



Bild: SBB

Ein Netz für Güter und Personen

Wie sich das Bahnland Schweiz mit FABI fit für die Zukunft macht
Der lange und mühsame Weg der Verlagerung



Kurt Schreiber

Präsident
Pro Bahn Schweiz

Überholt werden ...

Als Automobilistin oder Automobilist schätzt man die Lastwagen nicht. Sie versperren die Sicht, sind zu langsam und zwingen zum Überholen oder Geduld-Haben – also kein gutes Gefühl. Bei Eisenbahnfahrten tritt dieses Gefühl weniger auf, denn in der Regel gewährt der Güterzug dem Personenzug Vorfahrt – mit dem Resultat, dass er deshalb möglicherweise zu spät eintrifft und somit nicht konkurrenzfähig ist. Verschiedene Artikel in dieser Ausgabe gehen dieser Frage nach, zeigen auf, dass ein vernünftiges Nebeneinander zwischen Schiene und Strasse möglich und erfolgversprechend ist. Dafür braucht der Eisenbahn- Güterverkehr die dafür notwendigen Prioritäten, was dazu führen kann, dass in einzelnen Fällen ein Güterzug einen Regional- oder gar S- Bahn- Zug überholt. Wenn sich damit der Anteil der Güter auf der Schiene steigern und die Umwelt- und Verkehrsbelastung auf den Strassen senken lässt, sollten solche Kompromisse nicht zum Vorneherein ausgeschlossen werden.

Etre dépassé ...

D'un point de vue d'automobiliste, la présence des camions sur la chaussée est généralement plutôt gênante. Ils bouchent la vue, roulent lentement et ne vous laissent d'autre choix que celui de les dépasser, ou de faire preuve d'une infinie patience. Pas très réjouissant. Il en va différemment avec le rail, car les trains de marchandises cèdent généralement la priorité aux convois de passagers, ce qui peut parfois entraîner des retards pour le ferroutage et le rendre moins compétitif. Dans cette édition, plusieurs articles démontrent qu'un aménagement raisonnable, entre le rail et la route peut être la clé du succès. A condition, d'accorder au train et au ferroutage les priorités nécessaires, quitte à ce que, dans certains cas, un train de marchandises doit dépasser une rame régionale, voire même une liaison pendulaire (S-Bahn). Si une telle solution peut permettre de favoriser le passage de la route au rail, et partant, de diminuer la pollution et la surcharge de trafic routier, il serait bon de ne pas écarter totalement ce type de solution.

Venir superati ...

Come automobilisti si tende a non gradire la presenza dei camion sulla carreggiata. Ostruiscono la visuale, sono troppo lenti e obbligano quasi a superarli oppure bisogna armarsi di molta pazienza: una sensazione non molto gradevole. A differenza se si viaggia con il treno questa sensazione sgradevole è quasi inesistente, siccome i treni passeggeri godono della precedenza rispetto ai treni merci. Conseguenza di questa regola è che spesso i treni merci arrivano in ritardo alla destinazione prefissata, diventando così meno concorrenziali rispetto alla strada. Svariati articoli in quest'edizione approfondiscono questi aspetti, dimostrando che la coesistenza tra strada e ferrovia non solo è possibile, ma addirittura molto promettente. Diventa però necessario modificare le priorità in modo che il traffico merci divenga in alcuni casi prioritario rispetto ai treni regionali o suburbani. Non bisogna quindi escludere di principio questi compromessi, se grazie ad essi è possibile aumentare la quota di merci trasportata sulle rotaie e al contempo diminuire l'impatto ambientale e il traffico stradale.

Inhalt

Schwerpunkt Güterverkehr

FABI weist in die Zukunft.....	3
Interview mit BAV-Direktor	
Peter Füglistaler	4-5
Die Krux mit der Verlagerung	6-7
Bessere Rahmenbedingungen für Verlad	8-9
Hupac braucht die Luino-Linie.....	9
Die Bündner Güterbahn: Ein Porträt	10-11
Bahnhof Zerneß in neuem Glanz	11
VöV-Chef Ueli Stückelberger zum Güterverkehr	12

Aktuell

Neue Preisrunde im öV.....	13
Rückbau und Folgekosten	14
Weiterbildung für öV-Spezialisten	15

Westschweiz

Startschuss für CEVA in Genf	16
Raum Genf als hartes öV-Pflaster	17

Reisesplitter

Freud und Leid auf Reisen	18-19
---------------------------------	-------

Pro Bahn intern

Luzerns Ärger mit den Billettautomaten	22
News von der Präsidentenkonferenz	23
Anmeldung zur DV in Bellinzona.....	24

Impressum

InfoForum 1/2012, Versand: 15. März 2012

Herausgeber

Pro Bahn Schweiz (pbs)
Interessenvertretung
der Bahn-, Tram- und Busbenützer
Postfach 2224, 8021 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 031 380 14 95, F 031 380 14 91
cescato.lob@ticino.com

Mitarbeit Pro Bahn

Karin Blättler, Romeo Degiacomi, Edith Dutler, Edwin Dutler, Johann Holenweg, Federico Rossi, Hans Schärer, Kurt Schreiber

Bilder

Pressedienste, Redaktion, soweit nicht anders erwähnt

Korrektur

Stefan Schweizer

Inserate und Druck

Rub Graf-Lehmann AG
Murtenstrasse 40, 3001 Bern
T 031 380 14 95, F 031 380 14 91
presseverlag@rubmedia.ch

Grafisches Konzept und Layout

mbDesign Marco Bernet, Konzept und Gestaltung
Holderbachweg 24, 8046 Zürich
T 044 362 76 77, M 079 472 35 62
marco.bernet@bluewin.ch

Auflage

2000 Exemplare, 4 x jährlich

Mitgliedschaften

Europäischer Fahrgastverband, Europäischer Verband für die Entwicklung des Schienenverkehrs

Nächste Ausgaben

InfoForum 2/2012	14. Juni 2012
Inserate- und Redaktionsschluss	22. Mai 2012
InfoForum 3/2012	13. September 2012
Inserate- und Redaktionsschluss	22. August 2012

Die Weichen für die Zukunft stellen

Der Bundesrat hat Anfang Jahr die Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) ans Parlament überwiesen. Sie dient dazu, die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur langfristig zu sichern.

Gerhard Lob Die Finanzierung der Bahninfrastruktur soll einfacher und übersichtlicher werden: die Kosten für Substanzerhalt, Betrieb und Ausbau werden aus einem einzigen Fonds gedeckt, dem Bahninfrastruktur-Fonds BIF. Die heute bestehende finanzielle Lücke, namentlich beim Substanzerhalt, wird mit zusätzlichen Beiträgen von allen Beteiligten – Bund, Kantonen, Passagieren sowie Pendlerinnen und Pendlern – gedeckt. Der Ausbau der Bahninfrastruktur ist laut Bundesrat nötig; denn bis 2030 wird eine Zunahme des Personen- und des Güterverkehrs von rund 60 respektive 70 Prozent erwartet.

Entschieden hat der Bundesrat über die Form des Kantonsbeitrags von 200 Millionen Franken. Er schlägt eine Neuregelung der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen vor, welche den Mittelbedarf für den Bund beziehungsweise den BIF um 200 Mio reduziert und die Ausgaben der Kantone zugunsten der Bahn entsprechend erhöht. Die vorgeschlagene Lösung sieht vor, dass die Kantone neu die sogenannten Publikumsanlagen in den Bahnhöfen finanzieren (etwa Perrons, Treppen, Rampen, Über- oder Unterführungen). „Die Bundesfinanzierung hört an der Bahnsteigkante auf“, sagt BAV-Direktor Peter Füglistaler. Im Gegenzug übernimmt der Bund die Finanzierung der Privatbahn-Infrastruktur mit Ausnahme der Publikumsanlagen.

Kapazitäten für Schienengüterverkehr

Auf der Basis eines künftigen Bahn-Angebots legt der Bundesrat im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) die Bahninfrastruktur fest. Dieses Programm umfasst Massnahmen und Bauprojekte unterschiedlicher Dringlichkeit. Künftig sollen dem Parlament in der Regel alle vier oder acht Jahre die weiteren Ausbauschnitte vorgelegt werden. Der erste Ausbauschnitt 2025 umfasst Projekte im Umfang von 3,5 Milliarden Franken. Diese sollen parallel zu den Massnahmen im bereits früher beschlossenen 5,4-Milliarden-Programm ZEB (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur) realisiert werden. Die Bahnreisenden in der Schweiz erhalten dadurch ein besseres Angebot mit mehr Sitzplätzen, dichteren Fahrplänen und teilweise kürzeren Fahrzeiten, während für den Schienengüterverkehr die nötige Beförderungskapazität gesichert und die Transportqualität erhöht werden. Der Verband



Beanspruchtes Netz: Bis 2030 wird eine Zunahme des Personen- und des Güterverkehrs von rund 60 respektive 70 Prozent erwartet. Bild: SBB

Öffentlicher Verkehr hält diesen Finanzrahmen für zu niedrig und forderte bereits 6 Milliarden im ersten Ausbauschnitt.

Mit FABI stellt der Bundesrat der Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ einen direkten Gegenentwurf gegenüber. Die Initiative sieht vor, Gelder aus der Mineralölsteuer, die heute dem Strassenverkehr zu Gute kommen,

zugunsten des öffentlichen Verkehrs und der Verlagerung einzusetzen. Damit würde die zukünftige Finanzierung der Strasseninfrastruktur laut Landesregierung in Frage gestellt. Der Bundesrat lehnt deshalb die Initiative ab und regelt mit FABI die künftige Finanzierung der Bahninfrastruktur so, dass der Strasse keine zusätzlichen Mittel entzogen werden.

Der Beitrag der Pendlerinnen und Pendler

Um die Bahninfrastrukturen erhalten und ausbauen zu können, sollen auch Arbeitspendler einen höheren Beitrag leisten. Sie sollen künftig bei der Berechnung der direkten Bundessteuer für nachweisbare Fahrkosten höchstens noch 3000 Franken als Abzug geltend machen können. Dadurch lassen sich zirka 200 Millionen Franken in die Bundeskasse spülen. Ursprünglich hatte Verkehrsministerin Doris Leuthard vorgeschlagen, den maximalen Fahrkostenabzug auf eine Pauschale von 800 Franken zu senken. Dieser Vorschlag stiess auf breite Kritik, insbesondere auch der Autoverbände, da Autopendler von der Massnahme überdurchschnittlich stark betroffen gewesen wären. Der Vorschlag von 3000 Franken erscheint in der Tat recht vernünftig, denn er liegt in der Grössenordnung des Preises eines GA 2. Klasse. Somit werden Zugfahrer bei den Abzügen nicht gegenüber Autofahrern benachteiligt.

„Wir relativieren die absolute Priorität für den Personenverkehr“

Der Direktor des Bundesamtes für Verkehr (BAV), Peter Füglistaler, zu den wichtigsten Auswirkungen der FABI-Vorlage auf den Schienengüterverkehr.

Interview: Gerhard Lob

InfoForum: Welche sind die wichtigsten Auswirkungen der FABI-Vorlage auf den Güterverkehr?

Peter Füglistaler: Bei der FABI-Vorlage wurden insbesondere die Bedürfnisse des Binnengüterverkehrs berücksichtigt. Der Ausbau am Jurasüdfuss inklusive Ligerzer Tunnel ist mit besonderer Berücksichtigung dieses Verkehrs geplant. Für den Transitverkehr gibt es bereits die ZEB-Vorlage (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur). Daher wird dieser in einem ersten Schritt nicht berücksichtigt. Die Güterverkehrstransitkapazität wird erst in einem zweiten Ausbauschnitt erhöht.

Sie sprachen von der Qualität im Güterverkehr. Was ist darunter zu verstehen?

Qualität heisst infrastrukturseitig vor allem längere und einheitliche europäische Zugslängen, auch einheitliche europäische Profile. Stichwort: 4-Meter-Korridor. Hier hat die Schweiz noch Nachholbedarf. Das werden wir mit der Botschaft zum 4-Meter-Korridor auf der Gotthard-Achse korrigieren.

Wie teuer wird dieser Korridor? Und wann ist mit der Botschaft zu rechnen?

Die Grössenordnung der Kosten liegt bei knapp einer Milliarde Franken. Die Vernehmlassung zur Botschaft wird noch im ersten Halbjahr 2012 eröffnet; die Botschaft folgt dann gegen Ende dieses Jahres beziehungsweise Anfang 2013.

Das ist viel Geld. Wo nehmen Sie dieses her?

Es zahlt immer der Steuerzahler. Wir werden auf den FinöV-Fonds oder auf Mineralölsteuer-Gelder zurückgreifen müssen.

Im FABI geht es um den Ausbau und Unterhalt des Bahnnetzes. Da stehen viele Begehrlichkeiten an, unterschiedliche Regionen, aber auch Verkehrsarten wie Güter- und Personenverkehr. Beide wollen möglichst prioritär auf dem Netz fahren. Wie lösen sie diesen Konflikt?

Wir werden im Bundesamt für Verkehr so genannte Netznutzungspläne vorbereiten, da-

mit die Trassen insbesondere für den Güterverkehr langfristig gesichert werden können. Insofern relativieren wir in einem gewissen Sinne die absolute Priorität für den Personenverkehr.

Offenbar ist die Einsicht gewachsen, dass es auch im Güterverkehr Pünktlichkeit braucht, um erfolgreich sein zu können. Das sagt sogar der Verband Öffentlicher Verkehr.

Diese Botschaft ist auch bei uns angekommen. Wir müssen den Trassenprioritäten mehr Gewicht einräumen. Die Infrastrukturbetreiber brauchen für den Güterverkehr, vor allem auf der Nord-Süd-Route, aber auch Ost-West, qualitativ hoch stehende Trassen, durchgehend ohne Halt, um von A nach B durchfahren zu können.

Damit kommen wir zum Transitverkehr. In Italien stossen die Schweizer Wünsche für einen Ausbau der Luino-Linie nicht auf grosse Gegenliebe. Ist damit die Verlagerung des Güterverkehrs gefährdet?

Wir sind im Kontakt mit Italien gefordert, um brauchbare Lösungen zu finden. Bei der

Luino-Linie sind die Ausbauten zur Zuglänge beschlossen und von Italien nicht umstritten. Aber Italien lehnt die Erhöhung des Profils auf 4 Meter auf der Luino-Linie ab, während diesem Ausbau im Prinzip auf der Strecke nach Chiasso zugestimmt wird. Da werden wir weitere Diskussionen führen müssen. Für uns ist klar, dass es im Süden alle drei Übergänge braucht – Domodossola, Luino und Chiasso, damit wir den Verlagerungsauftrag umsetzen können.

Sie haben signalisiert, dass Sie die Italiener ein Stück weit verstehen, wenn diese die Luino-Linie nicht ausbauen und bei 90 Güterzügen stabil halten wollen, auch weil es zu viel Lärm gibt. In der Schweiz hätten sie Klagen von Anwohnern, die an Strecken mit wesentlich geringerem Zugsaufkommen wohnen. Betreiben die Schweizer zu viel Nabelschau?

Wir haben viel gemacht und erreicht; und wird sind sicherlich die Vorreiter in Europa. Das gibt manchmal den Eindruck, dass wir etwas schulmeisterlich in den Nachbarländern auftreten. Und das sollten wir unbedingt vermeiden. Der Lärm des Güterverkehrs ist ein europäisches Problem. Wir haben in Bezug auf die Lärmsanierung den Vorschlag gemacht, dass die Graugusssohlen der Güterwagen per 2020 verboten werden. Dieser Vorschlag wurde sehr gut angenommen.

Zurück zum Nord-Süd-Verkehr. Hupac als UKV-Betreiber hält wenig von der Chiasso-Linie, da der Raum vor Mailand verstopft ist und die Güterzüge von Chiasso häufig nicht durchkommen und



BAV-Chef Peter Füglistaler.

Bild: Béatrice Devènes

„Wir haben viel gemacht und erreicht; und wird sind sicherlich die Vorreiter in Europa.“



Nicht nur bei Personenzügen, sondern auch bei Güterzügen ist Pünktlichkeit gefragt.

Bilder: SBB

viele Stunden brauchen, bis sie auf den Terminals sind.

Das kann es vielleicht mal bei Sperrungen geben. In der Regel haben wir auf der Gotthard-Achse aber eine vernünftige Trassierung. Auf der Lötschberg-Simplon-Achse ist es mit dem SIM-Korridor (Simplon-Inter-Modal) etwas schwieriger. Aber da sind wir beim bereits angesprochenen Thema, dass es mit der Qualität der Trassen im Güterverkehr nicht stimmt.

Italien hat der Schweiz vorgeworfen, auf der Gotthard-Achse den Ausbau zwischen Lugano und Chiasso selbst nicht genug voran zu treiben. Was entgegnen Sie?

Das haben wir bereinigt. Denn wir haben klar kommuniziert, dass die bestehenden drei Übergänge noch für sehr lange die massgebenden Übergänge sind. Neue Südanschlüsse kommen sicherlich nicht vor 2050. Sie sind daher auch nicht in der FABI-Botschaft enthalten.

Was sagt Ihr Bauchgefühl zur FABI-Vorlage?

Diese wird sicherlich durchkommen. Das Parlament wird einige Retouche machen, das ist die Aufgabe des Parlaments. Ich bin aber überzeugt, dass die Vorlage – schliesslich auch beim Volk – gut ankommen wird. Aber wir müssen uns dafür engagieren.

Tropfen auf heisse Steine

Die Position von Pro Bahn Schweiz zur FABI-Vorlage.

Kurt Schreiber Die Botschaft des Bundesrats über die Finanzierung und den Ausbau des öffentlichen Verkehrs zeigt auf, dass die anstehenden Projekte nur mit dem Tropfenzählersystem verwirklicht werden sollen. Pro Bahn Schweiz ist darob enttäuscht. Bis 2025 sollen es 3,5 Milliarden Franken sein, dies bei einem Gesamtbedarf von mehr als 40 Milliarden. Geht es in diesem Rhythmus weiter, lassen sich alle Projekte frühestens in 50 Jahren verwirklichen.

Verteilkampf vermeiden

Die in der 1. Etappe vorgesehenen Projekte sind für Pro Bahn Schweiz ausgewiesen, ob sie sich aber nach Verabschiedung der Vorlage durchs Parlament und nach der Beratung noch gleich darstellen, darf kritisch hinterfragt werden. Der erste Ausbausritt wird die dringlichsten Engpässe beseitigen, aber es gibt durchaus noch weitere, die ebenfalls einer dringenden Erledigung harren. Deshalb ist das Ausmass der bereitgestellten Mittel zu gering und es gilt, Verteilkämpfe zu vermeiden. In diesem Zusammenhang ist die

VCS-Initiative „für den öffentlichen Verkehr“ eher geeignet, diese Zusatzmittel bereit zu stellen. Deshalb kann auch die Botschaft des Bundesrats gegenwärtig kaum als Alternative zur Initiative bezeichnet werden.

Kleine Tropfen – grosse Preiserhöhungen

Die Transportunternehmungen werden höhere Entgelte für die Trassenbenutzung zu entrichten haben. Der grösste Teil wird auf die Bahnpassagiere zurückfallen – eine unerfreuliche Aussicht. In diesem Zusammenhang wiederholt Pro Bahn Schweiz ihre Forderung nach Preiserhöhungen mit Augenmass. 10 Prozent gehören nicht dazu.

Zum heutigen Zeitpunkt sagt Pro Bahn Schweiz nicht „nein“ zur Vorlage. Sie hat Verbesserungspotential, insbesondere müssen die einzelnen Tranchen wesentlich höher ausfallen. Als Mindestwert wird ein Betrag von 6 Milliarden Franken für die nächsten fünf Jahre erachtet, soll ein weiterhin effizientes und freiwilliges Umsteigen von der Strasse auf die Schiene bewerkstelligt werden.

Die Krux mit der Verlagerung

Die stockenden Ausbauten der Zulaufstrecken zur NEAT wurden schon häufig angeprangert. 2011 beklagten einige Güterbahnen nun erstmals Engpässe bei den zur Verfügung stehenden Trassen im Transitverkehr.

Federico Rossi Zunehmend kritisch wird die Verfügbarkeit der Infrastruktur auf den Transitachsen für den Güterverkehr. Kurzzeitig bestand wegen der Sanierungsarbeiten nach dem Brand im Simplontunnel (Juni 2011) ein spürbarer Engpass auf der Lötschberg-Simplon-Achse. Dieser Sanierung folgen nahtlos weitere umfangreiche Einschränkungen durch geplante und notwendige Bauarbeiten an der Tunnelinfrastruktur, die bis 2014 dauern werden. Die dadurch entstehenden Engpässe erschweren die Betriebsabläufe erheblich und limitieren weitere Wachstumsmöglichkeiten für den Güterverkehr. Für das Fahrplanjahr 2012 stehen den Güterbahnen erstmals nicht mehr genügend Trassen für das

von den Kunden bestellte Transportvolumen auf der Lötschberg-Simplon-Achse zur Verfügung. Deshalb führte die Trassenvergabestelle erstmals ein Bietverfahren durch. Dieses hat für die Güterbahnen Unsicherheiten und erhebliche Mehrkosten zur Folge, zudem kann es die fehlenden Trassenkapazitäten nicht ersetzen.

Vorgeschichte

Mitte der 1980er-Jahre kam die Idee einer Flachbahn durch die Alpen aufs Tapet der politischen Diskussionen in der Schweiz. 1989 konnte nach langen Diskussionen, während der sich verschiedene Regionen darum bemühten, die neue Verkehrsachse möglichst nahe vor ihrer Haustür

bauen zu lassen, der Variantenentscheid gefällt werden: den gordischen Knoten zerschlug der damalige Verkehrsminister Ogi, indem er als neuen Vorschlag die Netzvariante einbrachte. 1992 nahmen die Stimmberechtigten die Vorlage zu den neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) mit 64 Prozent Ja-Stimmen an.

Bereits 1996 redimensionierte der Bundesrat die NEAT: Der Lötschberg wurde einspurig projektiert, der Hirzeltunnel fiel ganz weg. 1998 stimmte das Volk schliesslich der etappierten NEAT zu: Mit der Annahme der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und damit der Finanzierung gab die Schweizer Bevölkerung grünes Licht für den Bau der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen.

Zudem wurde 1994 der sogenannte Alpenschutz-Artikel in die Verfassung aufgenommen: Dieser Verfassungsartikel wurde am 20. Februar 1994 von Volk und Ständen angenommen. Er begrenzt die Verkehrsbelastung auf ein Mass, das für Mensch und Umwelt unschädlich ist, und verbietet eine Erhöhung der Kapazität auf Transitstrassen im Alpengebiet. Die Übergangsbestimmungen ergänzen, dass innert 10 Jahren eine Verlagerung von alpenquerendem Güterverkehr auf die Schiene erfolgen soll.

Wo stehen wir?

2007 ging als erstes Teilstück der Lötschberg-Basistunnel in Betrieb. Das ursprüngliche Betriebskonzept sah 110 bis 120 Züge am Tag durch den neuen Basistunnel vor, davon 42 Reisezüge und 70 bis 80 Güterzüge. Die Zahl der Reisezüge liegt heute mit 56 etwas höher, diejenige der Güterzüge daher unter dem vorgesehenen Wert. Die Angaben variieren jedoch je nach Quelle.

Die BLS propagiert aufgrund der hohen Auslastung des Lötschberg-Basistunnels, die nach wenigen Betriebsjahren gemäss ihren eigenen Angaben 80 Prozent, an einzelnen Spitzentagen sogar 100 Prozent beträgt, den weiteren Ausbau des Lötschberg-Basistunnels, welcher 1996 zurückgestellt worden war.

Eine spürbare Entlastung der Lötschberg-Simplon-Achse könnte mit der Inbetriebnahme des Basistunnels am Gotthard erwartet werden; diese ist auf 2016 terminiert. Die Zufahrtsstrecken der Gotthard-Achse sind zurzeit jedoch noch nicht für ein gleich grosses Profil ausgebaut wie der SIM-Korridor der Lötschberg-Sim-



Licht am Ende des Tunnels? Weströhre des neuen Gotthard-Basistunnels bei Bodio.

Bild: AlpTransit Gotthard AG



Unter den Prognosen: Güterverkehr am Lötschberg-Basistunnel.

Bild: BLS

plon-Achse. Die Behebung dieses eklatanten Mangels ist erst vor einigen Monaten zum Politikum geworden und nun scheint es, dass eine Lösung mit Hochdruck angegangen werden soll (siehe Interview mit BAV-Chef Füglistaler Seite 4/5). Noch ist aber nichts gesichert, finanziert oder gebaut und es ist nicht gewährleistet, dass diese Ausbauten rechtzeitig zur Inbetriebnahme der Tunnel zur Verfügung stehen werden.

Fazit

Für die Verlagerung des Gütertransitverkehrs von der Strasse auf die Schiene gibt es sowohl notwendige wie auch hinreichende Bedingungen. Während sich die Schweizerische Verkehrspolitik zur Zeit wieder einmal damit beschäftigt, mit welchen Anreizen die Verkehrsverlagerung erwirkt werden könnte, die bisher nicht in dem durch den Alpenschutzartikel in der Bundesverfassung geforderten Ausmass eingetreten ist, hat sie es versäumt, rechtzeitig dafür auch die notwendigen Voraussetzungen zu schaffen: eine ausreichende Verfügbarkeit von Güterverkehrs-Trassen. Von einer leistungsfähigen Transitstrecke durch die Schweiz aus einem Guss kann keine Rede sein; vielmehr wird weiterhin mit mässigem Erfolg versucht, auf den unterschiedlichen einzelnen Abschnitten des gewachsenen Streckennetzes, die für den

Transitverkehr irgendwie nutzbar sind, mehr oder weniger aufwendig den zunehmenden Verkehr abzuwickeln.

Eine hohe Auslastung dieser Infrastrukturen mag für deren Betreiber wirtschaftlich sein, für die Eisenbahnverkehrsunternehmen als Nutzer hingegen ist sie in hohem Masse unattraktiv, unproduktiv und ineffizient. Die sogenannte Netzvariante, die den Bau dreier Basistunnels am Lötschberg, Gotthard und Monte Ceneri ohne den sofortigen Bau von Zufahrtsstrecken anstelle einer einzigen leistungsfähigen Achse vorschlug, droht nun für den Güterverkehr zu einer Milliarden teuren Investitionsruine zu führen, wenn die dringend notwendigen, aber im Projekt nicht enthaltenen Ausbauten auf den Zulaufstrecken nun nicht doch möglichst rasch an die Hand genommen werden. Andernfalls muss die Verlagerung des Güterverkehrs zwangsläufig scheitern, nicht nur an fehlenden Anreizen, sondern an der fehlenden Kapazität. Die Suche nach besseren Mechanismen zur Verlagerung des Verkehrs ist daher für sich alleine ein untauglicher Ansatz und kann nicht zum Ziel führen.

Offen bleibt, ob diesem Mangel eher die fehlende Erkenntnis über die unbefriedigende Situation oder der mangelnde politische Wille, daran etwas zu ändern, zu Grunde liegt.

Mögliche Ausbaumassnahmen

Federico Rossi Unbestritten ist, dass für eine Leistungssteigerung der Güterverkehrs-Achsen Ausbauten auch in den Nachbarländern notwendig sind, in Deutschland namentlich der bedeutendsten nördlichen Zulaufstrecke im Oberrheintal zwischen Offenburg und Basel; in Italien sind mehreren Strecken betroffen, die nebst den bekannten auch vom Personenverkehr genutzten Strecken vor allem dem Güterverkehr dienen: zum Beispiel Luino – Gallarate sowie Domodossola – Novara.

Unabdingbar sind aber auch Ausbauten in der Schweiz; bezogen auf den Korridor Lötschberg-Simplon sind dies:

- dritter Juradurchstich im Raum Basel – Olten/Aarau
- Kapazitätsausbau Aaretal Bern – Thun (mindestens teilweise auf drei oder vier Gleise)
- neues Konzept für Betriebswechsel im Raum Thun – Spiez – Frutigen und Ausbau einer darauf ausgelegten Anlage
- Entflechtungen in diversen Knoten (kreuzungsfreie, nicht niveaugleiche Verzweigungen)
- zusätzliche Überholgleise für lange Güterzüge auf stark belasteten Strecken
- Modernisierung und Leistungssteigerung Knoten Brig
- Leistungssteigerung Simplontunnel

Auch im unmittelbar daran angrenzenden norditalienischen Abschnitt der Simplonlinie sind leistungssteigernde Ausbauten absolut unabdingbar. Das Potential dafür ist sehr gross:

- zweites Gleis Domo II – Domodossola inklusive dichter Blockteilung
- Erweiterung des Lichtraumprofils des zweiten Gleises Varzo – Preglia für Güterzüge mit grösserer Eckhöhe (SIM-Züge)
- schienenfreie Zugänge für die Reisenden
- Verlängerung der Bahnhofsgleise in Preglia und Iselle durch Verlegen der Spurwechsel
- seitenrichtige Überholgleise für lange Güterzüge am Übergangspunkt zwischen Rampe und Tunnelstrecke in Iselle



Fehlenden Kapazitäten im Süden: Ein Hupac-Zug ist auf der Luino-Linie bei Magadino-Vira in Richtung Italien unterwegs.

Bild: SBB

Länger, schwerer, höher

Die Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene war grosses Thema bei einer Veranstaltung des Verbands der verladenden Wirtschaft in Zürich.

Kurt Schreiber Für den Verband der verladenden Wirtschaft (VAP) bedeutet „Förderung“ die Verbesserung der Rahmenbedingungen und damit der Wettbewerbsfähigkeit des Bahngüterverkehrs. Die Produktivität muss erhöht, die Bedürfnisse des Marktes müssen berücksichtigt und der Wettbewerb gefördert werden.

Zwecks Effizienzsteigerung und Kostensenkung sollen die Züge länger, schwerer und höher werden. Trassen für Güterzüge seien zu sichern und gegebenenfalls sei den Güterzügen Vorfahrt vor Personenzügen zu gewähren. Bei schlechten Trassenangeboten seien Rabatte zu gewähren. Für Kosten wegen Infrastrukturverbesserungen zu Gunsten des Personenverkehrs sei der Güterverkehr nicht verantwortlich – somit dürfen sie ihm auch nicht belastet werden.

Kritischer Grosskunde

Bernhard Metzger, Leiter Logistik/Transport des Migros-Genossenschafts-Bunds und auch grösster Kunde von SBB Cargo, wies darauf hin, dass sein Arbeitgeber bahnfreundlich eingestellt

sei und es auch bleiben wolle. Er setzt auf eine gute Zusammenarbeit zwischen Strasse und Schiene, weist aber auch darauf hin, dass bei SBB Cargo 28 Prozent aller Verladeplätze im schweizerischen Bahngüterverkehr 90 Prozent des Wagenladungsaufkommens generieren. Auf die übrigen 72 Prozent verteilen sich die restlichen 10 Prozent und verständlicherweise ist die Begeisterung nicht sehr gross, wenn er als Grosskunde einen Beitrag an unrentable Verladeplätze zu leisten hat, die besser geschlossen würden (siehe Kasten). Das Verlagerungsziel 2018 gemäss Verlagerungsbericht 2011 des Bundesrates lasse sich per 2018 nicht erreichen. Diese klare Meinungsäusserung von Bundesrätin Doris Leuthard wird in der Branche geschätzt. Es fehle also nicht am Willen, sondern vielmehr am Können. Fehlen die entsprechenden Kapazitäten, weiche die Branche noch mehr auf die Strasse aus. (Anzuführen ist, dass es sich hier um einen vom Volk erteilten Verfassungsauftrag handelt, der innert Frist umzusetzen und nicht auf den St. Nimmerleinstag zu verschieben wäre.)

Kostenwahrheit gefordert

Transwaggon vermietet Güterwagen, welche auf die Bedürfnisse der verladenden Industrie abgestimmt sind. Es gilt den Laderaum zu optimieren, indem die Güterwagen immer höher oder ggf. auch länger werden mit dem Resultat, dass einzelne Typen, weil zu gross, gar nicht in der Schweiz verkehren können. Hingegen wird anerkannt, dass dank der Einrichtung des 4-Meter-Korridors die Ladehöhe in den Waggons auf 3 Meter erhöht werden kann, was die Stapelung der Paletten erleichtert und höhere Kapazitäten mit positivem Einfluss auf die Kosten ermöglicht. Kritisch wird von Pro Bahn Schweiz die immer weiter gesteigerte Höhe und Länge der Wagen hinterfragt, weil auf diese Weise immer neu aufwändige Infrastrukturanpassungen notwendig werden.

Kein Strassenrappen für die Schiene: So – überspitzt formuliert – die Aussage des Vertreters von Economiesuisse. Auch dieser Verband plädiert für ein Nebeneinander von Schiene und Strasse, fordert aber die absolute Kostenwahr-

Hupac – Weiterfahrt mit angezogener Handbremse?

1967 gegründet, befördert Hupac auf den alpenquerenden Strecken im kombinierten Verkehr mehr Güter als der Strassenverkehr (17 Mio. Tonnen gegenüber 14 Mio. Tonnen), ist stärker gewachsen als die Strasse (+ 65% gegenüber + 61%). Der Bevölkerung wird damit der Transit von etwa 800'000 Lastwagenfahrten pro Jahr erspart. Eine respektable Leistung, die aber im Süden der Schweiz an Grenzen stösst, denn bei der Diskussion um die Streckenführung des 4-Meter-Korridors zeichnet sich in Italien ein Strategiewechsel ab.

Die Priorität wird zunehmend auf die Chiasso-Linie gelegt, während die Linie via Luino aus Kostengründen aufs Abstellgleis gerät. Die neuerdings favorisierte Route Chiasso–Mailand verfügt über ungenügende Kapazitäten für die Einrichtung eines leistungsfähigen Güterverkehrskorridors. Direktor Bernhard Kunz plädiert deshalb für eine Zwei-Stufen-Strategie mit dem massvollen Ausbau der Linie Bellinzona–Luino–Novara für den bestehenden und der Einrichtung eines Güterverkehrskorridors Chiasso–Seregno–Bergamo für den künftigen Verkehr. Auf diese Weise kann der kombinierte Verkehr ausgewogen über die drei bestehenden Linien via Luino, Chiasso und Domodossola geleitet werden. (ks)

heit, wobei generell gilt, dass sich die Kosten in engsten Grenzen zu halten hätten. Sei der Preis für ein Angebot zu billig, würde es übernutzt, wie dies gegenwärtig im Personenverkehr der Fall sei. In einem Mini-Schlagabtausch mit dem Präsidenten von Pro Bahn Schweiz, ob Economiesuisse denn im Personenverkehr die quasi unrentablen Generalabonnemente (GA) abschaffen wolle, verneinte er diese Absicht, führte aber aus, dass die Tarifkonstellation nicht stimme, weil die Streckenabonnemente teurer als die Generalabonnemente seien. Allerdings blieb er die Antwort auf die Frage schuldig, um welchen Faktor die Preise der normalen Fahrweise erhöht werden sollten.

Strasse und Schiene

Vom Defizit zum Überschuss: Cargo Domizil, ein Zusammenschluss verschiedener Strassentransportunternehmer, hat dieses Ziel erreicht und zwar dank einer optimalen Zusammenarbeit

zwischen Schiene und Strasse. Mit von 15 auf 10 reduzierten schienenseitiger Bedienpunkte in der ganzen Schweiz werden pro Jahr 100 000 Lastwagensendungen bewegt. Die langen Strecken (mehr als 60 km) auf der Schiene mit SBB Cargo, die Feinverteilung auf der Strasse. Dies ermöglicht einen 24 Stunden Service, der erst noch ökonomisch und ökologisch ist und eine Verminderung von 25 Prozent des CO₂ Ausstosses gebracht hat. Kritisch wird vermerkt, dass die Preissteigerungen bei SBB Cargo wesentlich höher ausgefallen seien, als beim Strassentransportgewerbe.

Wünsche betreffen eine Verbesserung der Fahrpläne und ein Abbau der Bürokratie. So daure es heute dreimal so lange als seinerzeit bei SBB Cargo, bis ein Bahnanschlussgeleise vom Bundesamt für Verkehr genehmigt werde. Subventionen seien nicht notwendig, dafür gute Rahmenbedingungen und bahnseitig mehr Wettbewerb.



SBB Cargo streicht Bedienpunkte

SBB Cargo als Gütertransporteurin der SBB plant schwach genutzte Bedienpunkte in der Schweiz zu schliessen. Das Unternehmen prüft derzeit die Schliessung von 155 Umschlagstationen. Dies sagte SBB-Cargo-Chef Nicolas Perrin bereits am 10. Januar 2012 bei der VöV-Medienkonferenz in Bern. Welche Umschlagstationen betroffen sind, wird noch nicht bekannt gegeben. Die Entscheide sollen im Juni 2012 kommuniziert werden. Mit 500 Umschlagstationen ist das Netz in der Schweiz das bei weitem dichteste in Europa. Wirtschaftliches Hauptproblem ist dabei die Verteilung. Auf 28 Prozent dieser Standorte wird mehr als 90 Prozent des Güterumschlags erledigt; umgekehrt fertigten etwa die Hälfte von ihnen nur 3 Prozent des Handels ab. Im Oktober 2011 hatte SBB Cargo die Streichung von rund 200 Arbeitsstellen angekündigt. Die Massnahme soll ohne Entlassungen umgesetzt werden. Gemeinsam mit weiteren Sparmassnahmen will das Unternehmen rund 80 Millionen Franken einsparen und bis 2013 eine ausgeglichene Bilanz aufweisen. (gl)

Pro Bahn in der Klemme?

Kurt Schreiber Verschiedene Referenten bei der VAP-Tagung haben darauf hingewiesen, dass der Güterverkehr vom Personenverkehr diskriminiert werde, die Trassenpreise zu hoch seien und die Effizienz gesteigert werden müsse. In diesem Zusammenhang hat sich Pro Bahn Schweiz vor zwei Jahren (siehe InfoForum 4/09 „Vorfahrt Güterzug oder S-Bahn“) für den Personenzug entschieden. Ob sich diese Forderung aufrechterhalten lässt, muss hinterfragt werden. Tatsächlich ist es einfacher, einen Regionaltriebzug mit etwa

300 Tonnen innert kurzer Zeit auf 80 km/h zu beschleunigen als einen Güterzug mit 1400 Tonnen. Also lieber einen Güterzug mit 80 km/h ohne Halt passieren lassen – denn so ist der Streckenteil nur für kurze Zeit blockiert. Wenn der Slogan „für Güter die Bahn“ weiterhin Gültigkeit haben soll, muss wohl dem Güterzug vor S-Bahn-Zug, Regio-Express oder Regionalzug Vorfahrt gewährt werden. Die gleiche Frage stellt sich auch beim alpenquerenden Transitverkehr. Wohl würde eine – auch von Pro Bahn Schweiz – befürwortete

Alpentransitbörse die Lastwagenfahrten durch die Schweiz vermindern, weil je nach Nachfrage ein Zuschlag bezahlt werden müsste. Auf diese Weise lässt sich das Verlagerungsziel eher erreichen. Bei den Zügen ist es ähnlich, mit Zuschlägen könnten die Frequenzen ausgeglichener gestaltet werden. Trotzdem plädiert Pro Bahn Schweiz für den freien Zugang, denn Bahnbenutzerinnen und -benutzer bewegen sich umweltfreundlich und nehmen erst noch mehr Zeit für den Reiseweg in Kauf.

Güter und Personen im Einklang durchs Gebirge

Die „Bündner Güterbahn“ – im Einsatz für die Wirtschaft, für die Bevölkerung im Land der 1000 Gipfel und 150 Täler, für die Feriengäste und für unsere Umwelt.

Edwin Dutler Die Bündner Güterbahn mit ihren auf dem ganzen Kantonsgebiet verteilten Güterumschlagszentren erspart dem Kanton Graubünden jährlich fast 100 000 Lastwagenfahrten. Dieser Erfolg wird durch ein durchdachtes Konzept mit Güterzügen sowie Regionalzügen mit Güterwagenbeförderung erbracht und ist in dieser Form einzigartig. So ist der Güterverkehr RhB Teil einer Logistikkette im Kombinierten Verkehr, welcher jährliche Zuwachsraten von 2-3 Prozent aufweist. Diese Leistung wird Sommer und Winter tagtäglich mit einer Präzision auf einem Streckennetz von rund 400 Kilometern erbracht, die unerreichbar ist. Gerade der abgelaufene schneereiche Winter hat mehrmals gezeigt, dass allein die Bündner Güterbahn in der Lage ist, alle Gebiete des grössten Kantons der Schweiz zeitgerecht mit dem Lebensnotwendigen zu versorgen. Als Beispiel nehme ich das schöne Dorf Scuol im Unterengadin.

Wenn ich dort am Morgen aufstehe und zuerst eine warme Dusche genieße, so weiss ich, dass das Heizöl unserer Siedlung aus dem Kesselwagen der Rhätischen Bahn kommt, welcher auf den Abstellgleisen im Bahnhof Scuol-Tarasp steht. Der Heizöllieferant, Arnica Scuol AG von Hanspeter Zogg, ein überzeugter Benutzer der Bündner Güterbahn, ordert seine Kesselwagen entweder in Landquart oder Campocologno. Je nach Wasserstand des Rheins sind die Einkaufskosten für das Heizöl an den beiden Kantonsen-

den recht unterschiedlich, in Landquart kommt das Heizöl aus den Nordseehäfen mit normalspurigen Kesselwagen, in Campogogno aus den italienischen Raffinerien, in der Regel per Tanklastwagen bis zur Grenze nach Campocologno. „Mein Heizöl“ hat vor dem Verbrauch also bereits die Kehren der Albulabahn oder die Wasserscheide auf dem Berninapass gesehen.

Zeitungen aus Zürich

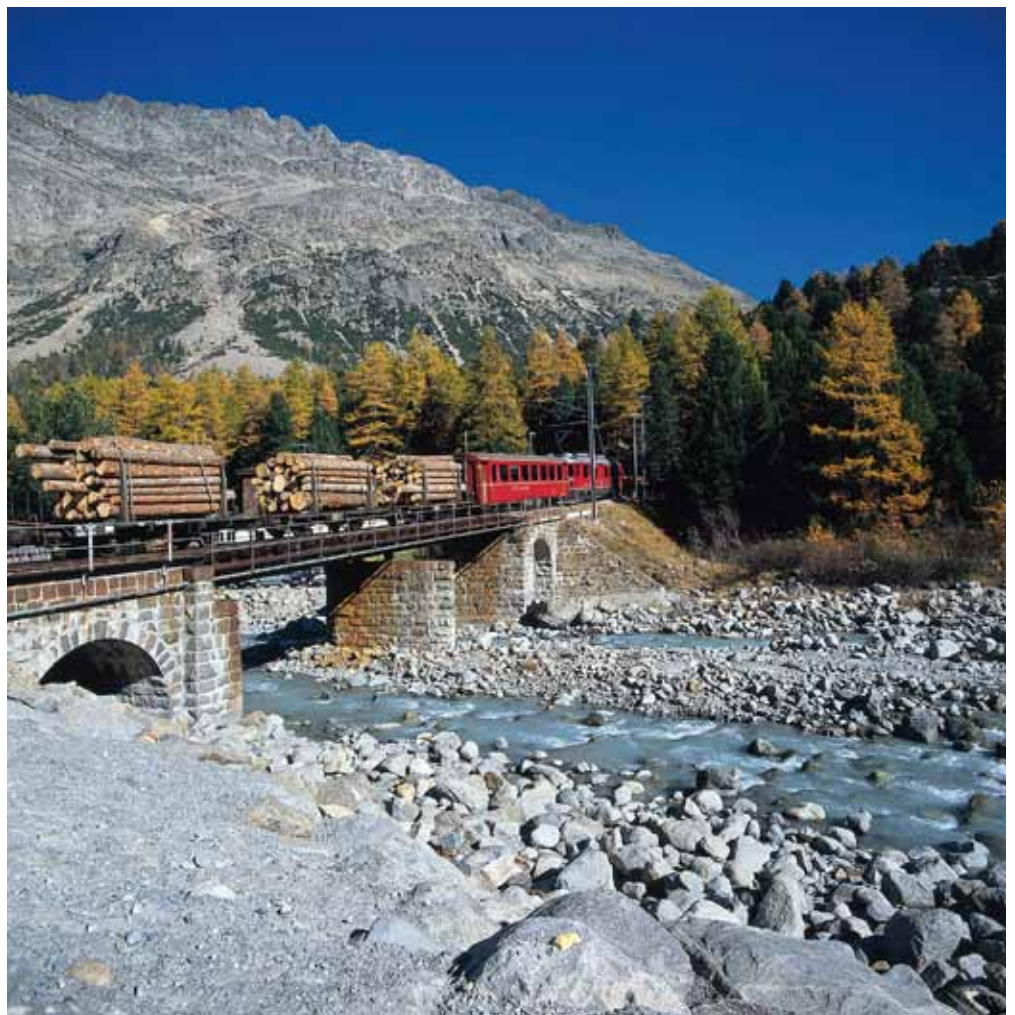
Am Frühstückstisch ist die Bündner Güterbahn wieder präsent. Praktisch jeder Lebensmittel-Grossverteiler im Unterengadin bezieht sein gesamtes Sortiment inkl. Tiefkühlprodukte von den RhB-Umschlagsplätzen Zernez oder Scuol-Tarasp. Und dank den zahlreichen Güterzügen und Regionalzügen mit Güterwagenbeförderung ist der Nachschub mit der notwendigen Kühlkette jederzeit gewährleistet.

Im Laufe des Vormittags erhalte ich meine Post. Meine Zeitungen und Briefe wurden während der Nacht mit der Bahn in Wechselbehältern vom Postverteilzentrum Zürich-Mülligen nach Landquart geliefert, wo sie um vier Uhr angekommen sind. Sie wurden dann zusammen mit den Wechselbehältern der Post, welche mit Paketen beladen von Frauenfeld her ebenfalls um kurz vor vier Uhr morgens in Landquart angekommen sind, mit dem RhB-Kran von den Normalspurwagen der SBB auf die Container-Tragwagen der RhB umgeladen. Um 04.50 Uhr startet dann der erste Regionalzug mit Post- und Güterwagen in Richtung Davos. Kurz darauf verlässt dann der Postzug mit einem Allegra-Triebwagen und mehreren Post- und Güterwagen Landquart in Richtung Klosters und weiter durch den Vereinatunnel nach Zernez und Samedan.

Rhätische Bahn: Kennzahlen Güterverkehr

Ob Rundholz, Lebensmittel oder Zeitungen: Die Bündner Güterbahn ist ein wichtiges Verbindungsglied in der Transportkette zwischen Schiene und Strasse. Der Anteil des Betriebsertrags aus dem Güterverkehr bei der Rhätischen Bahn beträgt 8,9 Prozent (2010) und liegt bei rund 19 Millionen Franken. Im Profil 2011 werden 16 Mitarbeiter für die Güterverkehrssparte aufgeführt. Die Entwicklung in Bezug auf die transportierte Menge ist leicht rückläufig und hat 680 Tausend Tonnen pro Jahr erreicht (2010). 1995 waren es 875 Tausend Tonnen.

Weitere Infos: www.rhb.ch



Gleichzeitiger Transport von Gütern und Personen: Die Rhätische Bahn macht's vor.

Bild: RhB

Zur gleichen Zeit startet in Chur der Coop-Zug, der ebenfalls über Landquart und die Vereinalinie nach Samedan unterwegs ist. In Zernez wird dann um sechs Uhr eifrig rangiert. Die Güterwagen und die Wagen mit den Postsendungen für das Münstertal und das Unterengadin werden abgehängt. Das gleiche wird mit dem Coop-Zug gemacht. Post- und Güterwagen werden dann dem nächsten Regionalzug in Richtung Unterengadin mitgegeben. So sind meine Postsendungen und die Frischprodukte für die Lebensmittelgeschäfte bereits kurz nach 7 Uhr am Bahnhof in Scuol-Tarasp. Ein sehr effizientes und durchdachtes Konzept, welches dank dem Bau der Vereinalinie so realisiert werden konnte.

Damit auch im Unterengadin alle Produkte des täglichen Lebens erhältlich sind, verkehren auf dem Netz der Rhätischen Bahn zahlreiche Güterzüge, davon drei nach Scuol-Tarasp. Die Wagenflotte der Bündner Güterbahn umfasst 12 verschiedene Güterwagentypen, es gibt nichts, was nicht transportierbar ist. Bemerkenswert ist auch, dass der Kehricht aus dem Unterengadin mit speziellen Containern nach Nordbünden zur Kehrichtverbrennung in Untervaz-Trimmis transportiert wird.

Qualität und Zuverlässigkeit

Aber nicht nur das Unterengadin profitiert von der Bündner Güterbahn. Die bekannten grossen Getränkeproduzenten aus Vals und auch die Heineken Switzerland AG transportieren ihre Tranksame sowohl mit konventionellen Bahnwagen, aber auch im kombinierten Verkehr auf dem Netz der Rhätischen Bahn. Und die NEAT-Baustelle bei Sedrun ist ein wichtiger Kunde, täglich wird Zement von Untervaz-Trimmis nach Sedrun transportiert.

Zu den wichtigen Transportgütern der Bündner Güterbahn zählen Rundholz, Rohbau- und Baustoffe, Lebensmittel- und Getränketransporte, Mineralöltransporte sowie die ganze Palette an Kehricht- und Recyclingprodukten. Zu gewissen Jahreszeiten werden in praktisch allen Bernina-Zügen mehrere Holzwagen nach Campocologno mitgeführt. In der Hochsaison im Sommer sind Gütertransporte mit Regionalzügen aus Kapazitätsgründen nur in Randstunden möglich, dann fahren zusätzlich noch Güterzüge.

Die Bündner Güterbahn zeigt täglich auf, wie mit Qualität und Zuverlässigkeit der ganzen Bevölkerung des Kantons Graubünden und den unzähligen Gästen in der grössten touristischen Region der Schweiz eine optimale Lebensgrundlage ermöglicht wird.

Dies verdient Anerkennung.



Praktisches Umsteigen im umgebauten Bahnhof Zernez

Bild: Edith Dutler

Bahnhof Zernez in neuem Glanz

Wichtige Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs im Engadin erneuert – auch für den Umschlag des Güterverkehrs.

Edith Dutler Am 1. Juli 1913, also vor genau 99 Jahren, wurde der Bahnhof Zernez – ein schmucker Bahnhof im Engadiner Stil – als wichtiger Knotenpunkt der Bahnlinie von Bever nach Scuol-Tarasp eröffnet. In der Transportkette des öffentlichen Verkehrs spielt dieser Bahnhof eine zentrale Rolle. Die Eröffnung der Vereinalinie mit der Einführung von teilweise umsteigefreien Verbindungen ab Landquart nach Zernez, die Wiederaufnahme des Betriebs der Vinschgerbahn und Neuausrichtung des Schweizerischen Nationalparks mit dem Bau des attraktiven Besucherzentrums bescheren der ganzen Region einen touristischen Aufschwung. Zernez entwickelte sich somit zu einem wichtigen Glied in der Transportkette der Rhätischen Bahn im touristischen Reiseverkehr, aber auch im Lokalverkehr sowie im Güterverkehr.

Zweijähriger Umbau

Ende November 2011 wurde das Bahnhofsgelände von Zernez nach zweijährigem Umbau eingeweiht. Über 21 Millionen Franken hat die Rhätische Bahn in neue bahntechnische Anlagen und in den Umbau des historischen Bahnhofgebäudes von Zernez investiert. Beim Umbau des Bahnhofs wurden die Publikums-

anlagen behindertengerecht ausgestattet und – was besonders ins Auge sticht – an einem gemeinsamen überdachten Perron steigen die Fahrgäste bequem, also ohne Treppensteigen über lange Rampen von der RhB ins Postauto über den Ofenpass oder über den Flüela-Pass nach Davos, in den Engadin Bus nach Zuoz sowie mit Autoservizi Silvestri nach Livigno um. Bequemer geht es nicht mehr! Ein grosses Lob an alle Beteiligten für dieses gute Projekt.

Güter- und Personenverkehr getrennt

Der Güterverkehr findet vollumfänglich und getrennt vom Personenverkehr auf der Inn-Seite des Bahnhofs statt. Mit effizienter Infrastruktur werden hier Lebensmittel, Post, Baumaterialien, Rohbaustoffe, Rundholz und weitere Güter zwischen Schiene und Strasse umgeschlagen. Die RhB setzt auf den kombinierten Güterverkehr und hat in den letzten Jahren laufend in die notwendige Infrastruktur und neues Rollmaterial investiert. Zernez bildet nun auch im Unterengadin ein modernes und effizientes Zentrum für den Güterumschlag Schiene/Strasse. Damit können die Zufahrtsstrassen ins Engadin wesentlich von zusätzlichen Lastwagenfahrten entlastet werden.

„Nicht Personen- gegen Güterverkehr ausspielen“

VöV-Direktor Ueli Stückelberger zur Verlagerungspolitik und den Auswirkungen auf den Personenverkehr.

Interview: Gerhard Lob

InfoForum: Herr Stückelberger, der VöV ist vor allem für die Tarifpolitik im Personenverkehr bekannt. Warum hat er sich dieses Jahr zum Güterverkehr engagiert?

Ueli Stückelberger: Der Güterverkehr ist für mich ein Teil des öffentlichen Verkehrs. Natürlich steht der Personenverkehr im Vordergrund. Aber der Güterverkehr ist auch von grosser Wichtigkeit. Man denke an die Versorgung der Bevölkerung. Da erfüllt der Güterverkehr eine Service-Public-Funktion.

Es gibt eine Konkurrenz zwischen Güter- und Personenverkehr, da diese auf demselben Netz verkehren. So wird von beiden Seiten eine prioritäre Behandlung verlangt. Das geht aber nicht.

Es gibt diese Konkurrenz zwischen Personen- und Güterverkehr. Deshalb ist es Aufgabe unseres Verbandes, die unterschiedlichsten Interessen zwischen den Unternehmen, teilweise sogar unternehmensintern, gegeneinander abzuwägen, um zu einer Position zu kommen, die von der ganzen Branche getragen wird.

Das heisst?

Im Güterverkehr sind wir klar der Meinung, dass pünktliche Güterzüge Priorität gegenüber verspäteten, teils schlecht genutzten Personenverkehrszügen haben müssen. Vor allem müssen die Trassen, die man langfristig für den Güterverkehr einplant, tatsächlich zur Verfügung gestellt werden.

Der Lötschberg-Basistunnel wurde eigentlich für den Güterverkehr – Stichwort Verlagerung – gebaut. Doch in der Realität der Nutzung steht nun der Personenverkehr im Vordergrund. Was halten Sie davon?

Ich möchte nicht Personen- gegen Güterverkehr ausspielen. Der neue Lötschberg-Basistunnel wurde und wird auch vom Güterverkehr stark benutzt. Es stimmt, dass teilweise Trassen für den Güterverkehr gestrichen wurden. Aber jetzt hat man eine gute Lösung zwischen SBB Personenverkehr und den dort verkehrenden Cargo-Unternehmungen gefunden.

Wie steht es um diese beiden Nutzungsarten beim neuen Gotthard-Basistunnel.



VöV-Direktor Ueli Stückelberger: „Verlagerung ist nicht gescheitert.“ Bild: zVg

Die Eröffnung steht in wenigen Jahren bevor.

Dort besteht das eigentliche Risiko. Und man muss effektiv rechtzeitig nach Lösungen suchen. Eine Lösung kann sein, dass man die Personenfernverkehrszüge etwas langsamer durch den Tunnel fahren lässt, um die Kapazität zugunsten des Güterverkehrs zu erhöhen.

Der VöV hat im Januar eine Medienkonferenz abgehalten, in der diverse Schienengüter-Verkehrsunternehmen die Botschaft ausgaben: Die Verlagerung ist nicht gescheitert. Ist das angesichts der realen Zahlen nicht ein wenig Zweckoptimismus?

Nein, überhaupt nicht. Allein die Tatsache, dass 64 Prozent des Transitgüterverkehrs auf der Schiene erfolgt, ist ein Erfolg für die Verlagerungspolitik. Nur die Ziele waren zu ehrgeizig. Man wird sie in der vorgegebenen gesetzlichen Frist nicht erreichen.

Wann kann das Ziel, die alpenquerenden Durchfahrten von Camions auf 650 000 zu beschränken und den Rest der Güter auf

VöV-Forderungskatalog zum Güterverkehr

Der Schienengüterverkehr in der und durch die Schweiz weist im europäischen Vergleich noch immer sehr hohe Anteile aus, doch der Strassengüterverkehr erweist sich als hartnäckigerer Konkurrent als erwartet. Angesichts dieses Befunds hat der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) ein mit der Schienengüterverkehrsbranche (SBB Cargo, BLS Cargo, Rhätische Bahn) abgestimmtes Positionspapier erarbeitet, in dem die Probleme der beiden Güterverkehrs-Sparten „Fläche“ (Inland) und „Alpentransit“ analysiert und entsprechende Forderungen aufgestellt werden. Das Papier wurde im Januar in Bern vorgestellt.

„Die Verlagerung ist nicht gescheitert“, gab man als Losung aus, und versuchte, Optimismus zu verströmen. Doch ohne die Umsetzung neuer Infrastrukturen beziehungsweise Weiterführung von staatlichen Stützungsmaßnahmen geht es nicht. Gefordert wurde die rasche Realisierung eines Vier-Meter-Korridors durch die Schweiz, der Ausbau der Anschlüsse im Norden und im Süden sowie die Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) mit neuen Geschäftsmodellen und Innovationen auf verschiedenen Ebenen durch den Bund. Die bewährten Lenkungsinstrumente – Nacht- und Sonntagsfahrverbot, LSWA und Längenbegrenzung der LKW – dürfen laut VöV nicht aufgeweicht werden, damit der Schienenanteil des Transitverkehrs hoch bleibt.

Mehr Infos unter: www.voev.ch

der Schiene zu befördern, denn realistischere Weise erreicht werden?

Da will ich keine Prognose abgeben. Aber man muss sich nach diesem Ziel strecken. Das kann auch die Schweiz nicht alleine; man muss mit den anderen europäischen Staaten an Lösungen arbeiten.

Billette und Abonnemente schlagen auf

Bahnfahren wird Ende Jahr schon wieder teurer. Nach der Erhöhung vom Dezember 2011 steht bereits die nächste Preisrunde an.

Gerhard Lob Wer Bahn, Tram oder Bus fährt, muss ab Dezember 2012 tiefer in die Tasche greifen. Das Halbtax-Abo für ein Jahr wird beispielsweise 10 Franken teurer, das 3-Jahres-Halbtax gar 60 Franken. Happig sind die Aufschläge bei den Generalabonnements (GA): Ein GA Erwachsene für die 2. Klasse kostet ab Dezember 2012 3560 Franken, 210 Franken mehr als bisher. Das Junior-GA schlägt 150 Franken auf. Wer 1. Klasse fahren will, bezahlt für ein GA künftig 5800 Franken, 450 Franken mehr als heute.

Praktisch alle Abonnemente schlagen mehr als 6 Prozent auf. Auch Einzelbillette werden teurer, die Preissteigerung fällt mit 4 Prozent in der 2. Klasse aber moderater aus. Der Preis für diese Kategorie war bei der letzten Tarifrunde unverändert geblieben. Anders die 1.-Klasse-Tickets, die auch dieses Jahr noch einmal 7,3 Prozent aufschlagen. Unverändert bleiben die Preise für Gleis-7-Abonnemente sowie für Junior- und Enkelkarten. Im Durchschnitt steigen die Preise gemäss Verband öffentlicher Verkehr (VöV) per 9. Dezember 2012 um 5,6 Prozent. Als Grund werden die um 200 Millionen Franken erhöhten Trassenpreise genannt. Es handelt sich dabei um das Entgelt, welches die Bahnunternehmen für die Benutzung der Bahninfrastruktur bezahlen müssen. Beschlossen hat die Erhöhung der Trassenpreise der Bundesrat, und zwar gerade mit dem Ziel, die Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs stärker an den steigenden Kosten für das immer grössere Angebot zu beteiligen.



Teurere Tickets, reduzierte Öffnungszeiten.

Bild: SEV

Laut VöV werden sich bis 2018 die Tarife um insgesamt 20 Prozent verteuern. Ein GA würde dann über 4000 Franken kosten. Dessen Preis dürfte nämlich auch in Zukunft überdurchschnittlich stark steigen. Grund ist, dass die GA-Kunden aus Sicht des VöV in den meisten Fällen nicht kostendeckend sind. Man will die Lücke zwischen Kosten und Ertrag verkleinern. Es ist zu erwarten, dass sich der Preisüberwacher noch zu den Tariferhöhungen äussern wird. Es könnte das letzte Mal sein, denn das Parlament will die Rolle des Preisüberwachers bei der Festlegung der öV-Tarife einschränken.

Finanzielle Beule

Kurt Schreiber Mit dem Kopf durch die Wand wollte der Bundesrat, als er ankündigte, dass die Trassenpreiserhöhungen – eigentlich eine Bundesaufgabe – ab Dezember 2012 durch die Transportunternehmen zu tragen seien. Die Folgen sind eine finanzielle Beule, die weh tut: Kaum ist die letzte öV-Tariferhöhung angekündigt, kommt die nächste mit rund 6 Prozent Preiserhöhung. Damit ist Pro Bahn Schweiz nicht einverstanden, denn es trifft diejenigen, welche die Umwelt schonen und dafür länger unterwegs sind.

Eigentlich würde sich die angekündigte Massnahme mit 10 Prozent auf die Fahrpreise auswirken. Dank den von den Transportunternehmen getroffenen Rationalisierungsmassnahmen sind es 5,7 Prozent. Dieses Element ist durchaus positiv zu gewichten. Die bittere Pille aber bleibt, zumal mit dem Anstieg der GA-Preise vor allem treue Kunden zur Kasse gebeten werden.

Der Bundesrat will die Trassenpreiserhöhung nicht übernehmen – dafür wird beim Bund sehr wohl mit der grossen Kelle angerichtet. Als Beispiel sei die Unternehmenssteuerreform mit Einnahmenverlusten in Milliardenhöhe erwähnt. Korrekturen sind keine vorgehen. Aus diesen Überlegungen heraus ist eigentlich zu fordern, dass das Volk – ähnlich wie bei gewissen Autosteuerentwürfen – über öV-Tariferhöhungen befinden soll. Das Resultat käme wohl anders heraus.

Sonntags geschlossen

Die SBB schränken die Schalterzeiten an Tessiner Bahnhöfen weiter ein. Selbst die SBB-Angestellten haben mit dem Service-Abbau Mühe.

Gerhard Lob Locarno ist die Tessiner Feriendestination mit den meisten Logiernächten. Gäste, die sonntags ein Billett am Bahnhof erwerben wollen, stehen allerdings vor verschlossenen Türen – zumindest in der Wintersaison. Bis 31. März sind die Billettschalter sonn- und feiertags nicht bedient. Ein Schild an der Glastür (nur auf Italienisch!) fordert die Kunden auf, die Automaten zu benutzen oder sich an die Schalter in Bellin-

zona zu wenden. Aber auch in Bellinzona haben die SBB die Schalterzeiten eingeschränkt. Morgens wird erst um 7 Uhr geöffnet (statt 6.20 Uhr) und am Wochenende bereits um 18 Uhr dicht gemacht (statt 19 Uhr). Gegen den Abbau der Schalterzeiten haben nicht nur Konsumenten- und Tourismusverbände protestiert, sondern neu auch die SBB-Angestellten selbst. Der Schweizerische Eisenbahner Verband im Tessin (SEV) lan-

cierte im Januar eine Petition gegen die neuen Schalterzeiten, weil diese kundunfreundlich seien und die touristische Seite des Tessins nicht berücksichtigten. SBB-Sprecher Alessandro Malfanti hingegen verteidigte die neuen Zeiten von Bellinzona gegenüber den lokalen Medien. Sie erlaubten es, in den Stosszeiten die Kunden besser und schneller zu bedienen, weil dann mehr Personal eingesetzt werden könnte.

Voreiliger Rückbau – hohe Folgekosten

Oft müssen die Steuerzahler für die Folgen von Rückbauten der Infrastruktur aufkommen, obschon für neue Infrastrukturprojekte das Geld fehlt.

Hans Schärer Es entsteht der Eindruck, dass bei den Transportunternehmen die Rechte manchmal nicht weiss, was die Linke plant, oder die Kommunikation zwischen Bahnunternehmen und Politik nicht immer optimal verläuft. Die finanziellen Folgen tragen dann nicht die Verursacher, sondern meist der Steuerzahler.

Ein Beispiel: In Siebnen-Wangen haben die SBB das Gleis 5 durch eine Unterführung erschlossen und die Bahnsteigkante entfernt. Um einen Wiedereinbau völlig zu verunmöglichen, hat man die neuen Fahrleitungsmasten ins ehemalige Profil des Gleis 5 gestellt, die neuen Kabelkanäle verlegt und den Bahnsteig mit dem Schaufelbagger entfernt.

Zusätzliche Investitionskosten

Zu diesem Zeitpunkt war bereits bekannt, dass künftig eine dritte Bahnsteigkante benötigt wird, für einen Ersatzzug zwischen Siebnen und Ziegelbrücke wegen der Neukonzipierung im Rah-



Siebnen-Wangen im Kanton Schwyz:
Ein Beispiel, das nicht Schule machen sollte.
Bild: Hans Schärer

men der 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich. Als Folge davon muss das Gleis 1 überdeckt und ein neuer Bahnsteig am Gleis 2 erstellt werden. Zudem muss der Freiverlad (Holztransporte) aufgehoben werden. Dem Kanton Schwyz entstehen zusätzliche Investitionskosten in die Gleisanlagen von 3,5 Millionen Franken, welche der Kantons-

rat ohne Begeisterung bewilligt hat. In Zukunft sollten Rückbauten der Gleisanlagen nicht voreilig vollzogen werden. Es könnte sein, dass die öffentliche Hand (Steuerzahler, Stimmbürger) nicht mehr bereit ist, die Folgekosten von solchen Massnahmen zu tragen und gerade deswegen auch einmal ein öV-Projekt abgelehnt wird.

Adler und Fink ergänzen den Spatzen

Neue Schmalspur-Züge aus dem Hause Stadler für die Zentralbahn auf der Strecke über den Brünig.

Romeo Degiacomi Nun bekommt der „Spatz“, der beliebte S-Bahn-Zug der Zentralbahn, zwei grosse Brüder – den „Adler“ und den „Fink“. Anlässlich eines Roll-outs bei Stadler Rail in Bussnang wurde Mitte Februar der neue Niederflrzug mit Zahnradantrieb vorgestellt. Die vier neuen Flugschiffe am Brünig werden 7-teilige „Adler“-Züge mit einem Bistrowagen sein. Diese können bei Bedarf mit einer 3-teiligen Komposition (Fink – Flinker Innovativer Niederflrzug) verstärkt werden.

Dank durchgängigem Niederflureinstieg und grosszügigen Fenstern soll das Reisen zwischen Luzern bis Interlaken zu einem neuen Erlebnis werden. Auch Pro Bahn Zentralschweiz wirkte mit Vorschlägen aktiv bei der Gestaltung des Fahrgastraums mit.

Sukzessive im Einsatz

Ein erster „Fink“ wurde bereits nach Meiringen ausgeliefert und soll ab Juni 2012 zum fahrplanmässigen Einsatz kommen. Der erste „Adler“ folgt im Spätsommer und wird mit



Schickes Outfit: Der neue Zentralbahn-Zug „Fink“ im Montagewerk der Stadler Rail.

Bild: Romeo Degiacomi

einem Volksfest am 22. September 2012 gefeiert. Im Rhythmus von zwei Monaten werden die neuen Züge laufend zum Einsatz kommen. Bis Ende 2013 werden die 10 neuen Zugskompo-

sitionen die bisherige Brünig-Flotte vollständig ersetzen. Für Stadler Rail ist es mit 140 Millionen Franken der grösste Auftrag für Zahnradtriebzüge.

ÖV für Quereinsteiger

An der Hochschule Luzern - Wirtschaft gibt es ein neues Weiterbildungsangebot für Fachspezialisten und Führungskräfte.

Widar von Arx und Jonar Frölicher Der tiefgreifende Wandel in allen Bereichen des öffentlichen Verkehrs ruft nach fundierten Weiterbildungsangeboten auf Hochschulstufe. Während bisher das Wissen innerhalb der Branche von Generation zu Generation weitergegeben werden konnte, verändern sich heute die Rahmenbedingungen für die Planung, Steuerung und Umsetzung des öffentlichen Verkehrs mit einer ungleich höheren Kadenz. Aus diesem Grund hat die Hochschule Luzern - Wirtschaft ein neues Weiterbildungsangebot „CAS Management im öffentlichen Verkehr“ (Certificate of Advanced Studies) konzipiert. Es lehrt und diskutiert Themen wie Ausschreibungen, Kundenorientierung, Verkehrsplanung oder Perspektiven der Unternehmensentwicklung der Transportunternehmen.

Neben der Sicherung des Nachwuchses für den öV will dieser CAS auch einen Beitrag dazu leisten, die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs in der interessierten Öffentlichkeit als attraktive Arbeitgeber zu positionieren. Die Ausbaupläne und Wachstumsprognosen dürften in kaum einer anderen Branche besser sein. Gleichzeitig mangelt es an gut ausgebildeten Führungskräften, ein Trend, der sich durch die



Will gelernt sein: Management im öffentlichen Verkehr.
Bild: zVg

anrollende Pensionierungswelle massiv akzentuiert.

Untersuchungen der Hochschule Luzern - Wirtschaft zum Thema Wissenstransfer im Verkehrssektor bestätigen den Eindruck, dass das Weiterbildungsangebot im öV spärlich ist und daher ein Ausbau als wichtiges Handlungsfeld anerkannt ist. Derzeit gibt es mit der Berufsprüfung öV Fachfrau/Fachmann von Login und der höheren Fachprüfung öV Manager/Managerin des VöV und der Hochschule Luzern zwei öV spezifische Weiterbildungen auf dem Markt.

Beide richten sich an Interessenten, welche bereits im öV arbeiten, aber ihr Branchenverständnis verbessern möchten.

Das neue Angebot CAS Management im öV für Quereinsteiger, welches im September 2012 startet, ist auf eine andere Zielgruppe ausgerichtet. Der gemeinsam mit dem VöV, Infraso sowie weiteren Experten entwickelte Kurs fokussiert auf Quereinsteiger. Die Zielgruppe sind Personen, die erst kürzlich in ein öV-Unternehmen oder in eine entsprechende Verwaltungsstelle gewechselt haben oder beabsichtigen, diesen Schritt in Zukunft zu tun. Eine weitere Gruppe sind Mitarbeiter der öV-Industrie, die ein Branchenverständnis und ein Netzwerk aufbauen wollen.

Der CAS dauert 18 Tage, verteilt auf 6 Monate. Als Dozenten konnten viele namhafte Fach- und Führungskräfte aus Wissenschaft, Transportunternehmungen, Behörden und Beratungsbüros gewonnen werden.

Weiterführende Links:

www.hslu.ch/c236 und www.hslu.ch/itw.

Der Blockkurs kostet CHF 9200.00

(inkl. Auslagen für Unterlagen und Verpflegung an den Abendveranstaltungen)

Pinkelpausen beim Bahnfahren

Das ungelöste Toilettenproblem in den Zügen und in den Bahnhöfen. SBB geloben Besserung für die Bahnhöfe.

Gerhard Lob/Kurt Schreiber Es passierte kürzlich im Interregio von Ulm nach Basel. Leider war im Triebwagen die einzige Toilette kaputt. Der Zug fuhr voll besetzt die Hochrheinstrecke entlang, und einige der Passagiere wurden zunehmend unruhiger. So wie es eben ist, wenn man oder frau muss. Ein Schaffner hatte schliesslich die erlösende Idee, wie die „Badische Zeitung“ berichtete: Er sorgte dafür, dass der Interregio im Schweizer Schaffhausen länger als sonst halt machte – einen WC-Halt. So war es sogar auf der Anzeigetafel vermerkt.

Diese Erfahrung deutscher Reisender hat aufgezeigt, wohin die kurzsichtige Einrichtung nur eines WCs pro Zug führen kann: Zu einem zwanzigminütigen Aufenthalt in einem Bahnhof, auf dass alle sich in einer Notsituation

befindlichen Reisenden entlasten können. Der Zugchef hat's möglich gemacht. Dafür ist eine Verspätung von 20 Minuten entstanden.

Bei den Regionalzügen und Regio-Express-Zügen kennen wir in der Schweiz keine Zugsbegleiter, also müssen sich Reisende an den Lokführer wenden, damit er bei defekten Toiletten künftig einen Pinkelhalt von 15 Minuten im nächstgrösseren Bahnhof einlegt. Beim „Lötschberger“ beispielsweise in Spiez und Kandersteg. Damit verlängert sich zwar die Reisezeit – für Passagiere lässt sich aber doch eine gewisse Komfortsteigerung erreichen. Allerdings liesse sich dieser Mangel problemlos mit dem Einbau einer zweiten normalen Toilette lösen. Dieser Vorfall zeigt in aller Deutlichkeit die Wichtig- und Dringlichkeit der Wiederer-

öffnung der Toiletten an den Bahnhöfen und die Verfügbarkeit von mindestens zwei Toiletten (1 x behindertengerecht, 1 x normal) pro Regionaltriebzug auf. Die Realisation dieser Forderung macht wesentlich weniger Umtriebe als Pinkelhalte. Deshalb unterstreicht Pro Bahn Schweiz nochmals die Wichtigkeit dieser Forderung. SBB-Chef Andreas Meyer hat erfreulicherweise signalisiert, dass in den Bahnhöfen wieder mehr Gratis-WCs zur Verfügung stehen sollen. Entsprechende Umbauarbeiten sind ab 2012 budgetiert.

Dieses Vorgehen ist im ureigensten Interesse der Bahn. Hat man doch gemerkt, dass viele Kunden in den Bahnhöfen die WCs stehender Züge benutzen, weil die Bahnhof-Toiletten kostenpflichtig sind.



Genève-La Praille: Prellbock-Zertrümmerung als symbolischer Spatenstich für einen Jahrhundertbau.

Bild: Roland Kallmann

Startschuss für Genfer Verbindungsbahn CEVA

Knapp hundert Jahre nach dem entsprechenden Vertrag zwischen dem Kanton Genf und dem Bund erfolgte der Spatenstich für die Bahnverbindung Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA). Ein Erlebnisbericht.

Johann Holenweg Am 15. November 2011 fuhr eine Dreier-Delegation von Pro Bahn Schweiz, bestehend aus Aldo Hänni, Hans Rothen und dem Schreibenden ab Bern in Richtung Genf, weil sie den Spatenstich der zukünftigen Genfer Verbindungsbahn Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA) in situ miterleben wollte. Gerade an diesem wichtigen Tage verursachte eine Betriebsstörung nach Nyon für viele Fest-Gäste eine verspätete Ankunft in Genève! Mit dem Regional-Zug gelangten wir schliesslich verspätet nach Genève-La Praille, heute noch Endhaltestelle seit 2001 für den Personenverkehr.

Langes Warten

Die erste Vereinbarung für eine Genfer Verbindungsbahn wurde 1881 zwischen Frankreich und der Schweiz unterschrieben. Die heute noch gültige Grund-Vereinbarung zwischen Bund, Kanton Genf und SBB wurde anno 1912 unterschrieben! (für Details siehe InfoForum 2/10, Seiten 3-6).

Viele Gäste aus Politik und Öffentlichkeit waren an diesem einmaligen Anlass anwesend. Die Stimmung im Zelt, wo Risotto serviert wurde, war fantastisch. Vor allem die Besucherinnen und Besucher von Genf und Umgebung strahlten ein Gefühl der grossen Erleichterung und Zufriedenheit aus.

Unsere Verkehrsministerin, Bundesrätin Doris Leuthard, betonte in ihrer Rede, wie wichtig und bedeutend dieses Verbindungsstück für die Region Genf und das benachbarte Hoch-Savoien sei. Es sei nun höchste Zeit, mit dem Bau

dieser wichtigen Verbindungslinie zu beginnen. SBB-Chef Andreas Meyer unterstützte Doris Leuthard voll in ihren Aussagen.

Entlastung vom Individualverkehr

Mark Muller, damals Staatsratspräsident des Kantons Genf und Jean-Jack Queyranne, Präsident der französischen Region Rhône-Alpes, wussten in ihren Reden die Unterstützung von der Eidgenossenschaft für dieses Vorhaben sehr zu schätzen; denn heute benützen höchstens 2 Prozent der Pendler aus Hoch-Savoien die öffentlichen Verkehrsmittel. Die Agglomeration von Genf müsse unbedingt vom motorisierten Individualverkehr stark entlastet werden.

Als Kulisse zum Anlass waren zwei Triebfahrzeuge aufgestellt: die Dampflokomotive Eb 3/5 5819 der Stiftung SBB Historic aus dem symbolischen Jahre 1912 und der moderne Flirt-Triebwagen RABe 524 005-6. Nach den Vorträgen der vier Redner wurden diese noch durch körperliche Schwerarbeit gefordert. Sie mussten zu viert mit Hämmern einen aus Styropor erstellten Prellbock zertrümmern. Sie leisteten ganze Arbeit. In Kürze waren nur noch einige klägliche Überreste dieses stolzen Bauwerkes zu sehen!

Für einen vollständigen Baubeginn der CEVA-Eisenbahnlinie müssen die noch hängigen Einsprachen gegen den Champel-Tunnel mit aufschiebender Wirkung durch das Bundesgericht noch abgewiesen werden. Der Termin ist bis heute noch nicht bekannt. Die ersten weiteren Arbeiten haben jedoch bereits Ende November 2011 begonnen.

Ein grosses Lob für Alp-Rail

Ohne den unermüdlichen Einsatz der Association lémanique pour la promotion du Rail (Alp-Rail) seit 1993 – insbesondere des Gründungspräsidenten Sigurd Maxwell – wäre das Projekt der Genfer Verbindungsbahn CEVA nicht zustande gekommen. Dies wurde vom Regierungsratspräsident Mark Muller in seiner Rede hervorgehoben und durch starken Applaus quittiert!

Wir von Pro Bahn sind höchst erfreut über die Tatsache, dass man sich in Genf durchringen konnte, eine völlig neue 16 km lange Eisenbahnlinie, die weit über eine Milliarde Schweizer-Franken kosten dürfte, zu bauen. Wir freuen uns schon heute sehr, bei der Einweihung im Dezember 2017 dabei zu sein.

Die Arbeit geht weiter

Worüber sich Alp-Rail und Pro Bahn Schweiz zudem freuen würden, wäre der Wiederaufbau der bereits bestehenden, 17 km langen Strecke Evian–Saint-Gingolph, der so genannten Tonkin-Linie auf dem linken Ufer des Lac Léman. Wenn man bereit ist, in Genf eine neue Eisenbahn-Strecke zu bauen, die weit mehr als eine Milliarde Franken verschlingen wird, sollte man erst recht bereit sein, eine bereits bestehende Bahnlinie für einen Finanzbedarf von weit weniger als 100 Millionen Franken wieder zu beleben.

Es ist nur zu hoffen, dass Frankreich und die Schweiz in absehbarer Zeit diesen mutigen Schritt wagen.

Vieles geht nicht mehr

Für ÖV-Kunden ist der Raum Genf ein schwieriges Pflaster. Der beschwerliche Weg für Reisende nach Annemasse.

Johann Holenweg Der Transit zwischen Genève und Annemasse ist für ortsunkundige Reisende recht beschwerlich. Es gibt in keinem Bahnhof Hinweistafeln, weder in Genève, noch in Chêne-Bourg. Es sind keine gedruckte SNCF-Fahrpläne in Genève für den TER-Verkehr (Trains express régionaux) erhältlich.

Der Sekretär für die Schweiz der Europäischen Vereinigung für die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs (AEDTF), Roland Kallmann, ist recht sauer auf diese missliche Lage. Er fordert zusammen mit seinen Partnern seit Jahren, dass:

- Annemasse so bald als möglich ein Taxpunkt des Schweizer direkten Tarifes wird, ohne bis 2017 zu warten, wenn die CEVA in Betrieb sein wird.
- im Kursbuch ein besonderes Feld 153 auf den Übergang Genève–Chêne-Bourg–Annemasse (mit TPG und SNCF) oder über Moillesulaz (mit TPG und Ortsbus Annemasse TAC) hinweist. Die Diskussionen mit der SBB oder dem Tarifverbund Unireso sind immer sehr nett, aber unsere Wünsche kommen erst in 3. Priorität und werden somit immer wieder vergessen.
- Die SBB hat aus Kostengründen den Druck der Fahrplanbroschüre für Frankreich eingestellt, aber im Bahnhof Genf sind keine Fahrplanunterlagen der SNCF erhältlich, weder für die Linien nach Lyon und Grenoble, sowie für die Hochsavoyer Linien nach Evian, Annecy und Saint-Gervais.

- Die Datenbank Hafas ist nicht auf dem neuesten Stand: Chêne-Bourg ist erst seit Anfang Februar 2012 integriert, aber der Übergangspunkt Chêne-Bourg, Place Favre fehlt immer noch. Auch der Übergangspunkt Moillesulaz, Douane fehlt! Wenn mehr als zwei Transportunternehmungen involviert sind, wird es sehr schwierig!

Wie im Ural

In Chêne-Bourg fehlt der Name der Endhaltestelle und kein Fahrplan ist angeschlagen. Wer hier mit der Bahn ankommt, hat das Gefühl in einem abgelegenen Dorf im Ural einzutreffen! Nicht ganz förderlich für die Calvin-Stadt. Auch Pro Bahn Schweiz ist über diese Lage nicht erfreut und erwartet eine baldige Verbesserung.

Im Weiteren ist die Lage noch komplizierter: Die TER-Autocars der SNCF (nach Annemasse–La Roche–Annecy) fahren weiterhin von Genève–Eaux-Vives ab! Dort gibt es keinen Hinweis auf die Einstellung des Eisenbahnbetriebes seit dem 27. November 2011!

Netz 2012 der TPG

Seit dem Fahrplanwechsel am 11. Dez. 2012 werden die sechs Äste des Genfer Tramnetzes nur noch durch 3 Linien bedient, jeweils eine Durchmesserlinie – vorher waren es 7 Linien. Dies verursacht vermehrt ein unangenehmes Umsteigen in den beiden Knoten Plainpalais und Bel-Air.

Zwischen den Bahnhöfen Genève (volkstümlich immer noch Cornavin genannt) und Chêne-Bourg fährt kein direktes Tram mehr: Reisende müssen zuerst die Linie 14 Richtung Bernex bis Bel-Air nehmen, und dort auf die Linie 12 Richtung Moillesulaz umsteigen, in Chêne-Bourg bei der Haltestelle Place Favre aussteigen und 400 m bis zur provisorischer SNCF-Endhaltestelle Chêne-Bourg laufen. Auch hier gibt es kein einziges Hinweisschild!

Weiterführende Links

Genfer Verbindungsbahn CEVA
www.ceva.ch

Transferis (die gemeinsame Planungsgesellschaft von SBB und SNCF für die Entwicklung der S-Bahn im Grossraum Genf)
www.transferis.com

Alp-Rail (Association lémanique pour la promotion du Rail)
www.alp-rail.net

Association Sauvons le Tonkin
www.sauvonsletonkin.com

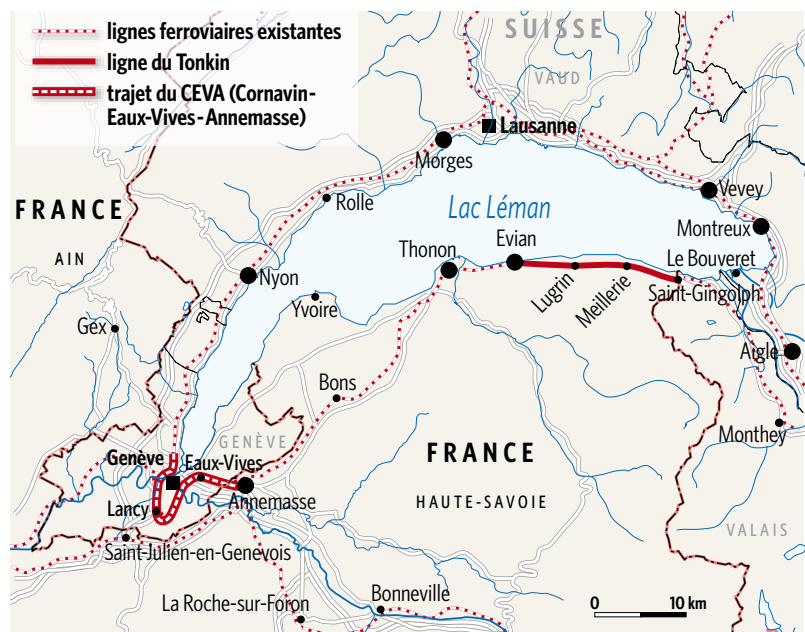
Europäischer Verband für die Entwicklung des Schienenverkehrs AEDTF
www.aedtf.org

Entwicklung des SBB-Netzes in der Westschweiz – Projekt Léman 2030
www.cff.ch/leman2030

Erstellung eines persönlichen Fahrplanes mit allen Verbindungen zwischen A und B
timetable.sbb.ch

SNCF-Fahrpläne in der Region Rhône-Alpes im PDF-Format
www.ter-sncf.com/regions/rhone_alpes/fr/

Verkehrsbetriebe Annemasse (TAC). Autobuslinie 1 und 2 zwischen Douane de Moillesulaz und Annemasse Gare, Fahrpläne im PDF-Format
www.reseau-tac.fr



„Die SBB kann keine gesellschaftlichen Probleme lösen“

Wer mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs ist, kann manchmal ungewollte Überraschungen erleben – im Positiven wie im Negativen. Die SBB nehmen zu einigen Vorfällen Stellung.

**Freitag, 28. Oktober 2011,
Cadenazzo-Luino**

An diesem Tag fuhr ich von Zürich nach Luino (Italien) und habe ein entsprechendes Ticket gelöst. Nun mussten wir aber in Maccagno vor Luino kurz nach 14 Uhr aus dem TILO-Zug aussteigen, weil die Strecke auf Grund eines Erdbebens unterbrochen war. Den Fahrgästen wurde gesagt, sich für die Weiterfahrt zu arrangieren. Circa 8 Fahrgäste nahmen daraufhin einen lokalen Bus nach Luino. Für die Fahrt musste 1,50 Euro bezahlt werden, da der Busfahrer sagte, er habe nichts mit der Eisenbahn zu tun. Ist es korrekt, dass man neben Verspätung und Unannehmlichkeiten auch noch bezahlen muss?

Stellungnahme der SBB:

Selbstverständlich können wir den Unmut der betroffenen Reisenden nachvollziehen. Ein Erdbeben ist jedoch auf höhere Macht respektive Dritteinflüsse zurückzuführen. Die Transportunternehmungen trifft dabei kein Verschulden, wofür sie haftbar gemacht werden könnten.

**Samstag, 28. Januar 2012,
IC Bern-Zürich**

Der IC fährt morgens um 8.32 Uhr von Bern nach Zürich. Obwohl es ein Doppelstöcker-IC ist, findet man nur mit Mühe einen Sitzplatz in der 2. Klasse. Grund: Alle Wagen sind voll von Soldaten, die auch auf den Treppen rumlungern. Mit voller Lautstärke wird Musik gehört; ausserdem ist Bier um diese Morgenzeit überall gang und gäbe. Nicht gerade erbaulich für einen Fahrgast, der ordentlich sein Billett gelöst hat. Kann man für das Militär nicht Extrazüge einsetzen, wie es auch für Fussball-Fans der Fall ist?

Stellungnahme der SBB:

Nein, wir können nicht für jede etwas anders geartete Kundengruppe Extrazüge führen. Dafür fehlen sowohl die Kapazitäten auf dem stark ausgelasteten Schweizer Schienennetz als auch das zusätzlich notwendige Rollmaterial – ganz zu schweigen von den höheren Produktionskosten für die SBB. Wir kennen die Verhaltensauffälligkeiten von einem Teil der Armeeangehörigen jedoch schon länger und haben Verständnis für die Verärgerung Ihres Lesers. Seit 2009 erhöhte denn die Militärpolizei – sie ist für die Disziplin der Armeeangehörigen an Bord der SBB-Züge und in den Bahnhöfen verantwortlich – in Absprache mit der SBB ihre Überwachung. Insbesondere an den Wochenenden, wenn die Armeeangehörigen entlassen werden oder in die Kasernen zurückkehren, hat die Militärpolizei ihre Präsenz markant erhöht. Zu beachten: Die SBB ist ein Massentransportmittel, vor dem die gesellschaftlichen Entwicklungen in jedwelcher Hinsicht nicht Halt machen.

**Oktober 2011,
TILO Chiasso-Lugano**

TILO Chiasso nach Lugano an einem Wochentag. Kurz nach Abfahrt des Zuges gibt es eine Fahrausweiskontrolle, die von zwei Personen in Uniform durchgeführt wird. Neben mir sitzen zwei Asylsuchende ohne Billett. Die Dame, welche die Kontrolle durchführt, sagt ihnen, sie müssten in Balerna (dem ersten Bahnhof nach Chiasso) aussteigen. Die beiden interessiert das nicht. Sie fahren gemütlich bis nach Lugano weiter. Auf meine Nachfrage sagt die Kontrolleurin, da könnten sie nichts machen. Bedeutet das, dass Asylsuchende in der Schweiz prinzipiell gratis Zug fahren?

Stellungnahme der SBB:

Nein, das heisst es überhaupt nicht. Tatsache ist aber, dass wir auf den Zügen im südlichen Tessin seit ein paar Monaten vermehrt Personen aus dem maghrebischen Raum und Nigeria ohne gültiges Billett auf unseren Zügen antreffen. Unser Zugpersonal ist angewiesen, diese Reisenden beim nächsten Halt aus dem Zug zu weisen. Allerdings verstehen diese Personen aus einem komplett anderen Kulturkreis oftmals überhaupt nichts, haben kein Geld dabei, können oder wollen sich nicht ausweisen und weigern sich, den Zug zu verlassen. Dem Zugpersonal bleibt dann nichts anderes übrig, als dies so zu belassen – die Sicherheit des Zugpersonals und der übrigen Mitreisenden geht vor. Selbstverständlich haben wir uns wegen dieser Problematik schon mit dem Aufnahmezentrum in Chiasso in Verbindung gesetzt. Und auch Transportpolizei, Zollbehörden und das Grenzschutzkorps wurden dafür sensibilisiert. Wie bei der vorangehenden Leserfrage gilt auch hier: Die SBB allein kann kein gesamtgesellschaftliches Problem lösen.

30. Dezember 2011, Pfäffikon SZ

Für einmal fährt Zug 18571 (S5) aus Rapperswil nach einem kurzen Halt vor dem Einfahrtssignal Pfäffikon auf Gleis 2 anstatt 6 ein. Dieser Zug fährt um 18.22 als 18578 (S5) nach Rapperswil – Zürich Stadelhofen – Niederweningen und vermittelt so Anschluss vom IR aus Chur, der um 18.18 in Pfäffikon eintrifft. Zuerst allgemeine Verwunderung über den Signalhalt, anschliessend die erfreuliche Feststellung, dass mit Einfahrt auf Gleis 3 für Reisende aus dem Bündnerland ein Anschluss auf dem gleichen Perron Richtung Rapperswil – Zürich geboten wird. Der Grund für die ungewohnte Einfahrt auf Gleis 3 war schnell klar: Der IR aus Chur war ca. sechs Minuten verspätet. Hier haben die Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter der SBB eine gute Dienstleistung geboten, zum einen den Anschluss auf die S5 gewährleistet und zum andern ein Umsteigen auf dem gleichen Perron ermöglicht, so wie dies in umgekehrter Richtung immer möglich ist. Schön wäre es, wenn diese S5 immer auf Gleis 3 in Pfäffikon SZ einfahren würde – normalerweise tut sie es nicht. Diese Erfahrung zeigt zumindest die Möglichkeit einer verbesserten Kundendienstleistung auf. Warum nicht für immer?

Stellungnahme der SBB:

Tatsächlich wäre es für Reisende aus Chur praktisch, wenn sie in Pfäffikon auf demselben Perron Anschluss auf die S5 hätten. In den Hauptverkehrszeiten ist aber das Gleis 2 in Pfäffikon bereits mit der S40 (8773) belegt. Deshalb können solche Gleisänderungen nur dann stattfinden, wenn die S40 nicht verkehrt. Es freut uns sehr, dass unsere Disponenten zu Ihrer Zufriedenheit gehandelt und den Anschluss ermöglicht haben.

Januar 2011, Reise Bern-Lugano

Im Januar fuhr ich von Bern nach Lugano, allerdings musste ich einen Zwischenhalt in Wädenswil ZH einlegen. In Bern verlangte ich am Schalter ein Billett via Zürich - Arth-Goldau - Gotthard ins Tessin, zudem ein Retourbillett von Zürich nach Wädenswil, weil ich glaubte, mit der S-Bahn nach Zürich zurückfahren zu müssen, um von dort den ICN nach Lugano zu nehmen. In Wädenswil erkannte ich, dass ich auch direkt über Biberbrugg nach Arth-Goldau reisen und so viel Zeit sparen konnte. Eine sehr freundliche Dame am Billettschalter des Bahnhofs Wädenswil beriet mich, stellte mir ohne Zusatzkosten eine Fahrkarte mit Streckenwechsel aus und erstatte mir sogar das Geld für die S-Bahn-Strecke. Das alles ging sehr schnell und unkompliziert. Ein grosses Kompliment an die SBB! Das ist echter Kundenservice.

6. Dezember 2011, Bahnhof Schaffhausen

Kurz vor halb elf. Mit dem Taxi kommt ein Reisender auf dem Bahnhofplatz Schaffhausen an. Es sollte noch auf den Zug nach Winterthur mit Abfahrt um 22.21 reichen. Die Zeit ist aber knapp. Zu knapp, wie es sich herausstellt, denn der Zug setzt sich gerade in Bewegung. Es ist ihm klar - dieser Zug ist weg – der nächste halt in einer halben Stunde. Doch so klar war dies nun auch wieder nicht. Der Zug hält nochmals an, und unser Passagier kann mitfahren – so ist einer eine halbe Stunde früher zu Hause. An dieser Stelle ein Kompliment und herzliches Dankeschön an den unbekanntenen Lokführer!

Mehr Beschwerden

Die SBB mussten im Jahr 2011 mehr unzufriedene Passagiere entschädigen. Die Forderungen beliefen sich letztes Jahr auf über 2,2 Millionen Franken. 25 700 Bahnkunden haben letztes Jahr wegen Verspätung oder anderer Kalamitäten ihr Geld zurückverlangt. Das ist ein neuer Rekordwert, wie die NZZ berichtete. Damit ist die Zahl der Rückforderungen laut SBB-Sprecher Christian Ginsig im Vergleich zu 2010 um 30 Prozent gestiegen. Die Rechnung belief sich auf rund 2,2 Millionen Franken. So musste die Bahn beispielsweise 100 000 Franken für verlorenes oder beschädigtes Gepäck bezahlen. Und sie wendete eine halbe Million dafür auf, gestrandeten Passagieren nachts die Taxifahrt nach Hause oder ein Bett im Hotel zu bezahlen.

Das Gros der Klagen bezog sich auf Verspätungen im internationalen Verkehr. Gemäss den europäischen Regeln kann jeder Passagier, der in grenzüberschreitenden Zügen mehr als eine Stunde Verspätung erleidet, einen Viertel des Billettpreises zurückfordern. Beträgt die Verzögerung mehr als zwei Stunden, ist die Hälfte des Tarifs zu erstatten. Allein unter diesem Titel mussten die SBB 670 000 Franken an verspätete Kunden zurückzahlen, vor allem solchen, die aus Deutschland kamen.

Kein Optimismus in Sachen Italien

Zum InfoForum 4/2011 „Sorgenkind Italien“

Was die Verbesserung des Italienverkehrs betrifft, bin ich sehr pessimistisch. Das Reisen von Zürich oder Zug nach Mailand wird immer mehr zu einer glatten Zumutung. Es erübrigt sich, weitere Worte darüber zu verlieren.

Könnte es sein, dass die SBB keinen guten Draht zu den Spitzen der italienischen Bahnen haben? Ich habe den Verdacht, dass viele von den verantwortlichen Managern der SBB kein Wort Italienisch sprechen. Wie wollen Sie da eine Verbesserung des Italien-Verkehrs bewirken, wenn keine guten Kontakte zu den Managern der italienischen Staatsbahnen bestehen? Es ist mir auch von SBB-Mitarbeitern mitgeteilt worden, dass die Italiener den TILO-Verkehr zwischen Albate und Chiasso schikanös behandeln würden. Von der absurden Preispolitik der FS möchte ich gar nicht schreiben. Nur ein Beispiel: Falls Sie mit einer Tageskarte der SBB im Eurocity direkt von Zug nach Como reisen, so müssen Sie für das Anschlussbillett Chiasso-Como retour (ca. zwei Bahnkilometer) retour mit dem FS-Zuschlag ca. 27 Franken bezahlen. Wenn Sie aber zum Beispiel in Lugano in den TILO-Zug umsteigen und am

Bahnhof-Schalter ein Regionalbillett Chiasso-Como retour erwerben, so kostet das lediglich Fr. 2.90. Wohlverstanden 2. Klasse.

Über das Reisen in den verschmutzten Lokalzügen von Chiasso nach Milano Garibaldi muss man keine weiteren Worte verlieren. Wo befindet sich der Bahnhof Milano-Garibaldi? Eine direkte Verbindung Bellinzona – Milano-Centrale mit den schönen TILO-Zügen wird sehr wahrscheinlich ein Wunschtraum bleiben. Wie steht es mit dem Free-Access für SBB-Züge von Chiasso nach Mailand? Es wäre zu schön um wahr zu sein, wenn dereinst, nach Eröffnung der NEAT, SBB-Züge mit konventionellem Rollmaterial, gezogen von einer Zweistrom oder Vierstromlok, bis nach Mailand fahren würden. Es wäre dann zu hoffen, was aber nicht ganz sicher ist, dass diese schönen Züge nicht in den Bahnhof Milano-Garibaldi fahren müssen und dort eventuell in einem unbewachten Augenblick von Chaoten verschmiert werden.

Solange die SBB und die italienischen Bahnen untereinander keine besseren Kontakte pflegen, wird es auch keine Verbesserung zwischen Zürich und Mailand geben.



Mit Power-Point-Präsentationen alleine löst man noch kein eisenbahntechnisches Problem. Aus diesem Grund werde ich leider Gottes für Reisen ins Tessin oder nach Italien wieder vermehrt das Auto benutzen. Ich habe definitiv keine Lust mehr, wegen diesen ETR-470-Zügen mich jedesmal grün und blau ärgern zu müssen.
Marcel Wyss (per e-mail)

Fahrgast-Knigge

Richtiges Verhalten beim Zugfahren

In diesem Fahrgast-Knigge präsentieren wir Ihnen einige alltägliche Zug-Situationen mit einem Augenzwinkern und Hinweisen für entspannteres Reisen. Wir wünschen Ihnen viel Spaß bei der Lektüre und dem kleinen Knigge-Spiel auf der Rückseite und natürlich weiterhin gute Fahrt!

Ihre SBB GmbH, www.sbb-deutschland.de/knigge/SBB_Fahrgastknigge.pdf

2012 als Jahr der Jubiläen

In diesem Jahr können zahlreiche Bahn-, Tram-, Bus- und Schifffahrtslinien einen runden Geburtstag feiern. Namentlich Bahnstrecken, aber auch Schiffe und Seilbahnen sind für den Güterverkehr von geschichtlicher Bedeutung.

Vor 175 Jahren

Gleich auf zwei Schweizer Seen darf ein 175-Jahr-Jubiläum gefeiert werden: Auf dem Walensee und dem Vierwaldstättersee. Im Jahr 1837 wurde dort der fahrplanmässige Schiffsbetrieb aufgenommen. Allerdings verkehrten auf beiden Seen schon seit Jahrhunderten Schiffe, welche dem Personen- und Gütertransport dienten. So stellte der Walensee mangels fahrbarer Strassen die Verbindung zwischen Zürich und Chur her. Die am 4. September 1837 mit dem Dampfschiff „Linth Escher“ aufgenommene Kursschiffahrt endete allerdings vorerst 22 Jahre später, als die Vereinigten Schweizerbahnen die durchgehende Eisenbahnlinie am Südufer des Walensees eröffneten. Heute sorgt die Kursschiffahrt ganzjährig für die Verbindung zwischen Murg und Quinten, während im Sommer der Ausflugsverkehr dominiert. Auf dem Vierwaldstättersee setzte sich der aus Strassburg stammende Casimir Friedrich Knörr dafür ein, dass mit dem Dampfer „Stadt Luzern“ am 24. September 1837 die Kursschiffahrt aufgenommen werden konnte.

Vor 150 Jahren

Die am 7. Juni 1862 eröffnete Bahnstrecke der Wiesentalbahn von Basel Badischer Bahnhof über Riehen-Lörrach führte nach Schopfheim in der badischen Nachbarschaft. Mit der am 4. September 1862 eröffneten Bahnstrecke von Lausanne nach Balliswil (in der Nähe von Düringen) konnte die durchgehende Bahnlinie von Lausanne nach Bern und Olten-Zürich eröffnet werden; die „Konkurrenzlinie“ von Lausanne über Biel/Bienne nach Zürich bestand damals bereits seit zwei Jahren. Am 19. Juni 1862 fuhr zudem erstmals das Rösslitrain in Genf von der Place Neuve nach dem Rondeau de Carouge.

Vor 125 Jahren

Die vier anno 1887 eröffneten Bahnstrecken finden sich im Seetal (Beinwil am See-Reinach-Menziken), in der Westschweiz (Genève-Veyrier), in der Ostschweiz (Frauenfeld-Wil) und bei Basel (Birsigtalbahn Basel Steinen-Therwil). Am 2. Juni 1887 konnte zudem Magglingen/Macolin mit der damals längsten Standseilbahn der Schweiz ab Biel/Bienne erschlossen werden. Der 1840 einsetzenden Kursschiffahrt auf dem Bielersee versetzte 20 Jahre später die Bahner-

öffnung zwischen Biel/Bienne und La Neuveville ein rasches Ende. Erst am 1. Juli 1887 konnte mit dem Schraubendampfer „Union“ wieder ein fahrplanmässiges Angebot hergestellt werden.

Vor 100 bzw. 75 Jahren

Unter den hundertjährigen Bahn- und Busstrecken sollen lediglich einige Spezialitäten genannt werden. Am 4. Januar 1912 konnte der erste Überland-Trolleybusbetrieb der Schweiz zwischen Fribourg und Posieux eröffnet werden. Am 1. August 1912 dampften erstmals die Züge von Ilanz nach Disentis/Mustér, während am gleichen Tag bereits elektrisch angetriebene Züge vom Eismeer auf das 3454 Meter hohe Jungfrauoch fuhren. Recht karg präsentiert sich die Liste der 75-jährigen Jubilare: Lediglich zwei Tramstrecken in Zürich und La Chaux-de-Fonds konnten neu eröffnet werden, während im gleichen Jahr die Bahnstrecke von Niederglatt nach Otelfingen eingestellt wurde. 1937 nahmen zudem die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) ihren ersten Leichtstahlwagen (Prototyp mit Flügeltüren) in Betrieb.

Vor 50 bzw. 25 Jahren

Zahlreiche neue Seilbahnen markieren weiter das Jahr 1962. Zudem wurden vor 50 Jahren die Bahnstrecken zwischen Mézières und Moudon sowie zwischen Nyon und Divonne-les-Bains auf Busbetrieb umgestellt. Auf dem Lac des Brenets

175 Jahre Dampfschiffahrt

Nostalgie pur. Am 24. September 1837 war es, als das erste Dampfschiff „Stadt Luzern“ der damaligen „Dampfschiff-Gesellschaft für den Vierwaldstättersee“ zu ihrer Jungfernfahrt in den See stach. 175 Jahre Dampfschiffahrt wird gross gefeiert. Die grosse Flottenparade mit Dampf- und Motorschiffen ab Luzern und ab den Uferstationen findet am 25. August 2012 statt.

www.lakelucerne.ch

startete die fahrplanmässige Kursschiffahrt, die sich auf den Sommerbetrieb beschränkt. Auch 1987 nahmen zahlreiche Seilbahnen den Betrieb auf. Auf den 1. Januar 1987 führten die schweizerischen Transportunternehmungen ein im Preis stark reduziertes Halbtaxabonnemnt ein. Am 31. Mai 1987 erhielt auch der Flughafen von Genf den direkten Anschluss an das Schnellzugsnetz der SBB. Am gleichen Tag verkehrten erstmals zwei TGV-Zugspare zwischen Bern und Paris. Schliesslich genehmigten die Stimmbürger am 6. Dezember 1987 das Projekt «Bahn + Bus 2000».

Quelle: Informationsdienst VAP



Reichlich Jubiläen: Auch die Jungfrauabahn (100 Jahre) gehört dazu.

Foto: zVg



Nicht gerade kundenfreundlich: Billettautomaten in Luzern.

Foto: Gerhard Lob

Neues von den Passepartout-Billettautomaten – es bleibt alles beim Alten!

Karin Blättler Inzwischen sind die neuen bedienerunfreundlichen Passepartout-Billettautomaten in den Kantonen LU/OW/NW etwas mehr als zwei Jahre in Betrieb. Anfänglich haben die Verantwortlichen die Kundenreaktionen noch Ernst genommen. Es wurde sogar Besserung gelobt. An einer Sitzung im Herbst 2010 mit den Verantwortlichen der VBL, des Verkehrsverbundes und den Herstellern der Billettautomaten konnten wir die Probleme aufzeigen und mögliche kurz- und mittelfristige Lösungen wurden diskutiert. Diese Zeit hätten wir uns sparen können. So ganz nach dem Motto „Die Zeit heilt alle Wunden“ werden die allseits bekannten Probleme von den Verantwortlichen einfach ausgesessen. Die lapidare Bemerkung von Yvonne Schuler, stellvertretende Leiterin des Verkehrsverbundes: Man habe kaum noch Reaktionen. Weshalb klebt man dann doch noch Anleitungen an die Billettautomaten, wenn doch alles so klar ist?

Was haben denn die ÖV-Kunden für eine Wahl? Entweder sie arrangieren sich mit den Automaten (lösen hoffentlich das richtige Billet) oder sie lassen es bleiben und wechseln aufs Auto. Gäbe es eine Konkurrenz, die einen ganz einfach bedienbaren Automaten hinstellen würde, dann würde der Passepartout-Billettautomat mit Sicherheit schnell von der Bildfläche verschwinden. Seit der Einführung dieser unsäglichen Billettautomaten kämpfen wir für eine Verbesserung und werden das auch weiterhin mit allen uns zur Verfügung stehenden Mitteln tun. Inzwischen sind auch endlich die Politiker wach geworden. Es muss etwas geschehen.

Die Zentralschweiz wird abgehängt! Alle öV-Interessierten sind herzlich eingeladen:

Am Dienstag, 17. April 2012, findet die Mitgliederversammlung der Region Zentralschweiz statt. Im Anschluss referiert Paul Romann, dipl. Arch. ETH / Ingenieur SVI über die öV-(Nicht-)Entwicklung in der Zentralschweiz. Paul Romann ist seit 1980 als selbständiger Berater auf dem Gebiet des öffentlichen Verkehrs, insbesondere Schienenverkehrs, tätig. Anschliessend laden wir zur Diskussion ein.

Programm Mitgliederversammlung

Ort: Sitzungssaal im Bahnhof Luzern
1. Obergeschoss (Info-Tafeln beachten)

19.00 bis 19.40 Uhr
Mitgliederversammlung, statutarischer Teil

20.00 bis 20.45 Uhr
Öffentliches Referat mit Moderation
„Die Zentralschweiz wird abgehängt!“
Inhalte: Tiefbahnhof Luzern, Zimmerberg light, Neat Süd-Verbindung, Halt in Uri.

20.45 bis ca. 21.30 Uhr
Diskussionsrunde. Moderator: Walter Schnieper, pensionierter NLZ Redaktor und selber Bahnfreak.

Mehr Infos: www.pro-bahn.ch

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

Ein bunter Pendenzenkorb

Ende Januar tagte die Präsidentenkonferenz von Pro Bahn Schweiz in Wädenswil und hat zu verschiedenen Fragen Stellung bezogen.

Kurt Schreiber Unter den diskutierten Themen: Die Komfortdifferenz zwischen 1. und 2. Klasse, die GA-Preisfrage und die neue Billettpflicht:

Komfortdifferenz 2./1. Klasse

Der Zuschlag für Fahrten in der ersten Klasse steigt, derweil der Komfort bei gewissen Zugsgattungen (Regio-Express, Regional- und S-Bahn-Züge) sinkt. In den Fernverkehrszügen gilt die Sitzeinteilung 2+1, in Regional- oder S-Bahn-Zügen reduziert sie sich auf 2+2. Wohl wird damit das Platzangebot vergrössert, der Komfort aber verringert. Diese Entwicklung ist für die betroffenen Kunden unschön, und es soll nach Mitteln und Wegen gesucht werden, damit dieser Mangel behoben werden kann. In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass Pro Bahn Schweiz den Bestrebungen nach mehr

Klassen, so in Italien mit vier (!) oder Österreich mit drei, wenig Begeisterung entgegen bringt.

Erfolgreiche Angebote nicht ohne Not ändern

Das Generalabonnement feiert in der Schweiz eine Erfolgsgeschichte. Das bisherige System soll im Grundsatz beibehalten werden. Gegenüber Neuerungen ist Pro Bahn Schweiz offen und wird bei der Vorlage des entsprechenden Vorhabens Stellung beziehen. Hingegen erteilt Pro Bahn Schweiz Forderungen heute schon eine Absage, die verlangen, dass z.B. das Senioren Generalabonnement abgeschafft werde.

Billettpflicht schützt ehrliche Kunden

Die Einführung der Billettpflicht wurde mehr oder weniger problemlos vollzogen. Pro Bahn

Schweiz bekräftigt die Unterstützung zu dieser Massnahme. So wenig jemand ohne Kinobillett eine Kinovorstellung besucht, so wenig soll auch in einen Zug ohne Billett eingestiegen werden. Beim Kino oder Konzert ist die Sache klar. Weshalb denn beim Zug nicht? Andererseits sind aber auch die entsprechenden Verkaufseinrichtungen bereit zu stellen.

Auf Grossinvestitionen verzichten?

Rechtfertigen sich die Ausgaben für die Eisenbahn-Grossprojekte überhaupt? Ja, sie tun es, so die einhellige Ansicht der Präsidentenkonferenz. Wichtig ist aber in diesem Zusammenhang, dass der Frage der Folgekosten vermehrt Beachtung geschenkt wird und wichtig in diesem Zusammenhang ist auch, dass das Anliegen der Alpeninitiative endlich umgesetzt wird.

Glarner Sprinter 2014 auf der Zielgeraden

Hans Schärer Zum öV-Konzept des Kantons Glarus 2014, welches der Kanton Glarus im Herbst 2011 vorgelegt hatte, hat Pro Bahn Sektion Ostschweiz im Rahmen der Vernehmlassung Stellung genommen. Die meisten Forderungen und Ideen unserer Sektion sind in diesem Konzept berücksichtigt worden.

Der Regierungsrat des Kantons Glarus beantragte dem Landrat und der Landsgemeinde 2012 einen jährlichen Kredit von 7,2 Mio. Franken für den öV. Das Parlament bewilligte am 21. Dezember 2011 6,97 Mio. Franken. Ab Sommer 2014 fährt der RE Glarner-Sprinter

stündlich bis Linthal und das flankierende Busangebot wird angepasst und ausgebaut. Der Sprinter bis Linthal war politisch bereits abgeschrieben worden. Doch Pro Bahn hatte diese Vision wieder neu lanciert und ins Gespräch gebracht. Ebenfalls hatte der Landrat den Beitritt zum Tarifverbund Ostwind zugestimmt und damit geht eine weitere Empfehlung von Pro Bahn in Erfüllung. Das letzte Wort hat dann das Volk an der Landsgemeinde 2012. Stimmt auch diese zu, dann sind wir für unseren, jahrelangen, harten und konsequenten Einsatz belohnt worden.

Kontakte

ZENTRALVORSTAND

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

OSTSCHWEIZ

Hans Schärer, Präsident
Falletenbachstrasse 5, 8867 Niederurnen;
T 055 610 24 03
pbs-os.praesident@pro-bahn.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

TICINO ASTUTI

Elena Bacchetta, Präsidentin
Via F. Chiesa 30, 6834 Morbio Inferiore
T 076 474 21 79
elena.bacchetta@gmail.com

NORDWESTSCHWEIZ

Willi Rehmann, Präsident
Postfach 3834, 4002 Basel
T 061 421 31 80
willi.rehmann@bluewin.ch

ZENTRALSCHWEIZ

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

Ressort Güterverkehr/ Infrastruktur wird reaktiviert

Die Vorbereitungsarbeiten zur Reaktivierung kommen gut voran. Es ist vorgesehen nach der Delegiertenversammlung im Mai 2012 mit der ersten Arbeitssitzung zu starten. Die Präsidentenkonferenz vom 28. Januar 2012 hat bereits ein Dossier mit aktuellen Themen dem Ressort Güterverkehr/Infrastruktur zur Bearbeitung überwiesen.

Der Zentralvorstand (ZV) hat Jean-Pierre Baebi zum Ressortleiter ernannt und schlägt ihn auch zur Wahl in den ZV vor. Die Vorbereitungsarbeiten hat Hans Schärer (Präsident Sektion Ostschweiz) seit einiger Zeit an die Hand genommen und konnte bereits einige Mitarbeiter/innen rekrutieren. Damit wir aber alle uns gestellten Aufgaben innert nützlicher Frist bearbeiten können, sind wir auch auf weitere interessierte Kräfte angewiesen.

Falls Sie sich angesprochen fühlen, dann melden Sie sich bitte doch bitte per Mail bei Hans Schärer.
pbs-os.praesident@pro-bahn.ch

Die Stimme von Pro Bahn Schweiz wird wahrgenommen



„Die ETR-470-Neigezüge gehören per sofort aus dem Verkehr gezogen“,

ärger sich Kurt Schreiber, der als Pro-Bahn-Präsident die Interessen der öV-Benutzer vertritt. So ist es in der „Handelszeitung“ vom 29. Juli 2011 zu lesen. Pro Bahn Schweiz ist stets präsent, wenn es um die Anliegen von Kundinnen und Kunden von Bahn, Bus und Tram geht.

Werden Sie Mitglied von Pro Bahn Schweiz oder werben Sie Mitglieder für uns – beide profitieren. Wer mindestens drei neue Mitglieder wirbt, erhält als Geschenk eine Tageskarte 1. Klasse.

Anmeldung auf www.pro-bahn.ch/content/Mitgliedschaft oder Talon senden an Pro Bahn Schweiz, Sekretariat, Postfach 50, 3323 Bärswil.

- Pro Bahn interessiert mich. Bitte nehmen Sie mich als Mitglied auf.
- Ich melde / Wir melden folgende Personen als Mitglied von Pro Bahn an.

Name / Vorname _____

Adresse _____

PLZ / Ort _____

empfohlen durch (Name / Adresse) _____

- Einzelmitglied, CHF 45.–
- Partnermitglied, CHF 25.–
- Studenten, CHF 20.–
- Vereine / Verbände, CHF 100.–
- Gemeinden, CHF 200.–
- Firmen / Gönner, mindestens CHF 500.–
- Ich möchte Pro Bahn zuerst kennenlernen, senden Sie mir die nächsten beiden Nummern Ihrer Zeitschrift InfoForum.

15. Delegiertenversammlung Pro Bahn Schweiz

Die diesjährige DV von Pro Bahn Schweiz findet am Samstag, 14. April 2012 in Bellinzona statt.

- Treffpunkt: 10.30 Uhr Bellinzona, Casa del Popolo
10.45 Uhr DV – statutarischer Teil, anschliessend Mittagessen
13.45 Uhr Ausflug nach Grono, Fahrt mit Ferrovia Mesolcinese (FM) und Besuch der Werkstätte FM
15.45 Uhr Abschluss der Delegiertenversammlung in Castione-Arbedo

Willkommen sind alle Mitglieder von Pro Bahn Schweiz. Stimm-, Wahl-, Antragsrecht haben nur die von den Sektionen nominierten Delegierten. Interessierte melden sich bis 2. April 2012 schriftlich oder elektronisch an.

Anmeldetalon

als Gast an die Delegiertenversammlung von Pro Bahn Schweiz vom 14. April 2012 in Bellinzona.

- Ich nehme teil am:
- statutarischen Teil als Gast
 - Mittagessen (ca. 12 Uhr)
 - Ausflug nach Grono

Zutreffendes ankreuzen und den Talon bis 2. April 2012 einsenden an:

Pro Bahn Schweiz, Sekretariat, Postfach 50, 3323 Bärswil, oder Mail an info@pro-bahn.ch

Name / Vorname _____

Adresse _____ PLZ / Ort _____