



AZB

CH-3178 Böisingen
PP/Journal

Post CH AG

Bild: SBB

Diese Schritte braucht es

Ausbau der Bahninfrastruktur: Pro Bahn fordert mehr regionale Ausgewogenheit

Probleme beim Betrieb der neuen Bahnlinie Mendrisio–Varese
Tagung des Europäischen Fahrgastverbandes in der Schweiz



Karin Blättler

Präsidentin
Pro Bahn Schweiz

D InfoForum in neuem Format

Sie halten die erste Ausgabe unseres InfoForum in verkleinertem Format in den Händen. Wir haben per 1. Januar 2018 die Druckerei gewechselt und gleichzeitig die Gelegenheit genutzt, das Format zu optimieren und die Versandkosten mit der gefalteten unverpackten Zustellung zu reduzieren.

Unser Vereinsmagazin wird weiterhin wie gewohnt über aktuelle Themen im öffentlichen Verkehr aus Sicht der Kundinnen und Kunden berichten. Als Kundenorganisation bringt sich Pro Bahn Schweiz bei Transportunternehmen, Fahrzeugherstellern und den (verkehrs-)politischen Gremien ein.

Das InfoForum geht in die Westschweiz. Pro Bahn Schweiz heisst die Mitglieder der IGöV, Sektion Waadt (CITraP-Vaud) als neue Leser des InfoForum willkommen; sie werden die Ausgabe in elektronischer Form erhalten.

F InfoForum dans son nouveau format

Vous tenez la première édition de notre InfoForum dans sa dimension réduite entre vos mains. Le premier janvier nous avons changé d'imprimerie. Une bonne occasion d'améliorer à la fois notre format et de réduire les frais d'expédition grâce à cette nouvelle muture rabattue et sans emballage.

Au niveau du contenu, notre magazine continuera de vous proposer des thèmes en lien avec les transports publics, axés sur les intérêts des passagères et des passagers. En tant qu'organisation d'usagers, Pro Rail Suisse intervient auprès des entreprises de transport, des fabricants de rames et les milieux de la politique des transports.

Et puis, InfoForum met le cap sur la Romandie. Pro Rail Suisse souhaite la bienvenue aux membres de la section CITraP-Vaud, qui recevront leur revue sous forme électronique.

I Il nuovo formato di InfoForum

Nelle vostre mani avete la prima edizione di InfoForum nel nuovo formato.

Il 1 gennaio 2018 abbiamo cambiato tipografia e abbiamo colto quest'occasione per ottimizzare il formato della nostra rivista. Siamo riusciti, grazie ad un'opportuna piegatura che permette di inviare la rivista senza impacchettarla a ridurre i costi di spedizione.

La nostra rivista continuerà a trattare temi d'attualità inerenti i trasporti pubblici partendo dal punto di vista dell'utenza. Quale organizzazione Pro Bahn Svizzera è presente e difende il punto di vista della clientela presso imprese di trasporti, produttori di materiale rotabile e organismi politici che si occupano di trasporti. InfoForum verrà diffuso nella Svizzera francese. Pro Bahn dà il suo benvenuto ai soci della sezione del canton Vaud di CITraP. I nuovi lettori riceveranno l'edizione della nostra rivista sotto forma elettronica.

Inhalt

Schwerpunkt „AS 2035“

Ausbauschritt 2035: Pro Bahn kritisiert regional unausgewogenes Projekt	3-6
Werner Stohler über die Wichtigkeit des Bahnknotens Luzern	7
Stellungnahme von CITraP	8

Aktuell

Tarife ohne Halbtax: Warum nicht?	9
Tramlinie über Hardbrücke schliesst Lücke im Zürcher Nahverkehr	10-11
BLS mit neuer Werft in Thun	12
FMV: Holpriger Start im Süden	13
Nachrichten	14/18
Erstmals Konzession für Inland-Fernbus	15

öVerreisen

Spektakuläre Tendabahn	16-17
------------------------------	--------------

Pro Bahn

Europäischer Fahrgastverband in Luzern	19
Astuti und Club San Gottardo in Biasca	20-21
Schlagkräftiger mit Arbeitsgruppen	22
Sektion Zürich mit erfolgreicher Stand-Aktion	23

Frontbild:

Doppelspurausbau bei Olten

Impressum

InfoForum 1/2018, Versand: 7. März 2018

Herausgeber und Inserate

Pro Bahn Schweiz (PBS)
Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs
8000 Zürich
T 044 741 49 90, M 079 401 05 40
www.pro-bahn.ch, edwin.dutler@swissonline.ch
Postkonto: 82-4920-4

Redaktion

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

Mitarbeit Pro Bahn

Mitarbeit Pro Bahn: Janine Baumann, Karin Blättler, Marcel Burllet, Fabio Canevascini, Thomas Lendenmann, Daniel Mange, Michael Strasser, Martin Stuber, Andreas Theiler; Gastbeiträge: Geri Krebs, Kurt Metz, Josef Schneider, Werner Stohler

Bilder

Pressedienste, Redaktion, soweit nicht anders erwähnt

Korrektorat

Stefan Schweizer

Druck

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

Grafisches Konzept und Layout

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

Auflage

2000 Exemplare, 4 x jährlich

Mitgliedschaften

Europäischer Fahrgastverband, Europäischer Verband für die Entwicklung des Schienenverkehrs

Nächste Ausgaben

InfoForum 2/2018, Versand: 6. Juni 2018
Inserate- und Redaktionsschluss 10. Mai 2018
InfoForum 3/2018, Versand: 5. September 2018
Inserate- und Redaktionsschluss 16. August 2018



Luzern ist Kopfbahnhof: Aber es braucht einen Durchgangsbahnhof.

Bild: Gerhard Lob

Mehr als Zürich und Arc Léman

Pro Bahn Schweiz hat sich detailliert mit dem Ausbauschritt 2035 befasst und im Rahmen der Vernehmlassung Stellung bezogen.

Martin Stuber Auf dem Hintergrund der schon bestehenden beziehungsweise sich deutlich abzeichnenden Kapazitätsengpässe im schweizerischen Bahnnetz befürwortet Pro Bahn Schweiz einen Ausbauschritt 2035 (AS 2035). Wenn der AS 2030 mit 7 Milliarden Franken dotiert ist, sollten dem AS 2035 mindestens 13 Milliarden zur Verfügung stehen (2 x 7 Mia. minus der wachsende Aufwand beim Unterhalt und Substanzerhalt gem. BIF-Mechanik). Auch damit lassen sich nicht alle objektiv berechtigten Bedürfnisse befriedigen, aber mehr als mit 11,5 Milliarden.

Die Vernehmlassungsvorlage ist regional zu unausgewogen und zu stark auf die beiden grossen Metropolitanräume Zürich und Arc Léman ausgerichtet. Das Hinausschieben des Baus des Durchgangsbahnhofs in Luzern ist nicht akzeptabel; mindestens die erste Etappe ist im Rahmen des AS 2035 zu realisieren. Der Ausbauten am Zimmerberg und in Luzern zu einer durchgehenden Doppelspur Zürich–Zug–Luzern müssen möglichst zeitgleich erfolgen. Aufgrund der Nachfragesituation ebenfalls notwendig ist aus unserer Sicht die Aufnahme des Teilausbaus des Lötschberg-Basistunnels. Zudem müssen die Projektierungen des Herzstücks

Basel und eines dritten Juradurchstichs Aufnahme in den AS 2035 finden.

Mit dem von Pro Bahn geforderten Finanzrahmen von 13 Milliarden Franken und den aus unserer Sicht noch möglichen Optimierungen finden diese Projekte im AS 2035 Platz. Gesamthaft wird damit auch ein regional besser ausgewogenes Paket der Grossprojekte erreicht, die Unterstützung dürfte steigen und die Vorlage würde mehrheitsfähig.

Die schnell voranschreitende Automatisierung der Verkehrsträger bietet interessante Chancen für den Schienenverkehr. Nicht nur bei der Kostensenkung des Betriebes, wo die Hoffnungen unserer Meinung nach eher übertrieben sind, sondern vor allem bei den Zubringersystemen zu den Bahnhöfen, die zunehmend zu Mobilitäts-Hubs werden.

Strassengebundener individuell bestellbarer, teilweise oder ganz automatisierter (selbstfahrender) öV dürfte in vielen Fällen deutlich bessere Angebote bei tieferen Kosten ermöglichen und den Bahnen mehr Passagiere zuführen können. In weniger dicht besiedelten Gebieten stellt sich die Frage, ob ein Ausbau des schienengebundenen öV noch sinnvoll ist.

Ausbauschritt 2035

Gerhard Lob Sowohl der Personen- als auch der Güterverkehr auf der Schiene nehmen stark zu. Damit stösst das Schweizer Bahnnetz bald wieder an seine Grenzen. Der Bundesrat hat im Rahmen einer Vernehmlassungsvorlage einen Ausbauschritt 2035 im Umfang von 11,5 Milliarden Franken vorgeschlagen. Nach Ansicht der Landesregierung kann das Angebot auf überlasteten Strecken sowohl im Fernwie auch im S-Bahn-Verkehr weiter verdichtet und an die stark steigende Nachfrage angepasst werden. Für die Verbesserungen sind rund 200 grössere und kleinere Infrastrukturausbauten nötig.

Ende September 2017 schickte der Bundesrat das Paket in die Vernehmlassung. Die Frist für Stellungnahmen lief im Januar aus. Bis Ende 2018 wird der Bundesrat die Botschaft zuhanden des Parlaments verabschieden und ab 2019 wird der Ausbauschritt im Parlament beraten. Das letzte Wort hat das Parlament – und bei einem Referendum das Volk.

Da der Ausbauschritt 2035 für die künftige öV-Landschaft Schweiz von zentraler Bedeutung ist, räumen wir der Stellungnahme von Pro Bahn Schweiz in diesem Heft viel Raum ein. Auf der Homepage von Pro Bahn (www.pro-bahn.ch) lassen sich alle Dokumente abrufen.

Metropolitanisierung inakzeptabel

Der föderalistische Charakter des Landes muss berücksichtigt werden. Die Stellungnahme von Pro Bahn Schweiz zum Ausbauschnitt 2035 im Detail.

1. Was ist für die Schweizer Bahnreisenden (und damit Pro Bahn Schweiz) das Wichtigste am nächsten Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur?

- Grundsätzlich steht Pro Bahn Schweiz hinter der Planungsphilosophie der SBB. Für Pro Bahn Schweiz ist es aber zusätzlich zentral, dass auch eine Verbesserung der Netzqualität in der ganzen Schweiz erreicht wird. Dies bedeutet Infrastrukturbauten insbesondere dort, wo die Fahrzeiten-Anforderungen zwischen wichtigen Knotenbahnhöfen noch nicht erfüllt sind. Es kann nicht sein, dass z.B. in Luzern die Zeitdauer von der Ankunft des ersten Zuges bis zur Abfahrt des letzten Zuges weiterhin 37 Minuten beträgt.
- Auch darf in Bahnhöfen mit nur halbstündlichen Verbindungen durch „die Harmonisierung der Geschwindigkeiten der verschiedenen Verkehrsarten“ das Knotenprinzip nicht auseinanderbrechen.
- Bei der Planungsphilosophie der SBB ist zu berücksichtigen, dass Direktverbindungen (ohne Umsteigen) bestehen bleiben. Umsteigeverbindungen sind unattraktiv und haben direkten negativen Einfluss auf die Nachfrage bzw. auf den Modal Split.
- Für Pro Bahn Schweiz heisst „Das Angebot wird entlang der erwarteten Nachfrage entwickelt“ nicht, dass nur Grossprojekte in der Region Zürich und im Arc Léman realisiert werden. Eine zentralisierte Metropolitanisierung mit den alleinigen Schwerpunkten Zürich und Arc Léman widerspricht dem föderalistischen Charakter der Schweiz.
- Für Pro Bahn Schweiz stehen nicht die Milliardeninvestitionen im Zentrum, sondern was am Schluss dem Kunden an Angebotsverbesserungen über das gesamte Netz zur Verfügung steht. Auch dürfen bei der Angebotsplanung neue Angebote wie Flügel- oder Tangentialverbindungen nicht ausser Acht gelassen werden.

- Damit alle Kantone die gleichen Voraussetzungen haben, sollen die Projektierung und Vorfinanzierung gewisser Massnahmen gesetzlich geregelt werden und die gesetzlichen Voraussetzungen für eine nachträgliche Erstattung dieser Investitionskosten durch den Bund geschaffen werden.

Pro Bahn fordert, dass die für diesen Ausbauschnitt geplanten Projekte allenfalls neu beurteilt und priorisiert werden, sollten sich vor Realisierungsbeginn die Gegebenheiten wie z.B. Veränderung der Nachfrageentwicklungen, neue Technologien etc. ändern. Dasselbe gilt dann, wenn angesichts dieses grossen Investitionsvolumens Projekte Verspätung haben und andere wiederum vorgezogen werden können. Eine teilweise rollende Planung unter Berücksichtigung des vom Parlament (und allenfalls vom Souverän) vorgegebenen finanziellen Kostenrahmens muss möglich sein.

2. Pro Bahn ist für Ausbauschnitt 2035 mit 11,5 bzw. 13 Mia. Franken

Klar ist, dass mit einem kleineren Paket und kürzerem Zeitrahmen zwar einige Entscheidungen offen gelassen würden und über die Mittel noch verfügt werden könnte. Dies hätte den Vorteil, später auf die Verkehrsentwicklung reagieren zu können. Damit wäre ein regionalpolitischer Ausgleich indessen sehr schwierig, da nur ein einziges grösseres Projekt im Paket Platz finden würde. Wir erachten diese Variante daher für nicht sinnvoll und auch nicht mehrheitsfähig.

Wir unterstützen deshalb den Entscheid des Bundesrates für die umfassendere Variante AS 2035. Nicht nachvollziehbar ist für uns aber die Vorgabe des finanziellen Rahmens von 11,5 Milliarden Franken. Die Finanzierungsmechanik des Bahninfrastrukturfonds (BIF) erlaubt aus unserer Sicht einen AS 2035 im Rahmen von 13 Milliarden Franken. Dies erlaubt auch eine ausgewogenere Verteilung der Grossprojekte.

Im vorgeschlagenen AS 2035 sind viele Details enthalten, auf die unmöglich eingegangen werden kann. Betrachtet man den

Variantenentscheid nur in den Grundzügen, so stellt man fest:

Enthalten sind (A): Brüttener Tunnel, Ausbau Stadelhofen mit viertem Gleis und zweitem Riesbachtunnel nach Tiefenbrunnen, Zimmerberg-Basistunnel II, Ausbau Lausanne – Genf, Ausbau Stammstrecke Neuchâtel – La-Chaux-de-Fonds

Nicht enthalten sind (B): Herzstück Basel, Durchgangsbahnhof Luzern, Vollausbau Lötschberg-Basistunnel oder Teilausbau Ferden – Mitholz, dritter Juradurchstich

Die Forderung nach 13 Milliarden ist auch auf dem Hintergrund des Vorschlages des VöV zu sehen. Der VöV fordert, das Paket gegenüber der bundesrätlichen Variante um den Teilausbau des Lötschberg-Basistunnels (Rohbautunnel Ferden – Mitholz mit Bahntechnik ausrüsten) zu erweitern und dafür den Zeitrahmen zu erstrecken, damit dieses zusätzliche Projekt über den BIF finanziert werden kann.

Aus Sicht von Pro Bahn wäre die bessere Alternative eben die Erhöhung des Finanzrahmens auf 13 Milliarden. Damit können die Ausbauten zwischen Zürich–Zug–Luzern und die Projektierungen des Herzstücks Basel und des dritten Juradurchstichs Aufnahme in den AS 2035 finden. Damit wäre eine akzeptable regionale Ausgewogenheit des Pakets gegeben.

3. Grundlegender Mangel bei der Beurteilung der Projekte nach Kosten/Nutzen

Durch die Anwendung des nicht an die neuen Prioritäten angepassten Tools NIBA ergeben die Kosten/Nutzen-Berechnungen der Projekte ein verzerrtes Resultat. Exemplarisch kann dies bei der Bewertung des Zimmerberg-Basistunnels II gezeigt werden, wo der Fahrzeitgewinn eine mitentscheidende Rolle für das gute Abschneiden spielt, obwohl gemäss dem erläuternden Bericht dieser – zu Recht! – keine Priorität bei den Infrastrukturausbauten haben soll. Wir erwarten vom BAV, dass das Bewertungstool entsprechend angepasst wird und die Kosten/Nutzen-Berechnungen im Hinblick auf die endgültige Vorlage wiederholt werden.

Was nicht fehlen darf

Von den Ausbauprojekten, die nicht berücksichtigt wurden, sind drei in Bezug auf die Nachfragesituation und Netzentwicklung von höchster Dringlichkeit und Wichtigkeit.

PBS Der Durchgangsbahnhof Luzern ist nach eingehender Variantenstudie der SBB die klar beste Variante in der Region Luzern. Alle anderen Varianten beinhalten Teilausbauten, die für sich alleine fast keine Verbesserung bewirken, in der Summe alle miteinander jedoch deutlich teurer wären als die erste Etappe des Durchgangsbahnhofs mit neuer doppelspuriger Zufahrt von Ebikon (jedoch noch ohne Durchbindung, mit unterirdischem Kopfbahnhof nur aus Richtung Zug; späterer Ausbau zum Durchgangsbahnhof vorbereitet). Dazu bewirken alle diese Teilausbauten (Doppelspur Rotsee, Drei- oder Vierspur Gütsch–Luzern plus Ausbau Kopfbahnhof mit Verlegung Zentralbahn in den Güterbahnhof) eine geringere Verbesserung als die erste Etappe des Durchgangsbahnhofs. Also weniger Wirkung für mehr Geld.

Lötschberg-Ausbau und Juradurchstich

Der Lötschberg-Basistunnel ist inzwischen an Spitzentagen (Dienstag bis Donnerstag, Samstag) regelmässig über die 85 % der technischen Kapazität hinaus ausgelastet, welche gemäss UIC als Grundlage für die Bemessung der betrieblich nutzbaren Kapazität gelten. Auf diese Weise wird eine Auslastung von 110 % erreicht, was jedoch zulasten der Stabilität und damit der Betriebsqualität geht. Ein Ausbau des Angebots zum durchgehenden IC-Halbstundentakt ist nicht möglich, und der Anteil der Güterzüge, die über die Bergstrecke verkehren müssen, liegt regelmässig über einem Drittel, an Spitzentagen bei rund 40 %. Nach 25 bis 30 Jahren Betrieb, also ca. 2032–2037, werden erstmals grössere Unterhaltsarbeiten fällig, die im langen einspurigen Abschnitt nur mit monatelangen Totsperrungen machbar wären. Während

man dies beim Gotthard-Strassentunnel abgelehnt hat, soll dies bei einem Eisenbahntunnel offenbar zumutbar sein. Die Reisezeit von Norden nach Visp würde sich dabei genau um 30 Minuten verlängern, ebenso viel wie bei der Fahrt über den Gotthard-Pass statt durch den Gotthard-Strassentunnel. Offenbar wird hier mit zwei verschiedenen Ellen gemessen.

Der dritte Juradurchstich wäre nach Realisierung des vorliegenden AS 2035 das letzte Grossprojekt aus „Bahn2000“, das immer noch nicht realisiert ist. Die Linie zwischen Olten und Liestal ist extrem stark belastet mit Mischverkehr aus Fernverkehr, S-Bahn und Güterverkehr. Am Bözberg wird zwar gerade ein neuer Tunnel gebaut, dieser ist jedoch nicht mehr als ein Eins-zu-eins-Ersatz des bestehenden Tunnels mit grösserem Lichtraumprofil; ein Kapazitätsgewinn resultiert nicht. Die beiden Strecken durch den Jura bilden damit absehbar den grössten Engpass auf der Nord-Süd-Transitroute durch die Alpen. Dies wertet den Nutzen der enormen bereits getätigten Investitionen der letzten Jahrzehnte ab. Es ist unverständlich, dass dieser Ausbau

im Kapitel 2.2 des erläuternden Berichtes („Denkbare Schwerpunkte des nächsten Ausbauschnitts“) nicht erwähnt wird.

Projekte auf Regionen verteilen

Damit werden zahlreiche Regionen nicht berücksichtigt, die sich entsprechend benachteiligt fühlen, während der Grossraum Zürich gleich mit mehreren Grossprojekten beglückt wird, obwohl nicht zuletzt gerade dort schon sehr viel ausgebaut und investiert wurde. Im Gegensatz dazu verteilen sich die drei oben genannten Projekte Durchgangsbahnhof Luzern, Ausbau Lötschberg-Basistunnel sowie dritter Juradurchstich auf verschiedene Landesgegenden (Zentralschweiz, Bern/Wallis und Nordwestschweiz/Aargau/Solothurn). Ein guter regionaler Ausgleich wäre theoretisch möglich. Der bestehende Finanzierungsrahmen lässt hingegen auch bei einer Erhöhung auf 13 Mia. Franken keine Ausführung aller dieser Projekte im Rahmen desselben Ausbauschnitts zu. Umso wichtiger ist die Aufnahme der Projektierung des dritten Juradurchstichs in den AS 2035.



Doppelspur-Ausbau des Teilstücks Ferden–Mitholz nötig: der Lötschberg-Basistunnel (im Bild das Nordportal).

Bild: BLS

Vorlage mit zentralistischen Zügen

Eine Bewertung von Pro Bahn zu den in der Vernehmlassungsvorlage enthaltenen Projekten.

PBS Das vom Bundesrat vorgeschlagene Paket ist regionalpolitisch unausgewogen mit einem sehr grossen Schwergewicht des Grossraums Zürich. Ohne eine Neugewichtung droht die Vorlage am Widerstand aller Regionen, die sich zu Recht benachteiligt fühlen, zu scheitern. Bereits andere Vorlagen, denen zentralistische Züge unterstellt wurden, waren in der Vergangenheit nicht von Erfolg gekrönt: wenn eine Vorlage zugleich die Wünsche der Zentralschweiz, der Ostschweiz, der Nordwestschweiz und der Region Bern übergeht, ist sie kaum mehrheitsfähig.

Der Brüttener Tunnel ist eines der verbliebenen Projekte aus Bahn 2000, die noch nicht umgesetzt sind. Zwischen den beiden Städten Zürich und Winterthur ist das Verkehrsaufkommen sehr hoch und die meisten Verbindungen aus der Ostschweiz führen ebenfalls über diesen Weg. Während zwischen Zürich und Effretikon über Stadelhofen, Wallisellen, Kloten und Zürich Flughafen vier verschiedene Strecken zur Verfügung stehen, müssen sich diese Züge zwischen Effretikon und Winterthur auf eine einzige Strecke zwängen. Der Ausbau ist nicht nur wichtig, sondern auch dringend.

Ebenso ist das Verkehrsaufkommen im Bahnhof Stadelhofen und dem anschliessenden verbleibenden Einspurabschnitt nach Tiefenbrunnen extrem hoch. Es rächt sich, dass beim Bau dieser Anlagen auf eine viergleisige Ausführung des Bahnhofs Stadelhofen verzichtet wurde. Lösbar ist dies nur noch mit grossem Aufwand in Form eines zusätzlichen Tunnels mit einem vierten Bahnsteiggleis. Dieses kann jedoch direkt kreuzungsfrei unter der Linie nach Stettbach hindurch in einen neuen zweiten Riesbach-Tunnel nach Tiefenbrunnen geführt werden, so dass eine sehr leistungsfähige Anlage entsteht. Trotz des riesigen Aufwandes für den nachträglichen Ausbau aufgrund der ursprünglich zu knapp dimensionierten Anlage handelt es sich um ein gutes Projekt mit hohem Nutzen.

Doppelspur Thalwil–Luzern dringlich

Dasselbe gilt auch für die Ausbauten im Bereich Genf – Lausanne. Wie die beiden oben genannten Projekte in Zürich betreffen sie einen dichtest besiedelten Ballungsraum und entfalten einen hohen Kundennutzen. Ausserdem erfüllt dieses Projekt das Ziel einer regionalen Ausgewogenheit. Der Ausbau Neuchâtel – La-Chaux-de-

Fonds ist zwar dringend, die Netzwirkung jedoch geringer: Die bestehende Linie müsste mit hohem Aufwand saniert werden, die Tunnel sind in schlechtem Zustand und die bisherige Linienführung ist ungünstig (Spitzkehre Chambrelieu). Dort kann mit einem Neubau eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur erreicht werden, mit La-Chaux-de-Fonds und Les-Haut-Geneveys werden grössere Ortschaften im Kanton Neuenburg besser an die Hauptstadt Neuchâtel und den nationalen Fernverkehr angebunden. Auch dieses Projekt trägt zu einer regionalen Ausgewogenheit bei. Gegenüber dem grosszügigeren Neubauprojekt „Transrun“ weist das aktuelle Ausbauprojekt mit der Teilsanierung der bestehenden Linie aber einen deutlich geringeren Nutzen auf. Die Mehrkosten für ein Neubauprojekt mit deutlich besserem Nutzen müsste jedoch von der profitierenden Region getragen werden.

Der Ausbau auf eine durchgehende Doppelspur zwischen Thalwil und Luzern ist für die Zentralschweiz angesichts der heute schon bestehenden Unterkapazitäten zur Hauptverkehrszeit und der Einfahrt Luzern an der Kapazitätsgrenze wichtig und zeitlich ebenfalls dringlich.



Auch die Romandie braucht einen Ausbau: FV-Dosto im Lavaux.

Bild: SBB

Zukunft gestalten und nicht nur verwalten

Ein Plädoyer für den Ausbau des Knotens Luzern, um die Zufahrten und den Bahnhof Zürich zu entlasten.

Werner Stohler* Mit dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) haben die Bahnen der Schweiz eine langfristig gesicherte Finanzierung für den Unterhalt und weiteren Ausbau ihrer festen Anlagen erhalten. Nach dem 2014 – zusammen mit der Finanzierung – beschlossenen ersten Ausbausritt STEP 2025 steht jetzt die nächste grosse Ausbaustufe 2030/35 an. Das in der Vernehmlassungsvorlage expressis verbis formulierte Oberziel heisst „Abbau von Überlast“. Mit anderen Worten: Die Kapazitäten für den Personen- und Güterverkehr sollen gesteigert werden. „Nicht vordringlich ist die Verkürzung von Reisezeiten, da dies die Zersiedelung der Schweiz begünstigt und die Nachfrage zusätzlich steigert.“

Diese Formulierung ist eigenartig, weiss man doch heute, dass auch jeder Kapazitätsausbau auf Strasse und Schiene zu vermehrter Nachfrage führt. Nicht nur das: Die Qualität der Infrastruktur ist die grösste Treiberin der Raumnutzung. Sie sollte also im positiven Sinne die Landesplanung unterstützen. Salopp zusammengefasst schwebt über der ganzen Planung die Devise „Mehr vom Gleichen“. Dieses Ziel ist unbefriedigend, vor allem mit Blick auf die bisher getätigten Ausbauten Bahn 2000 und Alpentransit. Beiden Vorhaben lagen Gesamtkonzepte zugrunde.

Das Bahn-2000-Prinzip

Im Personenverkehr gilt das Prinzip „so rasch als nötig“, also Fahrzeiten knapp unter einer Stunde zwischen den grossen Umsteigebahnhöfen. Beim Alpentransit gab es parallel dazu ein Güterverlagerungsziel. Wenn diese Fahrzeitanforderungen erfüllt sind, entsteht ein Netz mit zahlreichen Knoten, das dank guten Anschlüssen alle Regionen hervorragend erreichbar macht. Das System funktioniert in weiten Teilen der Schweiz bis in die feinsten Verästelungen. Das Bahn-2000-Prinzip ist nichts anderes als eine fahrplantechnische Umsetzung der politisch föderalen Struktur der Schweiz.

Selbstverständlich gehören zum nächsten Ausbausritt auch verkehrsplanerische Überlegungen. Diese betreffen die



Warten auf den Ausbau der Alpentransit-Zufahrten: Nordportal des Gotthard-Basistunnels. Bild: SBB

Nachfrage und Kapazitätsausbauten. Alle Regionen haben dazu ihre Wünsche angemeldet. Bahn 2000 und Alpentransit wurden seinerzeit unter finanziellen Zwängen etappiert und warten deshalb auf ihre Fertigstellung. Zurückgestellt wurden die Zufahrtsstrecken zu den Alpen-Basistunneln (die damit ihren vollen Nutzen noch gar nicht entfalten), bei Bahn 2000 die Verkürzungen der Fahrzeiten zu den Knoten Lausanne, St. Gallen und Luzern sowie die zugehörigen Bahnhofsbauprojekte.

Unter diesen drei Knoten hat der Bahnhof Luzern eine strategische Scharnierfunktion, weil er die Schnittstelle von Ost-West-Verbindungen und der Nord-Süd-Achse durch den Gotthard bildet. Um diese Funktion erfüllen zu können,

Im Personenverkehr gilt das Prinzip „so rasch als nötig“.

ist wiederum ein abgestimmtes Bündel von Ausbauten notwendig. Ankerprojekt ist eine neue Durchmesserlinie mit einem tiefliegenden viergleisigen Bahnhofssteil. Es handelt sich also nicht einfach um einen lange gehegten regionalen Wunsch, obwohl auch kapazitätsmässig völlig unbestritten, sondern um den überfälligen Lückenschluss nationaler Planungen.

Künstlich über Zürich

Der Ausbau des Knotens Luzern entlastet die Zufahrten und den Bahnhof Zürich. Dergestalt passen Luzern und die Zentralschweiz nicht nur in die Bahn 2000 hinein, sondern dank einer insgesamt 30 Minuten kürzeren Fahrzeit im Transit durch die Schweiz auch in die heute nicht vorhandene Fahrplankoordination zwischen Deutschland, der Schweiz und Italien. Der Ausbau des Knotens Luzern entlastet die Zufahrten und den Bahnhof Zürich, weil ein Grossteil der heute von Basel, Bern und der Westschweiz künstlich über Zürich geleiteten Reisen ins Tessin via Luzern um 20 Minuten und mehr schneller werden.

Doch ausgerechnet die national und international strategische Investition in eine Durchmesserlinie Luzern, die den grössten noch zu erwartenden Fahrplanwechsel auslösen wird, sollen der Kanton Luzern und sein Umland selber vorfinanzieren, sogar ohne Garantie für eine spätere Rückerstattung! Da ist offensichtlich etwas aus dem gedanklichen Gleichgewicht geraten.

Last, but not least gehört natürlich auch hier der finanzielle Aspekt erwähnt. Vielleicht reichen die vorgegebenen 11,5 Milliarden Franken für ein Zehnjahresprogramm nicht aus. Eine Erhöhung dieser Summe, wenn nötig eine Teilvorfinanzierung durch die Kantone und eine Verlängerung der Planungs- und Bauzeit dürfen jedoch kein Hindernis sein in dem Prozess, den Ausbau des schweizerischen Eisenbahnnetzes gemäss den 1987 festgelegten (und vom Souverän genehmigten) Prinzipien zügig zu Ende zu führen.

*Werner Stohler ist Verkehrs- und Eisenbahnsystemplaner.

Trois objectifs majeurs

Propositions musclées de la CITraP pour l'étape 2035 du programme de développement stratégique du rail.

Daniel Mange Après l'obole de la Berne fédérale à la Suisse occidentale – 810 millions pour une 3e voie de 4,6 km entre Allaman et Saint-Prex, contre 6 milliards pour la région zurichoise (tunnels de Brütten et du Zimmerberg, gare de Stadelhofen) – les sections Genève et Vaud de la CITraP (Communauté d'intérêts pour les transports publics) réagissent vigoureusement à la consultation PRODES (Programme de développement stratégique du rail). Ligne à grande vitesse Mâcon–Genève, premier tronçon Nyon–Morges de la ligne nouvelle Genève–Lausanne, directissima Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds, première étape de la ligne nouvelle Aarau–Zurich, tels sont les projets phares soutenus par la CITraP pour l'étape 2025-2035 du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES). Ces projets visent trois objectifs majeurs: arrimer la Suisse au réseau européen à grande vitesse, accélérer les déplacements entre les métropoles helvétiques – de Genève à Saint-Gall – et, grâce aux tronçons nouveaux, augmenter la capacité des lignes historiques au profit du trafic régional et du fret.

De Mâcon à Genève, il est temps de ressusciter le projet de ligne à grande



Le futur tramway t1 de Renens à Lausanne, au terminus de la place de l'Europe.

Photo: CITraP

vitesse étudié dans les années 90, afin de rapprocher la Suisse des grandes métropoles européennes (Genève–Paris en 2h15, Genève–Londres en 4h25). L'axe Bellegarde–La Plaine–Genève doit être entièrement modernisé, tandis que le projet d'une ligne nouvelle Genève–Lausanne se concrétise par la réalisation d'un premier

tronçon entre Nyon et Morges. La relation directe Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds, une réalisation politique majeure pour ce canton, est également aménagée, tandis que la ligne nouvelle Aarau–Zurich fait l'objet d'un premier avant-projet: cet axe est indispensable pour rapprocher la Suisse alémanique de la Suisse occidentale. La réhabilitation de la ligne Evian-les-Bains–Saint-Gingolph, en territoire français, doit également faire partie de cette étape pour permettre au Léman Express d'atteindre le Valais.

Enfin, le Plan directeur des chemins de fer suisses, tel qu'il est proposé par un postulat du Conseil des Etats, doit immédiatement faire suite à la mise en oeuvre de l'étape 2035; ce plan devrait notamment concrétiser la „Croix fédérale de la mobilité“, très proche du „Plan Rail 2050“ de la CITraP, qui vise à achever deux axes ferroviaires à hautes performances, de Genève à Saint-Gall et de Bâle à Chiasso, rapprochant les citoyens de toutes les régions du pays.

La prise de position intégrale de la CITraP se trouve sur notre site: citrap-vaud.ch -> Groupes de travail -> Plan Rail 2050 -> PRODES 2030/2035.

AS 2035 aus Westschweizer Sicht

Die Sektionen Waadt und Genf der IGöV (franz.: CITraP) setzen in der Vernehmlassung zum Bahnausbau schritt 2035 zwei Akzente. Erstens werden von CITraP vier Projekte besonders gefordert: Die Hochgeschwindigkeitslinie Mâcon–Genf, das erste Teilstück der neuen Linie Genf–Lausanne zwischen Nyon und Morges, die direkte Verbindung von Neuchâtel nach La Chaux-de-Fonds sowie die erste Etappe der neuen Linie Aarau–Zürich. Dies aus drei Gründen: um die Schweiz besser ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz anzubinden, um erhöhte Reisegeschwindigkeiten zwischen den helvetischen Metropolen von Genf bis St. Gallen zu

ermöglichen, und schliesslich um dank Neubaustrecken die Kapazität der historischen Linien zugunsten des Regional- wie des Güterverkehrs zu erhöhen. Der Richtplan der Eisenbahnen, wie er von einer Motion im Ständerat angeregt wurde, soll sofort an den Schritt 2035 angeschlossen werden. Damit rückt die Realisierung des „Schweizer Kreuz der Mobilität“ – welche sich in grossen Zügen mit dem Plan 2050 von CITraP deckt – konkret näher. Der Plan 2050 der CITraP will zwei leistungsfähige Achsen, von Genf nach St. Gallen sowie von Basel nach Chiasso, so dass sich die Einwohner aller Regionen näher rücken.

Halbierung der Tarife

Die Abschaffung des Halbtax-Abos sollte mehr als nur eine Überlegung wert sein.

Karin Blättler Eine Interviewaussage von Toni Häne, dem neuen Leiter Personenverkehr der SBB, zum Thema Halbtax in der NZZ vom 15. Februar löste einen regelrechten Medienhype aus. Paul Schneeberger stellte die simple Frage, ob es nicht Sinn machen würde, das Halbtax abzuschaffen und stattdessen die Preise zu halbieren. Toni Häne antwortete: „Das könnte man sich überlegen“.

Pro Bahn hat diese Idee zwar nicht initiiert, begrüsst sie jedoch. Das Halbtax ist eigentlich vergleichbar mit einer „Mitgliederkarte“, in diesem Fall für den öffentlichen Verkehr. Das Argument, dass dem Kunden etwas Positives weggenommen würde und er es nicht verstehen würde, können wir überhaupt nicht nachvollziehen. Auch die Tatsache, dass das Abo sehr beliebt ist, vermag nicht zu überzeugen. Was hat der Kunde denn für eine Alternative, wenn er den halben Preis für die Bahnreise haben will ohne Halbtax? Im Gegenteil: Im Grunde genommen ist es



Hinter dem SwissPass verbirgt sich häufig ein Halbtax: Per Anfang Dezember 2017 waren über 2,5 Millionen Halbtax-Abos im Umlauf (+5,6 Prozent). Ein neuer Rekord.

ganz einfach, das Halbtax-Abo abzuschaffen, wenn man einmal erkannt hat, dass der sogenannte Halbtaxpreis nichts anderes als der Normalpreis ist, den praktisch 80 Prozent der Bahnkunden bezahlen. Es wäre sogar noch viel kundenfreundlicher, weil die Kunden nicht zuerst ein Halbtax kaufen müssten, um in den Genuss der Ermässigung zukommen. Er müsste das Halbtax auch nicht immer auf sich tragen oder jährlich erneuern. Wir sind überzeugt, dass die Kundschaft das nicht

vermissen, sondern vielmehr begrüssen würde.

Die heutigen Billettpreise ohne Halbtax-Ermässigung sind sehr hoch. Eine Familie oder Reisende aus dem Ausland können sich die hohen „Normaltarife“ meistens einfach nicht leisten. Und der Verweis auf spezielle Angebote für diese Kunden hilft im real gelebten Alltag auch nicht weiter.

Grundsätzlich würde dem öffentlichen Verkehr eine radikale Tarifvereinfachung helfen. Pro Bahn Schweiz fordert das seit Jahren. Eine „Zutrittsbarriere“ könnte damit abgebaut werden. Die Kosten für die äusserst komplexe Tarifgestaltung und die damit zusammenhängenden Informatikkosten könnten eingespart bzw. die Einsparung den Kunden weitergegeben werden. Deshalb erwartet Pro Bahn von der öV-Branche, sich tatsächlich der Tarifgestaltung, dem Sortimentsangebot und der Preisgestaltung anzunehmen. Wir sind überzeugt, dass grosses Verbesserungspotential besteht.

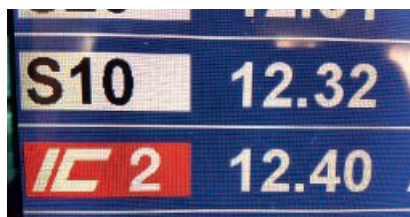
öV-Kolumne

Die Nullnummern

Kurt Metz

„È in arrivo il regionale venticinquemilleduecentouno provinienza da Como San Giovanni ...“; „Wir begrüssen Sie im InterCityExpress dreihundertsiebzig nach Berlin Hauptbahnhof über Offenburg, Karlsruhe, ...“; „Ihre nächste Anschlüsse in Zürich: Intercity eins nach Bern, Intercity eins nach St. Gallen, Intercity fünf nach Biel, Interregio fünfundsiebzig nach Konstanz, ...“.

Was haben diese Ansagen gemeinsam? Sie berieseln uns mit Zahlen, die weder nötig noch nützlich sind. In Italien und Deutschland haben sie Tradition und sind wohl unausrottbar. Dass die SBB zum letzten Fahrplanwechsel diesen Nummernleerlauf einführten, passt gut ins Bild der letzten Jahre. Beschränkten sich die verbalen Blähungen mit



langfädigen Lautsprecherdurchsagen – meist noch in mehreren Sprachen – auf Buchstaben, so müssen nun zusätzlich Zahlen in Form von Zugnummern her!

Die Begründung zu deren Einführung über den internen Dienstfahrplan hinaus war mehr als dürftig, und die Logik – man orientiere sich an den Nationalstrassen – alles andere als nachvollziehbar. Wahrscheinlich waren an diesem Erguss mehrere Arbeitsgruppen mit unzähligen Traktandenlisten, Protokollen und Konzepten beteiligt. Die Diskussionen dürften langatmig

gewesen sein und Dutzende von Fachkräften während Tagen eingebunden haben. Anders sind der Entscheidung für die Umsetzung und die Form kaum zu begründen, geschweige denn zu verstehen. Derweil ausserhalb der Sitzungszimmer die lieben Kundinnen und Kunden sich die Füsse in den Bauch stehen und den nächsten Ersatzzug mit längst zum Ausmustern bestimmten Wagen erwarten. Welche Nummer er dann trägt, ist ihnen völlig egal. Man wünscht sich einen Sitz- statt Stehplatz, ein funktionierendes WC und ein „anmächeliges“ Verpflegungsangebot.

Gefragt sind die Grundwerte und Kernkompetenzen der Eisenbahn: Sicherheit, Sauberkeit, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit. Aber um die zu verstehen und zu leben, muss man den Blick nicht auf den Schotter werfen, sondern mit den Fahrgästen auf Augenhöhe verkehren.

In 60 Sekunden über 30 Geleise

In der Stadt Zürich erschliesst nun ein Tram den Bahnhof Hardbrücke. Eine wichtige Lücke im Tramnetz der Stadt wurde geschlossen. Der öV in Zürich boomt.

Marcel Burlet 700 Meter Tram über die Hardbrücke sind ein kurzes Stück gemessen am 123 km langen Liniennetz der Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich (VBZ). Genau diese paar hundert Meter Tramschienen sind jedoch Gold wert. „Das Herzstück für den weiteren Netzausbau“, meinte der Zürcher Stadtrat und VBZ-Chef Andreas Türler. Und weiter: „Das Tram wird den Verkehr auf der Hardbrücke nicht behindern.“ Diese Aussage war wichtig, weil es erneut – wie bei der Limmattal-Bahn – Opposition gegen den öV von Autoverbänden, Interessenvereinen und rechten Parteigruppierungen gegeben hat (und immer noch gibt). In der Volksabstimmung am 30. November 2014 bewilligte die Stimmbewölkerung des Kantons Zürich mit 66 Prozent Ja den notwendigen Kredit von 130 Millionen Franken: eine komfortable Mehrheit für den öffentlichen Verkehr.

Wichtige Tangentialverbindung

Wieso braucht es eine Tramverbindung über die Hardbrücke? Das Tram Hardbrücke stellte sich schon einige Zeit als dringend nötig heraus, weil die Pendlerströme mehrere Zürcher Stadtbahnhöfe zunehmend überlasten: z.B. Zürich Hardbrücke, Stadelhofen und Altstetten. Zürich Oerlikon wurde bereits durch einen Ausbau von 6 auf 8 Geleise und die neue Weinberg-tunnel-Verbindung in den Tiefbahnhof Löwenstrasse fit gemacht (siehe InfoForum 1/2014).

Die neue Querverbindung über die Hardbrücke ermöglicht die erste wichtige Tangentialverbindung in Zürich. Bisher war eine Nord-Süd-Querung der Geleise bei der Station Zürich Hardbrücke mit dem öV bereits im Autobus oder Trolley-Gelenkbus möglich. Nun besteht eine Verbindung ohne Umsteigen zwischen dem Stadtzentrum und dem aufstrebenden Zürich-West. Die Tramlinie 8 wendet nun nicht mehr am Hardplatz im Südwesten des breiten Gleisfelds vor dem HB Zürich; sie fährt neu nach

einer Rechtskurve über die ganze Hardbrücke weiter – quer über rund 30 SBB-Bahngleise – und erschliesst mit einer Linkskurve darauf das ganze Tramnetz auf der anderen Seite der Brücke. Sie überquert die mit 171 Jahren älteste Eisenbahnstrecke der Schweiz von Zürich nach Baden. Der Paradeplatz und der Helvetiaplatz sind jetzt durchs Tram 8 direkt ans Boom-Quartier Zürich-West angebunden. Dazu erhält der Stadtbahnhof Hardbrücke mit seinen 9 S-Bahn-Linien einen Tramanschluss. Heute gibt es dort rund 55 000 öV-Benutzer/innen pro Tag. In 12 Jahren sollen nach vorsichtiger Prognose 90 000 Passagiere ein- und aussteigen. Das würde bedeuten, dass der S-Bahnhof Zürich Hardbrücke dannzumal die Bahnhöfe Baden, Aarau, Olten, St. Gallen, Zug und Biel/Bienne punkto Passagieraufkommen überflügelt. Heute noch unvorstellbar, aber bald wahr?

Tram bewährt sich

Eigene Beobachtungen zeigen, dass das Tram Hardbrücke rege benutzt wird; sogar in den Nebenverkehrszeiten sind die Kompositionen immer gut besetzt. Es ist ähnlich wie bei der Tramlinie 10 nach Kloten zum Flughafen Zürich, die keine sogenannten „Schwachverkehrszeiten“ kennt. So erstaunt es nicht, dass sich ständig alle optimistischen Zuwachs-Prognosen im Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) nach dem nächsten Fahrplanwechsel als Makulatur erweisen, weil der öV derart boomt. Das permanent weitaus höhere reale Passagieraufkommen im ZVV kann auch in Zukunft nur noch mit den grössten Fahrzeugtypen aufgefangen werden. Der Viertelstundentakt der S-Bahnen und alle 7 Minuten ein Tram in der Hauptverkehrszeit sind nur mit unverhältnismässigem Aufwand zu übertreffen.

Für den motorisierten Individualverkehr verbleiben auf der Hardbrücke dank kombinierter Bus- und Trampuren gleich viele Fahrspuren wie vorher. Die neue Pflingstweidrampe ist dem Tram sowie dem Fuss-



und Veloverkehr vorbehalten. Auf der Brücke bestehen vom motorisierten Verkehr abgetrennte, beleuchtete kombinierte Geh- und Radwege. Wichtig war den Autofahrer-Verbänden und einer Partei im rechten Spektrum, dass der motorisierte Individualverkehr punkto Spuren nicht durch den Tramausbau eingeschränkt werde. Deshalb teilen sich Busse und Trams die gleiche Spur, das heisst die ehemalige Busspur wird auf der Brücke jetzt auch vom Tram benutzt.

Gefährlicher Mischverkehr

Und doch gab es zur Eröffnung der neuen Hardbrücke im Dezember 2017 eine Demonstration der Umweltorganisation „umverkehr“, um auf die unvorteilhaften Verhältnisse für Velofahrende aufmerksam zu machen. Tatsächlich zeigt sich die Situation einmalig: Wartende Passagiere und ebenso querende Velofahrer/innen müssen sich an der Tram- und Bushaltestelle vorsehen, denn sie teilen denselben Raum. Weisse und rote Lämpchen – im Haltestellenbereich in den Boden eingelassen – blinken jeweils bei der Einfahrt eines Busses oder Trams. Diese optischen Signale für die Zweiräder bedeuten „aufpassen und eventuell anhalten“. Auch ein zusätzliches Verkehrssignal regelt klar, dass die Fussgänger/innen Vortritt geniessen. Doch wäre es besser gewesen, man hätte die Velofahrenden mit einer eigenen Spur über die Brücke geführt, und nicht wie ak-



tuell durch die an der Haltestelle wartenden Passagiere. Es heisst zwar auf der offiziellen Internetseite der Stadt Zürich, dass sich dieses im Rahmen des Tramprojekts realisierte Leuchtsystem zur Führung der Fahrgäste und Velofahrenden in den Wartebereichen bewährt habe. Doch zeigt ein persönlicher Augenschein, dass es öfter zu brenzligen Situationen kommt, weil beim Ein- und Aussteigen die Bewegung der wartenden Passagiere die Velofahrenden abklemmt. Hier sollte unbedingt noch nachgebessert werden. Oder eben auch im Klartext vom Schreibenden – einem passionierten Velofahrer – klar geäussert: der Veloverkehr spielt in der Stadt Zürich bei den verantwortlichen politischen Behörden leider nur die dritte Geige! Solcher Mischverkehr von Fussgänger/innen und Velofahrenden auf der Hardbrücke ist gefährlich.



Oben: Abgetrennt von Fussgängern und Velofahrern: das Tram 8 fährt beim Bahnhof Hardbrücke ein.
Bild: vbz

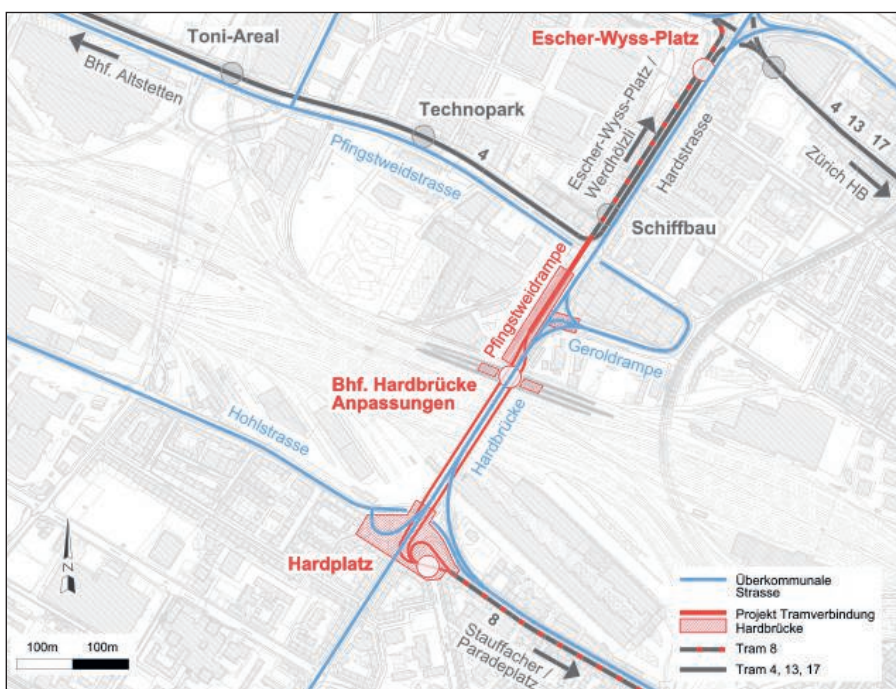
Bus und Tram auf derselben Spur.
Bild: Marcel Bulet

Die zunehmende Mobilität wird zum Problem

Bewährt hat sich die erstmalig geschaffene Einstiegssituation an einer gemeinsam von Bussen und Trams genutzten Haltestelle. Auf der vollen Länge von rund 75 Metern gibt es eine durchgehend hohe Haltekante mit grosszügigem Dach. Dann und wann weht ein starker Westwind mit Regen durchs Limmattal über die Hardbrücke in Richtung Zürich. Nun können die Reisenden vor Wind und Wetter geschützt auf ihren nächsten Anschluss warten.

Fazit: Gerade durch die Aufwertung des Hardplatzes nimmt die Aufenthaltsqualität im ganzen Raum Hardbrücke zu. Die Erfolgsgeschichte des öv im Kanton Zürich zeigt immer mehr Auswirkungen auf den Modalsplit. In Stadt und Kanton Zürich nimmt seit 2001 der motorisierte Individualverkehr pro Person ständig ab. Trotzdem nimmt der Gesamtverkehr wegen längerer Wege und wachsender Bevölkerung zwar leicht zu, jedoch weniger als in den meisten anderen Städten und Kantonen. Ziel ist gemäss Zürcher Richtplan, die steigende Mobilität mit dem öv und Velo aufzufangen. Das ist ein hehres Ziel und gelingt nur mit einem ständigen Ausbau von Zug, Tram und Bus. Das neue Tram 8 über die Hardbrücke beweist es. Trotzdem müssen wir über die ständig zunehmende Mobilität kritisch nachdenken.

Weitere Infos: www.stadt-zuerich.ch/vbz



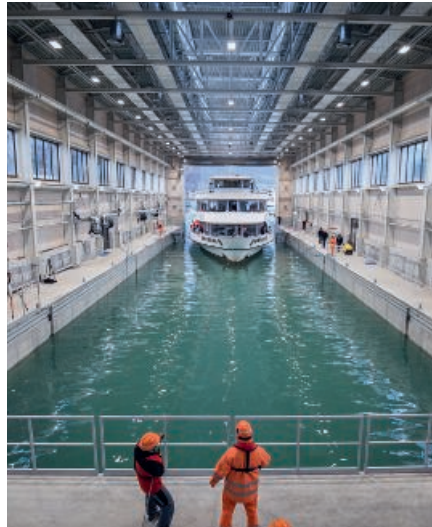
Die neue Werfthalle in Thun

Die BLS kann ihre Thunersee-Flotte in der Anlage mit Trockendock künftig effizient instand halten.

Andreas Theiler Genau 183 Jahre zählt die Geschichte der fahrplanmässigen Schifffahrt auf dem Thunersee. Die ursprüngliche Idee war, Touristen wie Einheimischen den beschwerlichen Landweg von Thun bis nach Interlaken schneller und bequemer anzubieten. In Neuhaus am oberen Ende des Sees warteten dann Kutschen auf die vermögenden Fremden, welche sie über die Ebene an den Brienersee beförderten. Die Kutschen wurden 1874 durch eine Eisenbahn ersetzt, welche von Därligen am linken Thunerseeufer bis nach Bönigen am Brienersee fuhr.

Um zu verhindern, dass Schiffe jemals mit Hilfe einer Schleuse auf den beiden Seen durchgehend verkehren können, wurde die Linie in Interlaken künstlich mit einer zweimaligen Querung der Aare auf tiefen Brücken verlängert. 1893 war auf dem Thunersee die erste Blütezeit vorbei: Von Thun bis Interlaken wurde die durchgehende Eisenbahn eröffnet, und den Schiffen bleibt vorerst vor allem der touristische Verkehr.

Weil um die Jahrhundertwende mehr Schiffe verkehrten, musste endlich auch eine anständige Werfthalle gebaut werden. Diese wurde 1904 in Thun als imposante Holzkonstruktion gebaut – stolze 112 Jahre stand sie schliesslich im Einsatz. In der nun ersetzten Anlage fahren die Schiffe im Wasser auf einen Wagen, der auf einer schiefen Ebene in die Werfthalle führte. Man staune: Sowohl der Elektro-



Topmodern, aber die Schiffe werden von Hand in die neue Werft gezogen. Bild: BLS

motor wie das Drahtseil, welche zusammen den Wagen nach oben ans Trockene zogen, taten die ganzen 112 Jahre ihren Dienst. Vermutlich können heutige Erbauer von solchen Einsatzzeiten nur noch träumen.

Beliebte Winterschifffahrt

Neu werden nun die Schiffe (von Hand!) in die Werfthalle gezogen. Dann wird das Wasser abgepumpt, das Schiff weiter stabilisiert, und die Unterhaltsarbeiten können beginnen. Die Maler haben sicher Freude, weil das Schiff nun nicht mehr schräg, sondern perfekt horizontal steht. Auch die anderen Mitarbeitenden werden

zu schätzen wissen, dass sie nicht mehr auf einer schiefen Ebene arbeiten müssen. Und vor allem wird die Arbeit dadurch erleichtert, dass das Hauptdeck bei einem grossen Schiff leicht unterhalb der Grundbodenhöhe der Werfthalle liegt.

Stark vereinfacht werden die Unterhalts- und Renovationsarbeiten durch eine weitere Neuheit: Die Werkstätten der Maler, Schreiner etc. sind nun in die Werfthalle integriert. Bis jetzt waren immer lange Gänge zwischen dem aufgebockten Schiff und den Werkstätten nötig, zum Teil wohl fast an die 200 Meter. Und schliesslich sollte die neue Halle so isoliert sein, dass nicht die Umgebung erwärmt wird, sondern der Arbeitsplatz von vielen Leuten vor allem in der kalten Jahreszeit.

Seit nunmehr zehn Jahren zahlt der Kanton Bern keine Beiträge mehr an die beiden Schifffahrtsgesellschaften Berner Oberland und Bielersee. Dies dürfte vermutlich ein Unikum in der Schweiz darstellen. Immerhin war aber der Grosse Rat so spendierfreudig, 12,8 Mio. Franken für den Neubau zu bewilligen. Dies ist gar nicht selbstverständlich, denn im Bundesstadt-Kanton fliessen die Gelder eher für Viehschauen als für touristische Produkte. Der Tourismus ist ein zwar unterschätztes, aber wichtiges Standbein im Kanton: Er leistet direkt und indirekt einen Beitrag von 6,5 Prozent zum BIP und von 8,6 Prozent zur Gesamtbeschäftigung (Zahlen 2013). In der Region Interlaken sind es knapp 17 Prozent aller Beschäftigten, die im Tourismus arbeiten; in der Jungfrauregion steigt die Zahl auf über 50 Prozent.

Die Schifffahrt zählt zu den Basisangeboten, welche eine prosperierende und konkurrenzfähige Tourismusregion vorzuweisen hat. Ein Beleg dafür ist die Beliebtheit der Winterschifffahrt: Während auf dem täglichen Kurs von Thun nach Interlaken die Mehrheit der Fahrgäste Einheimische sind, wechselt das Bild auf der Rückfahrt von Interlaken nach Thun ganz deutlich. Nun sind viele asiatische Touristen anzutreffen, die froh sind um diese nicht mit Schnee verbundene Ausflugsmöglichkeit. Für nächsten oder übernächsten Winter ist deshalb ein ähnliches Angebot auf dem Brienersee in Planung.

Chronologie

- 1835 Beginn des planmässigen Verkehrs auf dem Thunersee mit dem Dampfschiff Bellevue
- 1861 die Bahnlinie Bern – Thun wird bis Scherzligen geführt; von dort fahren nun die Schiffe nach Neuhaus (bei Interlaken)
- 1874 Eröffnung der Bodelibahn Därligen – Bönigen
- 1892 der Schifffahrtskanal vom Thunersee nach Interlaken West wird eröffnet
- 1904 Eröffnung der Werfthalle in Thun
- 1925 der Schifffahrtskanal von der Aare zum neuen Thuner Bahnhof wird eröffnet
- 1971 das letzte Dampfschiff (DS Blümlisalp) wird stillgelegt
- 1992 zweite Jungfernfahrt des DS Blümlisalp
- 2002 Letzte Einweihung eines neuen Schiffes (MS Schilthorn)
- 2017 Abbruch der Werfthalle und Neubau

Nachrichten

Postauto: Ein Mythos wankt

Die gelben Postautos stehen für die Erschliessung des Landes bis in die Alpentäler; sie sind ein Rückgrat des öV. Postautos geniessen hohe Anerkennung: verlässlich, solide, meist pünktlich – ein Symbol für die Willensnation Schweiz. Doch der Mythos wankt, seit bekannt wurde, dass Finanzverantwortliche der PostAuto AG mit grösstem Aufwand und illegalen Tricks von 2007 bis 2015 wohl über 90 Millionen Franken an Subventionen abzweigten, sozusagen ihren eigenen Besitzer, den Bund, aber auch die Kantone betrogen haben. Etliche Zeitungsseiten sind schon geschrieben worden. Und es kann hier nur wiederholt werden: Restlose Aufklärung im Postautoskandal tut auch aus Sicht der öV-Kunden Not. (gl)

EAP: Bahnanschluss gefährdet

Die Kofinanzierung des Bahnanschlusses des binational betriebenen EuroAirport bei Basel durch Frankreich ist in Frage gestellt. Das geht aus einer Empfehlung der französischen Regierung zur Priorisierung von Infrastrukturvorhaben hervor. Im „Rapport Duron“ beinhaltet nur eines von drei Szenarien den Bahnanschluss. Im jetzigen Stadium des Projekts erachtet der Bericht keine Notwendigkeit, Mittel zu beschliessen. Erstaunt beziehungsweise verärgert reagierten die Regierungen von Basel-Stadt und Basel-Landschaft. In einem Schreiben an die französische Verkehrsministerin fordern sie eine verbindliche Zusage zugunsten einer Finanzierung des Bahnanschlusses an den Flughafen Basel-Mulhouse. Dieser soll auch den Bahnknotenpunkt Basel SBB von Umsteigenden entlasten. (gl)

Helvetisches Bierangebot

Auf Anfang April wechseln die SBB das Bierangebot in ihren Speisewagen und Bistros, da die bestehenden Verträge per Ende März 2018 auslaufen. Die SBB und die Speisewagen-Betreiberesellschaft Elvetino haben sich entschieden, vorwiegend Schweizer Biere anzubieten. Das künftige Angebot setzt sich wie folgt zusammen: Feldschlösschen Original Bier, 50 cl (Dose); Feldschlösschen alkoholfrei, 33 cl (Flasche); Amber Eidgenoss, 33 cl (Flasche); Das Weizen, 50 cl (Flasche); Internationales Bier: Carlsberg Lager, 50 cl (Dose). Dazu kommt von April bis Juli 2018 eine regionale Spe-

zialität: „Äs gäächs“ – das Muotathaler Wildheubier, 33 cl (Flasche) von der Brauerei Rosengarten in Einsiedeln. (pd)

Ehre für Gotthard-Basistunnel

Der Gotthard-Basistunnel ist in Brüssel mit dem Europäischen Bahn-Award 2018 ausgezeichnet worden. Mit dem Preis zollt die Jury dem längsten Eisenbahntunnel der Welt Tribut. Peter Jedelhauser, Ex-Leiter der Projektorganisation Nord-Süd-Achse Gotthard, und Renzo Simoni, Ex-Chef der AlpTransit Gotthard AG, nahmen die Auszeichnung stellvertretend für alle Projektbeteiligten entgegen. Laut Jedelhauser zeigte das Projekt, dass trotz aller technischen und organisatorischen Fortschritte „letztlich der Mensch der entscheidende Erfolgsfaktor“ bleibe. Der Europäische Bahn-Award wird seit 2007 jährlich vom



Verband der Europäischen Bahnindustrie (Unife) und der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER) vergeben. (pd)

Rauchfreie Bahnhöfe

Die SBB führen seit dem 1. Februar an sechs Bahnhöfen einen Praxistest mit unterschiedlich ausgeprägten rauchfreien Zonen durch. Betroffen sind Basel SBB, Bellinzona, Chur, Neuchâtel, Nyon und Zürich Stadelhofen. Erkenntnisse zu rauchfreien Zonen in Bahnhöfen gibt es aus dem Ausland. Einige europäische Länder kennen ein striktes oder teilweises Rauchverbot in Bahnhöfen, so etwa Deutschland, Frankreich und Italien. Der mehrmonatige Praxistest ab Februar soll die Grundlage für eine schweizweit einheitliche Lösung in SBB-Bahnhöfen bilden. (pd)

Nationales Schwarzfahrerregister

Der Verein ch-direct, in dem sich rund 250 Transportunternehmen zusammengeschlossen haben, will laut einem SRF-Bericht ab 2019 ein nationales Schwarzfahrerregister aufbauen. Mit dem Register sollen künftig Wiederholungstäter härter angepackt werden: Beim ersten Mal zahlen sie eine Gebühr von 100 Franken, beim zweiten Mal 140 und dann 170 Franken. Bisher, so argumentieren die Unternehmen, schlüpfen notorische Schwarzfahrer zu häufig durch die Maschen. Der Entscheid fiel keineswegs einstimmig aus. Einige regionale Transportunternehmen halten nichts von einem zentralen Register. (gl)

Rotbuche wegen Bahn versetzt

Anfang Februar wurde in Schlieren eine 70- bis 80-jährige Rotbuche vom Stadtplatz in den 150 Meter entfernten Stadtpark versetzt. So ein grosser Baum wurde in der Schweiz noch nie verpflanzt. Die Buche ist 20 Meter hoch, hat einen Kronendurchmesser von 18 Metern und wiegt inklusive Wurzelballen und Transportcontainer gegen 100 Tonnen. Die Versetzung der Buche durch die Luzerner Firma BMB Group dauerte etwa fünf Stunden. Nötig wurde die Versetzung der Blutbuche wegen der Neugestaltung des Stadtplatzes Schlieren mit der Haltestelle der neuen Limmattalbahn, die im Sommer 2019 den Betrieb auf der 1. Etappe von Zürich Farbfhof bis Schlieren aufnimmt. (pd)



Premiere: Domo-Reisen wird erster Inland-Fernbus-Anbieter der Schweiz.

Bild: zVg

Der Inland-Fernbus rollt an

Das Bundesamt für Verkehr erteilt Domo-Reisen die Konzession für drei nationale Fernbuslinien. Der Entscheid wird teils heftig kritisiert.

Gerhard Lob Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat gesprochen. Es erteilt dem Glattbruger Busunternehmen „Domo Swiss Express AG“ eine Konzession für Linienbusverbindungen auf den Strecken St. Gallen – Zürich – Biel – Genf Flughafen (rote Linie); Zürich Flughafen – Basel – Luzern – Lugano (gelbe und blaue Linie) sowie Chur – Zürich – Bern – Sitten (grüne Linie). Die Busse sollen je ein- bis zweimal täglich in beide Richtungen verkehren. Halbtax- und General-Abos werden anerkannt.

Domo-Reisen wirbt auf seiner Homepage bereits mit Schnäppchen-Preisen: Zürich – Bern für 11,50 Franken mit Halbtax. Das Angebot wird ab dem 25. März gelten. Zum Vergleich: Mit den SBB kostet es 25,50 Franken. Allerdings müssen für die Strecke im Bus rund zwei Stunden in Kauf genommen werden – staufreie Fahrt vorausgesetzt. Mit der Bahn dauert es nur halb so lang.

Eigentlich wollte Domo-Reisen schon zum Fahrplanwechsel im Dezember den Betrieb aufnehmen. Doch einige Nachweise fehlten. Das Unternehmen musste gemäss den gesetzlichen Bestimmungen gegenüber dem BAV aufzeigen, dass es branchenübliche Löhne und Arbeitsbedingungen sowie die Bestimmungen des Arbeitszeitgesetzes und des Behindertengleichstellungsgesetzes einhält. Dies ist mittlerweile gelungen.

Ein Knackpunkt war auch das Fehlen von Haltestellen. Manche Städte wehrten sich gegen Fernbus-Haltestellen. Inzwischen verfügt Domo-Reisen über die erforderlichen Rechte für die Benutzung der Haltestellen. In einigen Fällen handelt es sich um Privatareale oder Tankstellen.

Entscheidend für die Konzessionsvergabe war, dass von der öffentlichen Hand mitfinanzierte Verkehrsangebote nicht wesentlich konkurrenziert werden. So will es der Gesetzgeber. „Aus der Anhörung der betroffenen Kantone und Transportunternehmen im Sommer 2017 konnte nicht auf eine rechtlich relevante Konkurrenzierung geschlossen werden“, schreibt das BAV.

Die Konzession an Domo-Reisen ist für vorläufig drei Jahre vergeben – bis Ende 2020. Normal wären 10 Jahre. Dies lässt darauf schliessen, dass es gewisse Vorbehalte gab, auch wenn der rechtliche Rahmen erfüllt ist. Der Entscheid des BAV kam aber nicht wirklich überraschend. Noch vor kurzem hatte das Bundesamt ganz explizit die Einführung eines neuen öV-Angebots begrüsst. „Fernbusse als Chance für Kunden, Tourismusgebiete, Umwelt und Steuerzahlende“, hiess es im letzten BAV-Newsletter.

Weniger enthusiastisch zeigt sich Pro Bahn Schweiz über die Fernbusse im Inland (siehe Stellungnahme auf dieser Seite). Der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB)

Mehr Güter auf die Schiene, mehr Busse auf die Strasse

Pro Bahn Schweiz beurteilt die erstmalige Konzessionsvergabe für Inland-Fernbusse negativ.

Karin Blättler/Thomas Lendenmann

Mit der Konzessionsvergabe an die „Domo Swiss Express AG“ hat das Bundesamt für Verkehr eine wichtige Weiche im Schweizer öV-System gestellt. Aus unserer Sicht konkurrenzieren diese Linien das heutige bestehende Bahnnetz. Es handelt sich nicht um eine Ergänzung des öV-Systems, sondern um einen klar konkurrenzierenden Parallelbetrieb. Deshalb spricht sich Pro Bahn Schweiz gegen ein nationales Fernbusnetz aus, ausgenommen es ergänzt das heutige öV-System. Es gibt bereits ergänzende Fernbusangebote, wie z.B. Chur – Bellinzona oder der Tellbus von Altdorf nach Luzern.

Die liberale Praxis vom Bundesamt für Verkehr ist problematisch, da sie die Konkurrenzierung „gut ausgelasteter“ öV-Kurse zulässt – Fernbusanbieter werden kaum Linien in nachfrageschwache Gebiete anbieten, sondern sich auf ertragsstarke Kurse fokussieren. Folge der „Rosinenpickerei“ ist eine schlechtere Auslastung des herkömmlichen öffentlichen Verkehrs. Dies führt im regionalen Personenverkehr zu einer einschneidenden Unterdeckung und somit zu höherem Abgeltungsbedarf durch Bund und Kantone. Der Kundschaft drohen steigende Preise oder ein Leistungsabbau. Im heute dichten öV-Netz besteht kein wirkliches Kundenbedürfnis nach parallel betriebenen Fernbussen. Parallelverkehr und seine Kostenfolgen für die Steuerzahlenden und Reisenden bringen keinen wesentlichen Vorteil.

spricht von einem „falschen, gefährlichen und arroganten Entscheid“ mit möglicherweise fatalen Folgen. Die Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV) zweifelt ihrerseits an, dass die branchenüblichen Löhne und Arbeitsbedingungen wirklich eingehalten werden.

Eine Zeitreise in Europa

Die Tendabahn zwischen Cuneo und Ventimiglia beziehungsweise Nizza ist eine der spektakulärsten Zugstrecken Europas. Sie überwindet mehr Höhenmeter als die Gotthard-Panoramastrecke.

Geri Krebs „Sie dürfen hier ruhig für ein paar Minuten aussteigen, Sie können sich die Landschaft anschauen. Wir müssen auf einen entgegenkommenden Zug warten, das wird mehr als fünf Minuten dauern.“ Der junge Kondukteur wirkt plötzlich ganz locker. Seit unserem Start vor gut einer Stunde in der 80 Kilometer südlich von Turin gelegenen Provinzhauptstadt Cuneo hatte er nach jedem Halt geschäftig die gerade mal drei Wagen des Dieselzugs von Trenitalia abgeschritten.

Wir kommen der Aufforderung gerne nach und treten an diesem Augustmorgen auf den verwitterten Perron. „St. Dalmas de Tende“ steht auf der blauen Tafel. Wir sind seit einer halben Stunde, seit der Durchfahrt durch den Tendatunnel, nicht mehr in Italien, sondern in Frankreich – später werden wir wieder in Italien sein. Wir befinden uns im tief eingeschnittenen Roya-Tal. Sonnenverbrannte Felsen türmen sich schwindelerregend auf, ragen hunderte von Metern über die paar Häuser des Orts, geben der Umgebung ein mediter-

ranes Gepräge. Doch mehr noch als diese erahnte Nähe zum Mittelmeer erregt der in dieser Umgebung surreal wirkende Bahnhof die Aufmerksamkeit der wenigen Reisenden. Das verlassene Sandsteingebäude hat gigantische Ausmasse, ist mit seinem tempelähnlichen Mittelteil und den zwei langgestreckten Seitenflügeln geschätzte hundert Meter lang; es war einst ein Grenzbahnhof. Das war so bis 1939, oder genauer gesagt bis 1947 – aber da fuhr hier längst kein Zug mehr. Doch davon später.

Monumentaler Baustil in den Bergen

Es fällt auf, dass der monumentale Baustil dieses Bahnhofs der gleiche ist wie der in Cuneo, auf der anderen Seite des Hauptkamms der Seealpen – nur mit dem Unterschied, dass Cuneo eine Provinzhauptstadt mit etwa 60 000 Einwohnern und St. Dalmas de Tende ein Bergdorf mit ein paar hundert Einwohnern ist. Dieses Bahnhofsgebäude ist verlassen, die Fenster und Türen sind zugemauert, umgeben von einem stabilen Metallzaun.

Ein französischer Flüchtlingsaktivist, Cédric Herou, hatte im Spätsommer 2016 zusammen mit rund fünfzig afrikanischen Migranten das Gebäude besetzt. Später wurde es geräumt; der Fall machte international Schlagzeilen. Die ganze Geschichte stand und steht im Zusammenhang mit dem Geplänkel zwischen Frankreich und Italien bezüglich ihrer Flüchtlingspolitik. Die französische Regierung hatte im Frühling 2016 die Grenze zwischen Ventimiglia und Menton – der Hauptverbindung nach Italien unten am Mittelmeer – für Flüchtlinge geschlossen. Bilder von Afrikanern, die auf der Küstenstrasse beim Grenzübergang von französischen Polizisten verprügelt wurden, gingen damals um die Welt.

Doch zurück nach St. Dalmas de Tende, das von Ventimiglia eine Zugstunde und 700 Höhenmeter entfernt liegt, ziemlich genau in der Streckenmitte der Tendabahn. Genauer gesagt, in der Mitte des Hauptastes der Tendabahn. Denn noch einmal vierhundert Meter weiter unten im Tal, eine halbe Zugstunde von hier entfernt, nach

Verkürzte Strecke bis Juni 2018

GK/GL Bereits seit September 2017 werden umfangreiche Unterhalts- und Wartungsarbeiten an der Strecke durchgeführt. Sie sollten im Juni 2018 beendet sein. Die italienische Infrastrukturbetreiberin RFI hat 29 Millionen Euro budgetiert, um unter anderem den Tendatunnel und fünf Stahlbrücken zu erneuern. Daher fährt die Tendabahn ab Cuneo nur bis Limone Piemonte. Von dort verkehrt fahrplanmässig ein Busersatzdienst nach Ventimiglia. Die Fahrt dauert zirka zweieinhalb Stunden. Abfahrt in Cuneo um 7.50 und 14.41 Uhr (jeweils mit Umsteigen in Limone auf den Bus); in der Gegenrichtung ab Ventimiglia um 10.30 und 18.36 Uhr. Spektakuläre Ausblicke – und erst noch mit weniger Tunneln – bietet auch die Strasse durch eine der wildesten Gegenden der Alpen. Günstig ist es auch noch: Trenitalia gibt für die knapp 100 Kilometer lange Strecke einen Fahrpreis ab 8.30 Euro an.



unglaublichen Ausblicken von Viadukten und so vielen Kehrtunneln, dass man darob die Orientierung verliert, teilt sich die Strecke im Städtchen Breil-sur-Roya. Während unser Zug weiter im Tal des Flusses Roya bleibt, gleich hinter Breil-sur-Roya erneut die Grenze nach Italien überquert und später bei der Mündung der Roya in Ventimiglia ankommen wird, zweigt nach Westen eine Linie nach Nizza ab.

Bahnbau erst 1979 vollendet

Von dort kommt nun nach rund zehn Minuten Aufenthalt in St. Dalmas de Tende pfeifend ein Zug der französischen Staatsbahnen SNCF an. „Train des Merveilles: Nice-Tende“ steht in grossen Lettern auf den dunkelblauen neuen Wagen. Die „Wunder“ beziehen sich weniger auf die spektakuläre Bahnstrecke, sondern mehr noch auf das „Vallée des Merveilles“. Das wilde Seitental beginnt hier in St. Dalmas de Tende. An seinem Ende – nahe der italienischen Grenze – liegt der 2872 Meter hohe Mont Bego, der höchste so nah am Mittelmeer gelegene Berg. Das Vallée des Merveilles ist seinen Felszeichnungen aus der frühen Bronzezeit (um 1800 v. Chr.) die zweitgrösste prähistorische Fundstätte im ganzen Alpenraum. Einige der eindrücklichsten dieser Felszeichnungen wurden ab-

getragen, man kann sie heute im Museum des Talhauptortes Tenda/Tende bestaunen.

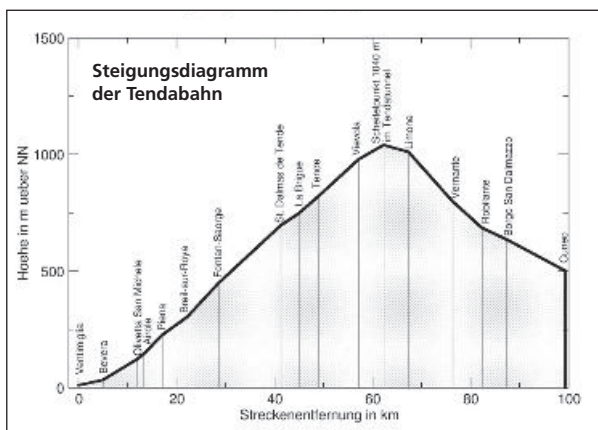
Eine Schreibweise für das 850 Meter hoch gelegene Städtchen findet man nicht an seinem Bahnhof, dort steht nur „Tende“. Deshalb hier noch ein wenig Historisches über eine Gegend, wo nationalistischer Grössenwahn sichtbare Zeugnisse hinterlassen hat. Das erwähnte Bahnhofsgebäude von St. Dalmas de Tende, in den 1920er Jahren von Mussolini erbaut, gehört dazu; noch eindrücklicher sind die riesigen Festungsrüinen, die man 1000 Meter oberhalb von Tenda/Tende auf dem Colle di Tenda/Col de Tende bestaunen kann.

Hier oben verläuft die Grenze zwischen Frankreich und Italien – aber erst seit 1947. Von 1860 an bis zu jenem Jahr war das Gebiet bis hinunter nach St. Dalmas de Tende italienisch: in den Wirren um die italienische Einigung hatte Italien die Gegend annektiert. Und um allfälligen französischen Rückeroberungsgelüsten zuvorzukommen, hatte man ab 1880 das Gebiet flächendeckend mit militärischen Bauten überzogen. Als es nach einem Friedensabkommen und einer Volksabstimmung 1947 an Frankreich zurückging, wurden die Befestigungen gesprengt.

Und zwei Jahre davor hatten unten im Tal die Nazi-Besitzer am Ende des

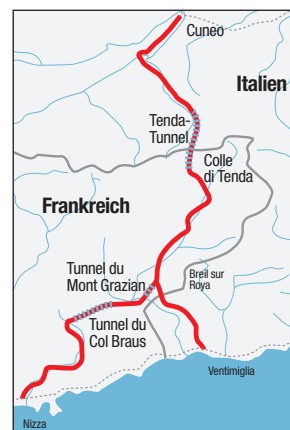
2. Weltkriegs Brücken und Tunnels der Tendabahn gesprengt und dabei ganze Arbeit geleistet. Der Wiederaufbau der Bahnlinie mit ihrer ohnehin schon schwierigen Entstehungsgeschichte schien lange unmöglich und wurde erst 1979 vollendet. Dabei hatte alles einmal so hoffnungsvoll begonnen, bereits in der Epoche, als auch die Gotthardlinie gebaut wurde, war auch das Königreich Italien daran, von Turin aus seine alpenquerende Verbindung ans Mittelmeer zu realisieren – auf der Schiene und auf der Strasse. So wurde der 8,1 km lange Bahntunnel unter dem Tendapass 1898 eröffnet, beginnend gleich hinter Limone Piemonte, einem Ort, der trotz seines romantisch klingenden Namens heute in Wirklichkeit ein weitgehend von Chalets zugebauter Wintersportort von relativer Schönheit ist.

Limone und der Bahntunnel liegen auf einer Höhe von 1040 Metern, während sich die Strasse dagegen noch fast 300 Meter höher den Berg hinaufwindet, bis sie im Tenda-Strassentunnel verschwindet. Seine Länge beträgt 3,2 Kilometer, eröffnet wurde er bereits 1882, im gleichen Jahr wie der Gotthard-Bahntunnel. Passend zu seinem hohen Alter ist heute auch seine Infrastruktur, er ist nur einspurig befahrbar. Der Verkehr wird durch Ampeln an den beiden Eingängen geregelt, sie geben die Durchfahrt jeweils in halbstündigen Intervallen frei. Seit 2014 wird an einer zweiten Röhre gebaut; sie soll 2020 fertiggestellt sein. Der Gotthard lässt auch hier grüssen.



In Breil-sur-Roya zweigt eine Strecke nach Nizza von der Stammstrecke (Cuneo-Ventimiglia) ab (links); der ehemalige Grenzbahnhof von St. Dalmas de Tende – Sandsteingebäude von gigantischen Dimensionen.

Bilder: S. Meillasson; zVG



Nachrichten

FV-Dosto dürfen fahren

Das Bundesverwaltungsgericht hat am 14. Februar entschieden, dass die SBB einige der neuen Fernverkehrs-Doppelstockzüge (FV-Dosto) für Fahrten mit Kundinnen und Kunden einsetzen dürfen. Nach einer Verbandsbeschwerde der Behindertenorganisation Inclusion Handicap war der Einsatz fraglich geworden. In einer ersten Phase werden die Züge als IR auf der Strecke Zürich–Bern und als RE auf der Strecke Zürich–Chur getestet. Ab Fahrplanwechsel 2018 sollen die neuen Züge vollumfänglich eingesetzt werden. Die vieldiskutierte Bestellung der Züge bei Bombardier durch die SBB – ein Auftrag über 1,9 Milliarden Franken – geht auf Mai 2010 zurück. Die Auslieferung hatte sich stets verzögert. (pd)

Italo wird amerikanisch

Der US-amerikanische Infrastrukturfonds GIP übernimmt für 1,98 Milliarden Euro (zirka 2,3 Mia. CHF) das italienische Bahnunternehmen Italo. Die Wettbewerbs- und Kartellbehörde der EU muss noch grünes Licht geben. Die private Gesellschaft Italo verfügt über 42 Hochgeschwindigkeitszüge und transportierte im letzten Jahr knapp 13 Millionen Passagiere – zirka die Hälfte des Passagieraufkommens von Trenitalia mit Hochgeschwindigkeitszügen. Die Amerikaner sehen in Italien offenbar noch Wachstumspotenzial und schielen auch auf Expansionsmöglichkeiten durch die völlige Liberalisierung des europäischen Bahnverkehrs bis 2020. (gl)

ETR 610 bekommt Flügel.....

Die gesamte Flotte der 19 Neigezüge ETR 610 wird aufgerüstet und revidiert. Grössere Gepäckablagen, eine Familienzone, mehr Platz für Velos, neue Technik und ein besserer Mobilfunkempfang sollen den Reisekomfort und die Zuverlässigkeit auf der Nord-Süd-Achse verbessern. Mitte Februar hat der erste revidierte und aufgerüstete Zug das Alstom-Werk in Savigliano (Italien) verlassen. Zudem wird der Name ETR 610 durch „Astoro“ ersetzt, abgeleitet vom italienischen Begriff „astore“ für Habicht. Die SBB setzen auf die Vogelwelt. Der neue Stadler-Gotthard-Zug (EC250) trägt den Namen Giruno (von „girun“, rätoromanisch für Mäusebussard) und kommt ab Ende 2019 zum Einsatz. (pd)

Nachtzüge schlechterechnet

Gemäss diverser Medienberichte in Deutschland hat sich die Deutsche Bahn AG diverser Rechenricks bedient, damit die Nachtverbindungen unwirtschaftlicher erschienen, als sie es wirklich waren. So erschien es plausibler, das Geschäft mit den Nachtzügen abzustossen. Bekanntlich haben die ÖBB einen Grossteil der Verbindungen übernommen. „Bereits im ersten Jahr haben wir 1,4 Millionen Fahrkarten verkauft, damit liegen wir im Plan“, heisst es bei den ÖBB. Die Österreicher geben sich Mühe, mit diversen Neuerungen die deutschen Kunden von ihrem Nightjet zu überzeugen. Die Bahncard wird akzeptiert. Und Liegewagenreisende bekommen anders als bei der DB ein kostenloses Frühstück. Die Waggons erhielten neue Betten. (gl)



Stadler liefert Stadtbahnen

Der Schweizer Schienenfahrzeughersteller Stadler wird die neuen Züge für die Stadtbahn im Luganese liefern. Dies berichtet das „Giornale del Popolo“ in seiner Ausgabe vom 3. Februar. Der Auftrag über 35,9 Millionen Franken wurde direkt vergeben. Die Ausschreibung von 2013 durch die Ferrovie Luganesi SA, welche die die Bahnlinie Lugano–Ponte Tresa (FLP) betreibt, war annulliert worden. Lugano plant ein vollkommen neues Stadtbahnnetz (siehe InfoForum 4/2017), um die Agglomeration mit einem effizienteren öV auszustatten. Die geplante Linienführung der neuen Stadtbahn bei Manno/Bioggio ist allerdings heftig umstritten. (gl)

Neues ZB-Reisezentrum in Stans

In Stans wurde Anfang Februar ein neues Reisezentrum der Zentralbahn eröffnet. Durch die Zusammenarbeit mit Nidwalden Tourismus und Tourismus Stans werden Synergien genutzt und Informationen aus einer Hand angeboten. Das in Meiringen und Sarnen erfolgreiche Einrichtungskonzept wurde übernommen. Während der fünfmonatigen Umbauzeit entstand eine moderne, helle und kundenfreundliche Verkaufs- und Beratungsstelle mit Drittmietflächen. Neben drei Schalern steht ein Infopoint mit einem Tablet zur Verfügung, an welchen den Reisenden beispielsweise Fragen zum SwissPass und zur SBB-Mobile-App anschaulich beantwortet werden. (pd)

Rigi mit Rekordzahlen

Das mehrheitlich sonnige Wetter, die grössere Anzahl der internationalen Gruppenreisenden, der goldene Herbst im Oktober sowie Hochfrequenz-Tage zum Jahresende sorgten dafür, dass die Rigi Bahnen AG mit total 850 000 transportierten Gästen im Jahr 2017 einen neuen Rekord verzeichnen darf (+8,2 % gegenüber 2016). Allein am 31. Dezember begaben sich 7200 Reisende auf die Königin der Berge. CEO Stefan Otz warnt jedoch in einer Medienmitteilung: „Es herrscht nach wie vor eine grosse Wetterabhängigkeit. Diese gilt es in Zukunft zu minimieren, sodass wir den Gästen passende Alternativen bieten können.“ (pd/gl)

Auf dem Weg zu neuen Fahrgastrechten

Der Europäische Fahrgastverband tagte in Luzern.

Josef Schneider* Anfang Februar 2018 war Pro Bahn Schweiz Gastgeber für die jährliche Generalversammlung des Europäischen Fahrgastverbandes EPF (European Passengers' Federation). Das Hotel Waldstätter Hof in Luzern, direkt am Bahnhof gelegen, bildete den passenden Rahmen für die gut 25 Teilnehmer. Geleitet wurde die Sitzung von Michel Quidort, gleichzeitig auch Vertreter des französischen Mitgliedsverbandes FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports). Wichtige Punkte der Generalversammlung – ähnlich wie bei Pro Bahn Schweiz – sind Finanzen und Wahlen der Amtsträger (siehe Kasten).

Breiten Raum nahmen aber auch aktuelle inhaltliche Diskussionen ein: Schwerpunkt dabei war die aktuelle Neufassung der europaweit geltenden Fahrgastrechte. EPF hat dazu einen intensiven Austausch mit Vertretern nahezu aller Fraktionen im

Europaparlament geführt. Während eines Hearings des Verkehrsausschusses des Europaparlaments werden EPF und FNAUT die Sicht der Fahrgäste darstellen. Zuverlässigkeit, durchgehende Reiseketten, Anschlussicherheit und eine Verantwortung der Unternehmen für die Fahrgäste auch in schwierigen Situationen sind dabei zentrale Anliegen. EPF setzt sich zudem dafür ein, die bestehenden Kundenrechte bei ausserordentlichen Umständen („Force Majeure“) nicht aufzuweichen. Weitere Themen waren ein Vortrag zur Lage des Schienenverkehrs in Polen und mögliche Auswirkungen autonomer Fahrzeuge auf die öffentlichen Verkehrsmittel insbesondere in den Städten.

Im Anschluss an die Generalversammlung hatten die Teilnehmer Gelegenheit, die Ausstellung zur NEAT im Verkehrshaus zu besichtigen. Die Besucher zollten diesem eidgenössischen Projekt – mit posi-

ven Auswirkungen weit über die Schweiz hinaus – grossen Respekt.

Der Tag klang mit einem gemeinsamen Abendessen im Schiffsrestaurant Wilhelm Tell aus; der darauffolgende Tag wurde für eine gemeinsame Fahrt durch und über den Gotthard genutzt. Der Dank von EPF gilt Karin Blättler und Edwin Dutler für eine perfekte Organisation, dem Verkehrshaus für die Gratisentritte, dem Verkehrsverbund Luzern für die freie Fahrt im Stadtgebiet und den SBB für die Ermöglichung einer kostenfreien Gotthardtour.

Aktuelle Informationen zu EPF finden sich auf der Homepage www.epf.eu. Dort kann auch ein monatlicher Newsletter abonniert werden. Die nächste öffentliche Veranstaltung von EPF ist die jährliche Konferenz. Diese findet vom 8. bis 10. Juni in Aachen statt. Information dazu finden sich auch auf der EPF-Homepage.

*Mitglied EPF

EPF mit finanziellen Problemen

JS Der Europäische Fahrgastverband EPF ist der europaweite Zusammenschluss regionaler und nationaler Fahrgastverbände. 38 Mitgliedsverbände aus 21 Ländern vertreten gemeinsam auf internationaler Ebene die Interessen der Kunden öffentlicher Verkehrsmittel. Pro Bahn Schweiz gehörte 2002 zu den Gründungsmitgliedern.

Bei den Finanzen befindet sich EPF in einer schwierigen Situation. Die umfangreiche Arbeit ist ehrenamtlich kaum zu leisten. Selbst für ehrenamtlichen Tätigkeiten fallen für Termine mit Entscheidungsträgern in Brüssel schnell hohe Reisekosten an. EPF ist daher derzeit in intensiver Diskussion mit der Europäischen Kommission und Abgeordneten des Europaparlaments, hier eine dauerhaft tragfähige Lösung zu finden. Allein aus eigenen Mitteln der EPF-Mitgliedsverbände lässt sich eine starke Kundenvertretung nicht realisieren. Da Mitglieder des Vorstandes (beim EPF wird dieser Management Board genannt) nach der Satzung nur eine 3-jährige Legislaturperiode haben, wird jedes Jahr ein Drittel der Amtsträger neu gewählt. Im Management Board ist Kurt Hultgren aus dem schwedischen Fahrgastverband auf eigenen Wunsch aus Altersgründen ausgeschieden, hierfür wurde Emil Fredlund, ebenfalls Vorstandsmitglied des Schwedischen Fahrgastverbandes resenarsforum in das Management Board gewählt. Wieder gewählt wurden auch Rian van der Borgt für den holländischen Verband Rover sowie Christopher Irwin von Passenger Focus und Travel Watch South-West.

zb Die Zentralbahn.



**Lust auf einen Perspektivenwechsel?
Erleben Sie die Bahnfahrt aus Sicht
eines Lokführers.**

www.zentralbahn.ch/fuehrerstand

Il Club del San Gottardo si trasferisce

In collaborazione con il Museo dei Trasporti di Lucerna si realizza a Biasca il progetto Swiss Railpark – una attrazione turistica.

Fabio Canevascini Una domenica pomeriggio di inizio ottobre una delegazione di Astuti accompagnata da Marico Gariboldi membro di comitato dell'Associazione utenti del trasporto pubblico Milano si è recato a Biasca alla giornata conviviale organizzata dal Club San Gottardo (CSG). Il CSG ha esposto diversi modelli di treni d'epoca come l'Ae 4/7, Ce 6/8II, Ae 6/6, Tigerli E 3/3 verde, E 3/3 marrone e Sputnik. Il pubblico ha avuto così l'occasione di testarli su brevi tratte, il più gettonato è stato il treno a vapore Tigerli E 3/3. Oltre ai tanti treni d'epoca del CSG facevano da cornice anche le belle automobili d'epoca di due Club ticinesi molto attivi.

Durante la visita ai vari treni d'epoca e dopo aver fatto un giro con un autopostale del 1958 il Presidente del CSG Marco Morisoli in una breve spiegazione dedicata ad Astuti e ai suoi ospiti ha illustrato le principali attività del CSG ed in particolare quelle legate allo Swiss Railpark/St. Gotthard (SRP).

Il CSG è un'associazione attiva sin dal 1993 in Ticino nel restauro e conservazione di materiale ferroviario storico e nell'offerta di viaggi turistici con convogli del passato. Ad oggi conta circa 150 soci e collaboratori specifici.

Complicazioni burocratiche

Il CSG si è fatto conoscere in Ticino, in Svizzera ma anche all'estero poiché fin dal 1993 organizzava autonomamente viaggi turistici sulla linea internazionale Mendrisio – Stabio (CH) – Valmorea (I) – Castellanza. Questa linea era stata inaugurata nel 1926, ma nel 1928 il governo fascista italiano decretò la sospensione dell'esercizio della tratta oltre la frontiera con la chiusura dei cancelli al confine. Tra le ragioni della decisione la presenza di capitali ebrei nella società che gestiva l'esercizio. I binari avrebbero però continuato ad essere in parte utilizzati sul versante italiano anche per il trasporto delle merci vista la presenza di numerose industrie, in particolare cartiere, lungo il tracciato.

Oggi, purtroppo l'esercizio della linea a scopo turistico riattivato nel 1993 con gran-

di sforzi da parte del CSG in collaborazione con i membri del Dopolavoro delle Ferrovie Nord Milano, non è temporaneamente possibile causa complicazioni burocratiche per l'ottenimento delle necessarie concessioni alla luce delle recenti normative europee entrate in vigore. Il CSG ha così deciso di spostare il ricco parco di materiale rotabile storico di sua proprietà a Biasca per valorizzarlo e proteggerlo da atti di vandalismo ritenuti gli ampi spazi chiusi a disposizione.

Con il Progetto SRP, il CSG compatibilmente con i suoi statuti, intende sostenere lo sviluppo economico della Regione del San Gottardo, spostando la propria base operativa presso gli immobili delle ex Offi-

cine FFS di Biasca, contribuendo in questo modo a valorizzare la linea ferroviaria panoramica del San Gottardo e creando una nuova offerta turistica unica, da collegare con altre proposte. In dettaglio il progetto prevede il risanamento degli immobili storici e la creazione di una nuova passerella che congiunga detti immobili risanati con la stazione di Biasca.

Si punta nel contempo alla valorizzazione dell'area verde sotto montagna e ai piedi della cascata Santa Petronilla, nonché al collegamento e valorizzazione della rete di sentieri già esistente.

Gli immobili storici e l'area adiacente già in parte risanati fungono e fungeranno, oltre che da base operativa per viaggi turistici del CSG anche quale area espositiva in collaborazione con il Museo dei Trasporti di Lucerna, ed inoltre da struttura multifunzionale rispettivamente location unica e originale per eventi di vario genere. Infatti dispongono di ampi spazi interni (ca. 2500 m²) ed esterni (ca. 7500 m²). Nelle Officine si continueranno a restaurare locomotive storiche a vapore, elettriche e diesel nonché carrozze ferroviarie d'epoca di proprietà del CSG.



Das Krokodil Ce 6/8 (oben) und eine Fotomontage des neuen Zugangs (Überführung) im Bahnhof Biasca zum Railpark St. Gotthard.

Bilder: zVg

CON IL SOSTEGNO DI

Programma San Gottardo 2002
 Dipartimento di Cultura e Turismo
 DGR Ticino (DGR 120/2002)
 Ufficio di Statistica, Ufficio di Organizzazione, Servizio Regionale
 Ufficio di Statistica, Ufficio di Organizzazione, Ufficio di Statistica
 Ufficio di Statistica, Ufficio di Organizzazione, Ufficio di Statistica
 Ufficio di Statistica, Ufficio di Organizzazione, Ufficio di Statistica
 Ufficio di Statistica, Ufficio di Organizzazione, Ufficio di Statistica

IN COLLABORAZIONE CON

Fabbrica Federale di Svizzera
 Museo dei Trasporti di Lucerna
 Museo dei Trasporti di Lugano
 Museo dei Trasporti di Chiasso
 Museo dei Trasporti di Varese
 Museo dei Trasporti di Milano
 Museo dei Trasporti di Roma
 Museo dei Trasporti di Napoli
 Museo dei Trasporti di Firenze
 Museo dei Trasporti di Venezia
 Museo dei Trasporti di Padova
 Museo dei Trasporti di Bologna
 Museo dei Trasporti di Ancona
 Museo dei Trasporti di Pescara
 Museo dei Trasporti di Bari
 Museo dei Trasporti di Brindisi

SWISS RAILPARK / ST. GOTTHARD

CP 1202 - CH-6805 Mendrisio
 info@railparkstgottardo.ch
 www.railparkstgottardo.ch

Der Club San Gottardo zügelt nach Biasca

In Zusammenarbeit mit dem Verkehrshaus Luzern wird an der Gotthard-Panoramastrecke der Swiss Railpark verwirklicht.

Fabio Canevascini Im vergangenen Oktober besuchte die Tessiner Sektion von Pro Bahn (Astuti) gemeinsam mit dem Fahrgastverband Mailand eine Ausstellung des Club San Gottardo (CSG) in Biasca. Wir konnten diverse historische Züge bewundern, zudem einige Oldtimer und sogar ein Postauto aus dem Jahr 1958. Der Anlass war für den CSG-Präsidenten Marco Morisoli auch eine Gelegenheit, die Aktivitäten rund um den Swiss Railpark/St. Gotthard (SRP) zu erläutern.

Der CSG ist im Tessin seit 1993 aktiv. Ziel ist es, historisches Rollmaterial zu erhalten und touristische Fahrten zu ermöglichen. Der Verein zählt rund 150 Mitglieder. Der Verein ist im Tessin, aber auch in der ganzen Schweiz bekannt, weil er bis 1993 touristische Eisenbahnfahrten auf der internationalen Strecke Mendrisio – Stabio (CH) – Valmorea (I) – Castellanza organisierte. Diese Linie war 1926 in Betrieb gegangen. Doch schon 1928 wurde sie auf Betreiben des faschistischen Regimes in Italien eingestellt und die Grenze geschlossen. Grund dafür war unter anderem die Präsenz von jüdischem Kapital in der Betreibergesellschaft. Auf der italienischen Seite wurde die Strecke teilweise noch für den Güterverkehr genutzt.

Mit viel Aufwand wurde ab 1993 ein touristischer Betrieb neu initiiert. Neben dem CSG halfen auch Mitglieder der Ferrovie Nord Milano in ihrer Freizeit mit. Aufgrund von bürokratischen Schwierigkeiten, um die Konzession gemäss den EU-

Normen zu erhalten, ist der Betrieb aber ausgesetzt. Der CSG hat daher entschieden, seinen Park mit historischem Rollmaterial nach Biasca zu überführen. Dort kommen die Objekte besser zu Geltung; ausserdem lassen sie sich besser vor Vandalenakten schützen.

Mit dem Projekt Swiss Rail Park in Biasca will der Club San Gottardo einen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region San Gottardo leisten. Als Basis für die Vereinsaktivitäten dienen die ehemaligen SBB-Werkstätten von Biasca. Mit dieser touristischen Attraktion soll auch ein Beitrag für die Gotthard-Panoramastrecke geleistet werden. Die historischen Werkstätten sollen restauriert und mit einer Fussgängerüberführung zugänglich gemacht werden (siehe Fotomontage). Auch die Grünzone rund um den Wasserfall Santa Petronilla und die Wanderwege sollen instand gesetzt werden. Einige historische Gebäude wurden bereits restauriert und werden – in Zusammenarbeit mit dem Verkehrshaus der Schweiz in Luzern – für Ausstellungen genutzt. Das Gelände soll zudem für Veranstaltungen aller Art verwendet werden. Es gibt sowohl grosse Innenräume (zirka 2500 Quadratmeter) als auch Aussenflächen (zirka 7500 Quadratmeter). In den Werkstätten werden weiterhin historische Dampf-, Elektro- oder Diesellokomotiven sowie historische Eisenbahnwagen, die sich im Besitz des CSG befinden, restauriert. (Übertragung aus dem Italienischen: gl)

Buchtipps; Ein Plan für die Bahn

Im Herbst 2018 wird das Buch „Ein Plan für die Bahn: Wie die Milliardeninvestitionen in die Schiene mehr bewirken können“ vom NZZ-Journalisten und Bahnexperten Paul Schneeberger erscheinen. Gemäss Voranzeige des Verlags trägt der Buchautor provokante Thesen zum Ausbau der Schweizer Eisenbahn vor. Sein Buch ist eine Aufforderung zum Denken und Handeln in Alternativen und ein Diskussionsbeitrag zu neuen Formen von Mobilität.

Paul Schneeberger, *Ein Plan für die Bahn*, NZZ Libro, Zürich 2018, 32 Franken.



- Einzelmitglied
CHF 50.– / Jahr
- Partnermitglied
CHF 30.– / Jahr
- Studenten/Lehrlinge
CHF 25.– / Jahr
- Vereine / Verbände
CHF 100.– / Jahr
- Gemeinden
CHF 200.– / Jahr
- Firmen / Gönner
mindestens CHF 500.– / Jahr

Name / Vorname

Adresse

PLZ / Ort

E-Mail-Adresse

Datum / Unterschrift

Empfohlen durch (Name / Adresse)

Jetzt Mitglied werden ...

... ausschneiden und einsenden:

Pro Bahn Schweiz
CH - 8000 Zürich

oder online www.pro-bahn.ch

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

Auszeichnung für herausragende Leistungen

Mit dem Preis „Premio Pro“ gibt Pro Bahn Schweiz dem öV ein Gesicht.

Janine Baumann Damit der öffentliche Verkehr jederzeit reibungslos funktioniert und die Kundinnen und Kunden sicher und zuverlässig ans Ziel kommen, braucht es Angestellte der Transportunternehmen, die tagtäglich ihr Bestes dafür geben.

Alle zwei Jahre nominiert der Zentralvorstand von Pro Bahn Angestellte, die im öffentlichen Verkehr tätig sind und Herausragendes geleistet oder sich vorbildlich verhalten haben. Der Premio Pro wurde erstmals 2016 verliehen. Alle Kandidaten, die Pro Bahn Schweiz nominiert, haben einen wertvollen Beitrag geleistet. Die Nominati-on ist eine verdiente Auszeichnung dafür.

Die nächste Preisverleihung findet am Dienstag, 16. Oktober 2018 im Verkehrshaus in Luzern statt. Der Präsident des Verbands öffentlicher Verkehrs, Norbert Schmassmann, wird die Auszeichnung vornehmen. In den nächsten beiden InfoForum-Ausgaben 2/18 und 3/18 werden die Nominierten vorgestellt. Vielen Dank, dass Sie mithelfen, dem öV ein Gesicht zu geben! Bitte melden Sie uns ausserordentliche Taten bis spätestens 31. Juli 2018 per Post oder E-Mail.

Premio Pro, Janine Baumann
Tannenbergstrasse 56, 8625 Gossau
pbs-ressort.dienstleistung@pro-bahn.ch.

Eröffnung der Service- und Abstell-anlage Pünten

Pro Bahn Zürich konnte mit einem Info-Stand viele Interessierte ansprechen.

Michael Strasser Die SBB haben am 24. November 2017 im Beisein von Josef Lisibach, Stadtrat Winterthur, Franz Kagebauer, Direktor ZVV, und Werner Schurter, Leiter Regionen SBB Personenverkehr, ihre neue Service- und Abstellanlage Pünten feierlich eröffnet. Nach zweieinhalb Jahren Bauzeit werden in der neuen Anlage seit dem Fahrplanwechsel die Doppelstockzüge von Stadler mit neuester Bahntechnik gewartet und gereinigt. Die SBB investierten 115 Millionen Franken und schafften 50 neue Arbeitsplätze. Der Neubau steht in Zusammenhang mit dem Ausbau der Zürcher S-Bahn beziehungsweise deren 4. Teilergänzungen.

Am Samstag, 25. November, konnte das interessierte Publikum einen Blick hinter die Kulissen des neuen Instandhaltungsstandorts werfen. Die Sektion Zürich durfte mit einem Info-Stand am Anlass teilnehmen. Rund 2000 Besucher strömten in die neue Halle und waren sehr er-



Pro Bahn informiert.

Bilder: zVg

staunt, als sie an unserem Stand das neue Kursbuch sahen: „Heute Morgen im Radio hiess es, das gäbe es nicht mehr.“ Mit diesem Aufhänger konnte die Sektion Zürich viel Aufmerksamkeit erregen und Pro Bahn Schweiz bekannter machen.

Viele Exemplare des InfoForum wurden abgegeben sowie Bestellungen für das Kursbuch aufgenommen. Durch die Unterstützung der vielen Helfer war es eine gelungene Aktion. Ein grosses Dankeschön geht auch an Christian Baumgartner (Relationship Management bei SBB AG), der das Ganze erst möglich gemacht hat.

Gönnermitglieder

BERN MOBIL

bis
Besser unterwegs.

SIEMENS

Kummler+Matter

SV
Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel des transports
Sindacato del personale dei trasporti

SOB SÜDOSTBAHN

aare seeland mobil

MEV +
Independent Railway Services
HBM Gruppe

BDWM

VBZ Züri Linie

SWISSRAIL
Industry Association

BRUNNER
Medien mit Zukunft

Gemeinden

BL: Läufelfingen

TG: Frauenfeld

UR: Erstfeld

ZH: Dietikon, Dietlikon,

Dübendorf, Elgg, Meilen,

Rafz, Richterswil, Schlieren,

Schwerzenbach, Thalwil,

Uetikon, Wädenswil

Mit Arbeitsgruppen schlagkräftiger auf Veränderungen im öV reagieren

Um den vielfältigen Themen des öffentlichen Verkehrs gerecht zu werden, wurde an der letzten Präsidentenkonferenz vom 5. Februar beschlossen, dass sich in Zukunft statt dem bisherigen viel umfassenden Ressort „Dienstleistungen“ verschiedene Arbeitsgruppen einzelner nationaler Themenbereiche annehmen.

Mit den Arbeitsgruppen können wir viel besser auf die schnellen Veränderungen reagieren. Innerhalb einer Arbeitsgruppe können wir uns vertieft mit einzelnen Problemstellungen auseinandersetzen und uns bei den Transportunternehmungen einbringen.

Pro Bahn Schweiz sucht deshalb für die nachstehenden Themengebiete Mitglieder, die aktiv in einer oder mehreren Arbeitsgruppen mitarbeiten wollen.



Die Arbeitsgruppen

1. Pricing/Tarife/Ticketing/SwissPass
2. Distribution: Information/Automaten/Apps/bediente Schalter
3. Zugang zum öV: Bahnhofsgestaltung und Sicherheit/Service/Sicherheit
4. Service im Zug und nachher: Abgrenzung IC/IR/RE/S-Bahn/Sicherheit im Zug
5. Fahrplan und Angebot: Ausbauten/Konzessionen/Fernbusse

6. Bahn-Störungen: Behebung, Kundeninfo, Bahnersatz, Fahrzeug-Unterhalt
7. öV International und Grenzregion: Angebot/Tarife/internationale Reisen
8. öV-/PBS-Marketing/PR und Mitglieder-Info: Zeitschrift/Newsletter/Webauftritt

Falls Sie Interesse haben, melden Sie sich bitte beim Sekretariat von Pro Bahn Schweiz: Marcel Bulet, Tel 079 540 50 50, sekretariat@pro-bahn.ch

Für regionale Themen sind unsere Sektionen zuständig. Gerne können Sie sich melden, falls Sie in einer Sektion aktiv mitarbeiten möchten. Unten auf dieser Seite finden Sie eine Übersicht unserer Sektionen mit den entsprechenden Kontaktdaten. Jedes Engagement ist willkommen. Es gibt viel zu tun: Packen wir es an!

Kursbuch 2018: S'hät solangs hät!

PBS Der VCS, die IGöV und Pro Bahn Schweiz freuen sich über den grossen Erfolg des Kursbuches 2018. Mit mehr als 10 000 verkauften Exemplaren wurden die Erwartungen übertroffen. Dieser Erfolg sichert den Fortbestand des Fahrplans in gedruckter Form auch für 2019. Trotz der beliebten Apps der SBB ist das Kursbuch für versierte öV-Nutzer unersetzlich. Daran haben der VCS, die IGöV und Pro Bahn Schweiz immer geglaubt. Deshalb haben die drei Verbände nicht akzeptiert, dass das Kursbuch Geschichte sein soll – und produzierten es kurzerhand auf eigene Faust. Die grosse Nachfrage gibt ihnen Recht. Der Initiator des Projekts,

öV-Pionier Hans Meiner, freut sich über den Erfolg: „Für mich ist das die Bestätigung, dass das Kursbuch unersetzlich ist. Neben der tollen SBB-App brauche ich das Kursbuch weiterhin sehr regelmässig. Ich schätze es sehr, dass die SBB das Projekt unterstützen und das Kursbuch weiterhin an den grossen Bahnhöfen der Schweiz erhältlich ist.“ Das Kursbuch kann weiterhin auch beim VCS bestellt werden, per Telefon unter 031 328 58 58, E-Mail: kursbuch@verkehrsclub.ch oder online unter www.verkehrsclub.ch/kursbuch. Pro-Bahn-Mitglieder erhalten das Kursbuch zum Aktionspreis von 10 Franken (inklusive Versandkosten).



Kontakte

ZENTRALVORSTAND

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

ESPACE MITTELLAND

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

NORDWESTSCHWEIZ

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

OSTSCHWEIZ

Bruno Eberle, Präsident
Heiligkreuzstr. 32, 9008 St. Gallen
T T 071 245 36 46
beberle@swissonline.ch

TICINO ASTUTI

Fabio Canevascini, Presidente
Via Gen. Guisan 20, 6828 Balerna
T 079 248 5014
fabio@fabiocanevascini.ch

ZENTRALSCHWEIZ

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

ZÜRICH

Yves Matscher, Co-Präsident
Pappelstrasse 16, 8620 Wetzikon
M 079 711 68 18
yves_matscher@bluewin.ch

Michael Strasser, Co-Präsident

Tannenbergrasse 56,
8625 Gossau / ZH
T 043 277 82 76, M 079 583 72 10
michael.strasser@swissonline.ch

21. Delegiertenversammlung Pro Bahn Schweiz

**Samstag, 7. April 2018 in Mendrisio Museum /
Galleria Baumgartner (Modelleisenbahnmuseum)**

Treffpunkt / Ablauf: 10:00 Eintreffen der DV-Teilnehmenden zu
Kaffee und Gipfeli
10.30 Delegiertenversammlung
12:00 Mittagessen Restaurant Milano
14:00 Museumsbesuch mit Führung durch
Thomas Lendenmann
15:05 Abfahrt Mendrisio
15:42 Abfahrt Lugano ICN (Speisewagen)

Mitglieder von Pro Bahn Schweiz sind an der
Delegiertenversammlung willkommen. Stimm-, Wahl- und
Antragsrecht haben die von den Sektionen nominierten Delegierten.
Reisekosten gehen zu Lasten der Teilnehmer.
Mittagessen für Nicht-Delegierte: es wird ein Unkostenbeitrag von
CHF 30.00 erhoben.

**Aus organisatorischen
Gründen bitten wir um
Anmeldung bis am
15. März 2018.**



ProBahn
S c h w e i z



**Ich nehme an der 21. Delegierten-
versammlung von Pro Bahn Schweiz vom
7. April 2018 in Mendrisio teil:**

- mit Mittagessen
- ohne Mittagessen
- vegetarisches Menu

Name _____

Vorname _____

Adresse _____

E-Mail _____

Datum / Unterschrift _____

**Zustellung der Anmeldung bis am
15. März 2018 an:**

Pro Bahn Schweiz / Thomas Lendenmann /
Grabenstrasse 30 / 8225 Siblingen
oder per Mail an:
t.lendenmann@swissonline.ch



Region Goldau

2-TAGES-RUNDREISE

BAHNFAHRT UND ***HOTEL
AB CHF 314.—*

Eingeschlossene Leistungen:

Übernachtung in Lugano (inkl. Frühstück),
Voralpen-Express in der 1. Klasse,
Bernina Express in der 2. Klasse

Vom Voralpen- zum Bernina Express

EXPRESS^{HOCH2} – DIE SCHÖNSTEN EXPRESSVERBINDUNGEN DER SCHWEIZ

Geniessen Sie unser exklusives Angebot Express^{hoch2}, bei dem wir für Sie die schönsten
Expressverbindungen der Schweiz zusammengestellt haben.

Nähere Angaben erhalten Sie über Ihre Buchungsstelle der Schweizerischen Südostbahn AG,
Telefon 058 580 78 71 oder unter www.voralpen-express.ch/pauschalangebote.

* Im Preis inbegriffen (Basis Halbtax-Abonnement, 2. Klasse): Zugfahrt Wohnort – St.Gallen – Arth-Goldau – Lugano – St.Moritz – Chur. Übernachtung inkl. Frühstück in Lugano.
Zugfahrt St.Gallen – Arth-Goldau in der 1. Klasse als offerierte Zusatzleistung. Der publizierte Preis ist ein Preisbeispiel pro Person in CHF bei Stand der Drucklegung im
Dezember 2017 und ist gültig bis 22.1.2018. Das Preisbeispiel basiert auf einer Abreise am 1.7.2018. Tagesaktuelle Preise erhalten Sie in Ihrem SOB-Reisebüro.

