

Designskizze: SBB

Quantensprung in Zürich

Im Juni wird der erste Teil der Durchmesserlinie eröffnet
Grosses Aufatmen nach der Annahme der FABI-Vorlage

Schwerpunkt zur Durchmesserlinie Zürich ab Seite 3



Kurt Schreiber

Präsident
Pro Bahn Schweiz

D Langsam aber sicher

Entscheide in der Schweiz bräuchten sehr viel Zeit – so eine oft gehörte Feststellung, bei der auch leise Kritik über unser Staatssystem mitschwingt. Die Planung und Realisierung der Durchmesserlinie in Zürich haben zwar fast zwei Jahrzehnte in Anspruch genommen. Aber ab dem 15. Juni wird diese Linie befahren und ein weiteres Kapitel zur Erfolgsgeschichte der Zürcher S-Bahn – und später auch zu derjenigen des Fernverkehrs – hinzugefügt. Auch die nationale Erfolgsgeschichte des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz kann fortgeschrieben werden: Dank einem kräftigen Ja zur Finanzierung und zum Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) durch das Schweizer Volk. Zum einen gehört hier ein herzliches „Danke schön“ für das Bekenntnis zum öffentlichen Verkehr hin. Zum andern bedeutet es aber auch die Verpflichtung, dass die Angebote so gestaltet werden, dass Bahn, Tram, Bus und Schiff nach wie vor freiwillig und gerne benützt werden. Hier sind alle gefordert – Pro Bahn Schweiz gehört auch dazu.

F Lentement mais sûrement

En Suisse, le processus de prise de décision est lent. Ce constat et une critique sous-jacente du fonctionnement de nos institutions qui sont récurrents. Et pourtant, la planification et la réalisation de la ligne diamétrale Altstetten – Zurich gare centrale – Oerlikon (Durchmesserlinie), et bien qu'elle aura duré près de deux décennies, pourra être inaugurée le 15 juin prochain et compléter ainsi l'histoire à succès de la S-Bahn (RER zurichois) et à terme, celle de l'extension du réseau ferroviaire national. Le réseau national n'est pas en reste. Lui aussi a franchi un grand pas avec le «oui» massif du peuple au financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Cela signifie qu'il faut dire un «grand merci» pour cette reconnaissance à l'égard des transports publics, mais cela suppose aussi que les offres devront être mises en oeuvres de telle sorte que les usagers continueront à emprunter les divers trains, trams, bus et bateaux avec plaisir. Un défi qui s'adresse à tous – Pro Rail compris.

I Chi va piano va sano e va lontano

Si sente spesso dire che in Svizzera i processi decisionali richiedono molto tempo, constatazione che lascia trapelare una lieve critica al nostro sistema politico. Per la pianificazione e la realizzazione della linea di transito Altstetten – Zurigo HB – Oerlikon (Durchmesserlinie) ci sono voluti quasi vent'anni ma a partire dal 15 giugno di quest'anno questa tratta sarà attiva scrivendo così un nuovo capitolo della storia di successo della S-Bahn di Zurigo e in un secondo tempo anche per il traffico di lunga distanza. La storia di successo del trasporto pubblico in Svizzera può continuare, anche grazie alla ultima votazione quando il popolo ha espresso un chiaro sì al finanziamento e all'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF). Desideriamo esprimere qui il nostro ringraziamento a tutti coloro che si sono apertamente dichiarati a sostegno dei trasporti pubblici sottolineando la necessità di proseguire l'impegno a favore della realizzazione di offerte interessanti che permettano alla popolazione di scegliere spontaneamente i mezzi pubblici rinunciando ai mezzi privati. È una sfida per tutti, anche per Pro Bahn Svizzera.

Inhalt

Durchmesserlinie Zürich

Neue Kapazitäten unter der Erde	3-4
Der lange Weg zur Durchmesserlinie	4-5
ZVV-Verkehrsplaner Dominik Brühwiler zu den 4. Teilergänzungen der S-Bahn	6
Zürcher S-Bahn als Opfer ihres Erfolgs	7
Höchste Ansprüche an die Bahntechnik	8-9
Wie es noch besser sein könnte	10-11

Aktuell

Das fabelhafte Ja zu FABI	12
Ein öV-Lobby-Trio im Welschland	13
Aufstieg und Fall des Depots Erstfeld	14
Uri plant Kantonalbahnhof in Altdorf	15
Südostbahn SOB im Gotthard-Fieber	16
Wenn Billettautomaten überfordert sind	17
Hoffnung für Ferrovia Mendrisio-Varese	18
Zum Wort des Jahres: Stellwerkstörung	19
Langes Warten auf neues SBB-Rollmaterial	20
Nicht alles ist golden am GoldenPass	21

Pro Bahn intern

Präsidentenkonferenz in Erstfeld	22
Umfrage zu Minibars in Zügen	23

Frontbild: Der neue Bahnhof Löwenstrasse in Zürich (Designskizze: SBB)

Impressum

InfoForum 1/2014, Versand: 13. März 2014

Herausgeber

Pro Bahn Schweiz (PBS)
Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs
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 091 752 38 29
cescato.lob@ticino.com

Mitarbeit Pro Bahn

Jean-Pierre Baebi, Jens Bornand, Marcel Bulet, Edwin Dutler, Kurt Schreiber, Andreas Theiler, Kaspar P. Woker.
Gastbeiträge: Dominik Brühwiler (ZVV), Paul Schneeberger (NZZ)

Bilder

Pressedienste, Redaktion, soweit nicht anders erwähnt

Korrektorat

Stefan Schweizer

Inserate und Druck

Rub Media AG
Seftigenstrasse 310, 3084 Wabern
Postfach 6364, 3001 Bern
T 031 380 14 95, F 031 380 14 91
zeitschriftenverlag@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

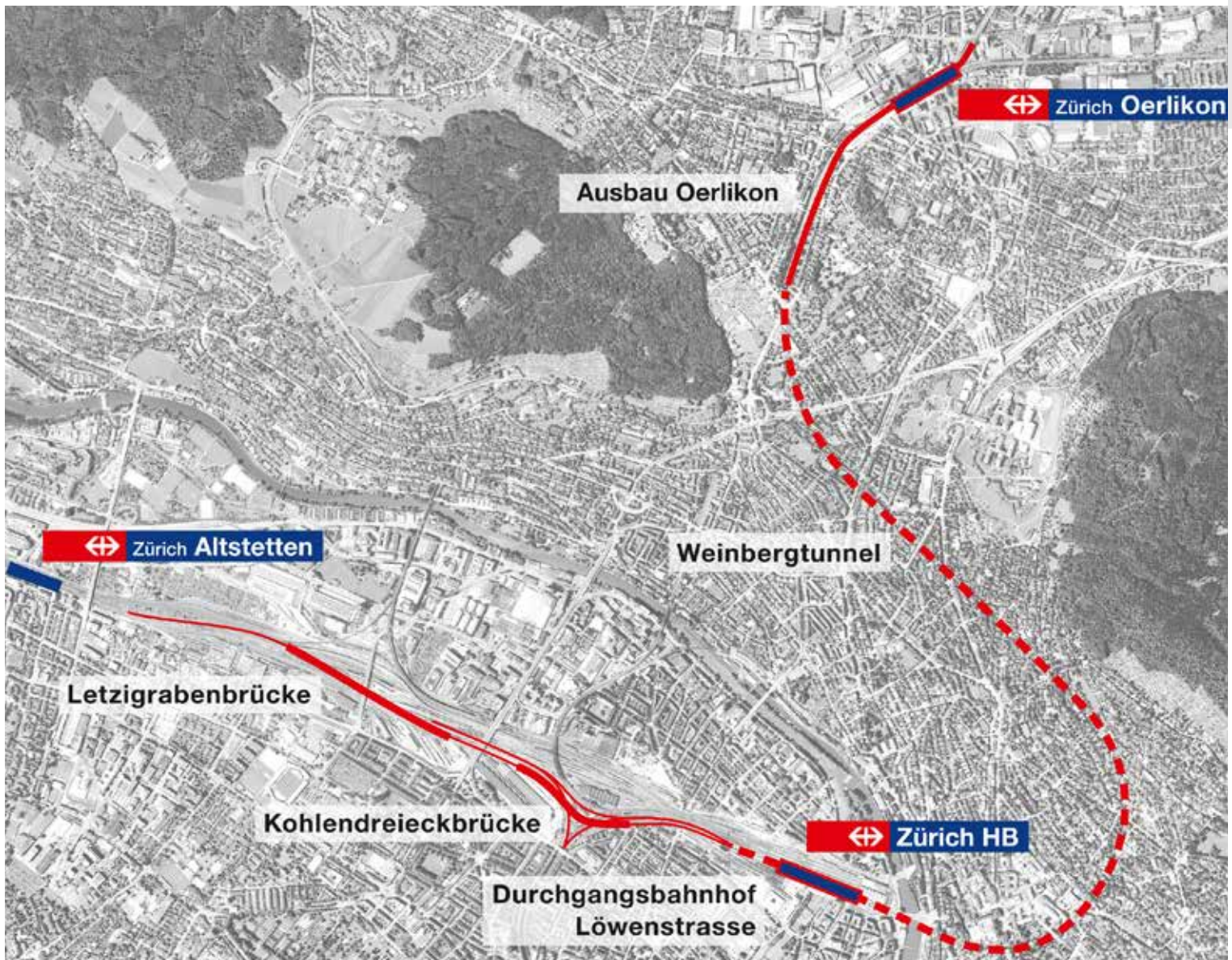
2000 Exemplare, 4 x jährlich

Mitgliedschaften

Europäischer Fahrgastverband, Europäischer Verband für die Entwicklung des Schienenverkehrs

Nächste Ausgaben

InfoForum 2/2014 13. Juni 2014
Inserate- und Redaktionsschluss 21. Mai 2014
InfoForum 3/2014 11. September 2014
Inserate- und Redaktionsschluss 20. August 2014



Schneller von Ost nach West: Die Durchmesserlinie verläuft mitten durch die Metropole Zürich.

Grafik: SBB

Neue Kapazitäten unter der Erde

Mitte Juni 2014 wird der erste Teil der neuen Durchmesserlinie in Zürich eröffnet. Herzstück ist der unterirdische Bahnhof Löwenstrasse.

Gerhard Lob Gut 15 Jahre ist es her, seit die Idee für den Durchgangsbahnhof Löwenstrasse unterhalb des Hauptbahnhofs Zürich geboren wurde. Nun ist es soweit: Am 15. Juni 2014 wird dieser Bahnhof in Betrieb genommen, zeitgleich mit der ersten Etappe der Zürcher Durchmesserlinie (DML). Diese Linie verbindet die Bahnhöfe Zürich Altstetten, Hauptbahnhof und Oerlikon.

Die ersten S-Bahn-Züge verkehren ab Juni von Wiedikon über den Bahnhof Löwenstrasse nach Oerlikon. Passagiere im Fernverkehr müssen sich noch ein wenig gedulden. Erst im Dezember 2015 steht die Eröffnung und Inbetriebnahme des zweiten Teils der Durchmesserlinie von Altstetten bis zum Bahnhof Löwenstrasse an. Dank der neuen Brückenbauwerke

verkehren dann auch Fernverkehrszüge auf der Durchmesserlinie. „Dank häufigerer Verbindungen und besserer Anschlüsse rückt die ganze Schweiz näher zusammen“, versprechen die SBB in ihren Werbebroschüren zum Bahnhof Löwenstrasse. Profitieren wird vor allem die Achse Genf–Bern–Zürich Flughafen–St. Gallen. Insgesamt misst die Durchmesserlinie 9,6 Kilometer. Die Gesamtbauzeit wird rund acht Jahre betragen.

Gleise und Shops

Das DML-Herzstück ist der neue viergleisige Bahnhof Löwenstrasse: 16 Meter unter der Erde und unterhalb des Flusses Sihl – eine architektonische Meisterleistung. Parallel zur Eröffnung der Durchmesserlinie erweitern die SBB

das Dienstleistungs- und Einkaufsangebot im Hauptbahnhof: In der Passage Gessnerallee und der Halle Löwenstrasse entstehen rund 2900 Quadratmeter neue Ladenflächen, gleichzeitig wird die gesamte ShopVille-RailCity Zürich modernisiert. Auch im Bahnhof Oerlikon erstellen die SBB neue Geschäftsflächen.

Mit der Durchmesserlinie werden somit neue Transportkapazitäten in einer stark wachsenden Agglomeration geschaffen, da in einem Kopfbahnhof wie in der Perronhalle des Hauptbahnhofs deutlich weniger Züge pro Gleis und pro Stunde verkehren können als in einem Durchgangsbahnhof. Es geht aber auch darum, Verkehr zu entflechten und eine höhere Fahrplanstabilität zu schaffen. Denn Zürich ist der wichtigste Bahnverkehrsknoten im Land. >>>

>>> „Wenn Zürich erkältet ist, hustet die ganze Schweiz“, pflegt SBB-Chef Andreas Meyer zu sagen. Die Auswirkungen der DML sollten daher auch ausserhalb Zürichs positiv zu spüren sein.

Zürich, Genf, Tessin

Als es darum ging, der Durchmesserlinie in Bundesbern zum Durchbruch zu verhelfen, verbündete sich Zürich mit Genf und dem Tessin. Gemeinsam und mit Erfolg trieben die drei Kantone ihre jeweiligen S-Bahn-Projekte voran – im Tessin die Ferrovio Mendrisio–Stabio–Varese (FMV), die auf italienischer Seite mittlerweile ins Stocken geraten ist, sowie in Genf die Bahnverbindung Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA). Als sich abzeichnete, dass die östliche Hälfte der Schweiz vom nächsten grossen Ausbauschnitt der Bahn wenig zu erwarten hat, schmiedete der Zürcher Volkswirtschaftsdirektor Ernst Stocker die Bahnallianz. Ihr gehören alle 15 Kantone der Zentral- und der Ostschweiz sowie der Aargau an.

Zeitplan für die DML

Die 9,6 Kilometer lange Durchmesserlinie wird Mitte 2014 beziehungsweise Ende 2015 eröffnet. Die wichtigsten Etappen des 2-Milliarden-Franken-Projekts:

2005–2008	Behindertengerechter Ausbau Passage Sihlquai
2007–2014	Bauarbeiten Durchgangsbahnhof Löwenstrasse
2007–2014	Erstellen Weinbergtunnel
2007–2014	Erweiterung Bahneinschnitt Oerlikon
15. Juni 2014	Eröffnung und Inbetriebnahme erster Teil Durchmesserlinie von Wiedikon über Bahnhof Löwenstrasse bis Oerlikon
2008–2015	Erstellen Letzigraben- und Kohlendreieckbrücke
Dezember 2015	Eröffnung und Inbetriebnahme zweiter Teil Durchmesserlinie von Altstetten bis Bahnhof Löwenstrasse
Mitte 2016	Abschluss Bahnhofausbau Oerlikon

Szenarien zur Verkehrsbewältigung

Ein langer und steiniger Weg führte vom „Schikanierbahnhof“ zur Durchmesserlinie.

Kurt Schreiber 1990 wurde die Zürcher S-Bahn mit dem Bahnhof Museumsstrasse eröffnet, was den Beginn einer Erfolgsgeschichte sondergleichen darstellte. Sehr bald aber stellte sich heraus, dass die Hallengeleise im Zürcher Hauptbahnhof nicht in der Lage waren, den zusätzlichen Verkehr zu bewältigen. Ein Ausbau der Zufahrtslinie für die Züge aus Richtung Ostschweiz sollte Abhilfe schaffen, indem die Wipkingerbrücke auf vier Geleise ausgebaut werden sollte, die sich dann bis zum Eingang des Käferbergtunnels auf die bestehenden zwei Spuren reduziert hätten.

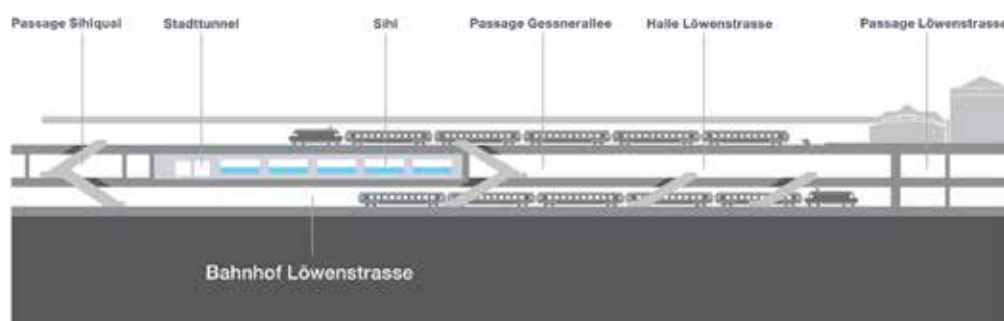
Daneben galt es auch, die Hallengeleise zu entlasten. Die Züge der S2 und S8 vom linken Zürichseeufer nach Flughafen und Winterthur sowie diejenigen der S14 aus Uster – Dübendorf sollten nicht mehr in die Bahnhofshalle selbst, sondern nur noch bis zu einem Nebenbahnhof auf der Höhe der Sihlpost fahren. Als Folge davon wurde der Weg für die betroffenen Reisenden gleich um etwa fünfhundert Meter verlängert. Mit diesem Projekt, auch „fil rouge“ genannt, hätte das künftige Verkehrsaufkommen in Zürich HB bewältigt werden sollen.

Weder der Vierspurausbau der Wipkingerbrücke noch der Bau des Bahnhofs Sihlpost (im

Volksmund „Nebenwil“ oder „Schikanierbahnhof“ genannt) wurden von der Bevölkerung akzeptiert. Die Häuser wären durch den Ausbau der Brücke noch näher ans Bahntrasse gekommen und je nach Stockwerk hätte sich genau eine Aussicht auf die Abortrohre der Bahnwagen geboten, was den Widerstand noch mehr verstärkt hat. Kam dazu, dass in einer weiteren Etappe möglicherweise ein weiterer Tunnel durch den Käferberg notwendig geworden wäre.

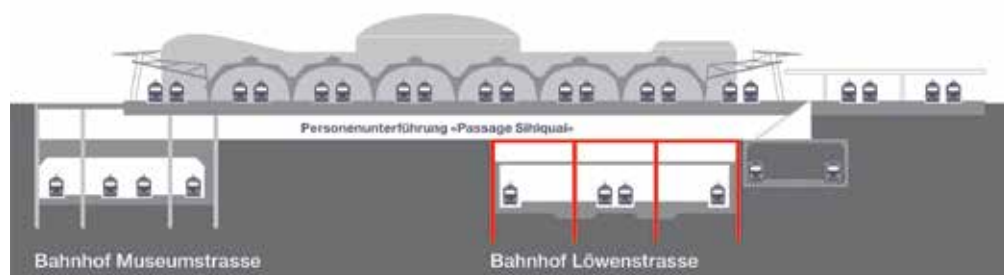
Nicht möglich ...

Das war die Antwort auf alle Vorschläge, welche dahingehend lauteten, die negativen Folgen des Bahnhofs Sihlpost zu mildern. Auch im Zürcher Kantonsrat gab die Neukonzeption des Bahnhofs Zürich zu reden. Verschiedene Vorstösse wurden eingereicht, um für die betroffenen Passagiere die negativen Auswirkungen des „Schikanierbahnhofs“ zu mildern. Beispielsweise wurde vorgeschlagen, den Bahnhof „Nebenwil“ mit einem Laufband analog zu denjenigen in den Flughäfen zu erschliessen, was aber von den SBB abgelehnt wurde, weil dafür zu wenig Platz vorhanden sei. Weitere Vorstösse betrafen die Einführung zweier Geleise unter den Haupt-



Unter der Sihl: Längsschnitt des neuen Bahnhofs Löwenstrasse.

Grafik: SBB



Querschnitt des Hauptbahnhofes Zürich.

Grafik: SBB



Offene Gleisarbeiten an der DML.

Bilder: SBB



bahnhof, was einen zusätzlichen unterirdischen Kopfbahnhof bedeutet hätte. Auch diese Idee wurde verworfen. Bald einmal kam die Idee auf, die betroffenen S-Bahn-Linien unter den bestehenden Hauptbahnhof einzuführen und dann in einem Bogen mit einem Weinbergtunnel Richtung Oerlikon zu führen. Damit würde neben dem Bahnhof „Museumsstrasse“ ein zweiter Durchgangsbahnhof bei der Löwenstrasse entstehen, daher die Bezeichnung „Bahnhof Löwenstrasse“. Die Reaktion der SBB war eher kritisch – zu teuer, betrieblich nicht machbar, lautete damals die Antwort.

Durchbruch dank Durchmesserlinie

Schliesslich nahm ein parlamentarischer Vorstoss trotz der geäusserten Bedenken die Idee der Durchmesserlinie auf und verlangte vom Zürcher Regierungsrat, die Realisierung dieses Vorhabens zu prüfen. Und tatsächlich: Für einmal kam kein Antrag auf Ablehnung des Postulats sondern die Ankündigung der Bereitschaft, das Anliegen weiter zu verfolgen. Das waren neue Töne. Mehr noch: Auch die Sektion Zürich des Verkehrsclubs der Schweiz war nicht untätig geblieben und hatte dieser Forderung mit der Lancierung einer Volksinitiative massiv Auftrieb gegeben. Die ursprüngliche Idee sah übrigens vor, dass nur S-Bahn-Züge der betroffenen Linien S2, S8 und S14 diese neue Linie benutzen sollten, denn zwischen der Langstrasse-Unterführung und dem Niveau des künftigen Tiefbahnhofs waren bedeutende Höhenunterschiede zu überwinden, was zu einer Steigung von fast 40 Promille führte. Schliesslich liessen die SBB ihr ursprüngliches Projekt fallen und schwenkten auf den Durchgangsbahnhof „Löwenstrasse“ um, wollten dort aber nicht nur Züge der S-Bahn sondern auch interregionale



Gewaltige Dimensionen: Einbau einer Rolltreppe im Bahnhof Löwenstrasse.

Züge, beispielsweise zwischen St. Gallen und Aarau, fahren lassen. Damit liess sich der Nutzen dieses Bauwerks massiv steigern, was aber auch wesentlich höhere Investitionskosten erforderte.

Positive Volksabstimmung, harzige Bundesfinanzierung

Alle diese Anstrengungen haben der Idee der Durchmesserlinie zum Durchbruch verholfen, die Vorlage passierte den Zürcher Kantonsrat ohne Gegenstimme und in der kantonalen Volksabstimmung 2001 sagten 82 Prozent der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger „ja“ zu dieser Vorlage. In der Folge ergaben sich dann einige Querelen über die Finanzierung durch den Bund. Im Vorfeld der Abstimmung hiess es, die Finanzierung durch die Eidgenossenschaft sei gesichert, später dann stellte es sich heraus, dass diese Sicherheit auf wackeligen Füßen

stand. Trotzdem: Beide Partner, der Kanton Zürich und der Bund, zogen in der Folge am gleichen Strick und erst noch in der gleichen Richtung, indem dann doch noch Mittel und Wege gefunden wurden, um die Finanzierung des Bundesbeitrags sicherzustellen. In diesem Zusammenhang soll eine lustige Anekdote nicht unerwähnt bleiben: In den neunziger Jahren weilte eine Delegation des Zürcher Kantonsrats in Stuttgart beim Baden-Württembergischen Landtag. Es wurden verschiedene Probleme besprochen – unter anderem stellten Vertreter der Deutschen Bundesbahn stolz ihr Projekt „Stuttgart 21“ vor, das vorsah, den Stuttgarter Kopfbahnhof mit einem Durchgangsbahnhof zu ersetzen. Kleinlaut meinte damals ein Zürcher Parlamentarier: Wenn ein solches Projekt in Zürich entstehen sollte, müsste man es wohl als „Zürich 3000“ bezeichnen. Es kam anders.

Herausforderungen in einem gesättigten Netz

Dominik Brühwiler, Leiter Verkehrsplanung beim Zürcher Verkehrsverbund, über die 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn.

Das Einzugsgebiet der Zürcher S-Bahn ist ein dynamischer und wachsender Lebens- und Wirtschaftsraum. Allein im Kanton Zürich ist die Einwohnerzahl innert zwölf Jahren um 200 000 gestiegen. Hinzu kommt eine wachsende Zahl von Arbeitsplätzen und die zunehmende individuelle Mobilität der Bevölkerung. Daraus ergeben sich überproportionale Nachfragesteigerungen auf der S-Bahn. Überlastete Züge in den Hauptverkehrszeiten gehören zum Alltag der Pendlerinnen und Pendler und verlangen nach Lösungen.

Eine erste Antwort darauf liefern der Bund und der Kanton Zürich in diesem Sommer: Die Durchmesserlinie (DML) mit dem Bahnhof Löwenstrasse und dem Weinbergtunnel nach Oerlikon. Ursprünglich war der Ausbau der bestehenden Wipkingerlinie geplant, was jedoch an politischem Widerstand scheiterte. Mittels Volksinitiative wurde die „Ersatzlösung“ DML lanciert, anschliessend mit einem Anschluss nach Altstetten ergänzt und letztlich von der Zürcher Regierung 2001 zur Volksabstimmung gebracht. Die überwältigende Zustimmung von 82 Prozent verleiht dem Projekt eine hohe Legitimation.

Sieben Jahre Fahrplanstudien

Dank der DML entstehen im Zürcher Hauptbahnhof zusätzliche Kapazitäten. Die nächste Herausforderung bestand darin, einen stabilen Fahrplan für die Durchmesserlinie auf einem gesättigten Netz zu erstellen. Nach sieben Jahren intensiver Planungszeit konnte das Angebotskonzept der 4. Teilergänzungen fixiert werden. Damit war auch klar, welche zusätzlichen Infrastrukturausbauten nebst der DML notwendig sein würden.

Insgesamt sind es im gesamten S-Bahn-Netz 39 Projekte, welche die Umsetzung des definierten Fahrplankonzepts ermöglichen. Es handelt sich um Bahnhofs- und Perronverlängerungen und Leistungssteigerungen der bestehenden Strecken. Besondere Herausforderungen stellen die Realisierung der Entflech-



Einfahrt der S7 auf Gleis 8 in Zürich Oerlikon: Das zukünftige Gleis 7 gleicht noch einer Baustelle.

Bild: Marcel Burlet

tungsbauwerke Hürlistein und Dorfnest (Kloten), der 4-Spur-Strecke Hürlistein-Effretikon sowie die umfassenden Umbauten der Gleisanlagen in Effretikon und Winterthur unter Betrieb dar.

Komplexe Finanzierung

Die Finanzierung der Ausbauten stammt aus Bundesmitteln (Leistungsvereinbarungen SBB, ZEB- und HGV-Gesetz, Infrastrukturfonds) und Kantonsbeteiligungen. Der Beitrag des Kantons Zürich an die DML und die 4. Teilergänzungen liegt teuerungsbereinigt bei rund 1 Milliarde Franken. Insgesamt mussten bei Bund und Kantonen 16 Parlamentsbeschlüsse erwirkt werden. Ein Sonderfall stellt die im Jahr 2008 bereitgestellte Vorfinanzierung von bis zu 500 Mio. Fr. durch den Kanton Zürich mit Beteiligung aller Nachbarkantone dar. Dadurch konnte der drohende Baustopp der DML verhindert werden.

Der geplante dichtere Fahrplan erfordert auch zusätzliches Rollmaterial für die Zürcher S-Bahn: Insgesamt 49 neue Kompositionen von 150 Metern Länge sowie 121 Niederflurzwischenwagen für die Eingliederung in die Doppelstockzüge der ersten Generation. Damit liess sich ein elf Kilometer langer Zug formieren. Bereits Ende 2006 standen die Anforderungen

für die neuen Doppelstocktriebzüge sowie die Anpassungen an bestehenden Fahrzeugen fest. 2010 stand der erste RV-Dosto auf den Schienen.

25 Prozent Mehrleistung

Im Jahr 2013 wurden an der Stadtgrenze Zürich knapp 430 000 Fahrgäste in den S-Bahnen gezählt. 55 Kurse auf 12 Linienästen galten als überlastet. Die 4. Teilergänzungen schaffen hier Abhilfe: Die grosse Mehrheit dieser Engpässe kann mit den Ausbauten und dem zusätzlichem Rollmaterial behoben werden. Insgesamt erlauben die 4. Teilergänzungen gut 25 Prozent Mehrleistung gegenüber dem Fahrplan 2013.

Die Leistungssteigerung erfolgt jedoch nicht von heute auf morgen. Die schrittweise Inbetriebnahme der Durchmesserlinie sowie die 2018 abgeschlossene Leistungssteigerung der Strecke Flughafen-Winterthur bedingen eine Etappierung der Angebotsausbauten der 4. Teilergänzungen.

Nahtlos weiterplanen

Insbesondere auf den Achsen Winterthur-Zürich und Oberland-Zürich werden Engpässe auch nach 2018 verbleiben. Umfangreiche Abklärungen haben ergeben, dass für die nachhaltige Behebung dieser problematischen Stellen zwei zusätzliche, netzbestimmende Erweiterungen erforderlich sind: der Brüttener Tunnel und das vierte Gleis im Bahnhof Stadelhofen. Die Arbeiten müssen schon bald in die Hand genommen werden, damit auch die künftige Nachfragesteigerung rechtzeitig abgedeckt werden kann.

Zürcher S-Bahn: Etappierung der Angebotsausbauten

Ausbau schritt	Zusätzliche Zugskilometer	Anteil in %
Juni 2014	+ 650 000	14%
Dezember 2015	+ 1 935 000	43%
Dezember 2018	+ 1 945 000	43%
Total	+ 4 530 000	100%

Zürcher S-Bahn als Opfer ihres eigenen Erfolgs

Erleichterung nach dem Ja zu FABI: Weitere, dringend nötige Ausbauten der Bahn-Infrastruktur im Kanton Zürich sind jetzt klar gesichert.

Marcel Burlet Die Durchmesserlinie ist nur ein Zwischenschritt, wenn auch der aktuell wichtigste zum weiteren Ausbau des Zürcher öVs. Und ein Durchstarten braucht es dringend; eine Fortsetzung der Ausbauten ist nötig: Stichworte sind der Ausbau des Bahnhofs Zürich Stadelhofen (viertes Gleis), der Brüttener Tunnel, zusätzliche Kapazitäten auf der Strecke Zürich – Winterthur und so weiter.

Es wirkt grotesk: die Zürcher S-Bahn wird zum Opfer ihres eigenen Erfolgs! Die Frequenzen im Regionalverkehr sind massiv gestiegen: Pendelten vor 33 Jahren pro Werktag 160 000 Passagiere über die Stadtgrenze von Zürich, sind es heute rund 410 000 Reisende. Kein Wunder, dass diese massive Steigerung von über 150 Prozent das Zürcher S-Bahn-System an seine Grenzen stossen lässt. Auf gewissen Zürcher S-Bahn-Linien sind in der Hauptverkehrszeit höchstens „Sardinen-Stehplätze“ garantiert. Passagiere mussten schon auf dem Perron zurückgelassen werden, weil sie schlicht keinen Platz mehr im Zug oder Bus fanden! Unter den acht Bahnhöfen mit dem höchsten Passagieraufkommen in der Schweiz liegen vier im Grossraum Zürich: Der Zürcher HB mit über 414 000 Reisenden, Winterthur mit knapp 100 000 und Zürich Oerlikon sowie Zürich Stadelhofen mit je über 76 000 Passagieren. Tendenz steigend.

Das effizienteste Verkehrsmittel ...

Der öV bleibt das effizienteste Transportsystem in einem Kanton, der immer dichter besiedelt wird. Eigentlich handelt es sich um das einzig vernünftige Verkehrsmittel, wenn man den Raumbedarf pro transportiertem Passagier betrachtet. Ein Zürcher Tram mit einer Länge von 36 Metern vermag 238 Menschen zu transportieren, ein Auto ist im Stossverkehr mit durchschnittlich 1,2 Passagieren besetzt und braucht mindestens vier Meter Strassenlänge. Das ergäbe eine Autokolonne von über einem halben Kilometer, um gleichviele Menschen zu transportieren! Wundert es da, dass Verkehrstechniker von einer vielfachen Effizienz des öVs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) sprechen?

Wir wissen jedoch: das System ist anfällig. Eine kleine Weichenstörung, ein kurzfristiger Ausfall eines Stellwerks oder eine Türblockierung, die einen Zug im Bahnhof am Ausfahren hindert, und Tausende von Reisenden verspäten



Platz aus allen Nähten: Der Bahnhof Zürich Stadelhofen besitzt nur 3 Gleise.

Bild: Marcel Burlet

sich. Der Zürcher öV läuft generell in der Hauptverkehrszeit am Limit.

Sorge tragen

Der öffentliche Verkehr stellt einen sehr wichtigen Pfeiler des Service public dar. Tragen wir ihm speziell Sorge! Im Zürcher Kantonsrat kamen zu Jahresbeginn 2014 plötzlich Diskussionen über den Kostendeckungsgrad und die Frage „Was darf uns der öV kosten?“ auf. Und auch die NZZ bezeichnete zum Jahreswechsel in einem kritischen Grundsatzartikel den öffentlichen Verkehr in der Schweiz als eine heilige Kuh, was immer das heisst.

Die Zürcher S-Bahn ist eine Erfolgsgeschichte sondergleichen. Die grosse Euphorie der 80er- und 90er-Jahre hingegen ist vorbei. Die Kostenschere greift auch bei Zug und Bus. Aktuelles Beispiel: Wie will der ZVV (Zürcher Verkehrsverbund) bis ins Jahr 2019 rund 25 Prozent Mehrleistung im Betrieb erbringen mit praktisch gleich vielen finanziellen Mitteln aus dem Rahmenkredit des Kantons? Widrige Bedingungen im öV-Portemonnaie heissen, dass die Benutzerinnen und Benutzer mit regelmässigen Preiserhöhungen überproportional zur Kasse gebeten werden. In Zukunft gilt regelmässig: SBB und ZVV erhöhen die Preise. Ja, „der Krug geht solange zum Brunnen, bis er bricht.“

Das bedeutet, wenn der öV ständig teurer wird, dann steigen irgendwann die Leute wieder aufs Auto um, weil oft nur die Benzinkosten berechnet werden und es somit billiger erscheint.

Kostenwahrheit gilt

Kostenwahrheit heisst hier das Stichwort. Pro Bahn fordert mindestens gleich lange Spiesse für den öV wie für den MIV. Wenn ehrlicherweise sämtliche Umwelt- und Gesundheitskosten eingerechnet würden, dann könnte der MIV dem öffentlichen Verkehr nicht das Wasser reichen. Es braucht ein vernünftiges Nebeneinander von beiden Verkehrsträgern.

Ob die Politik das so einsieht? Das Volk hat mit der Zustimmung zur FABI-Vorlage weise entschieden, dass weites Pendeln nicht weiterhin mit einem hohen Steuerabzug belohnt wird. Die Politik der kurzen Wege zwischen Wohnen und Arbeit ist zu fördern, und Arbeiten zu Hause („Home Office“) dämpft die Mobilitätsbedürfnisse in Zukunft. Das ist gut so. Im dicht besiedelten Kanton Zürich gelingt es dank der kompromisslosen öV-Förderung seit 30 Jahren, die Mobilität auf effiziente und umweltfreundliche Bahnen zu lenken. Und die Durchmesserlinie ist ein logischer Schritt dieser Erfolgsgeschichte. Weitere Infrastrukturausbauten – u.a. im Bahnhof Stadelhofen – müssen folgen.

Sicherer Bahnbetrieb dank modernster Bahntechnik

Für die bahntechnischen Anlagen bei der Durchmesserlinie Zürich gelten höchste Ansprüche.

Jean-Pierre Baebi Die Grösse des Bahnhofs Löwenstrasse und die besondere geographische Situation des Weinbergtunnels stellen hohe Ansprüche an die bahntechnischen Anlagen. Der Tunnel unterquert Wohngebiete und sensible Bauten wie die ETH und das Universitätsspital Zürich.

Der unterirdische Durchgangsbahnhof Löwenstrasse und der rund fünf Kilometer lange Weinbergtunnel sind Kernstücke der Durchmesserlinie, die in einem grossen Bogen von Altstetten über den Hauptbahnhof Zürich bis nach Oerlikon führt.

Die Ansprüche an die bahntechnischen Anlagen in den unterirdischen Abschnitten der Durchmesserlinie sind hoch. Bahntechnik muss zuverlässig und langlebig sein, soll wenig Aufwand im Unterhalt beanspruchen und den Zügen grösstmögliche Laufruhe garantieren. Im Notfall gewährleisten die bahntechnischen Anlagen die Sicherheit der Reisenden.

Selbstrettung

Kernelement des Sicherheitskonzepts im Weinbergtunnel ist der Flucht- und Rettungsstol-

len, der sich vom Bahnhof Oerlikon über fünf Kilometer bis zum Seilergraben erstreckt. Auf einem Grossteil der Strecke verläuft er parallel zum Weinbergtunnel und ist alle 470 Meter mittels eines Querschlags mit dem Bahntunnel verbunden. Die Reisenden gelangen bei einem Nothalt im Tunnel über den seitlich angeordneten, beleuchteten Fluchtweg bis zum nächsten signalisierten Notausgang und anschliessend über den Flucht- und Rettungsstollen ins Freie. Der Flucht- und Rettungsstollen dient gleichzeitig als Zugriffspunkt für die Rettungskräfte und ist für den Einsatz von Krankenwagen oder kleineren Transportfahrzeugen ausgelegt. Im Flucht- und Rettungsstollen installieren die SBB eine Überdruckventilation, damit bei einem Brand kein Rauch in den Stollen gelangt.

Fahrbahn

Auf den unterirdischen Abschnitten der Durchmesserlinie bauen die SBB eine feste Fahrbahn vom Typ „Low Vibration Track“ mit insgesamt 16 Weichen ein. Dieses Unterbausystem zeichnet sich durch eine optimale Gleislage und eine sehr lange Lebensdauer aus. Der Unterhalt be-

schränkt sich im Vergleich zu konventionellen Schotterstrecken auf ein Minimum.

Der Weinbergtunnel unterquert Gebäude des Universitätsspitals Zürich und der ETH, diverse Wohn- und Geschäftsgebäude sowie das Radiostudio in Oerlikon in teilweise geringer Tiefe. Damit der zukünftige Bahnbetrieb keine störenden Immissionen verursacht, bauen die SBB in diesen Bereichen des Tunnels komplexe, elastisch gelagerte Fahrbahnbrücken, sogenannte Masse-Feder-Systeme, ein. Bei einer Zugsüberfahrt werden diese Federsysteme bis zu 15 Millimeter eingedrückt und verhindern so störende Erschütterungsübertragungen. Dank fein ausgearbeiteten Übergängen merken die Reisenden nichts von dieser Absenkung.

Fahrleitung

Die konventionelle Fahrleitung der Durchmesserlinie endet an den Tunnelportalen beim Hauptbahnhof und in Oerlikon. Im Bahnhof Löwenstrasse und im Weinbergtunnel installieren die SBB stattdessen eine Deckenstromschiene.

Die Deckenstromschiene besteht aus einem Aluminium-Profil, in dem ein herkömmlicher



Kupfer-Fahrdraht eingeklemmt ist. Die Schiene ist aufgrund ihrer geringen Bauhöhe besonders platzsparend und ermöglicht dadurch eine Reduktion des Tunnelquerschnittes. Sie wird zugkraftlos aufgehängt; Abspannungen an die Tunnelwände sind nicht erforderlich. Trotz der kompakteren Bauform fliesst durch die Deckenstromschiene gleich viel Strom wie durch eine normale Fahrleitung. Ausserdem kann der Fahrdraht einer Deckenstromschiene einfach ausgetauscht werden.

Insgesamt haben Deckenstromschienen gegenüber herkömmlichen Fahrleitungen geringere Unterhaltskosten, sind weniger störungsanfällig und sicherer bei Kurzschlüssen. Allerdings sind Deckenstromschienen deutlich teurer als herkömmliche Fahrleitungen.

Sicherungsanlagen und Leittechnik

Auch heute bedienen mehrere Fahrdienstleiter die Gleisanlagen. Sie steuern und überwachen sämtliche Züge, bestimmen beispielsweise Umwegfahrstrassen und sind verantwortlich für das zeitgerechte Einschleusen oder Rückstellen von Reisezügen und Rangierfahrten. Damit

Im Flucht- und Rettungstollen installieren die SBB eine Überdruckventilation, damit bei einem Brand kein Rauch in den Stollen gelangt.

nicht jedes Signal und jede Weiche manuell bedient werden muss, steuert eine Datenbank anhand der programmierten Daten die Fahrwege der Züge, beachtet eventuelle Konflikte und Anschlüsse von anderen Zügen und bedient die Fahrgastinformationsanschriften auf den Perrons.

Bei Unregelmässigkeiten wie Verspätungen oder Streckenunterbrüchen können die Fahrdienstleiter jederzeit die nötigen Änderungen in der Zugdatenbank vornehmen. Täglich wird diese Zugdatenbank von Fahrdienstleitern der

Datengruppe neu geladen und anhand der entsprechenden Änderungen und Abweichungen vom Jahresfahrplan wie Bauarbeiten, Gleisänderungen und Extrazüge korrigiert.

Stellwerk Löwenstrasse

Mehrere verschiedene Stellwerktypen steuern die Signale und Weichen im Hauptbahnhof Zürich. Die Gleisanlagen im Bereich des S-Bahnhofs Sihlpost, der Station Wipkingen, des Vorbahnhofs sowie der Abstellanlage Herdern werden von modernen, elektronischen Stellwerkrechnern der Bauart „eStw Siemens“ gesteuert. Die Hallengleise 3 bis 18, der unterirdische Bahnhof Museumstrasse sowie der Bahnhof Hardbrücke werden von Spurplandrucktasten-Stellwerken der Bauart „Siemens & Halske 1960“ bedient. Die elektronischen Stellwerke werden ausschliesslich mit Tastatur und Maus über die Bedienoberfläche ILTIS bedient. Drucktasten-Relaisstellwerke können über das Stellpult durch Drücken der einzelnen Tasten oder ebenfalls über ILTIS gesteuert werden.

Für die Durchmesserlinie kommt ein modernes Stellwerk vom Typ „Simis W“ zum Einsatz. Das Mikrocomputersystem der Marke Siemens garantiert höchste Sicherheit und Verfügbarkeit sowie einen wirtschaftlichen Betrieb. Das neue Stellwerk „Löwenstrasse“ umfasst 42 Zugsignale mit Zugbeeinflussung, 37 Zwergsignale, 18 Weichen und 69 Gleisfreimeldungen. Zur Bedienung und Anzeige des Stellwerks richten die SBB Rechnerarbeitsplätze ein.

Das neue Betriebskonzept der SBB sieht vor, dass ab 2016 alle SBB-Stellwerke aus einer von schweizweit vier Betriebszentralen gesteuert werden. Das neue Stellwerk „Löwenstrasse“ wird aus der Betriebszentrale Ost am Flughafen Zürich bedient werden. Um das Stellwerk bei einem Ausfall der Betriebszentrale trotzdem steuern zu können, richten die SBB zusätzliche lokale Bedienplätze ein.



Einbau von Bahntechnik und
Beschilderungen im Weinbergtunnel:
Höchste Präzision.
Bilder: SBB

Die Hardware stimmt, die Software noch nicht

Wie die Investitionen in die Durchmesserlinie und die 4. Teilergänzungen der S-Bahn besser genutzt werden könnten.

Jens Bornand Wer einen neuen leistungsfähigen Computer kauft, kann diese Investition nur richtig nutzen, wenn auch die installierte Software auf dem neusten Stand ist. Das Gleiche gilt für die Bahn: Die Hardware ist hier die Infrastruktur, die Software der Fahrplan. Im Grossraum Zürich wird die Infrastruktur mit der Durchmesserlinie und weiteren Ausbauten im Rahmen der 4. Teilergänzungen S-Bahn sowie Projekten für den Fernverkehr auf den neuesten Stand gebracht. Das nach Abschluss dieser Ausbauschritte im Jahr 2019 geplante Bahnangebot entspricht aber in Bezug auf Fahrgastnutzen und Wirtschaftlichkeit noch nicht überall dem, was möglich und nötig wäre.

Erfolgsrezept Halbstundentakt wird nicht konsequent umgesetzt

Ein wichtiger Erfolgsfaktor der Zürcher S-Bahn und des Fernverkehrs ist der leicht merkbare Halbstundentakt je Linie. Ein solcher ist im Kernnetz der S-Bahn und auf Fernverkehrsachsen wie Zürich–Bern seit Jahren selbstverständlich. Obwohl im Grossraum Zürich in Zukunft auf allen Streckenabschnitten mindestens zwei Züge

pro Stunde verkehren sollen, ist für verschiedene Abschnitte weiterhin geplant, überlagerte Linien je nur stündlich verkehren zu lassen, so dass ungleichmässige Abstände zwischen den Fahrten, sogenannte Hinketakte resultieren.

In Winterthur soll die historisch gewachsene Aufsplitterung der S12 in zwei nur stündlich bediente Aussenäste sogar noch auf zwei weitere S-Bahn-Linien ausgedehnt werden. Teilweise wird dabei wegen der beschränkten Perronlängen und geringeren Nachfrage im Aussenbereich ein Zugteil in Winterthur abgehängt. Naheliegender wäre nun, auch diesen zweiten Zugteil als sogenannten Flügelzug weiterfahren zu lassen, so dass alle Aussenabschnitte halbstündlich statt nur stündlich direkte Züge nach Zürich erhielten. Ausgehend von einem Auftrag der Stadt Wil wurde vom Planungsbüro Jud für den Korridor Zürich–Winterthur–Ostschweiz ein entsprechend optimiertes Angebotskonzept für den Zeithorizont 2019 ausgearbeitet. Dieses würde bei der S-Bahn und im Fernverkehr mit konsequent halbstündlich verkehrenden Linien bei etwa gleichen Kosten deutliche Verbesserungen bringen, wie die untenstehende Tabel-

le zeigt. Auch andere Varianten wurden zur Diskussion gestellt. Trotzdem möchte der ZVV ohne vertiefte Prüfung von Alternativen an den bestehenden Planungen festhalten.

Ein eingefrorenes Konzept

Das für 2019 nach Abschluss der 4. Teilergänzungen vorgesehene S-Bahn-Angebot wurde etwa 10 Jahre vorher aufbauend auf historisch gewachsenen Strukturen definiert und in den Grundzügen nicht mehr weiterentwickelt. Es ist natürlich sinnvoll, wenn der Planung von neuen Infrastrukturen bereits detaillierte Vorstellungen des zukünftigen Fahrplanangebots zugrunde liegen. Wenn dieses Angebot aber nicht in einem ständigen Optimierungsprozess weiterentwickelt wird, ist dies, wie wenn man den neu gekauften Computer mit 10 Jahre alter Software ausstattet.

Vielzahl von Akteuren

Wie die Entwicklung von anspruchsvoller Software ist die Angebotsplanung für den S-Bahn-, Fern- und Güterverkehr im Grossraum Zürich aufgrund zahlreicher Rahmenbedingungen und Abhängigkeiten eine sehr komplexe Angelegenheit. Nicht einfacher wird dies durch die grosse Zahl von involvierten Akteuren wie ZVV, SBB-Regionalverkehr, SBB-Fernverkehr, SBB-Cargo, SBB-Infrastruktur, Kantone und Gemeinden. Es ist deshalb nicht verwunderlich, dass man an einer einmal gefundenen Lösung festhalten möchte, auch wenn sie noch Mängel aufweist.

Um Planungssicherheit zu erhalten, insbesondere auch für die Planung der Buslinien als Feinverteiler, ist es sicher von Vorteil, wenn möglichst früh feststeht, wie der künftige Bahnfahrplan aussieht. Heute werden einzelne Elemente des Bahnfahrplans aber eindeutig zu früh als gesetzt deklariert. Die für eine laufende Optimierung nötige Flexibilität fehlt.

Wenn gute Elemente des Fahrplans, wie beispielsweise das Konzept des Anschlussknotens Wetzikon über Jahrzehnte Bestand haben, ist dies vernünftig. Für unbefriedigende Angebote, wie beispielsweise der bestehende und auch für die nächsten 10 Jahre geplante „Hinketakt“ im Weinland zwischen Winterthur und Schaffhausen, gilt dies aber nicht. Im Weinland umso mehr, als hier auf der bestehenden Infrastruktur eine Lösung mit zwei halbstündlich verkehrenden Linien möglich wäre.

Verbesserungsmöglichkeiten im Korridor Zürich–Winterthur–Ostschweiz 2019

	Fahrplan 2013	Bisherige Planungen ZVV/SBB 2019	Optimiertes Konzept 2019
Ostschweiz			
Fahrzeit St. Gallen–Zürich	62 Min.	59 Min.	53 Min.
Taktintervall schnelle Verbindungen Wil–Zürich und Frauenfeld–Zürich	30 Min.	30 Min.	15 Min.
Region Winterthur			
Anzahl direkte Züge nach Zürich pro Stunde			
Andelfingen	2	2	4
Seuzach	1	1	2
Oberwinterthur	2	2	4
Winterthur Grüze	1	2	4
Aadorf	0	1	2
Kollbrunn	0	1	2
Längste Wartezeit zwischen zwei Abfahrten Richtung Winterthur			
Andelfingen	25 Min.	26 Min.	20 Min.
Seuzach	31 Min.	30 Min.	16 Min.
Oberwinterthur	27 Min.	24 Min.	13 Min.
Winterthur Grüze	22 Min.	25 Min.	15 Min.
Aadorf	30 Min.	30 Min.	30 Min.
Kollbrunn	39 Min.	30 Min.	17 Min.



Engpässe im Zürcher S-Bahn-Netz: Zum Beispiel im Bahnhof Stadelhofen.

Bild: Marcel Burlet

Ein bekanntes Opfer des eingefrorenen Konzepts ist der Bahnhof Zürich Wipkingen, wo das Angebot ab Juni 2014 auf einen Drittel reduziert wird. Diesem Bahnhof mit grossem Potenzial und wichtiger Vernetzung der S-Bahn mit den Buslinien 33 und 46 wurde bei den damaligen Planungen zu wenig Beachtung geschenkt und heute ist man nicht mehr bereit, etwas zu ändern. Dabei wäre hier auch kurzfristig zumindest ein alternierender 10/20-Minutentakt statt des vorgesehenen 30-Minutentakts möglich.

Der Stillstand im Optimierungsprozess des S-Bahn-Systems hat auch negative Auswirkungen auf den Fernverkehr. Ab 2019 werden pro Stunde sechs Fernverkehrszüge bzw. drei Linien im Halbstundentakt Zürich mit der Ostschweiz verbinden. Aufgrund der festgeschriebenen S-Bahn-Trassen sollen alle drei Linien via Flughafen verkehren, obwohl nur eine Minderheit der Fahrgäste aus der Ostschweiz zum Flughafen möchte. Angebracht wäre, wenn eine der drei Linien ohne Halt von Winterthur nach Zürich verkehren würde und so 6 Minuten schneller wäre. Andernorts werden für einen Fahrzeitgewinn von 6 Minuten dreistellige Millionen-

beträge in die Infrastruktur investiert, hier wäre dieser Gewinn gratis zu haben und es würden sogar Betriebskosten gespart.

Auch das eingefrorene S-Bahn-Konzept ist bezüglich Wirtschaftlichkeit unbefriedigend: Der Anteil der unproduktiven Standzeiten der Züge an den Endstationen ist hoch. Damit verpuffen finanzielle Mittel, die den Fahrgästen in Form eines attraktiveren Angebots zugutekommen könnten.

Der Weg zu einem besseren Angebot

Die Planung des Bahnangebots im Grossraum Zürich ist zwar komplex, dank vorhandenem Know-how und technischen Hilfsmitteln ist es aber noch nicht zu spät, das S-Bahn-Konzept und den Fernverkehr ab 2016 (Eröffnung Zufahrt Altstetten der Durchmesserlinie) und 2019 (Abschluss weiterer Infrastrukturausbauten im Korridor Zürich–Ostschweiz) noch einmal gründlich zu überarbeiten. Erforderlich ist eine gemeinsame Planung der Angebote für die S-Bahn, den Fern- und den Güterverkehr mit schweizweiter Abstimmung. Neben der erwähnten Konzeptvariante für den Korridor Zürich–Ostschweiz stehen dazu bereits ver-

schiedene Ansätze zur Verfügung. Es ist nicht nötig, die ganzen bisherigen Planungen über den Haufen zu werfen, es sollten aber auch keine Tabus in Form von Angebotselementen, die nicht mehr verändert werden dürfen, bestehen. Das Angebot sollte überall dort überprüft werden, wo die folgenden drei Planungsgrundsätze nicht eingehalten werden:

- Der Fahrplan im Grossraum Zürich wiederholt sich halbstündlich, dies gilt für die S-Bahn, den Fernverkehr und die Güterverkehrs-Trassen.
- Auf Abschnitten mit mehreren Linien im Halbstundentakt wird eine gleichmässige Verteilung angestrebt: Bei zwei Linien der Viertelstundentakt, bei drei Linien der 10-Minutentakt.
- Der Anteil der Wendezeiten an den Endstationen beträgt höchstens 20% der Umlaufzeit.

Die Fahrgäste haben an der Urne hohe Investitionen in die Hardware bewilligt und erwarten nun auch eine adäquate Software. Ein Update mit Behebung der vorhandenen Mängel sollte deshalb nicht erst mit der S-Bahn 2G erfolgen.

Nachwehen zu FABI und zur Einwanderungsinitiative

Volle Züge?!

Gerhard Lob Der Ausgang der FABI-Abstimmung sorgte nicht nur bei Pro Bahn, sondern auch bei den SBB für Freude. SBB-Chef Andreas Meyer sagte am Abstimmungssonntag: „Mit FABI bekommen wir für die Zukunft nun eine solide Grundlage, um unseren Kunden und künftigen Generationen gute Angebote und Serviceleistungen sowie eine gute Infrastruktur anbieten zu können. Der Wert unserer Infrastrukturerhaltung darf nicht unterschätzt werden, auch in der kombinierten Mobilität. Ich danke allen, die für diese Jahrhundertvorlage gestimmt und diese aufgelegt haben“. Das Ja zu FABI sei nicht nur ein eindrücklicher Vertrauensbeweis, sondern auch eine Verpflichtung, „heute und in Zukunft Tag für Tag hohe Qualität und Leistung zu erbringen.“ Bahnkunden werden die SBB im Falle der Notwendigkeit gerne an diese Verpflichtung erinnern.

Weniger zufrieden war Andreas Meyer ganz offensichtlich über den Ausgang der Abstimmung zur SVP-Einwanderungsinitiative, auch wenn eine ähnliche Vorlage seiner Meinung nach in anderen europäischen Ländern das gleiche Resultat gebracht hätte. Dies machte er bei einem Treffen mit Schweizer Bahnjournalisten im Februar deutlich. Denn bei den SBB arbeiten sehr viele Ausländer, insbesondere im Gleisbau und Unterhalt. Diese fühlten sich offenbar vom Abstimmungsergebnis betroffen, auch wenn es wahrscheinlich gar nicht ihnen galt.

Schon die Abstimmungskampagne machte Meyer überhaupt keine Freude: Ständig wurden „volle Züge“ als Argument angeführt, um Ja zu stimmen und die Einwanderung zu bremsen. Das hat ihn geärgert. Denn volle Züge sind verständlicherweise ganz im Interesse von Meyer, leere Züge hingegen nicht. Und Meyer weiss, dass gerade ausserhalb der Stosszeiten viel zu viele Züge halbleer durch die Gegend fahren. Er sei auch schon mal in einem Zug gestanden, merkte er an; so schlimm sei das nicht.

Fabelhaftes Ja zu FABI

Pro Bahn Schweiz reagiert mit Genugtuung auf den positiven Volksentscheid zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur.

KS/GL Der eidgenössische Urnengang zu Finanzierung und Ausbau der Infrastruktur des Schweizerischen Eisenbahnnetzes (FABI) am 9. Februar dieses Jahres stand im Schatten der Masseneinwanderungsinitiative. Gleichwohl hat er für das Bahnland Schweiz eine wegweisende Bedeutung. Denn es wird nun ein Fonds eingerichtet, aus dem Unterhalt und Ausbau der Bahnanlagen bezahlt werden. Dem Unterhalt wird in den kommenden Jahren eine gewisse Priorität gegenüber dem Ausbau eingeräumt.

Hohe Zustimmung in Westschweiz

62 Prozent der Stimmdenden und alle Kantone mit Ausnahme von Schwyz sagten Ja zu FABI. Besonders hoch war die Zustimmung in den Kantonen Genf (76,6 Prozent), Waadt (73,9), Basel-Stadt (72,2) und Tessin (71,7). Dies dürfte die Tatsache widerspiegeln, dass in der Westschweiz (Genfersee-Bogen) und in der Südschweiz der Nachholbedarf nach effizientem Bahnverkehr besonders hoch ist. In einigen kleinen Kantonen der deutschen Schweiz dürfte das Abstimmungsverhalten eine gewisse Skepsis gegenüber dem Bahnausbau spiegeln. So fielen in Unterwalden, Uri, Appenzell, Schaffhausen und Solothurn die Ja-Mehrheiten sehr knapp aus.

Mit grosser Freude und Genugtuung hat Pro Bahn Schweiz vom Endresultat Kenntnis genommen. Denn der Vorlage wehte insbesondere seit Anfang Januar ein scharfer Gegenwind entgegen. Das Votum der Bürger hat bestätigt, dass die Eisenbahn als umweltfreundliches Verkehrsmittel anerkannt wird, welches seinen Preis Wert ist.

Pendlerabzug plafoniert

Mit FABI wird die Finanzierung des schweizerischen Eisenbahnnetzes auf eine sichere Grundlage gestellt, Budgetkürzungen aufgrund von Parlamentsbeschlüssen gehören der Vergangenheit an. Ebenso konnte in Bezug auf Steuergerechtigkeit die Gleichstellung zwischen Auto- und Bahnbenutzung bei der direkten Bundessteuer erzielt werden. Der Pendlerabzug beträgt neu maximal 3000 Franken, unabhängig davon, ob das Auto oder der Zug benützt wird. Einmal mehr hat es sich klar als Vorteil erwiesen, dass alle Regionen von Ausbauten profitieren werden. Dem Prinzip der Solidarität auch mit Randregionen ist also nachgelebt worden.

Pro Bahn Schweiz war Teil der Allianz für den öffentlichen Verkehr, welche sich aktiv am Abstimmungskampf im Lager der Befürworter beteiligte.



Ja zu FABI: Eine gute Nachricht für Bahnkunden (hier im Bahnhof Basel SBB).

Bild: Gerhard Lob

Oustrail – Citrap – Transports Romands

Ein Lobby-Trio im Welschland setzt sich für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs ein.

Kaspar P. Woker Das Programm zur Finanzierung und zum Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI, französisch FAIF), das am 9. Februar vom Stimmvolk angenommen wurde, legt ein Schwergewicht auf Ausbauten im Raum Genf/Lausanne/Bern. Ist das richtig, sind nicht im Grossraum Zürich die Kapazitätsengpässe auf dem Schienennetz viel gravierender als in der Westschweiz? Für Romands ist doch das Auto der Standard im Berufsverkehr. Falsch.

In der Westschweiz besteht ein Nachholpotenzial beim Ausbau des öffentlichen Verkehrs, doch die „concityens/concityennes outre Sarine“ haben den öV als starkes Gegenmittel zur Eindämmung der täglichen Autolawinen ebenfalls entdeckt. Lausanne mit der ersten Stadtbahn (m1) und der ersten Metro (m2) der Schweiz sind dafür die Paradebeispiele genau wie Genf mit dem forcierten Wiederaufbau des Tramnetzes.

Ein gut ausgebautes öV-Netz ist ein unbedingter Standortfaktor. Dies versichert auch Staatsrat Jacques Melly (VS) im Gespräch. Dabei gibt er unumwunden zu, dass es in seinem Kanton viel Überzeugungsarbeit brauchte, um für ein „Oui à FAIF“ zu werben. FAIF oder FABI – welch unmögliche Kunstwörter – bringt aber dem Wallis den längst ersehnten Ausbau der Linie Lausanne – Brig, damit Doppelstöcker weiter als bis nach Vevey verkehren können. Der dortige Tunnel kann nur mit diesen Mitteln erweitert werden.

Zum Beispiel Vevey–Blonay

Auch die erste Strecke, die mit FABI-Mitteln ausgebaut werden soll, die steigungs- und kurvenreiche Linie Vevey–St-Légier–Blonay, liegt in der Westschweiz und wird ab 2019 als S-Bahn im 15-Minuten-Takt bedient. Heute wird bedauert, dass die „Hauptlinie“ der einstigen Chemins de fer Veveysans von St-Légier nach dem freiburgischen Châtel-St-Denis im Zuge des Autobahnbau (A12) abgebrochen wurde.

Die Strasse leidet unter dauernden Staus und die Busse von tpf/MCV bleiben in den automobilen Pendlermassen stecken. Vielleicht gerade darum fand Mitte Januar in Blonay eine grosse Werbeveranstaltung für ein „Oui à FAIF“ mit Bundesrätin Doris Leuthard als Protagonistin statt. Dort zirkulierte auf den Schienen der Transports Montreux–Vevey–Riviera ein Gelenktriebwagen mit entsprechender Abstimmungspropaganda auf dem Traktionscontainer.



Werbung für FABI/FAIF in der Romandie.

Bild: Kaspar P. Woker

Effektvolles Lobbyieren

Die erwähnte Veranstaltung fand im Rahmen des zehnten Geburtstages der Lobby-Organisation „Oustrail“ statt, welche die öV-Interessen der Kantone Jura, Neuenburg, Bern, Freiburg, Waadt, Genf und Wallis mit leisen aber effektiven Tönen vertritt. Pro Bahn Schweiz ist an deren Anlässen regelmässig vertreten.

Leicht auszumachen an diesem Anlass war der grossgewachsene, weisshaarige Professor Daniel Mange als Autor der Studie „Bahn-Plan 2050“. Darin wird das Netz von zusammenhängenden Schnellstrecken zwischen Genf und dem Bodensee propagiert, um jeweils in einer halben (allenfalls Viertel-) Stunde Genf und Lausanne, Bern und Zürich, Winterthur und Zürich zu verbinden.

Einiges tönt utopisch, doch vermisst Mange das grosszügige Denken in der Schweiz. Bahnausbau ist für ihn immer noch zu starke Pflasterlipolitik; nur gerade dort, wo man heute (und gestern) Engpässe ortet, wird investiert. Dieser ehemalige Informatik-Professor ist aber kein Überflieger, denn mit „Citrap Vaud“ hat er eine „Communauté d'intérêts pour les transports publics“ aufgebaut, welche die Kundeninteressen gegenüber den Transportunternehmen wahrnimmt. Also ein welsches Pendant zu Pro Bahn – warum nicht zusammenspannen, da Pro Bahn der Sprung über den Röstigraben noch nicht gelungen ist?

Zur Trilogie der PR-Lobby im welschen öV gehört zweifellos das Heft „Transports Romands – La revue francophone sur les transports publics suisses“, welches in vier Nummern pro Jahr das Geschehen rund um westschweizerische Schienen kompetent darstellt.

Unterhalt statt „Stellwerkstörung“

Richtigerweise wurde an der obigen Veranstaltung auch viel Gewicht auf die Tatsache gelegt, dass mit FABI eben nicht nur ausgebaut wird, sondern vor allem das Bahnnetz auch genügend Mittel für den Unterhalt zugesprochen erhält und die ganze Finanzierung langfristig auf eine sichere Basis gestellt wird. Genau darum würden uns die Politiker im benachbarten Frankreich und den andern umliegenden Ländern beneiden, betonten Nuria Gorritte, die Waadtländer Regierungsrätin, und Bundesrätin Leuthard unisono. Solche Überlegungen stossen auch bei Pro Bahn Schweiz auf volle Zustimmung, wie Kurt Schreiber, Präsident, während des Apéros auf dem Aussichtsblick Les Pléiades ob Vevey betonte. Nur mit einem gut unterhaltenen Bahnnetz lassen sich die berüchtigten „Stellwerkstörungen“ im Griff behalten. Schreiber will auch das Gespräch mit Daniel Mange von Citrap suchen, denn die Anliegen der Kunden im öffentlichen Verkehr sind dies- und jenseits der Saane dieselben.

Internet: www.oustrail.ch; www.citrap-vaud.ch

Aufstieg und Fall eines Depots

Erstfeld ist kein klassischer Ferienort. Aber für Bahnfreunde lohnt sich ein Ausflug.

Gerhard Lob Erstfeld hat eine lange Eisenbahntradition. Alles begann 1882 mit der Eröffnung der Gotthardlinie. Damals verwandelte sich der Ort am Nordfuss des Gotthards von einem unbedeutenden Bauerndorf in einen namhaften Eisenbahnstandort an der Nord-Süd-Achse. Die Bahn brachte viele qualifizierte Arbeitskräfte ins Urner Reusstal. Die neuen Angestellten prägten die Erstfelder Dorfgeschichte nachhaltig. Sie organisierten sich unter anderem in Vereinen und Parteien. Die Bahn führte eine eigene Sekundarschule ein, und in Erstfeld entstand die erste reformierte Kirche im Kanton Uri.

Zeuge dieser Pionierzeit ist das Bahndepot Erstfeld. Die Gemeinde Erstfeld stellte Land und Wasser gratis zur Verfügung, bis heute übrigens, wie uns Bruno Lämmli auf einer Tour durch das Depot Erstfeld erklärt. Lokführer Lämmli gehört zu einem Team von Freiwilligen (Verein SBB Historic, Team Erstfeld), welche sich in ihrer Freizeit um historische SBB-Fahrzeuge kümmern.

Praktisch alle historischen Loks im Erstfelder Depot sind betriebsbereit. Das gilt auch für Prachtexemplare wie die Ce 6/8 II 14253, die älteste betriebsfähige Elektrolok in der Schweiz mit Baujahr 1919, bekannt unter dem Namen Krokodil. Oder für die Ae 8/14 11801: Die schwerste und imposanteste Lok im Park von SBB Historic bringt satte 240 Tonnen auf die Waage.

Um das Depot von Erstfeld ranken sich allerlei Geschichten. „Erstfeld wurde zur Strafkolonie für die Depots Basel, Olten und Luzern. Wer aufmüpfig war, wurde nach Erstfeld versetzt“, erzählt Lämmli. Doch die wenigsten Versetzten hätten um eine baldige Rückkehr an die andern Standorte gebettelt. Wer das Depot einmal kennen gelernt habe, habe sich nur schwer davon trennen können.

Im Depot herrschte Hochbetrieb bis in die 1970er Jahre. Doch in den vergangenen Jahrzehnten ist es ruhiger geworden. Erstfeld hat viele Arbeitsplätze verloren, die Einwohnerzahl ging zurück. Für das Depot sieht es jetzt düster aus. SBB Cargo hat den Einsatz der Lokführer im Güterverkehr auf der Nord-Süd-Achse neu geordnet. Das Depot Erstfeld wird 2017 nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels aufgehoben.

„Die Schliessung ist beschlossen und so bleibt dem Personal nur noch eine beschränkte Zeit, sich an dem grünsten aller Depots zu erfreuen. Die Gebäude werden wohl dank



Das Depot Erstfeld und eines seiner beliebtesten Stücke: Das Krokodil. Bilder: Gerhard Lob

Denkmalschutz eine Zukunft haben. Wer weiss, vielleicht besuchen die Fans statt dem Lokomotivdepot das Museum eines Depots im Depot“, sagt Lämmli.

Für Erstfeld geht eine Epoche zu Ende. Wenn im Dezember 2016 der Gotthard-Basistunnel eröffnet wird, werden nur noch wenige Züge in Erstfeld halten. Es gibt aber einen Lichtblick: Für den Betrieb des Gotthard-Basistunnels werden in Erstfeld und Biasca je ein Erhaltungs- und Interventionszentrum für rund 80 Mitarbeiter gebaut.

Info: Auf Wunsch wird für Gruppen von mind. 10 Personen ein geführter Rundgang angeboten. Preis pro Person: 5 Fr. Buchung: Tel. 051 220 91 15, E-Mail: geschaeftsstelle@sbbhistoric.ch

SBB Historic bündelt die Kräfte

PD Die Lagerkapazitäten von SBB Historic sind erschöpft und es werden dringend neue Lagerflächen benötigt. Deshalb hat sich SBB Historic entschieden, die Kräfte der Stiftung zu bündeln und auf einen neuen zentralen Standort zu konzentrieren: Archive, Sammlungen, Bibliothek und Geschäftsstelle der Stiftung werden nach Brugg verlegt – ins ehemalige Gebäude des SBB-Materiallagers. Die bisherigen Standorte im Grossraum Bern werden aufgehoben. Nicht betroffen von diesem Umzug sind die dezentralen Standorte des historischen Rollmaterials von SBB Historic. Mit der Zusammenlegung der Standorte in Brugg ist kein Stellenabbau verbunden. Allen 23 Mitarbeitenden wird eine Stelle am neuen Standort angeboten. Die Stiftung Historisches Erbe der SBB – kurz SBB Historic – ist eine Stiftung der SBB und seit 2001 verantwortlich für das historische Erbe der Schweizer Bahn. Die Stiftung hat es sich zur Aufgabe gemacht, die Bahngeschichte in all ihren Facetten für die Fachwelt und für die interessierte Öffentlichkeit erlebbar zu machen.

Internet: www.sbbhistoric.ch

Uri will nicht nur Transitkorridor sein

In Altdorf wird ein Kantonalbahnhof geplant. Dort sollen dereinst auch Fernverkehrszüge halten.

Gerhard Lob Jahrelange Baustellen in Erstfeld und Amsteg: Der Bau des neuen Gotthard-Basistunnels brachte Uri einige Unannehmlichkeiten. Darum pocht der Bergkanton darauf, nicht nur den Transitverkehr aufnehmen zu müssen, sondern dereinst auch ein wenig vom Jahrhundertbauwerk profitieren zu können. „Wir wollen den Schnellzügen nicht nur zuwinken“, sagte Emil Kälin, Direktionssekretär der Volkswirtschaftsdirektion Uri, als er am 25. Januar 2014 in Erstfeld vor der Präsidentenkonferenz von Pro Bahn Schweiz zum „Kantonalbahnhof Uri und Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden“ referierte.

Demnach ist in Altdorf ein Kantonalbahnhof geplant, der im Sinne der Konzentration auf einen Hauptknoten zum wichtigsten Bahnhof im

unteren Reusstal werden soll. Eine entsprechende Vereinbarung wurde am 20. Dezember 2012 zwischen dem BAV, den SBB und dem Kanton Uri unterzeichnet. Das Projekt hat einen langen Atem: Es beinhaltet eine Verlängerung der Perrons auf 420 Meter, damit spätestens eineinhalb Jahre nach Eröffnung des Ceneri-Basistunnels (2021) ein „Halt von Tunnelzügen“, das heisst Intercity- und Interregio-Zügen erfolgen kann.

Wirtschaftliches Entwicklungskonzept

Zur Verwirklichung eines hochwertigen und zentralen Verkehrsknotens soll der gesamte öffentliche Verkehr auf den neuen Bahnhof ausgerichtet sein. Die nötigen Massnahmen für dieses aufgewertete Busnetz sind im „Konzept öV-Erschliessung und Buskonzept Unteres

Reusstal“ festgehalten. Es soll in zwei Etappen realisiert werden. Die erste soll ab Fahrplanjahr 2015 erfolgen, die zweite auf die Inbetriebnahme des neuen Kantonalbahnhofs (voraussichtlich 2021) hin. Das baureife Projekt des Kantonalbahnhofs Altdorf soll bis zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels Ende 2016 vorliegen.

Beim Kantonalbahnhof Altdorf geht es letztlich auch um ein wirtschaftliches Entwicklungskonzept für den Urner Talboden. In Bahnhofsnähe sollen innovative, höherwertige Dienstleistungsbetriebe angesiedelt und neue Wohnungen verwirklicht werden. „Dies geschieht in Abstimmung auf die Bahnentwicklung und die Umnutzungsmöglichkeiten der bestehenden Armasuisse-Bauten“, sagte Kälin.

200 Tonnen Stahl gehen in die Luft

Anpassung des Hochperrons der Rigi-Bahn im Bahnhof Arth-Goldau.

Jean-Pierre Baebi In der Nacht vom 19. auf den 20. Januar 2014 wurde das Hochperron der Rigi-Bahn im Bahnhof Arth-Goldau um zwei Meter angehoben. Dies darf in Bezug auf Bauprojekte ähnlicher Art durchaus als „Jahrhundert-Ereignis“ bezeichnet werden. Der Hochperron mit Baujahr 1897 wurde letztmals 1921 in Zusammenhang mit der Elektrifizierung der damaligen Gotthardbahn um 40 Zentimeter angehoben.

Das Hochperron wiegt rund 200 Tonnen und besteht hauptsächlich auch Stahl. Es steht den SBB im Weg, weil es für den 4-Meter-Korridor zu tief ist. Zudem befindet es sich in einem desolaten Zustand und rostet seit Jahren vor sich hin. Nun soll es auf Hochglanz poliert werden.

In der Sonntagnacht konnte nach der Durchfahrt des letzten Zuges die Fahrleitung durch die SBB ausgeschaltet werden. Nach der Demontage begann das Anheben mit sechs Pressen und so gingen die 200 Tonnen Stahl in die Luft. Zentimeter für Zentimeter hob sich das Perron, bis nach drei Stunden zwei Meter erreicht waren.

Dies ist aber nicht die definitive Höhe, sondern nur die Arbeitshöhe für die Sanierung. Danach wird das Perron wieder gesenkt. Schlussendlich beträgt die Erhöhung dieses Perrons dann 70 Zentimeter. Diese Höhe reicht für die neuen Bedürfnisse der SBB und die Zufahrt zum Gotthard-Basistunnel.

Vor wenigen Jahren wurde das Perron unter Denkmalschutz gestellt und vom Bund zum Objekt von nationaler Bedeutung erklärt. Die Kosten für die ganze Anpassung belaufen sich auf rund 5 Millionen Franken.

Öffentliche Veranstaltung Referat und Diskussion

zum Thema

„Ist die Bahnhofkultur am Ende?“

Kundenservice im Sandwich zwischen Fastfood und Rentabilität

Referent:

Dr. Markus Rieder
Institut für Verkehrsplanung
und Transportsysteme
IVT-ETH Zürich



Podiumsteilnehmer:

- Ständerat Georges Theiler
- Dr. Renato Fasciati, Geschäftsführer der zb Zentralbahn AG
- Markus Streckeisen, Leiter Bewirtschaftung und Mitglied der Geschäftsleitung SBB Immobilien
- Kurt Schreiber, Präsident Pro Bahn Schweiz

Dienstag, 8. April 2014

20.00 Uhr bis ca. 21.30 Uhr

Aula Bahnhofgastronomie im 1. OG Bahnhof Luzern

Mit anschliessendem Umtrunk, Eintritt frei

Veranstalterin:



www.pro-bahn.ch

Sektion Zentralschweiz, Hirschmattstrasse 54, 6003 Luzern

Neue Ideen für den Gotthard

Die Südostbahn möchte nach der Eröffnung des neuen Gotthard-Basistunnels mit dem „Treno Gottardo“ die Bergstrecke befahren.

JPB/GL Die SBB planen, nach der Eröffnung des neuen Gotthard-Basistunnels im Dezember 2016 die alte Bergstrecke mit Zügen der Tessiner S-Bahn (TILO) zu betreiben. Demnach sollen diese als RegioExpress zwischen Bellinzona–Biasca im Süden und Erstfeld im Norden pendeln. Das Konzept hat einige Kritik ausgelöst, weil dieses Rollmaterial für lange Strecken wenig überzeugt und die heute bestehenden Direktverbindungen von Zürich/Basel nach Locarno entfallen. Der Kanton Uri ist alles anders als begeistert, dass Erstfeld zu einem Umsteigebahnhof werden soll. Reisende aus der Deutschschweiz nach Andermatt müssen gemäss diesem Konzept in Erstfeld und Göschen gleich zweimal umsteigen.

Den SBB-Plänen hat Anfang Februar die Schweizerische Südostbahn AG (SOB) einen Gegenvorschlag mit einer stündlichen Verbindung von Arth-Goldau nach Lugano entgegengesetzt. Die SOB hatte bereits im Sommer 2013 ihr Interesse an der Gotthard-Bergstrecke angemeldet und ein erstes Projekt vorgelegt. Nun hat man dem Bund und den Kantonen ein überarbeitetes Konzept für eine Direktverbindung unterbreitet. Das Bahnnetz der in St. Gallen ansässigen SOB trifft in Arth-Goldau auf die Gotthardlinie.

Pendlerpotential reicht nicht

Das SOB-Projekt sieht nicht nur ein Grundangebot für Pendler vor, sondern insbesondere auch die touristische Vermarktung der Strecke. Für den wirtschaftlichen Betrieb reichten die teils schwachen Pendlerpotenziale allein nicht aus, hiess es anlässlich der Präsentation in Goldau.

Die SOB greift beim Projekt „Treno Gottardo“ auf ihre Erfahrungen mit dem „Voralpen-Express“ von St. Gallen über Arth-Goldau nach Luzern zurück. Sie habe bei diesem den klassischen Pendlerverkehr mit den Bedürfnissen des Freizeit- und Tourismusverkehrs verzahnt. Die Regionen entlang der Gotthardstrecke hätten ähnliche Strukturen und ein vergleichbares Potential.

Ihr Angebot für eine stündliche Direktverbindung von Arth-Goldau nach Lugano sei im Gesamtsystem des öffentlichen Verkehrs



Vom „Voralpen-Express“ zum „Treno Gottardo“?

Bild: SOB

eingebettet. In den Knoten gebe es optimale Anschlussituationen. Als Rollmaterial will die SOB Triebzüge einsetzen, die einen offenen und durchgängigen Fahrgastraum haben. Die Züge sollen begleitet sein.

Es wird nun am Bund und an den Kantonen sein, zu entscheiden, ob sie eines der beiden

Konzepte umsetzen wollen. Als Besteller werden sie sich grundsätzlich auch überlegen müssen, ob sie für die Gotthard-Bergstrecke nicht doch auf eine Lösung ohne Umsteigen in Arth-Goldau oder Erstfeld hinarbeiten wollen. Das Bundesamt für Verkehr will sich laut NZZ bis im Mai eine Meinung bilden.

Neues Atrium für Bahnhof Lugano

Gerhard Lob Kleine Revolution am Bahnhof Lugano: Der ganze Eingangsbereich wird neu gestaltet, damit der Bahnhof pünktlich vor der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels 2016 in neuem Glanz erscheint. Während 2012 begonnene Arbeiten am historischen Bahnhofgebäude dieses Jahr abgeschlossen werden, wird nun der gesamte Eingangsbereich zu den Perrons neu gestaltet – mitsamt Rolltreppen und Liften. Ganz wichtig ist der barrierefreie Zugang zu den Bahnsteigen und allen Dienstleistungen. Zudem entsteht eine Durchgangs-Ladenpassage, durch welche Passagiere unterirdisch zum



Neue Epoche: So soll der Eingangsbereich zum Bahnhof Lugano nach der Neugestaltung 2016 aussehen. Bild: SBB

Bahnhof der Schmalspurbahn Ferrovia Lugano–Ponte Tresa (FLP) und bequem zu Fuss in die Innenstadt gelangen können. Dadurch entfällt der holprige Weg über eine Fussgängerbrücke, wie er heute besteht.

Für Lugano steht mit dem neugestalteten Eingangsbereich ein Epochenwechsel an. Die SBB rechnen damit, dass die Anzahl der Passagiere sich bis 2020 – das heisst nach Eröffnung des neuen Ceneri-Basistunnels – auf 16 000 pro Tag verdoppeln wird.

Der erste Spatenstich für den neuen Eingangsbereich erfolgte Ende Februar. Weniger schön am Umbau ist die Tatsache, dass die Standseilbahn, welche den Bahnhof mit der Stadt verbindet, ab 1. Juli für zweieinhalb Jahre ausser Betrieb genommen wird. Denn auch die Bergstation dieser Seilbahn ist in das Projekt eingebettet und wird neu platziert. Die städtischen Verkehrsbetriebe werden einen Pendelbus als Ersatz für die altherwürdige „Funicolare“ einsetzen. Der lange Ausfall der Standseilbahn hat gleichwohl einigen Protest in der Bevölkerung ausgelöst.

Wenn Automaten ungültige Billette verkaufen

Über Blüten der anderen Art im Tarifdschungel der Bahn.

Paul Schneeberger* Billettautomaten von öffentlichen Verkehrsmitteln in der Schweiz können immer mehr. Mittlerweile sogar Fahrausweise verkaufen, die eigentlich keine sind. Beispiel gefällig? Am Automaten in Rotkreuz im Kanton Zug lassen sich für eine Fahrt nach Zürich HB und zurück drei verschiedene Fahrkarten lösen. Erstens als teuerste Variante das reguläre Billett Rotkreuz–Zürich retour, das sämtliche Angebote in den durchfahrenen Zonen des Tarifverbundes Zug und des angrenzenden Zürcher Verkehrsverbundes einschliesst. Auf diese Weise kostet die Retourenfahrt mit dem Halbtaxabonnament in der 1. Klasse 36 Franken 40.

Zweitens lässt sich dem blechernen Verkäufer auch ein Billett von Gisikon-Root nach Zürich HB und zurück entlocken. Mit ihm kommt dieselbe Reise ebenfalls mit Halbtax und 1. Klasse auf 33 Franken 60 zu stehen. Und das, obwohl Gisikon eine Station weiter von Zürich entfernt, aber – da im Kanton Luzern gelegen – nicht mehr Bestandteil des Z-Pass-Tarifverbundes Zug/Zürich ist. Nachteil in diesem Fall: Das Billett gilt wirklich nur für den Zug. Für das Tram in Zürich ist ein separates Billett zu lösen – vorausgesetzt natürlich, man will überhaupt mit diesem fahren.

Drittens lässt sich am selben Automaten auch ein einfaches Billett von Gisikon-Root nach Rotkreuz via Zürich HB lösen. Unter denselben Bedingungen (Halbtax, 1. Klasse) schlägt dieses lediglich mit 28 Franken oder etwas mehr als drei Viertel des regulären Preises zu Buche. In seinem Fall wird ein einziger fortlaufender Weg berechnet. Während beim Retourbillett der Preis für ein einfaches Billett von Gisikon-Root nach Zürich HB verdoppelt wird, wirkt beim einfachen Billett von Gisikon nach Rotkreuz via Zürich die Degression: Je weiter man fährt, desto weniger kostet jeder Kilometer.

Doch diese günstigste Variante hat einen gewaltigen Haken. Sie ist im Tarif, der Grundlage für die Gültigkeit der Billette, explizit ausgeschlossen. „Das «Billett für eine einfache Fahrt» gilt für eine Fahrt von der Abgangsstation über einen üblichen Weg zur Zielstation, wobei die Fahrt geografisch Richtung Zielstation führen muss“, heisst es dort. Und weiter: „Zwei einfache Billette, ein Retourbillett oder ein Rundfahrbillett müssen zwingend gelöst werden: wenn die Abgangs- oder eine Unterwegsstation vor Beendigung der Reise ein zweites Mal berührt wird oder wenn bei einer Fahrt zu einer



Software mit Tücken: Blecherner Verkäufer der SBB. Bild: SBB

Zielstation, welche auch über einen direkteren Weg erreichbar wäre, ein Reiseweg mit Wechsel der Fahrtrichtung zurück Richtung Abgangssta-

tion (auch über einen anderen Weg) verlangt wird.“

In einfachen Worten: Mit einem einfachen Billett hin- und herzufahren, ist verboten. Mittlerweile macht das Zugspersonal Reisende, die so unterwegs sind, auf diesen „Missbrauch“ aufmerksam. Es notiert auch die Personalien, um im Wiederholungsfall einen Zuschlag zu erheben. Dieses Vorgehen ist gemäss dem unter anderem auf Tariffragen des öffentlichen Verkehrs spezialisierten Rechtsanwalts Michael Hochstrasser „folgerichtig“. Dennoch findet er es „heikel“, dass die Automaten Billette verkaufen, die nicht gültig sind. Die SBB hätten es in der Hand, deren Masken so zu programmieren, dass ein solches Billett entweder nicht gekauft werden könne oder der Passagier darauf hingewiesen werde, dass dieses nicht gültig sei.

Tatsächlich: Den Kunden erst etwas Ungültiges zu verkaufen und diese dann zu massregeln, ist kein gutes Rezept. Die Banken geben an ihren Automaten auch keine Geldnoten aus, die nicht gültig sind und umgehend wieder eingezogen werden. Die Tarife des öffentlichen Verkehrs sind zwar ein dichter Dschungel. Aber auch die Bahnen sollten auf die Ausgabe von Blüten im übertragenen Sinne verzichten.

*Der Autor ist Redaktor der Neuen Zürcher Zeitung. Dieser Artikel erschien erstmals in der NZZ-Ausgabe vom 17. Januar 2014. Das InfoForum dankt für die Genehmigung zum Nachdruck.

Verspätungen, Zugausfälle, schlechter Service

Beschwerden von Bahnreisenden erreichen in Deutschland neuen Rekord.

Immer mehr Kunden beklagen sich über die Deutsche Bahn und andere Zugbetreiber. Bei der zuständigen Schlichtungsstelle sind nach Angaben der „Süddeutschen Zeitung“ noch nie so viele Beschwerden eingegangen wie im Jahr 2013. Die Zahl der Anträge stieg gegenüber dem Vorjahr um 50 Prozent und erreichte rund 3500 Eingaben. Überwiegend gehe es um die Deutsche Bahn AG, sagte der Geschäftsführer der Schlichtungsstelle, Heinz Klewe, der Zeitung.

In knapp der Hälfte der Fälle hätten Kunden sich über Verspätungen und Zugausfälle geärgert. In rund jedem dritten Fall habe es

Probleme mit dem Ticket gegeben. Jede vierte Beschwerde betraf den Service, etwa weil der Erste-Klasse-Wagen fehlte oder weil es an Hilfe für Menschen mit Gehbehinderung mangelte. Viele Beschwerden beinhalteten mehrere Kritikpunkte gleichzeitig.

Die Schlichtungsstelle ist seit 2009 tätig. Seither bekommen Bahnnutzer beispielsweise bei Verspätungen ab einer Stunde ein Viertel des Fahrpreises zurück, ab zwei Stunden die Hälfte. Reisende können sich dann an die Schlichtungsstelle wenden, wenn sie sich zuvor erfolglos bei ihrem Verkehrsunternehmen beschwert haben.

Hoffnungsschimmer im Süden

Die Arbeiten an der grenzüberschreitenden Bahnlinie Mendrisio–Stabio–Varese sollten auch auf italienischer Seite wieder anlaufen.

Gerhard Lob Die Hoffnung stirbt zuletzt: Dieses Motto wird immer mehr zum Leitspruch für die neue, gut 17 Kilometer lange und grenzüberschreitende Bahnlinie Mendrisio–Stabio–Varese. Während die Arbeiten auf Schweizer Seite planmässig voranschreiten und eine Inbetriebnahme zumindest im Pendelverkehr zwischen Mendrisio und Stabio ab Dezember 2014 erfolgen soll, ist der italienische Streckenabschnitt voller Fragezeichen. Seit rund einem Jahr kommen die Arbeiten gar nicht oder nur in homöopathischen Dosen voran.

Eine Ortsbegehung im Januar ergab ein düsteres Bild. In Arcisate entzweite das halbfertige und von Unkraut übersäte Trasse das Dorf – von Arbeitern weit und breit keine Spur. Die Aushubarbeiten an den beiden Tunnels (Bevera und Induno Olana) standen vollkommen still.



Trostlos: Das unfertige und verwaiste Trasse der Bahnlinie Mendrisio–Stabio–Varese in der italienischen Gemeinde Arcisate (Januar 2014). Bild: Gerhard Lob

Doch nun keimt – wie erwähnt – wieder Hoffnung: Am 19. Februar teilten die Region Lombardei als Mediatorin, die italienische Bahninfrastrukturbetreiberin RFI als Bauherrin und das mit den Arbeiten beauftragte Baukonsortium

um ICS Grandi Lavori mit, dass die Tunnelarbeiten wieder aufgenommen würden. Zumindest bis September könne das mit natürlichem Arsen belastete Aushubmaterial provisorisch gelagert werden. Dann müsse man weiter sehen, ob eine Deponie für die definitive Lagerung vorhanden sei. Dazu eine Präzisierung: Der Tunnelvortrieb werde erst Mitte April voll anlaufen, denn diese Zeit sei nötig, um die Maschinen in Gang zu bringen.

Sicher ist angesichts dieses Tempos nur eines: Die Bahnlinie wird zur Expo Milano 2015 nicht fertig sein. Vielleicht im Sommer 2016? Niemand wagt mehr eine Prognose. Selbst der Verkehrsminister der Lombardei, Maurizio del Tenno, ist mit seinen Versprechungen vorsichtiger geworden. Denn der Refrain, dass die Probleme nun gelöst seien, wurde schon zu häufig gesungen.

17. Delegiertenversammlung Pro Bahn Schweiz

Samstag, 12. April 2014, Balzers FL

Treffpunkt: Bahnhof Sargans, 09.35 Uhr / mit Bus L11 nach Balzers FL
DV-statutarischer Teil / Referat "LIEmobil heute" / Mittagessen / Referate "S-Bahn FL.A.CH"
"Regionalbahn Lichtensteiner Oberland" "Bodensee-Rheintal Y"
15.30 Besichtigung Betriebsanlagen PostAuto Vaduz
16.30 Uhr Abschluss der Delegiertenversammlung

Mitglieder von Pro Bahn Schweiz sind an der Delegiertenversammlung willkommen. Stimm-, Wahl- und Antragsrecht haben die von den Sektionen nominierten Delegierten. Interessierte melden sich bitte bis am 31. März 2014 schriftlich oder mittels E-Mail an. Kosten für Billette und Mittagessen gehen zu Lasten der Teilnehmer.



Ich nehme an der Delegiertenversammlung von Pro Bahn Schweiz, vom 12. April 2014 in Balzers FL teil:

Vormittag Mittagessen (12.00 Uhr) Nachmittag

Zutreffendes ankreuzen und Talon bis 31. März einsenden an:

Pro Bahn Schweiz, Sekretariat, Dorfstrasse 21, 3323 Bärswil, oder info@pro-bahn.ch

Name / Vorname _____

Adresse _____ PLZ / Ort _____

Überlegungen zum Wort des Jahres

Eine Jury unter der Federführung von Radio SRF 3 hat „Stellwerkstörung“ zum Schweizer Wort des Jahres 2013 gekürt. Doch was ist das eigentlich?

Jean-Pierre Baebi Eine Stellwerkstörung kann vieles sein – das Gemeinsame ist jedoch, dass es Ereignisse sind, die mit Sicherungsanlagen zu tun haben. Begrifflich etwas eigenartig ist, dass meistens gerade nicht die Stellwerke betroffen sind, sondern ein Streckenabschnitt. Bestes Beispiel ist die so genannte „Gleisfreimeldestörung“: Weit und breit ist kein Zug auf den Schienen unterwegs und dennoch meldet ein Streckenabschnitt, dass er belegt ist. Daneben gibt es noch weitere Gründe für Störungen, etwa defekte Lampen von Signalen oder Barrieren sowie Weichen mit unklarer Stellung.

Treten die Störungen an neuralgischen Stellen im SBB-Netz auf, dann wird der Bahnverkehr entsprechend stark beeinträchtigt. Zur Erinnerung: Die Schweiz hat den weltweit dichtesten Fahrplan mit dem am stärksten belegten und beanspruchten Schienennetz! Auch ich ärgere mich, wenn ich höre: „Geschätzte Fahrgäste, wegen einer Stellwerkstörung verzögert sich unsere Weiterfahrt auf unbestimmte Zeit.“

Dennoch bitte ich hier um Verständnis und erkläre gerne den Hintergrund: Ein Zug von Bern nach Zürich passiert auf seinem Weg rund 500 Weichen und 140 Signale – alle müssen richtig eingestellt sein. Damit die Reisenden sicher und pünktlich von A nach B kommen, müssen zudem nicht weniger als 200 000 Schaltungen (oder: Relaiskontakte) entlang der Strecke fehlerfrei funktionieren. Wenn wir das hochrechnen, so sind das täglich 500 Millionen Schaltungen oder pro Sekunde deren 6000. Pro Tag kommt es auf dem SBB-Netz im Schnitt zu 15 Störungen, vor acht Jahren waren es noch ein Drittel mehr.



Ein Sicherungsanlagentechniker bei der Arbeit. Bild: SBB

„Geschätzte Fahrgäste, wegen einer Stellwerkstörung verzögert sich unsere Weiterfahrt auf unbestimmte Zeit.“

bewegen lösen. Schaffen sie es nicht, muss eine Technikerin oder ein Techniker kontaktiert werden. Diese müssen binnen einer halben Stunde vor Ort sein und dort so rasch wie möglich die Störungsursache finden. Hat sich etwas verklemmt? Fehlt es der Weiche an Schmiermittel? Im Winter: Lläuft die Weichenheizung nicht? Manchmal ist die Ursache – man glaubt es kaum – ein Staubkorn, welches den Kontakt zwischen den Plättchen verhindert. Die Folge ist, dass kein Strom fliesst und die Weiche nicht gestellt werden kann.

Während die Störung behoben wird, wird hinter den Kulissen im Expresstempo nach Lösungen gesucht, wie die Reisenden trotzdem so rasch wie möglich an ihr Ziel kommen können. Dass dies nicht immer einfach ist und nicht immer eine für alle zufriedenstellende Lösung gefunden werden kann, liegt auf der Hand. Die SBB verteilen deshalb den Kundinnen und Kunden im Sinne einer Geste bei Verspätungen im nationalen Fernverkehr ab 60 Minuten so genannte „Rail Checks Sorry“. Und wenn alle Stricke reissen und auch der fahrplanmässig letzte mögliche Zug verpasst ist, organisieren und bezahlen die SBB eine Hotelübernachtung. Mehr dazu erfährt man auf der SBB-Homepage unter „Fahrgastrechte“.

Massnahmen

Was tun die rund 450 SBB-Sicherungsanlagentechniker und -technikerinnen, wenn beispielsweise die Weiche auf besagter Strecke nicht mehr funktioniert und im Zug Hunderte Reisende auf ihre Weiterfahrt warten? Zuerst wird der entsprechende Abschnitt automatisch gesperrt, die Signale bleiben rot.

Dann versuchen die zuständigen Mitarbeitenden in der Zugverkehrsleitung die Weiche per Mausclick zu stellen – ein eingeklemmter Stein lässt sich womöglich durch hin- und her-

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

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

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

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

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

www.bombardier-transportation.ch

BOMBARDIER
the evolution of mobility

Anzeige

Das lange Warten auf neues Rollmaterial

Die SBB wollen im Mai den Auftrag für die Produktion neuer Züge für die Nord-Süd-Achse vergeben. Die Lieferung der bestellten Fernverkehrs-Doppelstockzüge von Bombardier lässt derzeit auf sich warten.

Gerhard Lob Die SBB hatten das Ausschreibungsverfahren für 29 neue Züge im internationalen grenzüberschreitenden Verkehr für ein Auftragsvolumen in Höhe von 800 Millionen Franken im April 2012 eingeleitet. Diese Züge sollen schrittweise im Italienverkehr auf der Gotthard-Achse eingesetzt werden. Im Hinblick auf das prognostizierte Nachfragewachstum nach der Inbetriebnahme des Gotthard- und Ceneri-Basis-Tunnels sollen so genügend Sitzplätze zur Verfügung stehen. Der Zuschlag für einen Anbieter werde im Mai 2014 erfolgen, versichern die SBB mittlerweile.

Drei Anbieter – Alstom, Stadler Rail und Talgo – haben Offerten eingereicht und dafür bereits viel Geld investiert. Für Aufsehen sorgte daher die Nachricht, die SBB würden nun statt der neuen Züge doch einen zusätzlichen Einkauf von ETR-610-Zügen („Cisalpino II“) erwägen, die laut Bundesamt für Verkehr (BAV) aber angeblich wegen Verstosses gegen das Behindertengleichstellungsgesetz gar nicht auf der Gotthard-Achse verkehren dürften.

Pirouette gedreht

SBB-Chef Andreas Meyer bestätigte in einem Treffen mit Bahnjournalisten, dass man mit dem BAV nochmals „eine Pirouette gedreht“ habe.



Wann kommen die neuen Doppelstockzüge?

Designskizze: SBB

Denn es müsse auch daran gedacht werden, was passiere, wenn die Italiener beispielsweise die Zulassung eines neuen Zuges eines nicht-italienischen Herstellers auf ihrem Netz verweigern sollten. Beim ETR 610 ist diese Zulassung bereits gegeben. Er wird in Italien produziert. Die Lieferverzögerung um zwei Jahre bei den 59

Doppelstockzügen für den nationalen Fernverkehr, welche die SBB bereits im Jahr 2010 beim kanadischen Hersteller Bombardier bestellt haben, fand Meyer hingegen „mehr als bedauerlich“. Die SBB erwarten nun, dass Bombardier die ersten Züge per Fahrplanjahr 2016 ausliefert. Das Auftragsvolumen beträgt gesamthaft 1,9 Milliarden Franken.

24-Stunden-Kundenhotline für Bahnhöfe

Ob Littering oder Graffiti: Bahnkunden sollen durch Meldungen einen Beitrag zu Sauberkeit und Sicherheit am Bahnhof leisten.

PBS Die SBB haben ab Januar 2014 eine 24-Stunden-Kundenhotline eingerichtet, damit die Möglichkeit besteht, Verschmutzungen, Defekte und Schäden an den Bahnhöfen zu melden. Wie die SBB mitteilten, sollen sich Kundinnen und Kunden in ihrem Bahnhof rundum wohl, sprich „unterwegs zuhause“ fühlen können. Darum ermöglicht die neue Kundenhotline unter der Gratis-Nummer 0800 864 383, Verschmutzungen, Defekte, Graffiti und Vandalismusschäden an den Bahnhöfen direkt und unkompliziert zu melden. Meldungen können auch via SMS oder MMS (mit oder ohne Foto) oder via Meldeformular im Internet unter

www.sbb.ch/ihr-bahnhof versandt werden. Sie werden durch ein professionelles Callcenter innerhalb der SBB aufgenommen und zur Bearbeitung an die Verantwortlichen weitergeleitet. Die SBB investieren dafür 300 000 Franken pro Jahr.

Die Umsetzung der neuen Kundenhotline erfolgt schrittweise ab 1. Januar 2014. Die Kontaktinformationen werden ab diesem Datum in Form eines Klebers an 434 Haltestellen und kleinen Bahnhöfen angebracht – dies sind 57 Prozent aller SBB-Bahnhöfe in der Schweiz. Eine Einführung auf weitere Bahnhöfe wird im Herbst 2014 geprüft.

Klappern im Geschäft

Wegen der verspäteten Lieferungen wird um viel Geld gerungen. Denn Strafzahlungen für nicht termingerechte Lieferung sind Bestandteil des Vertrags zwischen Bombardier und den SBB. Bombardier macht die SBB wegen der vielen nachträglichen Änderungen im Auftrag für erhöhte Produktionskosten und Lieferverzögerungen mitverantwortlich. Eine konkrete Forderung von 326 Millionen Franken von Bombardier an die SBB, wie vom Schweizer Fernsehen SF berichtet, negierte Meyer aber. Klappern gehöre einfach zum Geschäft in der Industrie, meinte der SBB-Chef.

Pro Bahn Schweiz bezeichnete die Lieferverzögerung als ärgerlich. Begrüsst wurde aber, dass die SBB endlich die Fakten auf den Tisch gelegt hätten, damit die Kundinnen und Kunden Klarheit hätten. Es werde im Gegenzug für die Verspätungen erwartet, „dass nach der Ablieferung Fahrzeuge verfügbar sind, die fahren und nicht wegen Pannen herumstehen.“

Kratzen an der GoldenPass-Identität

Die grosse Verwunderung über neu eingesetztes Rollmaterial auf der touristischen Paradenstrecke.

Andreas Theiler In der letzten Ausgabe des InfoForums spricht auf Seite 4 Maurus Lauber, CEO von Swiss Travel Systems STS, vom GoldenPass als einem der drei Paradenpferde des im internationalen Tourismus bekannten „öV Schweiz“. Und genau dieses Spitzenprodukt wird in den letzten Monaten sehr stiefmütterlich behandelt, um diplomatisch zu bleiben.

Den Anfang machten im letzten Sommer die neuen Triebzüge der Zentralbahn, die statt goldig-weiss nun plötzlich rot-weiss sind und „Luzern–Interlaken-Express“ heissen; wer sich die Mühe macht zu suchen, findet den Bezug zum GoldenPass in zentimetergrossen Inschriften auf einem der Wagen. Auf den Fahrplanwechsel hin tat die BLS einen ebenso einschneidenden Schritt: Die beiden alten Kompositionen, von denen eine in den GoldenPass-Farben mit vielen grossen Logos gehalten war, wurden durch fast ebenso alte S-Bahn-Züge ersetzt – mit einem kaum sichtbaren kontrastarmen GoldenPass-Schriftzug auf der Seite.

Marke auf dem Abstellgleise

Eine Marke, die von Tourist:innen entlang der Linie Luzern–Interlaken–Gstaad–Montreux während Jahrzehnten aufgebaut wurde, wird so kommunikativ aufs Abstellgleis geleitet. Im

extrem kompetitiven touristischen Umfeld – die Konkurrenten des Schweizer Tourismus sind heute über die ganze Welt verteilt – löst das bei engagierten Leuten aus öV und Tourismus ein nachhaltiges Kopfschütteln aus.

Die Sektion Espace Mittelland diskutierte im Januar sehr engagiert über diese Verschlechterungen. Der Leiter Personenverkehr der BLS, Andreas Willich, erhielt von uns einen Brief, in dem nicht nur die Verschlechterung beklagt wurde, sondern auch drei leicht und billig umsetzbare Verbesserungsvorschläge enthalten waren (Details auf der Homepage von Pro Bahn Schweiz):

- Nicht nur auf der Seite des Triebfahrzeugs, sondern auf allen Wagen bis zum Steuerwagen soll seitlich „GoldenPass“ stehen. Und auf der Frontseite soll das Infopanel mit der Zuggattung ebenfalls die Bezeichnung „GoldenPass“ statt nur „RE“ tragen.
- Die elektronischen Abfahrtsanzeigen in den Bahnhöfen Interlaken Ost (dort auch bei den IR nach Luzern), Interlaken West, Spiez und Zweisimmen sollen bei den durchgehenden RE ebenfalls die Bezeichnung „GoldenPass“ anzeigen.
- Analog dazu sollen auch die akustische Begrüssung und Verabschiedung angepasst

werden, zum Beispiel „Willkommen auf der GoldenPass Line“ und Verweise auf die GoldenPass-Anschlusszüge in Zweisimmen und Interlaken Ost.

Verbesserungen

Eine erste Antwort erhielten wir bereits am 6. Februar. Hier ein Auszug: „Besten Dank für die Verbesserungsvorschläge, welche für uns durchaus nachvollziehbar sind und die vor der Umsetzung des neuen Rollmaterialkonzepts teilweise auch schon geprüft wurden. Das Leitungsteam des Personenverkehrs BLS wird sich Ende Februar 2014 nochmals mit dem Einsatz des RE/GP-Rollmaterials zwischen Interlaken und Zweisimmen, allfälligen Verbesserungsmöglichkeiten und deren Kosten befassen.“

Nun hoffen wir, dass unsere Intervention auch konkrete Verbesserungen zur Folge haben. Wir werden uns, vermutlich in Zusammenarbeit mit der Sektion Zentralschweiz, anschliessend mit dem Auftritt der Zentralbahn als GoldenPass-Partner befassen.

Die endgültige Antwort der BLS wird erst nach Redaktionsschluss eintreffen; sie kann nach Erhalt auf der Pro-Bahn-Homepage unter „Regional – Espace Mittelland – Aktuell“ abgerufen werden.



Wenn die Farbe zum Namen passt: Panorama-Zug der Montreux–Berner Oberland-Bahn (MOB).

Bild: Theo Iff

Bessere Absprachen nötig

Konferenz der Sektionspräsidenten: Bei kantonalen Vernehmlassungen soll Pro Bahn mit einer Stimme sprechen.

PBS Die Präsidenten der Pro-Bahn-Sektionen trafen sich am 25. Januar 2014 im Hotel Frohsinn in Erstfeld. Einleitend standen die Ausführungen von Emil Kälin, Direktionssekretär der Volkswirtschaftsdirektion Kanton Uri, zum Thema „Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden“. Seine Darlegungen zeigten klar auf, dass bei der lokalen Erschliessung zwischen Erstfeld und Göschenen auf den Bus zu setzen ist, da es sich um Strassendörfer mit insgesamt nur 3 000 Einwohnern handelt. Somit ist das Aufkommen für einen Bahnbetrieb zu gering. Hingegen soll Göschenen jede Stunde mit einem IR ohne Halt ab Erstfeld und ohne Umsteigen in Erstfeld erschlossen werden (siehe auch Bericht auf Seite 15).

Karin Blättler, Präsidentin der Sektion Zentralschweiz, stellte den Antrag, die Sektions-

grenzen den Kantonsgrenzen anzugleichen, dies vor allem in Bezug auf kantonale Vernehmlassungen. Die heutige Aufteilung, wonach zwei bis drei Sektionen bei einer Vernehmlassung zuständig sind, erschwert ihrer Meinung nach eine einheitliche Meinung von Pro Bahn. In der Abstimmung sprach sich jedoch eine Mehrheit für die Beibehaltung der heutigen Sektionsgrenzen aus. Jedoch soll angestrebt werden, dass Sektionen, die zu Vernehmlassungen des gleichen Kantons Stellung nehmen, sich gegenseitig gut absprechen und wenn nötig festlegen, wer die Leitung übernimmt. Damit soll vermieden werden, dass Sektionen von Pro Bahn untereinander widersprüchliche Stellungnahmen abgeben. Nach einem geführten Besuch des SBB-Depots Erstfeld endete das präsidiale Treffen.

Verkehrsinfarkt im Mendrisiotto

Runder Tisch zu aktuellen Verkehrsthemen im südlichen Tessin.

GL Die Sektion Tessin von Pro Bahn Schweiz (Astuti) organisierte am 5. Februar 2014 im Ristorante Stazione in Mendrisio einen runden Tisch zum Thema des überbordenden Verkehrs im Mendrisiotto. Hochrangige Gäste wie Claudio Zali, Tessiner Staatsrat und Verkehrsminister, oder Roberto Tulipani, Direktor der grenzüberschreitenden S-Bahn TILO, sassen auf dem Podium, in dem es vor allem um die Frage ging, wie dem überbordenden Individualverkehr im Südtessin beizukommen ist. Infolge der steigenden Anzahl von Grenzgängern ergiesst sich jeden Morgen eine enorme Flut von Autos ins Mendrisiotto.

Claudio Zali will den Grenzgängern vor allem mit Massnahmen gegen das wilde Parkieren das Leben erschweren und so einen Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel erwirken. Er sprach sich auch für ein verstärktes „Car-Pooling“ aus. 90 Prozent aller Autos sind nur mit einer Person besetzt.

Tulipani verwies auf die Schwierigkeiten in der Koordination mit den italienischen Partnern und den Mangel an Finanzen. Für die mittlerweile eingestellte TILO-Verbindung von Chiasso bis Albate-Camerlata (bei Como) bezahlten der Kanton Tessin und Gemeinden 2 Millionen Fran-

ken jährlich. Nur 300 Pendler aus Italien machten davon Gebrauch. Zali zeigte sich hier aber gesprächsbereit. Eigentlich müssten die Kosten für den Transport von Grenzgängern auf italienischem Terrain von Italien übernommen werden, wenn aber Schaden in Bezug auf Umwelt und Lebensqualität vom Tessin abgewendet werden könne, müsse man eben Kompromisse machen und sich an den Kosten des regionalen Zugverkehrs zwischen Italien und der Schweiz beteiligen. Zali gehört auch zu den Befürwortern einer Inbetriebnahme der neuen Verbindung Mendrisio–Varese (FMV) im Pendelverkehr bis zum Grenzdorf Stabio ab Dezember 2014, auch wenn die Bahnlinie auf italienischer Seite noch nicht fertig ist (siehe Bericht auf Seite 18).

Ivano Realini, Direktor der Verkehrsbetriebe Mendrisio, plädierte für die Einrichtung von mehr grenzüberschreitenden Bussen, um Grenzgänger zum Verzicht aufs Auto zu bewegen. Riccardo De Gottardi, leitender Beamter für Mobilitätsfragen des kantonalen Bau- und Verkehrsdepartements, erinnerte daran, dass der öffentliche Verkehr immer als teuer bezeichnet werde, de facto aber günstiger sei die laufenden Kosten für vergleichbare Strasseninfrastruktur.

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

Diskrepanz zwischen Wunsch und Verhalten

Die Online-Umfrage von Pro Bahn Schweiz zur Minibar ergab, dass viele Fahrgäste eine solche wünschen, aber auch viele davon nie Gebrauch machen.

Andreas Theiler Mit der Getränkeauswahl der Minibar in Zügen ist man zufrieden, etwas weniger mit dem Snackangebot. Dies lässt sich recht einfach aus den Antworten herauslesen. Das Umfrage-Ergebnis zeigt aber zusätzlich zwei weitere Trends.

Erstens: Fast 80 Prozent finden, die Minibar solle auch in Zukunft zum Grundangebot in den IC-Zügen gehören, gut 70 Prozent finden die Minibar wichtig, aber nur 60 Prozent haben sie in den letzten Monaten effektiv gebraucht. Worauf soll sich also der Anbieter Elvetino bei der Angebotsgestaltung stützen, auf Wünsche oder Taten?

Minibar im Zug:
Mehr Swissness gefragt.
Bild: SBB



Zweitens: Wir baten diejenigen Antwortenden, welche mit dem Getränke- oder Snackangebot nicht zufrieden sind, uns kurz mitzuteilen, wo etwas verbessert werden könnte. Wir erhielten zwar vier Kommentare, doch damit haben wir fast nichts in der Hand, um bei Elvetino vorzusprechen. Vier Kommentare bei 27 bis

40 Unzufriedenen ist ein zu kleiner Prozentsatz, um Tendenzen festzustellen.

Lokales gewünscht

Gleichwohl lassen wir hier einen Umfrageteilnehmer zu Wort kommen: „Bei den Getränken finde ich es äusserst schade, dass es nicht ein Spezial- oder Regionalbier gibt wie beim Wein. Zum Beispiel Schützengarten, Appenzeller oder Burgdorfer Bier. Genau mit Swissness und Regionalem kann man auch bei Touristen trumpfen. Bei den Snacks ist es ja bereits so.“

Interessant sind aber die Kommentare, denn drei der vier Eingaben betrafen auch das Verkaufspersonal: zu leise, zu schnell, unhöflich. Die Preise werden ebenfalls angesprochen, aber diese waren bewusst kein Kriterium unserer Umfrage.

Einen bedenkenswerten Gedanken äusserte der Schreiber, der auf die schleichende Umwandlung von IC- zu IR-Zügen bzw. von IR- zu RE-Zügen aufmerksam macht. Und in diesen Kategorien verkehren ja sowieso keine Minibars. So werde das Angebot still und leise ausgedünnt. Dieser Kritik müssen sich die SBB stellen; wir werden dies in einem nächsten Gespräch thematisieren.

Ein Prost auf Pro Bahn

Feierabendbier neu auch im Starbucks-Speisewagen möglich.

GL Seit 21. November 2013 ist Starbucks als mobiles und doppelstöckiges Kaffeehaus in zwei Intercity-Zügen zwischen Genf und St. Gallen unterwegs. Das ist eine Weltpremiere. Doch gab es in den Starbucks-Speisewagen ausschliesslich das Angebot der US-Multis zu konsumieren, das heisst insbesondere nur alkoholfreie Getränke. Auf Grund einer Anregung von Pro Bahn ist nun das Sortiment erweitert worden: Neu können auch ein Bier oder ein Glas Wein im Starbucks-Speisewagen genossen werden. „Viele Passagiere

haben sich daran gewöhnt, ein Feierabendbier im Speisewagen zu trinken. Dass dies im Starbucks-Waggon nicht möglich ist, ist aus Kundensicht unerfreulich“, hatte Pro-Bahn-Vizepräsident Bruno Eberle im Vorfeld kritisiert. Die SBB und Starbucks reagierten: Seit 4. Februar 2014 heisst es nun „Prost“. Die Änderung gab SBB-Sprecher Christian Ginsig auf Twitter bekannt: „Wie schon angekündigt, gibt's im Speisewagen von Starbucks ab sofort Ittinger Bier, Merlot und Féchy. Alles Schweizer Produkte.“

Kontakte

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

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

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

OSTSCHWEIZ
Dr. Benedikt Zeller, Präsident
Zürcherstrasse 9, 7320 Sargans
T 081 723 05 17
pbs-os.praesident@pro-bahn.ch

TICINO ASTUTI
Elena Bacchetta, Präsidentin
Via Pometta 8a, 6500 Bellinzona
T 076 474 21 79
elena.bacchetta@gmail.com

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

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

Info Fahrplanentwurf 2015

Auf der Website www.fahrplanentwurf.ch können Anliegen zu den Fahrplänen des öffentlichen Verkehrs den zuständigen Stellen bei den Kantonen übermittelt werden. Verschiedene Kantone führen im Frühjahr eine Anhörung zu den Fahrplanentwürfen der durch sie bestellten Angebote des öffentlichen Verkehrs (Regionalverkehr, Ortsverkehr) durch. Ab Montag, 26. Mai 2014 werden die Fahrplanentwürfe publiziert. Stellungnahmen dazu sind während 18 Tagen bis zum Freitag, 13. Juni 2014 möglich.

Sicher unterwegs im öffentlichen Verkehr.

www.securitrans.ch

 **SECURITRANS**
Public Transport Security AG



ProBahn

Schweiz

Jetzt Mitglied werden ...

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Einzelmitglied
CHF 45.- / Jahr | <input type="checkbox"/> Partnermitglied
CHF 25.- / Jahr |
| <input type="checkbox"/> Studenten/Lehrlinge
CHF 20.- / Jahr | <input type="checkbox"/> Vereine / Verbände
CHF 100.- / Jahr |
| <input type="checkbox"/> Gemeinden
CHF 200.- / Jahr | <input type="checkbox"/> Firmen / Gönner
mindestens CHF 500.- / Jahr |

... ausschneiden und einsenden:

Pro Bahn Schweiz
Dorfstrasse 21
CH - 3323 Bärswil

oder online
www.pro-bahn.ch

Name / Vorname _____

Adresse _____

PLZ / Ort _____

Datum / Unterschrift _____

Empfohlen durch
(Name / Adresse) _____

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