

Bild: ZKB

Seilbahnen im urbanen Raum

Wenn der öffentliche Verkehr in die Luft geht: Schwerpunkt auf den Seiten 3 bis 9

Änderungen im Billett-Angebot: Spartageskarte mit Frühbucherrabatt
Erkenntnisse zum Verkehrsverhalten: Je schlanker, desto mehr öV



Karin Blättler

Präsidentin
Pro Bahn Schweiz

D Breite Akzeptanz

Am 22. April 2017 wurde ich zur Präsidentin von Pro Bahn Schweiz gewählt. Gleichzeitig konnten wir das 20-jährige Bestehen des Vereins feiern. Es freut mich, dass ich Pro Bahn ins nächste Jahrzehnt führen darf. Pro Bahn ist inzwischen etabliert und geniesst breite Akzeptanz. Das ist ein grosser Verdienst meiner Vorgänger.

Ich bin sehr froh und dankbar, dass ich all die mit meinem Amt verbundenen Aufgaben nicht allein bewältigen muss, sondern auf die Unterstützung aller Mitglieder des Zentralvorstandes und der Sektionen zählen kann. Um mit Erfolg aktiv zu sein, sind auch gute Verbindungen zu den Transportunternehmungen sehr wichtig. Hier hat Kurt Schreiber gute Vorarbeit geleistet und mir seine wertvollen Kontakte weitergegeben. Das hat den Einstieg in mein jetziges Amt sehr erleichtert. Ich bedanke mich an dieser Stelle bei Kurt. Gerne bedanke ich mich bei allen Mitgliedern für das mir geschenkte Vertrauen.

F Large acceptance

Le 22 avril dernier, j'ai été élue à la présidence de Pro Rail Suisse. Parallèlement, nous avons célébré le vingtième anniversaire de l'association. Je suis heureuse de pouvoir guider Pro Rail dans la décennie à venir. Pro Rail est désormais bien ancrée dans son domaine et jouit d'une large acceptation. Le mérite en revient à mes prédécesseurs.

Je suis contente et soulagée à la fois, de ne pas devoir assumer seule toutes les tâches rattachées à ce poste, et de pouvoir ainsi compter sur le soutien de tous les membres du comité et des sections. Il est important de souligner également, que le succès qui doit couronner les efforts passe aussi par des liens de qualité avec les transporteurs. Un domaine dans lequel Monsieur Kurt Schreiber a largement oeuvré et ouvert la voie. En me transmettant ses contacts, il a beaucoup facilité mes débuts et je l'en remercie. J'en profite également pour dire ma gratitude à tous les membres de Pro Rail pour la confiance qu'ils m'accordent.

I Ampio riconoscimento

Il 22 aprile sono stata eletta presidente di Pro Bahn e contemporaneamente la nostra associazione festeggiava il ventesimo anno di fondazione. Quale neo-presidente mi rallegravo di poter pilotare Pro Bahn nel prossimo decennio. Nei suoi vent'anni di vita, Pro Bahn si è consolidata ed oggi il suo operato è ampiamente riconosciuto. Questo traguardo è stato raggiunto grazie all'impegno dei miei predecessori.

Sono molto contenta e riconoscente di poter contare sull'appoggio dei membri del comitato centrale e delle sezioni e non dover svolgere da sola tutti i compiti legati alla mia funzione. Per ottenere risultati positivi è importante avere buone relazioni con le imprese di trasporto, Kurt Schreiber ha svolto un lavoro importante in quest'ambito e mi ha lasciato in eredità una buona rete di contatti. Questo ha facilitato molto la mia entrata in carica. Colgo quindi l'occasione per ringraziare sentitamente Kurt per il lavoro che ha svolto come pure tutti i membri dell'associazione per la fiducia che mi è stata accordata.

Inhalt

Schwerpunkt „Urbane Seilbahnen“

Der öV geht in die Luft: Ein weltweiter Trend	3-6
Projekt: ZüriBahn zwischen Seeufnern	7
Das deutsche Wuppertal als Trendsetter	8-9

Aktuell

Frühbucherrabatt für Tageskarten	10
Rote Köpfe: Expresszug am Gotthard	11
Verfall und Rettung des Standorts Chiasso	12
Fernverkehr: Kooperation statt Konfrontation	13
Nachrichten 1	14
Unter der Lupe: Unser Verkehrsverhalten ...	15-16
Glacier Express mit neuem Konzept	17
Das Krokodil kehrt zurück	17
Nachrichten 2	18
Revolution bei Appenzeller Bahnen	19

ÖVerreisen

Unterwegs mit AVE-Zügen in Spanien	20-22
--	-------

Leserbriefe

Frontbild: Geplante Seilbahn für den Jubiläumsanlass 2020 der ZKB

Impressum

InfoForum 3/2017, Versand: 7. September 2017

Herausgeber

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

Redaktion

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

Mitarbeit Pro Bahn

Roland Arnet, Edy Bernasconi, Karin Blättler, Edwin Dutler, Urs Schaffer, Bernhard Studer, Andreas Theiler, Kaspar P. Woker

Bilder

Pressedienste, Redaktion, soweit nicht anders erwähnt

Korrektur

Stefan Schweizer

Inserate und Druck

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

Grafisches Konzept und Layout

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

Auflage

2000 Exemplare, 4 x jährlich

Mitgliedschaften

Europäischer Fahrgastverband, Europäischer Verband für die Entwicklung des Schienenverkehrs

Nächste Ausgaben

InfoForum 4/2017, Versand: 7. Dezember 2017
Schwerpunkt: Der neue Südwestanschluss
Inserate- und Redaktionsschluss 16. November 2017
InfoForum 1/2018, Versand: 9. März 2018
Schwerpunkt: noch nicht definiert
Inserate- und Redaktionsschluss 16. Februar 2018



Für Pendler und Touristen: Emirates Air Line London.

Bild: Hansjörg Egger, fotogenica.ch

Wenn der öffentliche Verkehr in die Luft geht

Weit mehr als eine Freizeiteinrichtung: Wie Seilbahnen urbane Verkehrsprobleme lösen können. Die Szenarien.

Kurt Metz* Es fehlt meist an Platz und Geld, ebenso oft an Zeit und Ideen, wenn es um den Abbau von Staus des motorisierten Individualverkehrs und das Erhöhen der Kapazitäten des öffentlichen Verkehrs geht. Strassen lassen sich nicht beliebig verbreitern. Der Gang in den Untergrund ist kostspielig und langwierig oder lässt sich aus topografischen Gründen kaum bewerkstelligen. Finanzen stehen nicht unbegrenzt zur Verfügung. Die Lösung hängt am Seil und meist in der Luft: Seilbahnen!

In Schwellenländern Nordafrikas und Südamerikas hat man aus der finanziellen Not eine verkehrstechnische Tugend gemacht: Teile des öffentlichen Verkehrs werden vom Boden gelöst und in die Luft verschoben. Seilbahnen in der Luft – Grosskabinen im Pendelverkehr oder umlaufende Kleinkabinen/Gondeln – bieten eine Vielzahl von Vorteilen gegenüber Bussen, Trams, Metros und Bahnen.

Seit einiger Zeit verfügen auch hochentwickelte Städte über öffentlichen Verkehr in der Luft wie Portland (Oregon, USA) mit der Erschliessung eines Universitätsspitals, Manhattan (New York, USA) mit der Anbindung von Roosevelt Island im Hudson River, Mexico City,

Singapur, Macau, Hongkong, Ankara, Medellín, Algier, usw. Aktuell stehen in Europa Projekte in Wuppertal, Stuttgart, Wien, Paris und in der Schweiz in Zürich, Fribourg und Sion mit zukünftigen Verbindungen an bestehende ÖV-Netze sowie in Genf an den Flughafen zur Diskussion. In Toulouse wird gebaut.

Die erste rein urbane Seilschwebbahn baute übrigens die Schweizer Firma Von Roll im Jahre 1976 in New York City von Manhattan auf die im Hudson liegende Roosevelt Island; sie wurde 2010 durch eine Neuanlage der Firma Poma ersetzt. Bereits 1939 zur Landi und 1959 zur Gartenausstellung in Zürich verkehr-

**Der ursprüngliche Artikel ist in „Der Nahverkehr 5/2016“ erschienen und hat den ÖV-Preis der Bahnjournalisten Schweiz 2016 erhalten sowie den Schweizer Fachpresse-Verband Award für den besten deutschsprachlichen Fachartikel 2016. Das InfoForum druckt eine leicht überarbeitete Fassung in gekürzter Form ab. Eine ausführliche Version erscheint im Jahrbuch des Schweizer Verkehrs im Oktober 2017.*

ten Gondeln am Seil über das untere Zürichseebecken. Im Jahre 1954 führte eine Sesselbahn in zwei Sektionen vom Berner Bärengraben über den Rosengarten zum Ausstellungsgelände Allmend – allerdings nur während 39 Tagen. Die Anlage wurde eigens für die internationale Tourismusmesse Hospes installiert. In Lissabon gibt es seit der Weltausstellung 1998 eine Gondelbahn entlang des Flusses Tejo, die dem Personentransport dient und sich zur touristischen Attraktion entwickelte. An der Expo 2000 in Hannover beförderte die Seilbahn mehr als acht Millionen Passagiere.

Medellín (Kolumbien) mit bereits vier urbanen Seilbahnen – eine fünfte ist im Bau –, Algier (Algerien) mit fünf und La Paz in Bolivien (heute drei Strecken und bis 2019 voraussichtlich sechs weitere) halten weltweit die Spitzenränge.

Skepsis in Europa

Noch stossen in unseren Breiten urbane Seilbahnprojekte auf Unverständnis und Skepsis. Dipl.-Ing. Johannes Winter, Head of Operations Services der Doppelmayr Cable Car im österreichischen Wolfurt, ist jahrelanger Begleiter von städtischen Projekten auf allen Kontinenten. >>>

Ergänzendes Transportmittel mit hoher Kapazität

Liegt die Kapazität einer Wintersportanlage heute stündlich bei bis zu 5000 Passagieren – meist nur bergwärts nachgefragt – und ist sie nur in der Saison während acht Stunden pro Tag in Betrieb, so sind die Anforderungen an Seilbahnen im urbanen Bereich weit höher: Bis zu 10 000 Fahrgäste je Stunde und Richtung und eine ganzjährige Verfügbarkeit oft rund um die Uhr sind gefordert. Dafür ersetzt eine Anlage bis zu 2000 Autos oder hundert Busse pro Stunde. Seilbahnen lassen sich leicht an die vorhandene Stadtarchitektur anpassen und an das bestehende Verkehrsnetz anbinden: Sie schliessen Lücken im Netz oder ermöglichen Netzwerke, verlängern Strecken, schaffen Verbindungen, entlasten bestehende Verkehrsangebote sowie Strassen und überwinden topografische Hindernisse kostengünstig und rasch.

Hersteller und Betreiber

Im rasch wachsenden Markt städtischer und urbaner Seilbahnen für den öffentlichen Personen-Nahverkehr tummeln sich nur drei Anbieter aus den Alpenländern Frankreich, Italien, Österreich und der Schweiz. Das Trio wird angeführt von der Doppelmayr/Garaventa-Gruppe, einem Zusammenschluss des österreichischen Mutterhauses im vorarlbergischen Wolfurt mit mehreren Schweizer Unternehmen, darunter die in Goldau beheimatete Garaventa. Zu Doppelmayr/Garaventa gehört auch die CWA Constructions (Carrosserie Werk Aarburg, heute in Olten), Spezialistin für den Bau von Umlauf-, Pendel- und Standseilbahn-Kabinen sowie Shuttlefahrzeugen. Von Sterzing in Südtirol aus ist die Unternehmensgruppe Leitner weltweit tätig. Zu ihr gehört die französische Poma mit Sitz in Voreppe bei Grenoble und der Fahrzeuglieferant Sigma in der Nähe von Chambéry. Bartholet Maschinenbau im St. Gallischen Flums ist der letzte rein schweizerische Erbauer von Seilbahnen. Er hat 2014 die Gangloff Cabins in Bern übernommen und ist damit zum Vollanbieter von Seilbahnanlagen geworden.



Auf die Frage, welche Erfahrungen er denn mit dem Bau von Seilbahnen in Städten machte, sagt er: „Urbane Seilbahnen haben oft auch soziale Funktionen. Sie verbinden Stadtteile miteinander und tragen zur Integration verschiedener sozialer Gruppen bei. Sie ermöglichen auch Arbeitnehmern aus einfachen Verhältnissen in der Peripherie rasch und preiswert zu den Arbeitsplätzen in wirtschaftlicher stärkeren und wohlhabenderen Quartieren zu gelangen. Die Stationen lassen sich zweckmässig ausgestalten mit Geschäften und Arbeitsplätzen, die wiederum helfen, Verkehrsbedürfnisse zu reduzieren. Und wir erkennen, dass sich entlang der Seilbahnanlagen die Lebensqualität dank Stadterneuerungen verbessert.“

Mag diese Argumentation vorab für Städte in Entwicklungs- und Schwellenländern zutreffen, so stossen urbane Seilbahnen in entwickelten Gesellschaften auf Kritik, vorab durch Anwohner. Winter: „Seilbahnen überwinden Wohngebiete, Flüsse, die bestehende Infrastruktur und schweben über sämtliche Verkehrsbeeinträchtigungen hinweg. In Europa sind genau diese positiven Aspekte einer integrierten Stadtplanung derzeit noch die Barrieren.“

ÖV und Tourismus

Ursprünglich für den touristischen Verkehr anlässlich der Olympiade 2012 in London gebaut zur Verbindung der beiden Themseufer im Osten des Stadtzentrums und als Zubringer zu den Wettkampfstädten, entwickelt sich die Gondelbahn „Emirates Air Line“ zunehmend zu einem

öffentlichen Verkehrsmittel für Pendler und Geschäftsleute; das Londoner Ausstellungszentrum ExCel liegt in Fussmarschdistanz. Die sich ergänzenden Funktionen zeigen sich im dem Aufkommen angepassten Betrieb: Verkehrt die Emirates Air Line während der Pendlerzeiten mit Höchstgeschwindigkeit und benötigt fünf Minuten für die Überfahrt, so wird diese während des Tags auf zehn Minuten ausgedehnt und abends gar auf 13 Minuten erhöht.

Sie ist die erste städtische Luftseilbahn im Vereinigten Königreich. Sie ist gut integriert ins öffentliche Verkehrsnetz: U-Bahn (Jubilee Line) und Busse (North Greenwich), Thames River Services (North Greenwich) und Docklands Light Railway (Royal Victoria). Oyster Cards werden als Zahlungsmittel anerkannt und ihre Besitzer erhalten eine Preisermässigung, aber Inhaber von Transport for London Tageskarten müssen (noch) einen Aufpreis bezahlen.

Auch die in Berlin für die Internationale Gartenausstellung 2017 erstellte Seilbahn erfüllt eine öffentliche Verkehrsaufgabe und ist gleichzeitig touristisches Transportmittel. Primär für den öffentlichen Verkehr erstellte Seilbahnen entpuppen sich jeweils auch als touristische Anziehungspunkte, allen voran natürlich wegen der Aussicht und der geruhsamen Fahrweise.

Urbane Seilbahnen sind zurzeit in aller Welt im Bau oder in der Planung. In Europa sind es Toulouse, Grenoble und Moskau, in Afrika Lagos und Nairobi. In Nordamerika heissen die Kandidaten Boston, New York, San Diego und Seattle. In der Schweiz könnte Zürich die Kur-



Schwebend über Favelas:
Seilbahn im kolumbianischen Medellín.
Bild: MR

Zürichberg und einem Projekt in Baden zur Erschliessung des Bäderquartiers vor allem in der Romandie eine Reihe von Ideen, wie der öV rasch und kostengünstig verbessert werden könnte. Zum Beispiel gibt es Pläne für eine Verbindung am Seil in der Kantonshauptstadt Lausanne vom Wohnquartier Vallon zum Universitätsspital. Morges am Genfersee plant eine Télécabine nach Tolochenaz, wo in den nächsten Jahren aufgrund der Bauplanung- und -tätigkeit mit bis zu 8000 neuen Einwohnern gerechnet wird.

Ein Postulat im Grossen Rat des Kantons Freiburg für den Bau einer Seilbahn zwischen dem Bahnhof der Kantonshauptstadt, dem Kantons-spital und einem neuen Entwicklungsgebiet im Westen an der Autobahn über eine Strecke von 1,5 Kilometer fand kürzlich Zustimmung. Die Kosten werden auf 25 Mio. Franken, die jährlichen Betriebskosten auf drei bis vier Millionen Franken geschätzt. Der Freiburger Staatsrat, der die Überweisung des Postulats befürwortete, wird dieses nun innerhalb Jahresfrist beantworten. Der Betrieb könnte im Jahr 2021 aufgenommen werden.

In Genf läuft die Planung für ein „Métro-cable“ zwischen Plan-les-Ouates zum Flughafen mit mehreren Zwischenstationen in Bernex, dem Spital von Loëx und dem Quartier von Blandonnet. Die Gesamtfahrzeit beträgt

Der ökologische Fussabdruck einer Seilbahnanlage

Für die Reduktion von CO₂ bei der Herstellung, dem Bau und Betrieb von Seilbahnen in der Luft im Vergleich zu anderen Transportmitteln liegen erste Zahlen vor. Das Unternehmen Leitner AG hat in Zusammenarbeit mit der Fachhochschule Hof in Bayern und dem Fraunhofer-Institut für Bauphysik in Stuttgart den „ökologischen Fussabdruck einer Seilbahnanlage in urbanen Verkehrsräumen“ untersucht. Das Ergebnis ist eindeutig: „Eine Seilbahn erreicht im Vergleich zum dieselbetriebenen Linienbus eine CO₂-Einsparung von mindestens rund einem Drittel. Je besser die Auslastung der Bahn und je länger die Linie, desto bessere Einsparungswerte an Kohlendioxid lassen sich mit einer Seilbahn erzielen. Die Bandbreite reicht bis zu 84 Prozent.“ Basis der Studie ist die Yenimahalle-Anlage in Ankara mit Zehnergondeln. Sie ist 1880 Meter lang und befördert über fünf Millionen Fahrgäste pro Jahr. Die entsprechende Busstrecke ist 2300 Meter lang. Angenommen wurde eine Lebensdauer der Seilbahn von 35 Jahren und der Busse von zehn Jahren. „Praktisch fällt nur der Betrieb der Anlage CO₂-mässig ins Gewicht“, sagt Klaus Erharter, technischer Direktor bei Leitner, „Produktion, Transport und Bau der Anlage sind vernachlässigbar.“



ve kriegen für die direkte Luft-Verbindung zum Zoo sowie stehen Projekte in der Romandie an. In Wuppertal dürften Fahrgäste im Nahverkehr bald auch am Seil in die Luft gehen – zusätzlich zur kürzlich vollständig erneuerten Hängeschwebbahn aus dem Jahr 1901.

Projekte in der Schweiz

In der Schweiz gibt es zusätzlich zur geplanten Seilbahn von der Zürcher öV-Drehscheibe Bahnhof Stettbach hinauf zum Zoo auf dem

Urbane Seilbahntypologie

Pendelbahnen

Die Kabine(n) einer Pendelbahn – der Begriff impliziert dies – fahren hin und her zwischen den beiden Endstationen. Die Kabinen verfügen meistens über ein Fassungsvermögen von 80 bis 120 stehenden Personen. Vereinzelt verkehren doppelstöckige Kabinen, welche bis 220 Passagiere aufnehmen. Eine Variation der Pendelbahn ist die Gruppenbahn im Pendelbetrieb, wo mehrere kleine oder mittelgrosse Kabinen im fixen Verbund hin- und her fahren. Die Geschwindigkeit kann bis zu 50 km/h und die Kapazität 2000 Passagiere pro Stunde und Richtung erreichen.



Skizze:
Leitner AG

Umlaufbahnen/Gondelbahnen

Die Fahrzeuge von Umlaufbahnen fahren kontinuierlich „im Kreis“ herum. Die einfachste Version ist die Einseilumlaufbahn. Hier sind die Kabinen oder Gondeln an das Förderseil angekuppelt. Dieses übernimmt sowohl die Aufgabe des Tragseils als auch des Zugsseils. Bei Zweiseilumlaufbahnen sind die Funktionen getrennt. Bei Dreiseilumlaufbahnen rollen die Laufwerke der Fahrzeuge auf zwei Tragseilen und werden von einem dritten, endlos umlaufenden Zugseil gezogen. Mehrseilumlaufbahnen sind besonders windstabil und können grosse Spannfelder überwinden. Die Fahrgeschwindigkeit liegt bei bis zu 30 km/h.

Für urbane Seilbahnen werden meist kuppelbare Fahrzeuge eingesetzt, welche in den Stationen vom Zugseil entkuppelt werden und dann mit geringer Fahrgeschwindigkeit ein bequemes Ein- und Aussteigen gestatten. Die Gondeln von Ein- und Zweiseilumlaufbahnen bieten Sitzplätze für bis zu 15 Passagiere. Kabinen von Dreiseilumlaufbahnen nehmen sitzend und stehend bis zu 35 Personen auf. Die maximale Förderkapazität von Seilbahnen in der Luft liegt bei 6000 Passagieren pro Stunde und Richtung.

>>> dreissig Minuten; alle Stationen sind ins bestehende Strassenbahnnetz integriert. Benoit Pavageau, Leiter des Bereichs öffentlicher Verkehr sieht nur Vorteile für eine Seilbahnlösung: „Eine vergleichbare Kapazität zum Tram, eine höhere Geschwindigkeit und dies bei Erstellungskosten, die drei bis vier Mal kleiner sein werden“. Ebenfalls reduziert würden die Energiekosten. Der Preis des Projekts wird auf 90 Millionen Franken geschätzt. Auch Sion diskutiert den Bau einer städtischen Seilbahn zum Lösen der Verkehrsprobleme.

Den Einsatz von Seilbahnen innerhalb grosser touristischer Stationen schlägt die EPFL-Architektin Fiona Pià vor. Sie postuliert eine Verdichtung der Bebauung – so beispielsweise in Verbier – und die gleichzeitige Verlagerung des Verkehrs in die Luft.

Deutschland

In Deutschland besteht in Koblenz eine städtische Seilbahn vom Rheinufer nahe dem Deutschen Eck auf die Festung Ehrenbreitstein. Diese verfügt zwar über eine weltweit rekordverdächtige stündliche Förderkapazität von 3'800 Fahrgästen je Richtung, ist aber winters nur an Wochenenden und Feiertagen geöffnet, was ihren eher touristischen Charakter unterstreicht. Ebenfalls eine städtische Touristenattraktion zu werden verspricht die eineinhalb Kilometer lange Seilbahnstrecke auf dem Gelände der Internationalen Gartenschau in 2017 im Berliner Stadtteil Mahrzahn. In Wuppertal soll eine neue Seilbahn den Hauptbahnhof mit der Campus-Universität auf dem Griffenberg und den Südhöhen von Küllenhahn verbinden. Dozenten, Studierende, Schüler, Anwohner im Berufs-, Einkaufs und Freizeitverkehr sind die Nutzniesser, derweil der Tourismus auch von der zusätzlichen Attraktion – nebst der längst weltberühmten Schwebbahn – profitieren wird. Die Strassenverkehrsinfrastruktur soll dabei entlastet werden und die Reisezeiten werden im Vergleich zu allen anderen Verkehrsarten (Bus, PW, Fahrrad und zu Fuss) auch aufgrund der Topografie deutlich bis massiv unterboten. Still geworden ist es hingegen um das Projekt der Elbequerung in Hamburg, wo von St. Pauli zum Musicalzelt eine Seilbahn führen sollte, das Projekt aber in einer Abstimmung durchfiel.

Frankreich/Italien/Südamerika

In Paris haben im Spätherbst 2016 Anhörungen zu Seilbahnprojekten begonnen: Eine 4,5 km lange Linie soll mit fünf Stationen von der Metrostation Créteil im Südosten der Metropole aus vier Städte im Val de Marne erschliessen. Im Vergleich zum bisherigen Zubringer-



Die für die Internationale Gartenausstellung 2017 in Berlin erstellte Seilbahn wird zukünftig urbane Verkehrsaufgaben übernehmen.

Bild: Leitner

bus kann die Fahrzeit von 40 auf 17 Minuten verkürzt werden. Zudem wurde die Seilbahn als günstigste Lösung herausgearbeitet mit einem Kostenpunkt von 120 Mio. Euro. Sie soll 2021 in Betrieb gehen. Der Grossraum Paris prüft derzeit noch zwölf weitere Seilbahnprojekte. In Toulouse soll ein 2,6 Kilometer langes „Aérotam“ über die Garonne verkehren und Spitaleinrichtungen wie universitäre Gebäude verbinden. Drei Stationen sind vorgesehen, die innerhalb von zehn gegenüber 45 Minuten mit dem Bus erreicht werden. Die Betriebsaufnahme ist für 2020 geplant.

In Rom sollen die Stadtteile Casalotti und Battistini im Westen der Hauptstadt mit einer vier Kilometer langen Seilbahn verbunden werden. Bürgermeisterin Virginia Raggi beabsichtigt die Seilbahn noch während ihrer Amtszeit für 90 Millionen Euro zu realisieren. Sie soll 3000 Passagiere pro Stunde und Richtung aufnehmen und mit einer Geschwindigkeit von 21,6 km/h (6 m/sec) verkehren.

Das grösste urbane Seilbahnnetz der Welt läuft in La Paz und El Alto in Peru. Seit 2014 in Betrieb, umfasste es ursprünglich die drei Linien Roja, Amarilla und Verde mit elf Stationen. Am 13. Juni 2016 nutzten dieses 179'876 Personen – ein Rekord. Es erhielt im Frühjahr 2017 die Linea Azul, welche direkt an die Linea Roja anschliesst. Weitere fünf Linien mit insgesamt 23 Stationen folgen. In Medellín ist die fünfte Linie der Metrocable im Bau.

Fazit

Die Idee mit Seilbahnen Verkehrsprobleme im urbanen Raum zu lösen, provoziert in unseren Breiten in nahezu allen Kreisen zuerst Unverständnis und dann oft spontane Ablehnung. Beim Begriff „Seilbahn“ wird sofort an Transportmittel für den Freizeitverkehr – vorab den

Wintersport – gedacht. Dass Seilbahnen auch ohne grosse Höhenunterschiede verkehren können und dies in besiedeltem Gebiet mit grossem Erfolg weltweit tun, bedarf in unseren Breiten noch sehr intensiver aufklärender Kommunikationsarbeit.

„Eine Seilbahnen ist kein Allheilmittel für den öffentlichen Verkehr in den Städten“, sagt Klaus Erharder, technischer Direktor bei Leitner. Für ihn reiht sie sich ein zwischen einer zehn Mal teureren U-Bahn für grosse Massen und einem Busbetrieb für wenige Passagiere.

Seilbahnen über dem Boden sind rasch erstellt und behindern beim Bau bestehende Verkehrswege und ihre Umgebung nur geringfügig. Die Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge sind im Verhältnis zur Lebensdauer, der Verfügbarkeit und den Life Cycle Costs bescheiden. Die Betriebskosten sind dank geringem Personalbedarf und bezogen auf die Kapazität gegenüber Bus und Strassenbahn niedrig. Seilbahnen in der Luft ergänzen auf ideale Weise bestehende öffentliche Verkehrsmittel. Sie helfen mit urbane Gebiete sozial und ökonomisch aufzuwerten. Sie tun dies sehr sicher und mit vernachlässigbarer Umweltbelastung. Sie tragen bei zur städtebaulichen Profilierung. Passagiere schätzen den kontinuierliche Betrieb, den Fahrkomfort und die im Vergleich allen anderen Nahverkehrsmitteln hohe Durchschnittsgeschwindigkeit mit entsprechend raschen Fahrzeiten über kurze und mittlere Distanzen.

Verkehrsplaner, Politiker und Kommunikationsfachleute sind gefordert über ihre eigenen Schatten zu springen und Seilbahnen in der Luft ernsthaft in ihre Überlegungen einbeziehen, wollen sie urbane Verkehrsprobleme mit den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln und topografischen wie städtebaulichen Gegebenheiten nachhaltig lösen.

Eine Seilbahn über den See

Für ihr 150-Jahr-Jubiläum will die Zürcher Kantonalbank im Jahr 2020 die beiden Seeufer auf dem Luftweg mit einer Kabinenbahn verbinden. Vorerst für fünf Jahre.

GL/PD Mit einer temporären Seilbahn über den Zürichsee – der ZüriBahn – möchte die Zürcher Kantonalbank (ZKB) im Jubiläumsjahr 2020 an den Pioniergeist ihrer Gründer anknüpfen. Die ZüriBahn soll ein Symbol sein, neue Wege zu gehen. Sie will dazu anregen, über Verkehrsfragen nachzudenken, die zu den grossen Gesellschaftsfragen von heute und morgen gehören. Und sie möchte der Bevölkerung und den Besuchern des Kantons Zürich ein Erlebnis bieten, von dem auch die nächste Generation noch hören wird – wie bei der Landi-Bahn von 1939 und der Seilbahn anlässlich der Gartenbauausstellung von 1959.

Die ZKB hat verschiedene Abklärungen begonnen, um die Vision der ZüriBahn zu realisieren. Angedacht ist, dass ab Juni 2020 für fünf Jahre eine rund 1,4 Kilometer lange Seilbahn mit 14 Gondeln für je 35 Personen die Landiwiese mit dem Zürichhorn verbindet. Rund 2000 Fahrgäste pro Stunde und Weg können während der Fahrt über den Zürichsee einen einzigartigen Blick auf Zürich und die Glarner Bergwelt geniessen.

Ein Jahr Bauzeit vorgesehen

Mit Behördenvertretern wird derzeit die konkrete Umsetzung evaluiert, weshalb sich das skizzierte Projekt noch verändern kann. Die Realisierung des Vorhabens wird über ein ordentliches Plangenehmigungsverfahren beim Bundesamt für Verkehr eingeleitet. Dieses soll bis Mitte 2019 zur Baubewilligung führen. Für den Bau der Seilbahn bis zur Inbetriebnahme im Juni 2020 ist rund ein Jahr eingeplant.

Die Kantons- wie auch Stadtregierung von Zürich befürworten laut ZKB das Projekt. Martin Scholl, Vorsitzender der Generaldirektion der ZKB, sagt in einer Medienmitteilung: „Es ist uns wichtig, die Zürcher Bevölkerung bereits jetzt einzubeziehen und unsere Vision einer Seilbahn zu teilen. Die Begeisterung über die Seilbahnen von 1939 und 1959 stimmt uns zuversichtlich, dass die ZüriBahn auch im 21. Jahrhundert Freude bereiten wird.“

Hohe Investitionskosten

Unter Berücksichtigung der Einnahmen aus dem Betrieb ist die Seilbahn als selbsttragendes Projekt angelegt. Für den Bau der ZüriBahn rechnet die Bank derzeit mit Investitionskosten von 40 bis 60 Mio. Franken. Je nach Tarif- und



Ab 2020 zwischen Landiwiese und Zürichhorn: Illustration der ZüriBahn.

Bilder: ZKB

Abonnementmodell kann mit einem Ticketpreis zwischen 5 und 15 Franken pro Fahrt gerechnet werden. Im Falle einer Realisierung wird auch hier dereinst die Frage aufkommen, ob die ZüriBahn dauerhaft als öffentliches oder touristisches Verkehrsmittel genutzt werden soll.

Schwebend auf die Felsenegg

Urs Schaffer Bei der im Jahre 1934 geplanten und 1954 erbauten Luftseilbahn von Adliswil auf die Felsenegg (LAF) handelt es sich um die einzige konzessionierte Luftseilbahn im Kanton Zürich. Wir gehen davon aus, dass diese Luftseilbahn auch die einzige in der Schweiz ist, welche einem Tarifverbund angehört.

Am Anfang wurden die zwei Kabinen der ehemaligen Landi-Schwebebahn von 1939 verwendet. Im Jahre 1960 wurden Zug- und Gegenseil sowie die Kabinen ersetzt. Nach diversen Renovationsarbeiten ist die Anlage heute in der Lage, in nur 5 Minuten die Fahrgäste über die 1048 Meter lange Strecke zu befördern. Lediglich eine 44 Meter hohe Zwischenstütze besteht.

Die Betriebsführung ist bei der Sihltalbahn untergebracht. Diese betreibt nebst der hier vorgestellten LAF auch die Uetlibergbahn. Die auf rund 800 m ü. M. gelegene Bergstation Felsenegg bietet einen herrlichen Aussichtspunkt mit Blick auf die Stadt Zürich, das Sihltal, die Berge und den Zürichsee. Nicht zu vergessen, dient diese Bergstation aus Ausgangs- oder Zielort für zahlreiche kleine und grössere Ausflüge.



Gilt als Vorbild für Wuppertal: Seilbahn in Koblenz.

Bild: Skyglide Event Deutschland GmbH

Kommt nach der Schwebebahn die Seilbahn?

Als erste Grossstadt Deutschlands plant Wuppertal eine urbane Seilbahn. Doch bereits hat sich Widerstand formiert.

Gerhard Lob Der Rat der Stadt Wuppertal (im Bergischen Land) hatte im Dezember 2013 im Rahmen von „Wuppertal 2025“ verschiedene Schlüsselprojekte definiert, die zur weiteren positiven Entwicklung Wuppertals und der Steigerung der Lebensqualität in der Stadt beitragen sollen. Beim Schlüsselprojekt „Eine Kabinenseilbahn für Wuppertal“ geht es darum, den Hauptbahnhof im Stadtteil Elberfeld über den Hauptcampus der Universität am Griffenberg mit den Südhöhen (Kühlenhahn) zu verbinden. Es handelt sich dabei für die Stadtväter „um eine Innovation für den urbanen Verkehr in einer deutschen Grossstadt und um ein Zukunftsprojekt auf dem Weg der Weiterentwicklung Wuppertals zu einer modernen Stadt der Mobilität.“

Die geplante Seilbahn ist 2800 m lang. Sie soll auf insgesamt 6 Stützen als Dreiseil-Umlaufseilbahn gebaut werden und einen Höhenunterschied von 165 m überwinden. 44 Kabinen sollen im Umlauf mit zirka 7,5 m/s – das entspricht 27 km/h – auf der Strecke unterwegs sein. So könnten pro Richtung und Stunde bis zu 3500 Personen befördert werden. Die Talstation der Strecke soll neben dem Wuppertaler Hauptbahnhof zu stehen kommen, der

Zwischenhalt unweit der jetzigen Universitätsmensa; enden soll die geplante Seilbahntrasse am jetzigen Busbahnhof Schulzentrum Süd. Als technisches Vorbild gilt die Seilbahn in Koblenz zur Festung Ehrenbreitstein.

Wuppertal ist auf Grund seiner Morphologie geradezu prädestiniert für eine Seilbahn. Die Wuppertaler Stadtwerke (WSW) haben die Idee auf ihre Machbarkeit hin untersucht und kamen zum Schluss, dass sie technisch realisierbar ist und wirtschaftlich betrieben werden kann. Die Baukosten werden auf maximal 82,7 Mio. Euro beziffert. Gleichwohl halten die WSW fest: „Aber natürlich birgt ein solches Grossprojekt auch Risiken. Vor allem aber stellt sich die Frage: Wollen die Menschen in Wuppertal eine

Seilbahn?“ Darum wird die Bürgerbeteiligung bei diesem Projekt ganz gross geschrieben.

Generell scheint die Stimmung günstig für eine Umsetzung des futuristischen Projekts zu sein. Doch hat sich auch schon Widerstand gebildet. Die Gruppe „Seilbahnfreies Wuppertal“ argumentiert: „Die Studierenden am Campus Griffenberg würden gerade mal eine Minute gewinnen. Ganz Wuppertal müsste die laufenden Kosten der neuen Infrastruktur tragen. Da der Busbetrieb ausgedünnt würde, hätten die Einwohner am Ende das Nachsehen.“ Zudem wollen betroffene Anwohner unter der geplanten Verkehrsstrasse ihre Privatsphäre verteidigen.

Am 10. Juli 2017 sprach sich der Rat der Stadt Wuppertal dafür aus, die Seilbahn-Pläne weiter zu verfolgen. Fest steht, dass das nötige Grundstück für die Talstation neben dem Hauptbahnhofsgebäude zur Verfügung steht. Ein Grundsatzentscheid erfolgt allerdings erst, wenn die Investitions- und Folgekosten im Detail geklärt sind. Damit wird im Herbst 2017 gerechnet. Falls sich der Rat der Stadt für weitere Schritte entscheiden wird, folgt anschliessend ein Planfeststellungsverfahren.



Nein zur Seilbahn: Die Gegner haben sich bereits organisiert.

Internet:
www.seilbahn2025.de; www.seilbahnfreies-wuppertal.de

Eine Stadt als Trendsetter

Die 1901 eröffnete Schwebebahn von Wuppertal gilt als das sicherste Verkehrsmittel der Welt.

Gerhard Lob Sollte in Wuppertal wirklich eine städtische Seilbahn gebaut werden, wäre dies eine Premiere für Deutschland. Zwar gibt es bereits Seilbahnen im städtischen Raum – wie in Koblenz oder in Berlin (Internationale Gartenausstellung). Doch sie erfüllen in erster Linie eine touristische Funktion. In Wuppertal geht es eindeutig um eine Einbindung in den öffentlichen Nahverkehr.

Tatsache ist, dass die einst wichtige Industriestadt Wuppertal in gewisser Weise schon einmal Trendsetter für innovative Wege bei öffentlichen Nahverkehrsmitteln war. Bereits in den 1880er Jahren erkannte man die Notwendigkeit eines zusätzlichen Verkehrsmittels in der Talsohle. Die enge Tallage, schmale Strassen, dichter Verkehr, der mit Pferde-Omnibussen und Pferde-Eisenbahnen (seit 1872) nicht mehr zu bewältigen war, eine bandstadtähnliche Struktur, die sich zwischen den Orten Barmen und Elberfeld entwickelt hatte, und die nahe liegende Möglichkeit zur Nutzung des Freiraumes über der Wupper führten frühzeitig zum Projekt einer Hochbahn. Geplant wurde die Schwebebahn, die genau genommen eine Hängebahn ist, vom Kölner Ingenieur Eugen Langen.

Vollständig erneuert

1896 erteilte die Königliche Regierung zu Düsseldorf der „Continentalen Gesellschaft für elektrische Unternehmungen« die Genehmigung für die Errichtung der Bahn. Bereits im Sommer 1898 begann der Bau, und im Dezember schwebte die Bahn bei ihrer ersten Probefahrt über der Stadt. Kurze Zeit später, am 1. März 1901, wurde sie schliesslich feierlich eröffnet. Sie entwickelt sich prächtig – im Jahr 1925 beförderte die Schwebebahn fast 20 Millionen Fahrgäste.

Während des Zweiten Weltkriegs wurden immer wieder Stützen und Gerüste der Schwebebahn zerstört. Mehrmals musste der Verkehr über längere Zeiträume ruhen. Erst im Frühjahr 1946 gab es wieder einen kompletten Schwebebahn-Rundverkehr auf der 13,3 Kilometer langen Strecke. Zwischen 1972 und 1974 erneuerte man den Wagenpark und ersetzte die

alten Wagen durch 28 moderne Gelenkzüge. Einzig und allein der Wagen Nr. 5 – der Kaiserwagen – blieb erhalten und wurde mittlerweile restauriert. 1997 wurde die Schwebebahn unter Denkmalschutz gestellt, auf Grund der sukzessiven Erneuerung und Modernisierung von Anlagen und Bahnhöfen wurde dieser aber wieder aufgehoben. Trotz ihrer Einmaligkeit hat die Schwebebahn daher auch keine Chance, Unesco-Welterbe zu werden. Im Prinzip ist es nur noch eine moderne Kopie der einstigen Bahn.

Tödlicher Unfall im Jahr 1999

Im November 2011 wurde ein Vertrag mit Vossloh Kiepe über 31 neue Fahrzeuge unterzeichnet. Die Züge der so genannten Generation 15 sind hellblau lackiert. Die ersten Wagen der neuen Serie gingen im Dezember 2016 in den Fahrgastbetrieb. Am 19. Mai 2017 kam es zu einem Zwischenfall mit Wagen 10, der zwischen zwei Stationen das Gerüst streifte. Der Wagen wurde leicht beschädigt, am Gerüst entstanden Kratzer. Verletzt wurde niemand. Der Wagen wurde daraufhin aus dem Verkehr gezogen und demontiert, um die Ursache für den Zwischenfall zu finden.

Am 12. April 1999 ereignete sich der bisher einzige Unfall in der Geschichte der Schwebebahn, bei dem Tote zu beklagen waren: Als der Triebwagen 4 in die Wupper stürzte, starben fünf Fahrgäste, 47 wurden verletzt. Bei der Erneuerung des Traggerüstes war ein vorübergehend für Hilfszwecke auf der Fahrschiene montiertes Bauteil („Kralle“) nach Ende der nächtlichen Arbeiten versehentlich nicht demontiert worden. Der erste Zug des folgenden Tages fuhr auf dieses Hindernis auf, der Wagen stürzte in die Wupper.

Trotz dieses Unfalls gilt die Schwebebahn weiterhin als das sicherste Verkehrsmittel der Welt (5 Tote auf über 1,5 Milliarden transportierte Personen). Mit dem Zugsicherungssystem ETCS soll die Beförderungszeit zwischen den Endpunkten von 29 auf 25 Minuten gesenkt und der Takt zu Spitzenzeiten von 3,5 auf 2 Minuten reduziert werden.

Neben der Wuppertaler Schwebebahn gibt es nur wenige andere Hängebahnen in Deutschland: Die 1901 eröffnete, aber nur 274 Meter lange Schwebebahn Dresden, seit 1984 die H-Bahn in Dortmund (inzwischen mit einem Streckennetz von zirka 3 km und zwei Linien) sowie seit 2002 der SkyTrain am Flughafen Düsseldorf (2,5 km).

Internet: www.schwebebahn.de; www.wsw-online.de

Mehr als 1,5 Milliarden Passagiere sicher befördert: Wuppertals Schwebebahn (Hängebahn), hier mit dem Wagen 1 der neuesten Generation 15.

Bild: Stefan Tesche-Hasenbach © WSW Wuppertaler Stadtwerke GmbH



Frühbucher werden belohnt

Neu gibt es Spartageskarten mit und ohne Halbtax-Abo. Doch die Tickets können nur via Internet oder Handy bezogen werden.

Gerhard Lob Die öV-Branche hat entschieden, per Dezember 2017 auf nationale Preiserhöhungen zu verzichten. Gleichwohl bleibt auf diesen Termin nicht alles beim Alten. Zu den Neuerungen gehört insbesondere die Einführung einer Spartageskarte, die de facto bereits bezogen werden kann. Ganz wichtig: Diese Spartageskarte wird auch für Kundinnen und Kunden ohne Halbtax-Abo angeboten. Mit einem Preis ab 29 Franken können die Kunden von unterschiedlichen Kontingenten pro Reisetag profitieren, wobei die Frühbucher in den Genuss der günstigsten Preise kommen. Die Spartageskarten sind ausschliesslich über die Verkaufskanäle Internet und Mobile buchbar, im Internet unter der Adresse www.sbb.ch/spartageskarte. Umgekehrt formuliert: Weder am Schalter noch am Automaten können diese bezogen werden. Die Stiftung für Konsumentenschutz (SKS) kritisierte denn auch, dass die neuen Spartageskarten ohne Online-Zugang nicht gekauft werden können. Wie gross die Kontingente pro Tag sind, wollten der Verband öffentlicher Verkehr (VÖV) und SBB bisher nicht kommunizieren.

Auf Anfrage präzisierten die SBB, dass die Spartageskarte am 5. September 2017 eingeführt wird (kurz vor Erscheinen dieser Nummer des InfoForum). Es gibt verschiedene Preisstufen mit unterschiedlichen Vorverkaufsfristen und Kontingenten. Spartageskarten können bis

maximal einen Tag vor dem Reisedatum gekauft werden. Entsprechend gelten die ersten Spartageskarten am 6. September 2017. Für die günstigsten Kontingente gelten längere Vorverkaufsfristen. Deshalb können am ersten Verkaufstag Spartageskarten für 29 Franken frühestens für den 15. September gekauft werden. Die Vorverkaufsfristen und Kontingente pro Preisstufe werden je nach Nachfrage laufend angepasst.

Mit der Einführung der Spartageskarten entfallen per Fahrplanwechsel 2017 das Angebot der 9-Uhr-Karte und die Rabattierung der Tageskarten im Multipack. Die Transportunternehmen bieten seit Dezember 2016 neben der Junior-Karte für die Eltern neu eine Kinder-Mitfahrkarte für alle anderen Personen an. Sie gewähren ihren Kunden seit Februar 2017 zudem für ein Jahr einen Rabatt von 50 Prozent auf diese beiden Karten.

Mit der Kinder-Mitfahrkarte sind Kinder somit ein Jahr lang für 15 statt wie bisher für 30 Franken unterwegs, wenn sie von Personen ab 16 Jahren begleitet werden. Neu können dies nicht nur Grosseltern sein, sondern auch Nachbarn, Tante und Onkel, Freunde oder Tagesmütter. Ein weiteres Angebot wird im Laufe des nächsten Jahres eingeführt: Das so genannte Ausflugs-Abo beinhaltet ein Set von 20 oder 30 GA-Tagen, die mit einem Halbtax-Abo genutzt werden können.

Frust langjähriger Kunden

Die SBB-Agenda wird GA-Besitzern nicht mehr geschenkt und ist nur noch im Online-Shop erhältlich.

GL Es war eine kleine Geste der Aufmerksamkeit, doch damit ist nun Schluss. GA-Besitzer erhalten die SBB-Jahresagenda nicht mehr kostenlos. Ein langjähriger GA-Kunde protestierte bei den SBB. Er könne nicht verstehen, „dass die SBB ihren alten, guten Kunden“ so behandle. In der Antwort der Marketingabteilung SBB Personenverkehr heisst es: „Da immer mehr unserer Kundinnen und Kunden ihre Termine mit Computer, Tablet oder Smartphone organisieren, ist die Nachfrage nach unserer Taschenagenda in den letzten Jahren stark zurückgegangen. Deshalb werden wir ab 2018 deutlich weniger SBB-Agenden drucken und diese auch nicht mehr kostenlos anbieten.“ Seit dem 1. September 2017 besteht nun die Möglichkeit, die SBB-Agenda für 15 Franken inklusive Porto auf www.sbb-shop.ch zu bestellen – ausschliesslich online. In einem weiteren Schreiben heisst es: „Wir nehmen Abschied von einer langjährigen Tradition, das ist unser wohl bewusst.“ Für GA-Besitzer, welche die Agenda als kleines Geschenk schätzten, bleibt mehr als ein bitterer Nachgeschmack.

Das Kursbuch lebt weiter

Pro Bahn gibt zusammen mit IGÖV und VCS den umfassenden Reiseplaner heraus.

Karin Blättler Trotz den beliebten Apps der SBB bleibt das Kursbuch für viele Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs unersetzlich. Der Reiseplaner in gedruckter Form ist für die fundierte Planung von Freizeitreisen unerlässlich, weil er das grosse Bild zeigt und in kompakter Form sämtliche Zugs-, Schiffs- und Seilbahnverbindungen des Schweizer öV abbildet.

Hans Meiner, Schweizer öV-Pionier und Mitinitiant des Taktfahrplans des öffentlichen Verkehrs der Schweiz, wollte nicht einfach so hinnehmen, dass das Kursbuch nicht mehr erscheinen soll. Er ergriff die Initiative, um weiterhin in einem rund 900 Gramm schweren Band alle Zug-, Schiffs- und Seilbahnverbindungen des Schweizer öV abzubilden. Als Hans Meiner anfragte, ob Pro Bahn bei der Herausgabe des Kursbuches mitmache, war die Entscheidung schnell gefallen. Und so wird Pro Bahn erstmals Mitherausgeber des Kursbuches. Für die Realisierung des Kursbuches holte sich Meiner zusätzlich auch noch die

richtigen Partner ins Boot: die SBB stellen die Fahrplandaten und die Distribution an den 30 grössten Bahnhöfen kostenlos zur Verfügung. Der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) leitet das Projekt und organisiert die gesamte logistische Abwicklung.

Das Kursbuch 2018 für Bahnen, Schiffe und Seilbahnen wird neu von der IGÖV, dem VCS und Pro Bahn herausgegeben. Mit freundlicher Unterstützung der SBB ist es gelungen, das Kursbuch in einem kompakten Band zu produzieren. Um das finanzielle Risiko für die drei Herausgeber verantwortungsvoll zu halten, wurde die Auflage limitiert. Der umfassende Reiseplaner kann ab sofort beim VCS wie folgt bestellt werden:

Preis: Fr. 19.00, zuzüglich Versandkosten
Telefon: 031 328 58 58
kursbuch@verkehrsclub.ch
www.verkehrsclub.ch/kursbuch



Express-Schnellzug angedacht

Ein EuroCity von Mailand nach Zürich soll nur in Lugano und Como halten.

Gerhard Lob Das Projekt ist erst angedacht. Doch bereits in diesem Stadium löst es Diskussionen aus. Im Rahmen ihres Gotthard-Medientags vom 2. August haben die SBB angekündigt, einen „Express-Schnellzug“ (Superveloce) zwischen Zürich und Mailand einführen zu wollen, der diese Strecke in drei Stunden absolvieren wird (heute: 3,5 Stunden). Der springende Punkt: Er wird nur noch in Lugano und Como halten. Weder in Zug noch in Arth-Goldau oder Bellinzona würde dieser „Treno superveloce“, der einmal pro Tag und Richtung verkehren soll, einen Stopp einlegen.

Nach der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels Ende 2020 soll die Fahrzeit sogar auf 2 Stunden und 45 Minuten reduziert werden. So revolutionär, wie es tönt, ist dies allerdings nicht. Damit würde ein Wert erreicht, der einst bei der Planung der Neat-Gotthard-Achse vorgesehen war. „Allerdings braucht es dafür Trassen – und dies ist nicht so einfach“, gibt Toni Häne, Leiter Verkehr in der SBB-Abteilung Personenverkehr, zu bedenken. Daher sei dieses Projekt erst „angedacht.“

Doch die Vorstellung, dass ein EuroCity durch Bellinzona rauscht, ohne dort anzuhalten, kommt in der Tessiner Kantonshauptstadt gar nicht gut an. Kaum hatten die SBB ihr Pro-

jekt vorgestellt, sprach sich der Stadtrat von Bellinzona in einer gesalzenen Medienmitteilung dagegen aus. Der „Treno superveloce“ ist auf alle Fälle noch Zukunftsmusik. Konkret hingegen ist die neue Früh-Verbindung von Basel nach Locarno. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 wird es einen IC geben, der um 08.04 Uhr in Basel SBB abfährt und via Luzern und Gotthard-Basistunnel direkt nach Locarno verkehrt, wo er um 11.15 Uhr ankommt. Damit wird es wieder direkte Fernzüge zwischen der deutschen Schweiz und Locarno geben: Sicherlich ein grosses Kundenbedürfnis und ein Mehrwert für die Region Locarno. Ebenfalls umgesetzt wird ab diesem Zeitpunkt das neue trinationale Angebot zwischen Frankfurt und Milano. Der EC fährt von Frankfurt (ab 08.01 Uhr) via Basel, Luzern und Lugano nach Mailand (an 15.35 Uhr); in der Gegenrichtung verkehrt die Komposition dann via Simplon.

In internationalen Verkehr müssen die SBB immer noch mit Verspätungen kämpfen. Im nationalen Verkehr wird versucht, durch den Einsatz von zusätzlichen Zügen Spitzennachfragen abzudecken. Insgesamt haben seit Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnel die Passagierzahlen auf der Nord-Süd-Achse im Vergleich zur Vorjahresperiode um 30 Prozent zugenommen.

Projektitis im Visier

Karin Blättler als Gastreferentin am SBB-Medientag.

PBS Es war ein absolutes Novum: Erstmals war Pro Bahn Schweiz anlässlich einer SBB-Medienveranstaltung eingeladen, sich offiziell zu äussern. Karin Blättler hat diese Aufgabe während des Medientags vom 2. August, welcher der Entwicklung des Verkehrs auf der Nord-Süd-Achse gewidmet war, wahrgenommen. Dabei betonte sie: „Es freut mich sagen zu können, dass die Zusammenarbeit mit den SBB zurzeit sehr gut, konstruktiv, lösungsorientiert und geprägt von gegenseitigem Vertrauen ist.“ Dafür bedankte sie sich im Namen des Vereins.

Erfreulicherweise zeichne sich auf der Gotthard-Bergstrecke durch die Kooperation mit der Südostbahn eine kundenfreundliche Lösung ab – wenn auch spät. „Für uns unverständlich ist, dass man es nicht geschafft hat, einen

nahtlosen Übergang mit einem guten Angebot zu schaffen, obwohl man Jahre dazu Zeit gehabt hätte“, so Blättler. Auf der NEAT-Strecke bestehe noch Handlungsbedarf. Hier erwarte Pro Bahn wieder vermehrt direkte und umsteierfreie Verbindungen in den Süden, vor allem aus Basel – Luzern. Erwähnt wurde zudem eine gewisse „unnötige Projektitis“ der SBB. Es vergehe kaum eine Woche oder ein Monat ohne die Vorstellung eines neuen Projekts, einer neuen Dienstleistung oder einer neuen App. Doch nach kurzer Zeit verschwänden viele dieser Projekte wieder sang- und klanglos wie etwa die SBB-App Mobilbonus oder der Service Good Box. SBB-CEO Andreas Meyer erwiderte, dass man immer wieder etwas Neues ausprobieren müsse. Das gehöre zum Business.

öV-Kolumne

Mein Gotthard!

Edwin Dutler

Als regelmässiger Benützer der internationalen Züge am Gotthard erlebt man konstant Situationen, welche den Kunden auf der West-Ost-Achse fremd sind. Die SBB wiederholen zwar mit schöner Regelmässigkeit, wie sie am Gotthard alles im Griff haben. Dies ist jedoch nur die halbe Wahrheit.

Positiv zu vermerken ist, dass das Problem der überfüllten Züge in den letzten Monaten weniger häufig auftritt. Die Doppelführungen sind eine echte Verbesserung. Auch die Falschanzeigen im Bahnhof Zürich wurden korrigiert und stimmen nun mit den tatsächlichen Zugkompositionen überein. Beim Betriebsablauf fällt auf, dass zwei Drittel der internationalen Züge auf der Strecke Chiasso – Milano und umgekehrt verspätet sind, in der Regel um ca. 10 Minuten. Auch finden auf dem italienischen Abschnitt Billettkontrollen nur sporadisch statt. In Süd-Nord-Richtung kann wegen der Grenzkontrolle in Chiasso die Verspätung nicht aufgeholt werden. Leidtragende dieser Situation sind neben den Reisenden die SBB-Kundenlenker in Arth-Goldau. Dass die Kundeninformationssysteme in den ETR-610-Zügen nicht das Gelbe vom Ei sind, haben die SBB auch bestätigt. Der regelmässige Ausfall der Platzreservationsanzeigen sorgt aber immer wieder für unnötige Diskussionen. Bei einer internationalen Fahrkarte hat man ja einen garantierten Sitzplatz und kann dem Treiben der Platzsuchenden entspannt zusehen, sobald man den Falschsitzer vom eigenen reservierten Platz verscheucht hat. Das Rollmaterial und das gastronomische Servicekonzept werden bei den internationalen Zügen am Gotthard mehrheitlich von Trenitalia gestellt. Positiv ist bei diesen Zügen zu vermerken, dass auf dem gesamten Weg ein Reinigungsmitarbeiter von Trenitalia mitfährt. Leider muss ich aber feststellen, dass beim gastronomischen Service in den letzten Monaten ein Abbau eingesetzt hat, welcher einer internationalen Verbindung unwürdig ist. Es ist mir schon klar, dass ein gediegenes Essen wie zu TEE-Zeiten nicht mehr möglich ist, aber das von der italienischen Gesellschaft praktizierte Service-Konzept widerspricht jeder SBB-Philosophie.

Un declino inarrestabile

La stazione di Chiasso ha perso la sua importanza internazionale. E previsto l'ammodernamento e il potenziamento degli accessi ai treni.

Edy Bernasconi* Le FFS intendono investire 240 milioni da qui al 2050 per adeguare le strutture della stazione di Chiasso alle esigenze del traffico passeggeri, ma anche di quello delle merci. Posto alla frontiera tra la Svizzera e l'Italia, lo scalo chiassese ha goduto a lungo dello statuto di stazione internazionale, privilegio che ha perso da qualche anno. Da qui a dire, come pretende il CEO delle FFS Meyer, che la sua centralità sarà confermata di strada ne passa parecchia.

Il vecchio stabile della stazione passeggeri, risalente agli anni '30, non risponde agli standard attuali, e per questo le FFS entro il 2021 procederanno ad innalzare i marciapiedi e a dotare la struttura di un nuovo sistema di pannelli per le informazioni ai viaggiatori. E' questo l'investimento maggiormente urgente che si accompagnerà pure con la posa di nuovi ascensori. Di pari passo si vuole mettere mano ai vecchi spazi occupati dai servizi postali svizzeri e italiani per ricavarne una nuova piazza a disposizione degli utenti dei trasporti pubblici.

Continuano nel contempo le trattative con il Cantone e il Comune di Chiasso per l'inserimento della sede della Scuola cantonale di moda, come i contatti con i Comuni della zona (oltre a Chiasso, Balerna e Novazzano) per la riqualifica e la riconversione di una parte dell'area occupata dallo scalo merci. Gli spazi della stazione di frontiera occupano una superficie di circa 100 ettari con una rete di 140 chilometri di binari e i Comuni, davanti all'evoluzione del traffico, chiedono di poter destinare ad altri scopi una parte delle aree ferroviarie. Questo di fronte alla progressiva perdita di ruolo della stazione smistamento, malgrado che le Ffs intendano investire parecchi milioni per adeguare l'impianto e questo, prima di tutto, con l'obiettivo di poter ospitare i treni merci del futuro la cui lunghezza è destinata a raggiungere i 750 metri.

Sempre meno collegamenti IC/ICN

L'evoluzione del trasporto delle merci su rotaia ha portato ad un progressivo declassamento di

Chiasso smistamento: l'impiego ormai generalizzato di treni blocco – nel traffico intermodale come in quello convenzionale – che si muovono senza la necessità di manipolazioni intermedie pare aver segnato il destino di Chiasso. I tentativi di mantenere e rilanciare la centralità dello scalo merci chiassese sembrano definitivamente finiti nel cassetto, anche per la resistenza delle autorità comunali verso la creazione di centri di interscambio intermodale come quello ipotizzato dal gruppo Hupac, che pure ha sede a Chiasso, a cavallo tra gli anni '80 e '90.

Nel frattempo Hupac e gli altri operatori della logistica hanno attuato e stanno realizzando progetti di nuovi terminali nella vicina Lombardia (dopo Busto–Gallarate sono in cantiere Milano–smistamento, Brescia e Piacenza). Tutto questo mentre i Comuni sembrano aver ceduto agli appetiti privati dimenticando la vocazione storica di Chiasso nel settore della logistica, ciò che ha fatto del Pian Faloppia una "camionale" mentre la stazione garantiva centinaia di posti di lavoro.

Lo stesso destino della stazione di smistamento potrebbe seguirlo quella dei passeggeri, trasformando Chiasso da luogo privilegiato del traffico internazionale a snodo dei collegamenti regionali e transfrontalieri. Se oggi i treni Eurocity fermano ancora a Chiasso potrebbe non essere così nel futuro, come non vi farà tappa il treno superelevato Francoforte–Milano. Da anni sono inoltre ridotti al minimo i collegamenti ICN/IC con la Svizzera interna (quattro il mattino e tre la sera). Anche qui le autorità regionali e transfrontaliere, con l'economia, hanno le loro responsabilità per non aver creduto nel progetto di stazione comune Chiasso/Como pensato negli anni '80 dall'Amministrazione diretta dall'allora sindaco di Chiasso Fernando Pedrolini.



Bahnhof Chiasso: Die SBB investieren 240 Mio. Franken.

Bild: G. Lob

**Der Autor ist Mitglied der Tessiner Sektion von Pro Bahn (Astuti). Es ist geplant, regelmässig italienischsprachige Beiträge im InfoForum zu publizieren. In diesem Artikel wird der Bedeutungsverlust des Grenzbahnhofs Chiasso für den internationalen Personen- und Güterverkehr thematisiert. Die SBB wollen mit einem Investitionsprogramm in Höhe von 240 Millionen Franken eine Modernisierung der Infrastrukturen erreichen.*

Kooperation statt Konfrontation

Die Südostbahn soll ab Dezember 2020 für die SBB im „Co-Branding“ zwei Fernverkehrslinien betreiben, darunter die Gotthard-Bergstrecke. Der Streit zwischen BLS und SBB gärt noch.

Gerhard Lob Kleine Revolution im Fernverkehr auf der Schiene: Die Südostbahn (SOB) soll ab Ende 2020 von Basel und Zürich jeweils direkte Züge via Arth-Goldau und Gotthard-Panoramastrecke ins Tessin führen. Zudem soll die SOB auf der Strecke Bern–Burgdorf–Olten–Zürich–Ziegelbrücke–Sargans–Chur mit eigenem Rollmaterial unterwegs sein – mit den als Voralpen-Express bekannten Zügen. Einen entsprechenden Kooperationsvertrag unterzeichneten die beiden Bahnunternehmen Anfang Juli in Zürich. Beide Linien sollen im so genannten Co-Branding „SOB-SBB“ auftreten – ein absolutes Novum. Für ihre Leistung im Fernverkehr wird die SOB von den SBB abgolon. Die SBB werden diesen Vorschlag im September im Rahmen der Neuvergabe der Fernverkehrskonzession beim Bundesamt für Verkehr (BAV) einreichen.

Diese Lösung kam für Beobachter überraschend, nachdem die SOB eigentlich ein eigenes Konzessionsgesuch für den Fernverkehr auf zwei Strecken beantragen wollte. Doch die Gespräche zwischen SBB und SOB in den letzten Monaten haben Früchte getragen. SBB-Chef Andreas Meyer sprach von einer „Win-Win-Situation“, bei welcher der direkte Nutzen für die Bahnkunden im Vordergrund gestanden hätte.

Im Gotthard-Verkehr bedeutet dies konkret, dass mit der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels 2020 die einstigen InterRegio-Verbindungen von der deutschen Schweiz ins Tessin via Panoramastrecke reaktiviert werden. Das momentane, scharf kritisierte Konzept mit Umsteigen in Erstfeld und S-Bahn-Zügen hat damit gezählte Tage.

Die Züge von Basel und Zürich sollen dereinst jede Stunde alternierend bis nach Lugano oder Locarno verkehren. Mit der direkten und umsteigefreien Verbindung aus dem Rheintal via Zürich nach Bern soll der Korridor Ostschweiz aufgewertet werden.

Werkstätte als Zuckerchen

Die SOB will für ihre Fernverkehrsstrecken neues Rollmaterial einsetzen. Es handelt sich dabei um die Züge des Typs Flirt III, welche die SOB bereits für den Voralpen-Express ab Ende 2019 bestellt hat. Für ihren Einsatz im Fernverkehr werden die Fahrzeuge mit zusätzlichen Komfortmerkmalen ausgestattet. Dazu gehören beispielsweise die 2+1-Bestuhlung in der 1. Klasse, grosse und kleine Bistros, ein Familienwagen und ein grosszügiges Platzangebot für Velos und Sportgeräte. Zudem soll es eine Zugbegleitung geben. Pro Bahn Schweiz begrüsst diese Perspektive. Ein Wermutstropfen bleibt die Tatsache, dass der momentane Fahrplan am Gotthard noch drei Jahre beibehalten wird.

Wird es eine ähnliche Kooperation allenfalls auch zwischen SBB und BLS geben? Die BLS hat – zum Ärger der SBB - mehrfach angekündigt, eine Fernverkehrskonzession beantragen zu wollen, um mit eigenen Zügen das Wallis und das Berner Oberland mit dem Flughafen Zürich zu verbinden. Ausserdem will die BLS die Strecke Interlaken–Basel übernehmen. Bis Redaktionsschluss war noch kein Antrag auf eine solche Fernverkehrskonzession beim Bundesamt für Verkehr (BAV) eingegangen. Frist ist der 9. September.

Wie die Berner Tageszeitung „Der Bund“ berichtete, bieten die SBB der BLS einen „Kuhhandel“ an: Demnach soll die BLS die drei kürzeren Fernverkehrslinien Bern–Olten, Bern–Biel und Bern–La Chaux-de-Fonds übernehmen und dafür Entschädigungen von den SBB erhalten. Wie im Abkommen mit der SOB sollten diese Züge ebenfalls im Co-Branding gefahren werden.

Die SBB bieten der BLS zudem an, ihr die Regionalverkehrslinien Biel–La Chaux-de-Fonds, Moutier–Solothurn und Neuenburg–La Chaux-de-Fonds abzutreten. Und sie stellen die gemeinsame Nutzung einer Werkstatt zur Wartung der Züge in Aussicht. Die BLS könnte so auf den umstrittenen Neubau der BLS-Werkstätte Chliforst verzichten.

Der Kanton Bern als Hauptaktionär begrüsst grundsätzlich die Idee des Wettbewerbs im Fernverkehr. Doch der Kanton hat offenbar Angst vor dem finanziellen Risiko, das die BLS mit einem Einstieg in den Fernverkehr möglicherweise eingeht. Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer hat sogar angeregt, dass das von Bundesrätin Doris Leuthard geleitete Eidgenössische Umwelt- und Verkehrsdepartement (UVEK) im Streit zwischen SBB und BLS als Mediator eingreifen soll.

Sicher ist eines: Egal, wie die Konzessionsvergabe am Ende ausgeht, auf den Fahrplanwechsel im Dezember wird es keine Änderungen geben, wie das BAV bestätigt. Denn es brauche Zeit für die betrieblichen Anpassungen, sagt BAV-Sprecher Gregor Saladin. Im Fall der SOB am Gotthard handelt es sich um drei Jahre.

Anzeige



Mehr als 1'000 Mitarbeitende in der West- und Deutschschweiz geben bei Bombardier jeden Tag ihr Bestes, um hervorragende Mobilitätslösungen und Dienstleistungen für die Schweiz zu erarbeiten. Dank unseren zukunftsgerichteten Kunden können wir in der Schweiz innovative Konzepte, Systeme und Komponenten für den Weltmarkt entwickeln.

Bombardier prägt die Mobilität – für Ihre Sicherheit und Ihren Komfort.

www.bombardier-transportation.ch

BOMBARDIER
the evolution of mobility

Nachrichten 1

Rundum positiv – neue Perronanzeiger

Die SBB haben im Juli in Freiburg mit der Inbetriebnahme einer neuen Generation von Perronanzeigern begonnen. Diese sollen die Kunden besser und gezielter über die Situation im Bahnbetrieb informieren. Der neue Bildschirm ist in zwei Abschnitte unterteilt und deshalb flexibel einsetzbar. Der linke Teil bleibt statisch, während der rechte periodisch wechselt. Zwei bis vier verschiedene Anzeigen können sich in Abständen von rund 15 Sekunden abwechseln. Pro Bahn war bei der Präsentation dabei. Der Eindruck: Eine absolut kundenfreundliche Neuerung. (wo)

Einbau Bahntechnik begonnen

Beim Nordportal des Ceneri-Basistunnels hat Ende Juli in der Oströhre der Einbau der Bahntechnik begonnen. Der 15,4 Kilometer lange Basistunnel zwischen Camorino und Vezia wird im Verlaufe der nächsten Jahre mit bahntechnischen Installationen wie Fahrbahn, Fahrleitung, Stromversorgungsanlagen, Telekommunikations- und Sicherungsanlagen sowie der Leittechnik ausgerüstet. Zu Spitzenzeiten werden gegen 200 Personen mit dem Einbau der Bahntechnik beschäftigt sein. Im Dezember 2020 wird der Ceneri-Basistunnel für den fahrplanmässigen Bahnbetrieb bereit sein, teilte die Alp-Transit Gotthard AG mit. (pd)

Helpies helfen Reisenden

Auf den BLS-Schiffen sind immer mehr Touristen aus fernen Ländern unterwegs – beispielsweise aus China, Indien oder den Golfstaaten. Diese Gäste benötigen mehr Informationen und mehr Betreuung als Gäste aus europäischen Ländern und aus der Schweiz. Insbesondere in der Hochsaison haben die Mitarbeitenden der BLS Schifffahrt an den Ländten und auf den Schiffen oft nicht genügend Zeit, um alle Kundinnen und Kunden ausreichend zu beraten. Deshalb hat die BLS diesen Sommer erneut das Projekt „Helpies“ durchgeführt. Die leuchtgelb gekennzeichneten „Helpies“ geben Auskünfte über den Fahrplan und die Tarife der Schifffahrt, helfen bei Fragen zu touristischen Ausflugszielen weiter und unterstützen die Mitarbeitenden der BLS Schifffahrt. Eine löbliche Initiative! (pd/gl)

Ärger mit SwissPass-Login

Immer noch Ärger mit dem SwissPass: Seit dem 10. August 2017 braucht es für den Billettkauf auf der SBB-Website und bei der Mobil-App ein so genanntes SwissPass-Login, wie die SBB Ende Juli ihren Kunden mitteilte. Doch die Registrierung für dieses SwissPass-Login – übrigens auch für Kunden ohne SwissPass obligatorisch – erwies sich als äusserst komplizierte Angelegenheit. Zumindest berichteten viele Kunden, grosse Mühe mit der Anmeldung zu haben. Selbst SBB-Schalterbeamte waren gemäss Medienberichten überfordert. (gl)



Giruno braust durch Gotthard-Basistunnel

Anfang Juli fuhr der vom Schweizer Schienenfahrzeughersteller Stadler gebaute EC250 „Giruno“ erstmals zu Testzwecken durch den Gotthard-Basistunnel – wenn auch nur mit 100 km/h. Stadler bezeichnete die Testfahrt als vollen Erfolg. Als nächstes wird der Zug in Tschechien geprüft. Auf dem Eisenbahn-Testring in Velim gilt es, Hochstastfahrten zu bestehen. Bei diesen Prüffahrten wird die Fahrgeschwindigkeit schrittweise gesteigert. Dieses Testverfahren dient unter anderem der Inbetriebsetzung, der Erprobung der Sicherheit und der Netzzulassung des neuen Hochgeschwindigkeitszuges von Stadler, der insbesondere im Italienverkehr zum Einsatz kommen soll. Die SBB haben 29 dieser Triebzüge bestellt. (pd/gl)

Hochperron Goldau glänzt wieder

Der historische Hochperron der Rigi-Bahnen in Goldau wurde Anfang Juli 2017 nach sechsjähriger Bauzeit feierlich wieder eröffnet. Im Jahr 1897 hatten die Rigi-Bahnen das Pionierprojekt „Hochperron Goldau“ in Betrieb genommen. Der Hochperron, auch Reiterbahnhof genannt, war internationales Neuland. Noch nie zuvor gab es einen Bahnhof, welcher über die Geleise „reitet“. Zwei Jahrhundertwenden später spürte auch der erste Reiterbahnhof das Alter und wurde im Jahr 2010 zu Sanierungszwecken geschlossen. (pd)

SOB will automatisch fahren

Die Südostbahn (SOB) plant ein Projekt zum automatischen Fahrbetrieb (Automatic Train Operation) auf der bestehenden Infrastruktur. Beim Bundesamt für Verkehr wurde ein Gesuch für die Finanzierung der Ausschreibung eingereicht. In einem ersten Schritt solle das Personal durch Assistenzsysteme unterstützt und entlastet werden. In den Endbahnhöfen ergäben sich dadurch höhere Streckenkapazitäten und schnellere Wendezeiten, teilte die SOB mit. Weiter werde die Pünktlichkeit nochmals verbessert. Ob und wann es dereinst Züge geben werde, bei denen das Lokpersonal nicht mehr im Führerstand sitze, sei noch offen. (pd)

Nur geringer öV-Anteil im Freizeitverkehr

Der „Mikrozensus Mobilität und Verkehr“ des Bundesamtes für Statistik lässt interessante Rückschlüsse auf unser Mobilitätsverhalten zu.

Andreas Theiler Hätten Sie das gedacht? Je schlanker, desto mehr öV: Mobile Erwachsene mit Untergewicht (entspricht einem BMI von unter 18,5) benützen für 38% ihrer Tagesdistanzen den öffentlichen Verkehr. Bei normalgewichtigen Personen sinkt dieser Anteil auf 27%, bei Übergewichtigen (BMI ab 25) erreicht er noch 18%. Entsprechend nimmt dafür das Auto als Fortbewegungsmittel eine immer wichtigere Rolle ein – je höher der BMI, umso eher steigt man für den Weg von A nach B in seinen eigenen vierrädrigen mobilen Raum ein.

Statistiken befassen sich mit der Vergangenheit – trotzdem dienen sie als Grundlage bei der Planung der Zukunft. Mit Hilfe dieses Beispiels kann überlegt werden, ob sich eventuell mit einer Verbreiterung der Sitze, grösserem Sitzabstand oder breiteren Gängen zwischen den Sitzen eine substanzielle Zahl von Übergewichtigen zum öV bekehren lassen würde. Wäre es, um noch offener zu denken, angebracht, in Bahnhöfen Laufbänder zu montieren – oder würden die Übergewichtigen dies als Diskrimination betrachten und so dem öV noch mehr fernbleiben? Die Gedanken sind frei, der Statistiker sei Dank.



Eine Erkenntnis der Bundesstatistiker:
Übergewichtige sind seltener mit öV unterwegs.
Bild: A.Theiler

Individuelle Befragungen

Das obige Beispiel ist eine von vielen Statistiken aus den „Ergebnissen des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015“. Verfasst hat dieses über 80-seitige Werk, welches am 18. Mai in Bern vorgestellt wurde, das Bundesamt für Statistik, in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Raumentwicklung. Die Datengrundlage ist so ausführlich, dass sich eine vertiefte Auseinandersetzung damit lohnt.

Worauf beruhen die Ergebnisse? Die erste Erhebung fand 1974 statt, wobei damals gut zweitausend Haushalte befragt wurden. Im Fünfjahresrhythmus (mit einer Ausnahme) wurden die Befragungen fortgesetzt, im Jahre 2005 waren es bereits rund 32 000 Befragungen, und 2015 nun genau 57 090 Personen ab sechs Jahren (und davon 50 149 ab 16 Jahren). Rund 41 000 dieser ausführlichen Telefoninterviews bezahlte der Bund, die restlichen 16 000 wurden von einzelnen Kantonen übernommen, damit sie für ihr Gebiet noch genauere Aufschlüsselungen erhielten. Das ist wichtig: Denn Statistiken sind absolut notwendige Grundlagen für jede Prognose.

Abonnemente

Halbtax, GA und Verbundabos sind weit verbreitet; 56,7% der Bevölkerung ab 16 Jahren besitzt mindestens eines. Interessant sind die Verteilungen nach diversen Kriterien. Über 61% der Frauen, dagegen nur 52% der Männer besitzen eines dieser Abos. In der Deutschschweiz haben gut 62% der Leute ein Abo, in der Romandie sinkt der Anteil auf 46%, und im Tessin beträgt er magere 29%.

Von der Bevölkerung ab 16 Jahren mit einem Abo haben 36,5% das Halbtaxabo, 15,3% ein Verbundabo und 10,1% ein GA (Achtung: Doppelzählungen Halbtax/Verbundabo sind möglich). In absoluten Zahlen sind das, Stand 21. Mai 2017: 470 102 GA und 2 432 030 Halbtax. In der Altersgruppe der 16- bis 24-Jährigen sind Abos am weitesten verbreitet, nämlich bei rund 73%. Satte 20% aus dieser Altersgruppe besaßen sogar ein GA.

Verkehrsmittelwahl

Zuerst mal keine Überraschung bei der Wahl des Verkehrsmittels hinsichtlich der Tagesdistanz: zwei Drittel werden mit dem Auto, ein

Je höher das Einkommen, so häufiger die Flüge

Die Statistiker des Bundes bieten auch interessante Erkenntnisse, die nichts mit dem landgebundenen öV zu tun haben. So sind die beiden flugfreudigsten Gruppen Menschen im Alter von 18 bis 24 und von 25 bis 44 Jahre; sie kommen auf 1,1 Flugreisen pro Person und Jahr. Hier sind übrigens die Unterschiede zwischen Frauen und Männern inexistent. Dafür tut sich anhand der Haushalteinkommen ein riesiger Graben auf. Einkommen bis 4000.- pro Monat heisst 0,3 Flugreisen pro Person und Jahr. Für die Gruppe mit 4000.- bis 8000.- steigt diese Zahl auf über das Doppelte, 0,7 Reisen pro Person und Jahr. Und für die Bestverdienenden mit über 12 000.- CHF pro Monat steigt die Zahl noch einmal auf über das Doppelte, nämlich auf 1,7 Flugreisen. Und davon, um eine mögliche Folgerung zu unterbinden, fällt weniger als ein Viertel auf Geschäftsreisen.



>>> Viertel mit dem öV zurückgelegt, der Rest fällt unter Langsamverkehr. Nun kommt die Überraschung: Die Eisenbahn ist mit unterdessen 62 km/h das mit Abstand schnellste Verkehrsmittel – 1994 waren es noch bescheidene 50 km/h. Hier ist der forcierte Ausbau der Infrastruktur wie des Rollmaterials deutlich ersichtlich.

Das Auto kommt auf 37 km/h und das Postauto auf 26 km/h. Diese Werte bleiben seit Jahren praktisch unverändert – der Stau lässt grinsen. Wenn nun übrigens nicht die Distanzen, sondern die Reisedauer betrachtet werden, so ergibt sich eine weitere recht banale Aussage. Für kurze Etappen werden meist die langsameren Verkehrsmittel gewählt, für längere die schnelleren. Das heisst mit andern Worten, dass die Zeit, welche in einem Verkehrsmittel (oder zu Fuss) verbracht wird, sich einander annähert.

Wie bei den Abonnements tun sich kleinere Gräben zwischen den Geschlechtern wie zwischen den Sprachregionen auf. Frauen benützen im Schnitt zu 28% der Distanzen den öV, Männer nur zu 21%. Und in der Deutschschweiz beträgt der Anteil im Durchschnitt 27%, in der Romandie 19% und im Tessin noch 14%. Zum Schluss noch eine erstaunliche Zahl: werden die Anteile des öV nach Kantonen aufgeschlüsselt, so schwanken die Werte in 24 Kantonen zwischen 15% und 28%. Zürich erhält 32%, und Basel-Stadt sagenhafte 43%, also knapp dreimal mehr als Glarus oder Tessin.

Andere Details

Verkürztes Originalzitat aus der Broschüre: „Die Verkehrsmittel des öV werden in aller Regel zusammen mit einem anderen Verkehrsmittel bzw. Fortbewegungsarten verwendet oder auch untereinander kombiniert. Am gängigsten ist dabei die Kombination „zu Fuss + Tram/Bus“ mit einem Anteil von 50% an sämtlichen Wegen, welche unter Zuhilfenahme des öV bewältigt wurden. Es folgte die Dreifachverbindung „zu Fuss + Tram/Bus + Eisenbahn“ mit 17% und fast gleichauf die Kombination „zu Fuss + Eisenbahn“ mit 16,5%. Von den Fussetappen von und zu den öV-Haltestellen war die Hälfte maximal 0,3 km lang.“

Zum Zeitpunkt der Präsentation Mitte Mai wurde in vielen Medien eine Zahl genannt: 44% der Tagesdistanz betrifft den Freizeitverkehr. Für die Arbeitswege gilt ein Anteil von 24%, für Einkäufe einer von 13%. Der Rest entfällt auf Ausbildung, Geschäft sowie Service und Dienstleistung. Der Freizeitverkehr wickelt sich zum grossen Teil ohne öV ab. Die Eisenbahn hat an den zurückgelegten Distanzen einen Anteil von 40%, der öffentliche Strassenverkehr sogar nur 34% – gegenüber 61% zu Fuss. Hier lässt sich

Der öV wächst prozentual gesehen praktisch nicht mehr, der Modalsplit bleibt schweizweit ziemlich konstant.

Der Pendler, das immobile Wesen?

Walter Jäggi zitiert in einem Artikel „Fahrt ins Blaue“ (Der Bund/Tages Anzeiger vom 24. Mai 2017*) Vincent Kaufmann, den querdenkenden Stadtsoziologen und Leiter des Laboratory of Urban Sociology an der ETH Lausanne: „Sind Pendler wirklich mobil? Pendeln ist im Gegenteil ein Zeichen mangelnder Mobilität. Ein Wohnortswechsel, ein Berufswechsel, ein Rollentausch zwischen den Partnern - das wäre Mobilität. Gependelt wird gerade, weil man keinen echten Wechsel, keine Mobilität will.“

Was meinen Sie zu dieser provokanten Aussage?

Wir suchen kurze Texte, die sich mit dieser Behauptung auseinandersetzen. Eine unabhängige dreiköpfige Jury (inklusive V. Kaufmann selber) wird die drei besten Arbeiten für die Publikation in der Dezemberausgabe des InfoForum nominieren. Beschränken Sie sich bitte auf 2'000 Zeichen inklusive Leerschläge, falls Sie einen Computer benützen. Für handschriftliche Beiträge gilt eine Seite A4. Einsendeschluss ist der 7. Oktober 2017. Adressen: pbs.theiler@bluewin.ch oder Andreas Theiler, Wylermatt 114, 3635 Uebeschi

* Der ganze Text von Walter Jäggi kann bei der obigen Adresse angefordert werden

am Modalsplit wohl kaum etwas ändern, denn Freizeitverkehr umfasst viele Anteile in der nahen Umgebung, und dort ist ein Umstieg weder sinnvoll noch machbar. Interessant ist demgegenüber, dass für Einkäufe 8% der Distanzen mit dem Zug und stattliche 14% mit dem Bus zurückgelegt werden.

Stichwort Freizeit: Wenn es um Flugreisen geht, so spielt die Eisenbahn als Zubringer eine sehr wichtige Rolle. In Zürich werden 55% der Fahrten zum Start einer Flugreise mit der Eisenbahn gemacht – wer öfters mal am Flughafenbahnhof ein- oder aussteigt, weiss, dass diese Zahl stimmt. In Genf sind es dann nur noch 35%, trotz den vielen Möglichkeiten, umsteigefrei dorthin zu gelangen, und in Basel sind es naturgemäss am wenigsten, aber doch noch beachtliche 32%. Nimmt man die Ankünfte per Bus dazu, sehen die Zahlen so aus: Zürich total öV 57%, Genf 47% und Basel 45%. Das sind Werte, von denen ausländische Flughäfen natürlich nur träumen können.

Fazit

Der öV wächst prozentual gesehen praktisch nicht mehr, der Modalsplit bleibt schweizweit ziemlich konstant. Die Unterschiede zwischen Städten, Agglomerationen und ländlich geprägtem Raum sind sehr gross. Ob das an den räumlichen Gegebenheiten liegt, an der Mentalität, oder ob Menschen einfach immer versuchen, für sie unter den gegebenen Umständen das Optimum zu finden, bleibe dahingestellt. Einen kleinen Fingerzeig kann vielleicht die Antwort auf die Frage geben, wie der öV attraktiver gemacht werden könnte. 27% antworteten darauf mit „tiefere Preise“, 21% mit „mehr Verbindungen (Taktverdichtung)“. Nur noch 10% befürworteten eine Verbesserung des Komforts. Fünf Jahre früher standen bereits die gleichen drei Kriterien zuoberst, und erst noch in derselben Reihenfolge.

Ein letzter Punkt aus dieser Befragung, der für die zukünftige Arbeit von Pro Bahn zur Kenntnis genommen werden sollte: Im Vergleich zur Taktverdichtung mit 21% sind schnellere oder umsteigefreie Verbindungen eindeutig zweitrangig; beide Punkte erhielten nur je 5%. Und jetzt noch das vielleicht verblüffendste Ergebnis: 24% der Befragten waren der Meinung, dass im öV derzeit keine Verbesserungen nötig sind.

Unter <https://www.bfs.admin.ch/news/de/2017-0076> → Publikationen können eine kostenlose Broschüre „Verkehrsverhalten der Bevölkerung 2015“ bestellt sowie die ganze Untersuchung entweder gedruckt zu 19.– gekauft oder als Download gratis heruntergeladen werden.

Glacier-Express als eigene Aktiengesellschaft

Mit der Neupositionierung des Glacier-Express wird der Standort Andermatt aufgewertet.

Edwin Dutler Die Rhätische Bahn und die Matterhorn-Gotthard-Bahn haben mit Anteilen von je 50 Prozent die Glacier Express AG als eigenständiges Tochterunternehmen gegründet. Damit soll die Neupositionierung eines der internationalen Aushängeschilder des Schweizer Tourismus erfolgen.

Durch die Stärkung der Marke sowie die Positionierung des Glacier-Express als qualitativ hochstehendes Produkt soll eine Trendwende erreicht werden. Zuletzt waren die Buchungen auf dem Glacier-Express rückläufig. Im Spitzenjahr 2008 gab es 260 000 Fahrgäste, im letzten Jahr nur noch knapp 187 000. Die Aktiengesellschaft strebt mit den vorgesehenen Neuerungen ein Ziel von 250 000 Reisenden pro Jahr an.

Die initiative Geschäftsführerin, Annemarie Meyer, will mit ihrem Team ab Sommer 2018 folgende Verbesserungen realisieren: Im Sommer sind nach wie vor täglich sechs Kompositionen im Betrieb. Eine Komposition fährt die Strecke Zermatt – Chur – Zermatt, eine zweite St. Moritz – Brig – St. Moritz. Somit können Tagesausflügler sowie ausländische Touristen den langsamsten Schnellzug auch in einem halben Tag genießen. Für Andermatt bedeutet dieses neue Fahrplankonzept eine massive Aufwertung, stehen neu während des ganzen Tages vier Verbindungen nach beiden Seiten zur Wahl. Je zwei weitere Kompositionen fahren



Ein Paradezug: Doch die achttündige Fahrt über 291 Brücken von St. Moritz nach Zermatt oder umgekehrt ist vielen Touristen mittlerweile zu lang.

Bild: MGB

wie bisher die Strecke Zermatt – St. Moritz beziehungsweise St. Moritz – Zermatt.

Beim Rollmaterial sind folgende Verbesserungen geplant: Mit Ausnahme der Breda-Wagen erhalten alle Panoramawagen der 1. und 2. Klasse in den nächsten drei Jahren ein Refit und werden modernisiert und den aktuellen Kundenbedürfnissen angepasst. Dabei werden zwei Panoramawagen zu „Excellence Wagen“ umgebaut. Gemäss den Ausführungen an einer Medienorientierung sollen der Service und

die Ausstattung dieser beiden Wagen mit einer neuen luxuriösen Bestuhlung und einer nur für diesen Wagen zuständigen Service-Person ein Reiseerlebnis mit neuen Massstäben vermitteln.

Das „Schweden-Krokodil“ kehrt zurück

Edwin Dutler Mit der Lokomotive Ce 6/8 III 14305 besuchten wir im Herbst 2014 auf Einladung des Schwedischen Eisenbahnmuseums das Eisenbahnfest in Gävle. Dabei zog unser Krokodil schwedische Sonderzüge und war eindeutig der Publikumsmagnet des ganzen Anlasses. Auf der Rückfahrt wurde das Krokodil wegen eines Heissläufers in Berlin stehen gelassen. Anschliessend wurde es zur Behandlung nach Meiningen ins dortige Dampflokwerk überführt.

Nun werden die Arbeiten abgeschlossen und das Krokodil kommt in die Schweiz zurück. Auf einer einmaligen viertägigen Fahrt vom 2. bis 5. November 2017 können interessierte Fahrgäste mitfahren. Das detaillierte Reiseprogramm sieht wie folgt aus:

2. November: Hinfahrt in Regelzügen aus der Schweiz nach Meiningen

3. November: Werkbesichtigung Dampflokwerk, anschliessend Fahrt mit dem Krokodil und den beiden Vorspannlokomotiven der Baureihen 212 und 140. Für die Reisenden sind zwei Personenwagen sowie ein Clubwagen vorgesehen. Das Ziel dieser Reiseetappe heisst Nürnberg mit einer Besichtigung des DB-Museums.

4. November: Weiterfahrt mit der gleichen Komposition von Nürnberg nach Ulm, wo auch noch eine Stadtführung angeboten wird.

5. November: Die letzte Etappe führt von Ulm nach Zürich.

Im Pauschalpreis (ab 1329 Franken) sind Übernachtungen, Verpflegung sowie Führungen inbegriffen.

Weitere Auskünfte:
www.railtour.ch/SBB-Historic-Rueckfuehrung-Krokodil

SBB Historic: Konzentration auf Kernflotte

Die einsatzfähige Kernflotte von SBB Historic wird von ursprünglich 32 auf 14 Triebfahrzeuge reduziert. Diese Kernflotte setzt sich aus Fahrzeugen mit bedeutender Technik und/oder aus wichtigen historischen Eisenbahn-Epochen zusammen. Zudem wird SBB Historic einen zu den Triebfahrzeugen passenden Wagenpark unterhalten. Dies teilte die Stiftung „Historisches Erbe der SBB“ – kurz SBB Historic – im Juli mit.

Mit dieser Massnahme sei sichergestellt, dass SBB Historic den Stiftungsauftrag, fahrende historische Fahrzeuge einem breiten Publikum zugänglich zu machen, trotz angespannter finanzieller Situation auch künftig erfüllen könne. Fahrzeuge, welche künftig keinen Bestandteil der Kernflotte bilden, stellt SBB Historic privaten Vereinen, die mit der Stiftung zusammenarbeiten, als Leihgaben zur Verfügung.

Nachrichten 2

SmartShuttle feiert ersten Geburtstag

Ein Jahr nach der Inbetriebnahme der weltweit ersten SmartShuttles auf öffentlichen Strassen haben PostAuto und seine Partner des Mobility Lab (der Kanton Wallis, die Stadt Sitten, die ETH Lausanne und die HES-SO Valais-Wallis) eine positive Bilanz gezogen. Die kleinen selbstfahrenden Busse ohne Lenkrad und Pedale sind mit elf Sitzplätzen ausgestattet. Seit dem 23. Juni 2016 haben die beiden SmartShuttles im Zentrum von Sitten mehr als 21 500 Personen befördert, wobei mehrere Tausend Fahrgäste eigens aus der übrigen Schweiz und dem Ausland angereist sind. Das Pionierprojekt dauert noch bis mindestens 31. Oktober 2017. (pd)

Ausbau Bahnhof Bern begonnen

In Bern hat der Ausbau des Hauptbahnhofs begonnen. Bund, Kanton und Stadt Bern wenden über eine Milliarde Franken auf, um den zweitgrössten Bahnhof der Schweiz fit für die Zukunft zu machen. Einerseits wird unter einem Teil der Geleise nach Zürcher Vorbild ein neuer, viergleisiger RBS-Tiefbahnhof gebaut. Er wird den heutigen, nordöstlich gelegenen Bahnhof des Regionalverkehrs Bern–Solothurn (RBS) ersetzen. Andererseits wird eine zweite Personenunterführung gebaut – dies im Westen des Gebäudekomplexes auf der Höhe des Hirschengrabens. So sollen sich die Personenströme besser verteilen. (lo)

PostAuto mit neuer öV-App

Seit kurzem gibt es eine neue PostAuto-App für Smartphones. Herzstück dieser PostAuto-App ist eine neuartige Fahrplanabfrage. Kundinnen und Kunden können auf der App bis zu 10 Favoriten definieren. Dabei handelt es sich um Reiseziele, welche die Nutzer am häufigsten wählen. Die neue PostAuto-App ist eine universelle App für den gesamten öffentlichen Verkehr und nicht ausschliesslich für PostAuto-Linien: Reisende können elektronische Tickets für fast alle Tarifverbände erwerben, Ausnahmen sind die Verbände ZVV und Unireso sowie einige Ortsverkehre ausserhalb von Verbänden. (pd)

Angebotsausbau Luzern Süd

Um auch künftig die Zufriedenheit der Reisenden auf hohem Level zu halten, investiert die Zentralbahn kräftig in den Ausbau ihrer Infrastruktur im aufstrebenden Gebiet von Luzern Süd. Bis Ende 2021 werden die Doppelspur Luzern, die Haltestelle Kriens Mattenhof, der Bahnhof Horw sowie die Doppelspur Hergiswil neu gebaut bzw. umgebaut. In Zusammenarbeit mit den Gemeinden Hergiswil, Kriens und Horw, sowie der Stadt und dem Kanton Luzern wird Luzern Süd noch besser erschlossen. Dies teilte die Zentralbahn AG mit. (pd)

Massive Probleme im Güterverkehr

Damit die Ausbauten für den 4-Meter-Korridor für den Güterverkehr realisiert werden können, ist die Luino-Achse (Luino–Novara)

seit Juni 2017 für sechs Monate gesperrt. Dies allein hat für den Gütertransport auf der Schiene im Nord-Süd-Verkehr schon weitreichende Konsequenzen. Doch damit nicht genug: Durch die Gleisabsenkung bei Rastatt (Deutschland) in Folge von Tunnel-Bauarbeiten ist die wichtige Rheintalbahn seit dem 12. August total gesperrt. Vor dem 7. Oktober wird die Strecke nicht wieder in Betrieb genommen. Um die Kapazitäten auf dem Nord-Süd-Korridor auf Ausweichstrecken zu erhöhen, setzen DB, SBB, SNCF und ÖBB zusätzliche Loks sowie Lokführer ein und vereinfachen die Regelungen im grenzüberschreitenden Verkehr. Im Personenverkehr ist auf der Strecke Basel–Karlsruhe wegen des Schienenersatzverkehrs mit längeren Reisezeiten zu rechnen. (lo)

Informationsanlass Fernbusse

Sind die Fernreisebusse von FlixBus und Eurolines im grenzüberschreitenden Verkehr – und die Absicht von Domo Reisen, auch auf innerschweizerischen Strecken Passagiere zu befördern – eine Bedrohung für die Bahn? Oder doch eine sinnvolle Ergänzung im Modalsplit des öffentlichen Verkehrs? Die Bahnjournalisten Schweiz veranstalten am Montag, 6. November 2017, im Raum Zürich eine Infoveranstaltung mit interessanten Referenten. Details unter: www.bahnjournalisten.ch



Erstes Elektropostauto im Linienverkehr

PostAuto wird ab Herbst 2017 erstmals einen reinen Elektrobus im fahrplanmässigen Linienverkehr nutzen. Das Fahrzeug, ein 12 Meter langer Maxibus der niederländischen Firma Ebusco, wird in der Region Interlaken unterwegs sein. PostAuto mietet den Elektrobus, um ihn während drei Jahren zu testen. Ziel des Projekts ist es, Erfahrungen mit dem Hersteller und der benötigten Infrastruktur zu sammeln und zu prüfen, ob Elektrobusse für den Einsatz bei PostAuto geeignet sind. Im Fokus stehen dabei einerseits das Fahrverhalten auf topographisch abwechslungsreicher Strecke sowie die Reichweite der Batterie. Zum Laden der Batterie verwendet PostAuto ausschliesslich erneuerbare Energie. (pd)

Appenzeller Bahnen werden revolutioniert

Die Angebots- und Qualitätssteigerung mit Viertelstundentakt und moderner Fahrzeugflotte dürfte einen weiteren Anstieg der Passagierzahlen bringen.

Roland Arnet Werfen wir zuerst einmal einen Blick zurück: 1875 nahm die Schweizerische Gesellschaft für Localbahnen (SLB) den Betrieb Winkeln–Herisau–Urnäsch–Appenzell als Schmalspurbahn auf (ab 1885 Appenzellerbahn-Gesellschaft oder kurz Appenzeller Bahn (AB) genannt). 1889 eröffnete die Appenzeller Strassenbahn (AST) mit der Linie St. Gallen–Gais ihren Betrieb. Als sie 1904 ihr Netz bis Appenzell weiterführte, wurde sie zur grossen Konkurrenz der AB. Drei weitere, von Anfang an elektrisch betriebene Bahnen kamen dazu: 1903 die Trogenerbahn (St. Gallen–Trogen), 1911 die Altstätten–Gais-Bahn und 1912 die Säntisbahn (Appenzell–Wasserau). 1931 wurde die AST elektrifiziert und hiess nun Elektrische Bahn St. Gallen–Gais–Appenzell (SGA). 1947 kamen die Altstätten–Gais-Bahn zur Gaiserbahn SGA und die Säntisbahn zur AB. 1988 fusionierten die AB und die SGA definitiv, nachdem sie seit 1970 eine Gemeinschaftsdirektion hatten; sie nannten sich Appenzeller Bahnen.

Die heutigen Appenzeller Bahnen (AB) wiederum entstanden 2006 aus der Fusion von mehreren Bahnen im Raum St. Gallen/Appenzell-Innerrhoden/Appenzell–Ausserrhoden. Das grosse Meterspurnetz wurde ergänzt durch die normalspurige Rorschach–Heiden-Bergbahn und die Bergbahn Rheineck–Walzenhausen mit Spurweite 1200 mm.

Die AB steht kurz vor der wohl grössten Veränderung in ihrer Geschichte. Es verschwindet das gesamte Rollmaterial der Linie St. Gallen–Trogen sowie ein grosser Teil der Züge der Linien St. Gallen–Gais–Appenzell und Gossau–Appenzell–Wasserau. Wenn nicht noch in Kürze ein Interessent für das vor der Ausrangierung stehende überzählige Rollmaterial auftaucht, landet wohl alles auf dem Schrottplatz. Die Zeit drängt auch für Fotografen: Wer noch die alten AB-Kompositionen im Bild festhalten möchte, muss sich ebenfalls beeilen.

Auch die Linie St. Gallen–Gais–Appenzell verändert sich auf dem Stadtgebiet St. Gallen grundlegend und verschmilzt mit der Trogenerbahn zur AB-Durchmesserlinie. Bereits dem Betrieb übergeben ist der neue AB-Durchgangsbahnhof St. Gallen mit den Gleisen 11 und 12, allerdings noch mit provisorischen Prellböcken zur Streckensicherung. Für die im SBB-Vorbahnhof St. Gallen Vonwil beginnende 940 m lange Zahnradstrecke mit einer Steigung von 94 Pro-



Arbeiten im Gang: In St. Gallen entsteht der neue AB-Durchgangsbahnhof.

Künftiges AB-Kernstück: der Ruckhaldentunnel (im Bau).
Bilder: R. Arnet

mille sowie der berühmte Ruckhaldenkurve mit dem 30-Meter-Kurvenradius schlägt im März 2018 die allerletzte Stunde. Danach wird der Betrieb für acht Monate vollständig eingestellt, damit die Anschlüsse zum Ruckhaldentunnel (Absenkung Bahnanlage vor der Vonwil-Strassenbrücke, Neubau Eisenbahnbrücke Oberstrasse, Netzanbindung Riethüsli) gebaut werden können.

Mit der Wiederinbetriebnahme im Oktober 2018 ist die Linie zahnstangenlos und der 700 m lange Ruckhaldentunnel ist Kernstück für den künftigen Viertelstundentakt Trogen–St. Gallen–Teufen. Stadler liefert ab Mitte 2018 insgesamt elf 4-teilige Tango-Züge für die Durchmesserlinie Trogen–St. Gallen–Gais–Appenzell, die ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 rollen. Bald wird wohl die im 2016 erreichte Zahl von rund 3 Millionen Passagieren pro Jahr

wegen der Angebots- und Qualitätssteigerung (Viertelstundentakt, moderne Fahrzeugflotte) übertroffen.

Auch die Linie Gossau–Appenzell–Wasserau wird mit fünf neuen Triebzügen von Stadler ausgestattet. Dort werden Verstärkungswagen aus bestehendem Rollmaterial gebildet, der Rest verschwindet ebenfalls. Schliesslich gibt es auch bei den AB-Werkstätten tiefgreifende Veränderungen. Die Werkstätte im Depot Speicher wird für die Instandhaltung der Tango-Züge ausgebaut, und in Appenzell gibt es einen Neubau für das Instandhaltungszentrum. Die jetzigen Werkstätten in Gais und Herisau werden geschlossen, wobei die frei werdenden Areale für Wohnbauten vorgesehen sind.

Weitere Informationen:
www.modernisierung-ab.ch

Spektakuläre Landschaften zwischen Reservationen und Sicherheitsschleusen

Spanien hat das zweitlängste Hochgeschwindigkeits-Schiennetz der Welt. Bei Eisenbahnferien auf der iberischen Halbinsel fehlt es nicht an Hürden: ein Erlebnisbericht.

Franziska und Bernhard Studer Im April 2017 haben wir zu zweit als Individual-Touristen das Eisenbahnland Spanien bereist. Wir waren mit einem Interrail-Global-Pass unterwegs und haben in Spanien rund 4000 Schienenkilometer zurück gelegt: Zuerst von Irún über Valladolid nach Gijón, zurück nach León und über Santiago de Compostela nach Vigo an der portugiesischen Grenze. Später sind wir mit dem Nachtzug von Lissabon nach Madrid gefahren, weiter nach Sevilla, Cádiz und Alicante; von dort aus sind wir schliesslich über Valencia, Barcelona und Figueres zurück nach Frankreich gereist.

Es sei vorweggenommen: Die Vorbereitung einer solchen Reise ist sehr aufwändig. Die spanische Bahn pflegt viele Züge erst wenige Wochen vor dem Wunschtermin in den Inter-

net-Fahrplänen aufzuschalten, dies ungeachtet bereits laufender Fahrplanperioden. Weil auf vielen Strecken – selbst auf AVE-Linien – nur wenige Züge verkehren und weil mit Ausnahme der S-Bahnen sämtliche spanischen Züge reservationspflichtig sind, sollte man allerdings die genauen Fahrplandaten frühzeitig und sehr genau kennen. Hinzu kommt, dass der elektronische Renfe-Fahrplan keine Umsteigeverbindungen aufzeigt. Das zwingt dazu, eine gute Eisenbahnkarte zu Rate zu ziehen. Hilfreich ist auch die Suche auf den elektronischen Fahrplänen von SBB, DB und ÖBB. So ist es uns dann doch gelungen, für unsere Reise einen sehr detaillierten Fahrplan samt Notfall-Szenarien zusammenzustellen.

Tückenreich war die Beschaffung der erforderlichen Reservationen. Es empfiehlt sich, dies frühzeitig anzupacken. Die bei uns selbstverständliche Transportpflicht haben die Spanier abgeschafft. In den Zügen mitgenommen wird nur, wer eine gültige Reservation vorweisen kann. Ist ein Zug ausgebucht, wird der Verkauf von Platzkarten ersatzlos eingestellt.

Unsere Platzkarten haben wir beim RhB-Reisedienst in Chur beschafft. Es waren zwei Besuche erforderlich. Beim ersten Termin waren mehrere Verbindungen wohl auf den elektronischen Fahrplänen sichtbar, im Reservationsystem aber noch nicht buchbar. Nicht weiter erstaunt hat uns, dass mehrere Reservationen – etwa jene in spanischen Regional- und Interregio-Zügen – in der Schweiz nicht bearbeitet werden können.

Positives und Negatives

In Spanien sind wir in durchwegs top-modernen, sauberen und sehr bequemen Zügen gereist. Es ist uns ausgefallen, dass wir in den von uns benutzten Zügen kaum je andere Ausländer angetroffen haben. Keine Freude bereitet hat uns die Tatsache, dass die Möblierung vieler Züge keinerlei Rücksicht auf die Fensterteilung nimmt. So sassen wir auf unseren reservierten Plätzen halt auch einmal hinter einem Pfosten und konnten die Landschaft nur mit Mühe betrachten. In den meist gut besetzten Zügen ist es nur selten möglich, einen freien Platz mit besse-



rer Aussicht zu finden. Das Landschaftserlebnis war in jeder Beziehung grossartig. Am eindrücklichsten war die Fahrt über die Pajares-Bergstrecke (León – Oviedo), deren Nordrampe mit 21 Promille Dauersteigung und nicht weniger als 71 Tunnel eine Höhendifferenz von 1000 Meter überwindet. Leider sind die Zukunftsaussichten dieser eindrücklichen Bergstrecke ungewiss: Seit 2005 ist ein knapp 25 km langer Basistunnel im Bau. Selbstverständlich sind uns auch unzählige andere Landschaftsbilder im Gedächtnis haften geblieben, etwa die Fahrt über die enorm hohen und nicht enden wollenden Viadukte auf der AVE-Neubaustrecke von Ourense nach Santiago de Compostela oder die bizarren Felsformationen im Hinterland von Alicante.

Sehr gewöhnungsbedürftig sind die in Spanien üblichen Zutrittskontrollen zu den Zügen. Bei den AVE der höchsten Kategorie haben die Reisenden sowohl eine Personenschleuse wie auch eine Gepäckdurchleuchtung zu passieren. Diese Kontrollen werden unterschiedlich streng durchgeführt: sehr rigide an einen Ort, lasch und oberflächlich am anderen. Über den Nutzen dieser Massnahmen lässt sich trefflich streiten.

Mehrere Male haben wir miterlebt, wie Reisende schon lange vor der fahrplanmässigen

>>>



Die eindrücklichen HG-Züge der spanischen Staatsbahn Renfe: Serie 102 in Valladolid (links); Serie 130 in der nagelneuen Bahnhofhalle von Cádiz (oben) und die eher spartanische Verpflegung in der 1.Klasse. Bilder: B. Studer

Das spanische Hochgeschwindigkeitsnetz

Der AVE hat viele Spanier, vor allem die Stadtbewohner, wieder zurück in die Züge gelockt und den Flugverkehr reduziert.

Bernhard Studer Kein anderes Land hat – bezogen auf Fläche und Bevölkerungszahl – in den letzten 30 Jahren mehr Mittel in den öffentlichen Verkehr investiert als Spanien. Heute betreiben die Spanier das nach China zweitlängste Hochgeschwindigkeits-Schiennetz der Welt. Der spanischen Staats-, Wirtschafts- und Finanzkrise zum Trotz wird kräftig weiter gebaut.

Die im kommerziellen Betrieb bis 300 km/h schnellen Schienenflitzer, deren Höchstgeschwindigkeit in absehbarer Zukunft auf 350 km/h gesteigert werden soll, werden in Spanien „AVE“ genannt. Das Wort bedeutet „Vogel“, steht aber auch als Kürzel für „Alta Velocidad Española“.

Vor 25 Jahren, am 19. April 1992, wurde die erste AVE-Hochgeschwindigkeitsstrecke eröffnet: Den Anfang machte die 471 km lange Rennstrecke von Madrid nach Sevilla. Im Jahr 2000 versprach die spanische Regierung allen 47 Provinzhauptstädten des Landes einen AVE-Anschluss. 2004 stellte Spaniens Regierungschef die Forderung in den Raum, kein Spanier dürfe weiter als eine halbe Stunde von einer Vogelzug-Station wohnen.

Diesen vollmundigen Worten sind Taten gefolgt. Zielstrebig haben die Spanier ihr Hochgeschwindigkeitsnetz weitergebaut, rasend schnell ist das AVE-Neubaustrecken-netz auf inzwischen 2712 km angewachsen, finanziert – nicht ganz ohne Korruptions-Skandale – mit Krediten und mit Milliarden aus Brüssel. Viele Bahnhöfe wurden neu gebaut, andere aufwendig angepasst. Und es geht weiter: 1201 km Neubaustrecken sind derzeit in fortgeschrittener Planung oder bereits im Bau. In absehbarer Zukunft wird die Renfe, Spaniens Staatsbahn, gegen 4000 km modernste Hochgeschwindigkeits-Strecken betreiben.

Das historisch gewachsene Renfe-Netz war anfangs der 1990er Jahre schlicht nicht mehr konkurrenzfähig. Über die abgewirtschafteten Schienen quälten sich einige wenige moderne Talgo-Kompositionen, eine

Handvoll luxuriös eingerichteter Diesel-Triebwagen sowie schwerfällige lokomotiv-bespannte Züge. Bei diesen hatte sich von 1960 bis 1990 nicht viel geändert. Fauchten 1960 noch Dampflokomotiven vor den Zügen, waren diese 30 Jahre danach zwar verschwunden. Doch dies war die einzige Neuerung von Belang, und sie hat das Reisen weder spürbar schneller noch bequemer gemacht. Eine Misère, auf welche die Spanier sehr gelassen reagiert haben: Sie fuhren mit dem Auto; wer es sich leisten konnte, sass im Flugzeug.

Der neue AVE ist mit der historisch gewachsenen spanischen Eisenbahn nur bedingt kompatibel, fährt er doch, abgesehen von wenigen kurzen Strecken-Abschnitten, auf europäischer Normalspur (1435 mm) und nicht auf iberischer Breitspur (1668 mm).

Die neu gebauten Normalspur-Strecken haben dazu geführt, dass das spanische Schiennetz heute völlig anders aussieht als vor 25 Jahren. Einige wenige breitspurige Altbau-Strecken sind grundlegend erneuert und für 200 km/h ausgebaut worden, für den Einsatz von umspurbaren Hochgeschwindigkeitszügen. Sehr viele andere alte Strecken, darunter auch etliche nicht über die Hauptstadt Madrid führende Tangential-Verbindungen und eine grosse Zahl von Stichbahnen, wurden auf Busbetrieb umgestellt.

Der AVE hat viele Spanier, vor allem die Stadtbewohner, wieder zurück in die Züge gelockt. Im innerspanischen Flugverkehr fliegen heute kleinere Maschinen als früher. Spaniens Staatsbahn verweist gerne und mit Stolz auf ihre gut ausgelasteten Vogelzüge. Schaut man etwas genauer hin, fällt aber auf, dass die in der Entscheidungsphase vorgelegten Passagierzahlen bei Weitem nicht erreicht werden. Selbst auf den beiden wichtigsten Achsen von Madrid nach Sevilla und Barcelona haben sich die Erwartungen bislang nicht erfüllt. Geradezu dramatisch tief sind die Transportleistungen auf mehreren anderen AVE-Strecken. Die Renfe setzt dort nur wenige und zudem sehr kurze Züge ein, was die Auslastung trotzdem recht hoch erscheinen lässt. Allerdings weiss niemand, wie weit die prognostizierten Zahlen zu hoch und damit falsch sind oder wie weit die schlechte Auslastung schlicht und einfach die hartnäckige spanische Wirtschaftskrise spiegelt. Ende 2016 waren 18 Prozent der aktiven Bevölkerung Spaniens arbeitslos gemeldet.

>>> Abfahrt ihres Zuges vor der Sicherheitsschleuse angestanden sind – in schönen Kolonnen wie die Briten. Die Schleusen werden in der Regel 10 bis 20 Minuten vor der regulären Abfahrtszeit geöffnet. Viele Spanier haben diese langweilige Warterei sehr gelassen über sich ergehen lassen. Wir haben aber auch nervöse Fahrgäste beobachtet, Familienväter etwa, die wild gestikulierend Frau und Kinder ganz vorne in die Warteschlange eingereiht haben, und dies schon eine halbe Stunde vor der Zugsabfahrt.

Unseres Erachtens durchaus eine Herausforderung kann es sein, überhaupt ein Billett zu ergattern. Wie oben schon erwähnt: Ist ein Zug ausverkauft, wird der Kunde stehen gelassen. Wir hatten geplant, von Sevilla nach Alicante eine zwar langsame, unseres Erachtens aber interessante Umsteige-Verbindung zu benutzen. In Chur konnte für diese Verbindung keine Reservation ausgestellt werden, weil auf die von uns gewählte Umsteige-Station nicht zugegriffen werden konnte. Und so haben wir uns denn neun Tage vor dem geplanten Reisetage in Santiago de Compostela am Renfe-Schalter angestellt, um dort die gewünschte Reservation zu kaufen. Doch, hoppla, der eine der beiden Züge war bereits ausverkauft. Nichts zu machen, meinte der Schalterbeamte, und verwies uns an den 15 Meter weit entfernten Kundendienstschalter. Dort nahm uns ein fröhlicher Beamte in Empfang, töggelte ein wenig auf seinem Computer herum, dann schrie er lauthals quer durchs Büro: „Miguel, da gibt es eine Möglichkeit!“, worauf der zuerst kontaktierte Schalterbeamte im Laufschrift zu uns eilte. Tatsächlich: Wir sollten nach Madrid fahren, und von dort aus nach Alicante, insgesamt 958 Bahnkilometer. Gemäss Strassenkarte sind Sevilla und Alicante gerade einmal 650 km weit voneinander entfernt. Ein interessantes Detail: Für die Reservation in der ersten Klasse von Sevilla nach Madrid bezahlten wir – ohne Essen – gerade einmal 13.70 Euro pro Person. In der Schweiz hatten wir für die gleiche Strecke, allerdings in der Gegenrichtung und inklusive einer streikbedingt dann doch nicht gelieferten Mahlzeit, 82 Franken pro Person bezahlt.

Preislich macht es einen grossen Unterschied, ob man die Reservationen in der Schweiz oder in Spanien kauft. Trotzdem lohnt es sich unseres Erachtens nicht, die Reservationen erst vor Ort zu kaufen. Zu gross ist das Risiko, dass einzelne Züge bereits ausverkauft sind.

Verpflegung im Zug

Was gab es früher besseres und schöneres als eine Fahrt im Speisewagen des Hotelzuges „Pau Casals“, der bis Dezember 2012 Zürich

mit Barcelona verbunden hat? Nicht zuletzt in Erinnerung an diesen grossartigen Zug haben wir im Hotelzug „Lusitania“ von Lissabon nach Madrid ein „Double Gran Clase“-Abteil gebucht. Im Speisewagen war das Angebot allerdings in der Managersprache gesprochen „neu ausgerichtet“. Keine Spur von der einstigen „Pau Casals“-Herrlichkeit. Nur gerade ein halbes Dutzend Reisende haben sich im Speisewagen eingefunden, wo wir uns auf unbequeme Barhocker zu setzen hatten. Zu einem sehr kulanten Preis – 18.50 Euro pro Person – wurde uns ein Dreigang-Menü serviert, bestehend aus einem guten Süsspchen, einem schönen Gemüseteller und einer einfachen Käseplatte. Im Preis inkludiert waren auch ein Glas Wein und ein Kaffee. Ja, und dann war da auch noch ein Steak mit dabei, in exzellenter Schuhsohlen-Qualität. Die Bedienung war korrekt, aber nicht herzlich. Bei diesem Preis wollen wir nicht meckern, und schliesslich sind wir so zu einem weiteren unvergesslichen Reiseerlebnis gekommen.

Fazit

Spaniens Eisenbahnen ticken anders als die unsrigen. Wer es nicht selber erlebt hat, kann sich nicht vorstellen, welche Hürden jeder Reisende überwinden muss, bevor er nur daran denken kann, in einen Renfe-Zug einzusteigen. Mit der Reservationspflicht, dem Verzicht auf die Transportpflicht und den mehr oder weniger rigide durchgeführten Zugangskontrollen hat die Renfe mehrere wichtige Wettbewerbsvorteile des Systems Eisenbahn aufgegeben. Hinzu kommt, dass die Reisenden in den Warteschlangen vor den Zugangsschleusen einen guten Teil jener Zeitersparnis verlieren, welche durch den Einsatz von Hochgeschwindigkeitszügen erzielt wird. Als vom öV verwöhnte Besucher aus der Schweiz können wir überhaupt nicht verstehen, wieso die Renfe ohne jede Not fast alle Wettbewerbsnachteile des Flugverkehrs übernommen hat, und dies ausgerechnet für ihre hochwertigsten Züge.

Wer den Aufwand für eine gute Vorbereitung nicht scheut, wird in Spanien mit wunderbaren Eisenbahnferien belohnt. Die Züge fahren durch grossartige Landschaften, und alle Bahnhöfe liegen nahe der lebendigen Zentren der schönsten Städte des Landes. Deshalb freuen wir uns jetzt schon auf die nächsten Eisenbahnfahrten mit dem bequemen, schnellen und in der Regel äusserst zuverlässigen spanischen Vogelzügen.

Dieser Erlebnis-Bericht über „Eisenbahnferien in Spanien“ ist eine gekürzte Version. Der Originaltext ist über die Pro-Bahn-Internetseite www.pro-bahn.ch abrufbar.

Gönnermitglieder

BERN MOBIL



SIEMENS



SOB SÜDOSTBAHN



Gemeinden

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



Gedruckte Ankunfts- und Abfahrtstafeln unbedingt beibehalten

Zum Artikel „Das Ende der Ankunft“ (InfoForum 2/2017)

Vor einigen Monaten ereignete sich in Deutschland ein längerer Totalausfall der elektronischen Anzeigetafeln. Die Reisenden wurden aufgefordert, auf die Lautsprecherdurchsagen zu hören und die ausgedruckten gelben Abfahrts- und weissen Ankunftspläne zu beachten. Solange die Internet-Technik nicht störungsfrei eingesetzt wird und ein einziger Insider die ganze Software lahmlegen kann, ist es für uns Fahrgäste eine absolute Zumutung, wenn immer mehr auf die ausgedruckten – im Unterhalt sehr günstigen – Ankunfts- und Abfahrts-Jahrestafeln verzichtet wird. Es gibt nicht nur Pendler, die ihre Strecke in- und auswendig kennen; die SBB und BLS sollten auch an Touristen denken!

Das Argument, es gebe immer wieder Gleisänderungen für die Züge, ist nicht stichhaltig: Es gab auch bereits vor weit über 100 Jahren immer wieder Baustellen auf Bahnstrecken und in Bahnhöfen und somit Gleisänderungen; aber niemand kam damals auf die Idee, die gedruckten Tafeln für immer abzuschaffen. Es gab spezielle Anschläge für geänderte Abfahrts- und Ankunftsgeleise, welche während den Bauarbeiten aufgehängt wurden.

Abgesehen davon sind die heutigen elektronischen Anzeigen unvollständig, weil ich am Morgen noch nicht ablesen kann, wann am Abend im Fern- oder Regionalverkehr ein von mir bevorzugter Zug fährt. Wenn mein Smartphone nicht funktioniert oder ich es vergessen habe, bin ich froh über die gedruckte Ganztagesübersicht. Die grosse Panne bei der Deutschen Bahn beweist – neben der Blamage – die Wichtigkeit der gedruckten Anzeigen! SBB und BLS sollten daraus lernen.

Marcus Stoercklé jun., Basel

Schlechte Information im IC – leider nicht unüblich

*Erlebnisse aus dem IC 828
Romanshorn – Brig am Montag,
24. Juli 2017*

Abfahrt in Zürich HB Löwenstrasse pünktlich um 18.02 Uhr, Bummelfahrt über den Letzigraben-Viadukt, um in Altstetten ohne Halt einfädeln

zu könne. Weitere Bummel durch den Bahnhof Aarau und im Raum Olten. Die verspätete Ankunft in Bern ist voraussehbar. Keine Billettkontrolle, zumindest nicht in meinem Wagen in der Zugmitte. Die Zugbegleiterin pirscht einmal wortlos durch den Wagen und bringt vor Bern die Durchsage: „Wir treffen in Bern mit 6 Minuten Verspätung auf Gleis 5 ein. Dieser Zug fährt weiter nach Thun, Spiez, Visp, Brig. Für die weiteren Anschlüsse achten Sie bitte auf die Durchsagen im Bahnhof. Wir bitten Sie um Entschuldigung“.

Bevor nur ein Passagier ausgestiegen ist, ertönt im Zug laut schallend die Konserven-Ansage „Die SBB begrüßen Sie im Intercity nach Brig ...“ Keine Chance, die Durchsagen auf dem Perron nach Ankunft des IC um 19.04 Uhr mit zu bekommen. Natürlich sind die IC nach Interlaken und nach Lausanne-Genf, beide mit Abfahrt in Bern um 19.04 Uhr, weg. Solche Anschlüsse werden gemäss SBB-Doktrin nicht mehr abgewartet. Noch knapp höre ich die letzte Perron-Ansage zu den Verbindungen Bern ab um 19.34 Uhr.

Warum wird nicht schon im Zug auf diese späteren Fahrgelegenheiten hingewiesen, wenn im Voraus klar ist, dass die direkten Anschlüsse verpasst werden? Dies scheint nicht nur mies, sondern schon fast fies, denn genau diese Information erwarten regelmässige Bahnbenutzer.

Warum läuft die dreisprachige, ewig gleiche Begrüßungsformel häufig bereits, bevor die Passagiere in Bern ausgestiegen sind und während die zusteigenden Reisenden noch auf dem Perron warten? Dies ist schlicht mühsam und bietet keinen Kundennutzen. Liebe SBB, wir erwarten nützlichere Lautsprecherdurchsagen, ob live von der Zugbegleitung oder aus der Konserve.

Kaspar P. Woker, Muri

Kontakte

ZENTRALVORSTAND

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

NORDWESTSCHWEIZ

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

TICINO ASTUTI

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

ZÜRICH

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

ESPACE MITTELLAND

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

OSTSCHWEIZ

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

ZENTRALSCHWEIZ

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

Michael Strasser, Co-Präsident

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



Gemeinsam sind wir stark: Pro Bahn Schweiz, die Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs.

Anzeige



ProBahn

Schweiz

- 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) _____

Öffentliche Tagung

Dienstag, 24. Oktober 2017
Campussaal Brugg Windisch

Der ÖV als Rückgrat der Siedlungsentwicklung

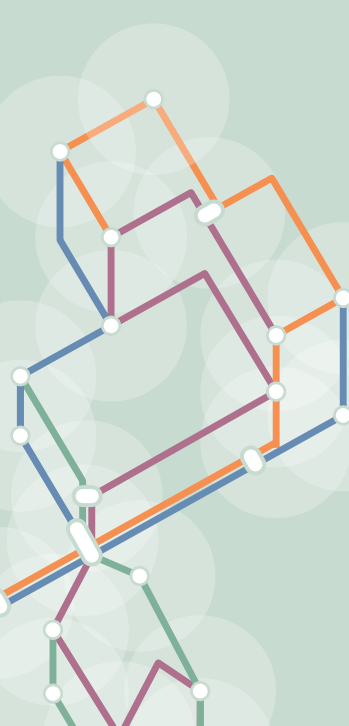
Wie müssen sich ÖV und Siedlungen verändern, damit wir den Mobilitätsbedürfnissen kommender Generationen gerecht werden?

Die Netze sind gesättigt, und der Raum für weitere Verkehrsinfrastrukturen ist knapp. Neue Ideen sind gefragt – Strategien für ein enges Zusammenspiel von Raum und öffentlichem Verkehr. Die Tagung folgt dieser Spur und präsentiert Strategien für die nachhaltige Abstimmung der Siedlungs- und ÖV-Entwicklung.

Programm und Anmeldung:

www.metron.ch/tagung

metron



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.–.