere nicht gerade kundenfreundlich. Der milliardenteure Tiefbahnhof mit der Durchmesserlinie kann so gar nicht angemessen genutzt werden. 10 Minuten im Tiefbahnhof haltende Schnellzüge werden den Möglichkeiten des neuen Durchgangsbahnhofs nicht gerecht.

**Werner Schaufelberger, Zürich**

## Oyster-Card ist kein Vorbild

Zum Artikel „Unter- und oberirdisch durch London“ (InfoForum 3/2015)

Dem letzten Satz in diesem Artikel muss ich vehement widersprechen. Als erfahrener Nutzer der dänischen Rejsekort, die gleich wie die Oyster-Card funktioniert, hoffe ich zutiefst, dass ein solches System in der Schweiz nie eingeführt wird. Der ständige Zwang, die Karte immer wieder an irgend einen Leser zu halten, Umwege zu machen um einen Leser zu finden oder im fahrenden Bus die Karte hervorzugraben, ist für die Fahrgäste vor allem lästig. Dazu kommen noch die Ärgernisse, wenn man das Einlesen vergisst, was unvermeidlich hin und wieder passiert. Solche Kartensysteme sind eigentlich nur für Nahverkehrssysteme mit Bahnsteigsperrern sinnvoll, was in London der Fall ist, in Kopenhagen und in der Schweiz aber nicht. Ich habe den Eindruck, dass die Aussage auf einem fundamentalen Missverständnis basiert: Der SwissPass, wie er heute besteht, ist kein Endprodukt, sondern erst der Anfang einer Entwicklung. Dadurch dass die Daten jetzt von der Karte getrennt sind, ergeben sich unendlich viele Möglichkeiten, von denen wir noch gar nichts wissen. Es ist wie vor 20 Jahren bei der Einführung des Internets, damals hat auch nichts gehaut man von den Möglichkeiten, die es heute bietet.

**Dieter Schopfer**

Einzelmitglied  
CHF 50.– / Jahr

Studenten / Lehrlinge  
CHF 25.– / Jahr

Gemeinden  
CHF 200.– / Jahr

Partnermitglied  
CHF 30.– / Jahr

Vereine / Verbände  
CHF 100.– / Jahr

Firmen / Gönner  
mindestens CHF 500.– / Jahr

Name / Vorname \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

PLZ / Ort \_\_\_\_\_

E-Mail-Adresse \_\_\_\_\_

Datum / Unterschrift \_\_\_\_\_

Empfohlen durch  
(Name / Adresse) \_\_\_\_\_



**Jetzt Mitglied werden ...**

... ausschneiden und einsenden:

Pro Bahn Schweiz  
CH - 8000 Zürich

oder online  
[www.pro-bahn.ch](http://www.pro-bahn.ch)

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

# Schallschutz muss nicht Sichtschutz sein

Interessantes Referat anlässlich der GV der Sektion Nordwestschweiz.

**André Guillaume** Urs Rüegg, Pro-Bahn-Mitglied, ehemaliger VCS-Präsident und Professor für Pharmakologie an den Universitäten Genf und Lausanne, referierte anlässlich der Generalversammlung der Pro-Bahn-Sektion Nordwestschweiz am 28. September 2015 in Basel über das Thema Schallschutzwände entlang von Bahnlinien. Während die Mauern die Anrainer vor zu viel Bahnlärm (aber nicht vor Erschütterungen) schützen, rauben diese Wände den Bahnpassagieren teilweise oder, je nach Bauhöhe, ganze die Sicht auf die Landschaft. Es entstehen für die Reisenden unangenehme Bahnkanäle. Mit Hilfe einer Beamerprojektion stellte der Referent die verschiedenen gängigen Typen von Schallschutzwänden vor:

- Wände aus Beton: gerippt oder flachwandig; langlebig, unschön, bieten Sprayflächen
- Wände aus Stahl oder Alu: rasche Montage, wirken als Fremdkörper in der Landschaft (vor allem in Deutschland verbreitet)
- Wände aus Holz: ästhetisch ansprechender als Beton, ökologisch abbaubar
- Wände mit Glas-Sichtfenstern: bieten Ausblicke, reflektieren aber den Schall an die Gegenwand und dann nach aussen
- Wände aus Steinkörben: je nach Region mehr oder weniger passend, stellen bei Entgleisungen eine Gefahr dar, wenn sie zu nahe am Gleis stehen
- Wände aus Kunststoff (vorwiegend im Ausland verwendet)

Die Frage stellt sich, wie Verbesserungen erzielt werden können. Folgende Massnahmen wurden erwähnt:

- Niedere Wände möglichst nahe bei der Hauptlärmquelle, den Rädern, montieren. Dagegen sprechen Gleisunterhalt, Offenhaltung von Fluchtwegen und im Winter die Schneeräumung
- Effizientere Bauweise der Wände. Wichtige Faktoren: Wirksamkeit, Sicherheit, Ästhetik und Beständigkeit
- Mitspracherecht der Bahnbenutzer: Gibt es ein Recht auf freie Sicht (?)
- Lärmsanierung direkt am Rollmaterial mittels Gummischürzen an den Drehgestellen oder solche mit ruhigeren Laufeigenschaften
- Ersatz der Klotz- durch Scheibenbremsen, vorwiegend bei Güterwagen
- Einführung der automatischen Kupplung
- Bessere Lagerung von Containern auf Flachwagen oder Lärmdämmung bei (leeren) Kesselwagen, um Schwingungen zu reduzieren

Es wurde festgestellt, dass die tief im Boden einbetonierten Verankerungen der Schallschutzwände Vibrationen zu den benachbarten Gebäuden leiten, so dass zwar die Lärmemissionen geringer, die Erschütterungen aber stärker geworden sind. Im Keller „tanzen“ Möbelstücke herum. Im Winter, wenn der Boden gefroren ist, ist dies besonders deutlich zu spüren.

In gewissen Gebieten werden Baubewilligungen in der Nähe von Bahnlinien von der Existenz von Schallschutzwänden abhängig gemacht (Beispiel Gelterkinden). Die Frage „Was kann Pro Bahn in dieser Angelegenheit tun?“ blieb ohne schlüssige Antwort. Interessant wäre festzustellen, wie Bahnpassagiere diese Wände empfinden.

## Pro Bahn im Fahrzeug-Design engagiert

**Kaspar P. Woker** Bekanntlich will die BLS 2021 bis 60 neue Triebzüge beschaffen. Diese Fahrzeuge werden für rund 40 Jahre tagtäglich das Bild der Eisenbahn für Pendlerinnen, Touristen, Schüler, Altersausflüge, Familienreisen, Personen mit Laptop, Rollator, Kinderwagen oder Velos prägen. Also müssen sie funktional sein. In verdankenswerter Weise hat die BLS Vertreter von Pro Bahn zu einem Workshop zu Konzeption und Design dieser neuen Züge eingeladen. Alles wurde

diskutiert, vom Einstieg über den Innenraum bis zu WC und Bistrozone. Wir haben die Aspekte von jungen Familien, Business- und Gruppenreisen, älteren Menschen und Velo-Zug-Fahrern gleichermaßen einbringen können. Aus eigener Anschauung und Kundenreaktionen ist es gelungen, wichtige Tipps für die Gestaltung dieser Züge zu deponieren. Jetzt bleibt abzuwarten wie die verschiedenen Hersteller von Bahnfahrzeugen „unsere“ Kundenanliegen umsetzen.

## Gönner Pro Bahn

Gemeinden, Firmen, Transportunternehmungen und Organisationen schätzen die Arbeit von Pro Bahn. Als Gönnermitglieder (CHF 500. – pro Jahr) unterstützen sie uns. Der Gegenwert: Vorzugstarif für Inserate im InfoForum.

**BERN MOBIL**



**SIEMENS**



**SOB SÜDOSTBAHN**



## Gemeinden

BL: Läfelfingen  
 TG: Frauenfeld  
 ZH: Dietikon, Dietlikon, Dübendorf, Elgg, Meilen, Rafz, Richterswil, Schlieren, Schwerzenbach, Thalwil, Uetikon, Wädenswil

# „Ihre weiteren Anschlüsse ...“

Umfrage von Pro Bahn zeigt: Nur wenige Reisende goutieren die Ansagen in den Zügen.

**Andreas Theiler** Wann reisten Sie zum letzten Mal in einem Verkehrsflugzeug? Hand aufs Herz: Haben Sie die Sicherheitsdemonstration vor dem Start aufmerksam verfolgt? Die Resultate unserer letzten Onlineumfrage „Verbaler Verdross“ zum Thema Ansagen in den Zügen lassen den Schluss zu, dass in unseren Zügen ungefähr gleich gut zugehört wird wie im Flieger. Ein Spitzenresultat vereinigt fast doppelt so viele Stimmen wie das nächstrangige: Bei Zwischenhalten ist „Wo sind wir jetzt“ gefolgt von „Wohin fahren wir noch?“ genug – das Bedürfnis nach der Angabe von Anschlusszügen hält sich also sehr in Grenzen. Interessant sind der zweite und dritte Platz: „Ich bin so zufrieden, wie es ist“ und die Angabe „Wo sind wir jetzt / Wohin fahren wir noch / Für weitere Verbindun-

gen beachten Sie die Informationen am Bahnhof“ vereinigen praktisch gleich viele Stimmen.

In Kommentaren zur Umfrage wurde die Unsitte gegeisselt, überflüssige Sätze wie „Für Ihre weitere Verbindungen beachten Sie die Informationen am Bahnhof“ einzubauen. Wir schliessen uns diesen Voten sehr gerne an, denn die akustische Informationsdichte ist heute wirklich grenzwertig. Was hingegen fehlt, sind mehr Abfahrtsanzeiger auf den Perrons. Dies erreicht als Anliegen zwar nur den vierten Platz, wird aber in den Kommentaren gelobt. Die Abfahrtsanzeiger nicht nur in Unterführungen oder an Perron-Enden aufzustellen, sondern über die Perrons zu verteilen, hat gleichzeitig den Vorteil, dass man auch ohne Umwege über Regio- und S-Bahn-Züge informiert wird. Speziell in Zürich

mit nun drei Schienenebenen würde das Leben der Umsteigenden dadurch einfacher.

Uns ist bewusst, dass heute ein Grossteil der Reisenden die Umsteigeinfos ihrem Smartphone entnehmen. Wir setzen uns aber auch für die Belange der Gelegenheitsreisenden ein, und diese sind froh um zusätzliche Informationen im fahrenden Zug. Ob diese jedoch acht oder zehn Anschlusszüge umfassen müssen? In gewissen IC-Zügen dauert die dreisprachige Begrüssung ab Konserve über zweieinhalb Minuten; muss es dann bei Zwischenstationen noch einmal so lang sein, bevor sich die Türen öffnen?

Zum Schluss ein bei uns viel geäussertes Wunsch: Verschonen Sie uns mit der Angabe „Wir treffen pünktlich in A ein“.

## Mutationen im Zentralvorstand

**Edwin Dutler** An der nächsten Delegiertenversammlung von Pro Bahn Schweiz am 9. April 2016 treten zwei engagierte Persönlichkeiten von ihren Ämtern zurück. Kurt Schreiber demissioniert als Präsident von Pro Bahn Schweiz und Res Theiler gibt das Ressort Dienstleistungen ab.

Der Zentralvorstand ist in der glücklichen Lage, den Delegierten am 9. April 2016 sehr gute Nachfolger/innen vorschlagen zu können. Als neuer Präsident kandidiert der bisherige Vizepräsident Bruno Eberle. Bruno Eberle arbeitet seit Jahren aktiv im Zentralvorstand mit. Er wurde vom Zentralvorstand einstimmig nominiert. Auch im Ressort Dienstleistungen konnte mit Janine Baumann eine



Bruno Oberle und Janine Baumann.



Bilder: zVg

nahtlose Übergabe sichergestellt werden: Der Zentralvorstand empfiehlt Janine Baumann einstimmig zur Wahl.

Janine Baumann (26) arbeitet und wohnt im Kanton Zürich. Sie pendelt täglich mit dem Zug zur Arbeit. Ihr Vater ist ein begeisterter Eisenbahnfahrer, und mit ihm teilt sie diese Begeisterung. Seit knapp zwei Jahren ist sie, zusammen mit ihrem Partner Michael Strasse, der den Internetauftritt betreut, im Ressort Dienstleistungen tätig. Sie bringt den nötigen frischen Wind durch neue Sichtweisen in die Diskussionen, was von allen im Ressort geschätzt wird. Weiter arbeitet sie sich seit einigen Monaten bereits in die Aufgaben ein, welche ebenfalls zur Leitung gehören, so aber nicht unbedingt in den Statuten formuliert sind. Der Zentralvorstand freut sich auf ein weiteres Mitglied der jungen Generation.

## Kontakte

### ZENTRALVORSTAND

Kurt Schreiber, Präsident  
Alte Steinacherstr. 13, 8804 Au ZH  
T 044 781 34 08  
kurtschreiber@bluewin.ch

### NORDWESTSCHWEIZ

Willi Rehmann, Präsident  
Pro Bahn NWCH, 4000 Basel  
T 061 421 31 80  
willi.rehmann@bluewin.ch

### TICINO ASTUTI

Melitta Jalkanen  
Via Nosedà 15, 6977 Ruvigliana  
T 091 971 21 32  
melitta.jalkanen@verditicino.ch

### ZÜRICH

Urs Schaffer, Präsident  
Flüelastr. 15, 8048 Zürich  
T 044 401 24 35  
oev.schaffer@bluewin.ch

### ESPACE MITTELLAND

Aldo Hänni, Präsident  
Böcklinstrasse 13, 3006 Bern  
T 031 352 83 46  
haenni.aldo@hispeed.ch

### OSTSCHWEIZ

Dr. Benedikt Zeller, Präsident  
Büntenstrasse 26, 8880 Walenstadt  
T 079 407 60 23  
pbs-os.praesident@pro-bahn.ch

### ZENTRALSCHWEIZ

Karin Blättler, Präsidentin  
Hirschmattstr. 54, 6003 Luzern  
T 041 210 28 72  
karin.blaettler@bluewin.ch

# ETCS Lösungen

Wann immer es auf Sicherheit ankommt, haben wir die richtige Antwort

#### KAPAZITÄTserweiterungen

Bis zu 40% mehr Streckenkapazität ohne zusätzliche Investitionen in die Infrastruktur

#### INTEROPERABILITÄT

Durchgängiger Schienenverkehr auch über nationale Grenzen

#### SYSTEMINTEGRATION

Konzeption und Lieferung nahtloser Lösungen der Leit- und Sicherungstechnik

#### ENERGIEEINSPARUNGEN

Reduzierung des Energieverbrauchs um mehr als 10%

#### LEBENSZYKLUSKOSTEN

Optimierte Effizienz bei Außenanlagen, Betriebskosten und Instandhaltung

Jeden Tag werden Millionen von kritischen Entscheidungen in der Nutzung des Schienennetzes getroffen. Thales steht dabei im Mittelpunkt. Als weltweit führender Lieferant von ETCS-Technologie sorgen wir seit über 70 Jahren dafür, dass der Bahnverkehr sicherer, effizienter und umweltfreundlicher wird. Wir waren Vorreiter bei der ETCS-Einführung und unsere kundenorientierten, integrierten Technologien liefern konkurrenzlose Signal- und Steuerungslösungen. Wir helfen Entscheidungsträgern bessere Entscheidungen in kritischen Situationen zu treffen. Wann immer es auf Sicherheit ankommt, hat Thales die richtige Antwort.

suche: Thalesgroup



# THALES

Together • Safer • Everywhere