



Bild: SBB

Ein Herz für Basel

AS 2035: Die Metropolitanregion am Rheinknie braucht Investitionen

Genervte Reisende: Die zunehmende Unpünktlichkeit der SBB
Faszination Bahngeschichte: Zu Besuch im DB Museum in Nürnberg



Gerhard Lob

Redaktor
InfoForum

D Mehr Bahn für Basel nötig

Mit dem Ausbauschnitt 2035 (AS 2035) kommt in der ersten Woche der Frühlings-Session in diesem März das grösste Eisenbahn-Ausbauprojekt der Schweiz seit Bahn 2000 in den Ständerat. Martin Stuber, Vizepräsident von PBS-Zentralschweiz, hat die Botschaft des Bundesrats nochmals genau gelesen und Stärken sowie Schwachstellen herausgearbeitet (Seiten 13 und 16). Vor allem in der wichtigen Metropolitanregion Basel bleibt grosser Handlungsbedarf, der vielleicht schon vom Ständerat erkannt und gegenüber der bundesrätlichen Botschaft korrigiert wird. Wer die Vorschläge zur Verbesserung der Reisezeiten und Reiseketten des AS 2035 im Detail nicht kennt, darf sich in die Tabellen auf Seite 14 und 15 vertiefen. Wir wünschen angenehme Lektüre!

F Il faut davantage de trains pour Bâle

Avec l'Etape d'aménagement 2035 (EA 2035) au menu de la première semaine de session de mars du Conseil des Etats, c'est le plus grand projet d'agrandissement ferroviaire qui sera débattu depuis Rail 2000. Martin Stuber, le vice-président de Pro Rail-Suisse centrale, s'est penché sur le message du Conseil fédéral et revient sur les points forts et les faiblesses du document (pages 13 et 16). Une grande marge de progression quant à l'importante région métropolitaine bâloise est à souligner. Un constat qu'a peut-être déjà dressé la Chambre haute et qui pourrait être corrigé par le Conseil fédéral dans son message. Pour mieux connaître les propositions d'amélioration des temps de voyage et les correspondances de l'EA 2035, des tables sont disponibles en pages 14 et 15. Bonne lecture!

I Più ferrovia per Basilea: È necessario

Con la Fase di sviluppo strategico della rete ferroviaria 2035 (PROSSIF 2035) arriva sui banchi del Consiglio degli Stati nel corso della sessione di primavera, durante la prima settimana di marzo, il più importante progetto di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria dopo Ferrovia 2000. Martin Stuber, vicepresidente della Sezione della Svizzera centrale di Pro Bahn, ha analizzato il messaggio del Consiglio federale, mettendo in evidenza punti forti e deboli del progetto (pagine 13 e 16). In particolare, nell'area metropolitana di Basilea rimane una grossa lacuna che, forse, verrà corretta dalla maggioranza della Camera dei Cantoni. Chi non conosce nel dettaglio le proposte di miglioramento dei tempi di percorrenza e delle capacità di trasporto previste dal progetto, potrà approfondirle nel dettaglio grazie alle tabelle presentate nelle pagine 14 e 15. Buona lettura a tutti!

Inhalt

Fokus «AS 2035»

Vorberatende Kommission des Ständerats
korrigiert die bundesrätliche Botschaft ... **13/16**
Die Ausbauten im Überblick **14-15**

Aktuell

Ärgernisse: Verspätungen und FV-Dosto **3**
IC2000 werden modernisiert **4**
Interview mit SBB-Kadern Toni Häne..... **5**
Neues Rollmaterial bei SOB und SBB **6**
Neue Bahnlinie eröffnet: Delle – Belfort..... **7**
Vorbildlich: Bernmobil mit E-Bus **8**
Erhellende Statistik: Verkehr und Mobilität ... **9**
Nachrichten 1 & 2 **10/17**
Astuti: La vecchia linea del Ceneri **11**
Citrap: Le rêve d'un «Hyper TEE» **12**

Güterverkehr

Der Schweizerzug und Swissterminal **18-19**

öVerreisen

Eindrucksvoll: Das «DB Museum»
in Nürnberg **20-21**

Pro Bahn

Erfolg von Pro Bahn in Weinfelden **22**
Komitee ZBL löst sich auf **23**

Frontbild: Das Areal des Bahnhofs Basel SBB aus der Vogelperspektive

Impressum

InfoForum 1/2019, Versand: 6. März 2019

Herausgeber und Inserate

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

Redaktion

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

Mitarbeit Pro Bahn

Mitarbeit Pro Bahn: Karin Blättler, Edy Bernasconi, Edwin Dutler, Daniel Mange, Martin Stuber, Andreas Theiler, Kaspar Woker

Bilder

Pressedienste, Redaktion, soweit nicht anders erwähnt

Korrektorat

Stefan Schweizer

Druck

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

Grafisches Konzept und Layout

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

Weitere Adressen

Siehe Kontakte Pro Bahn auf Seite 23

Auflage

2000 Exemplare, 4 x jährlich

Mitgliedschaft

Europäischer Fahrgastverband

Nächste Ausgaben

InfoForum 2/2019, Versand: 5. Juni 2019
Inserate- und Redaktionsschluss 9. Mai 2019
InfoForum 3/2019, Versand: 4. September 2019
Inserate- und Redaktionsschluss 15. August 2019

Ein Mythos wankt

Ständige Verspätungen und dauerhafte Probleme mit dem neuen Doppelstockzug FV-Dosto: Das Image der Schweizerischen Bundesbahnen ist angeschlagen.

Gerhard Lob Es gibt diverse Schweizer Tugenden, eine davon ist mit Sicherheit die Pünktlichkeit. Doch die Anzeichen mehren sich, dass diese Tugend ihre besten Zeiten hinter sich hat. Und die SBB hat einen schönen Anteil daran, wie der «Beobachter» kürzlich in einem Beitrag festhielt. «Die Schweiz, das war einmal das Paradies für Leute wie mich. Um Punkt 12 gabs Zmittag, und wenn der Zug um 7.23 Uhr ankommen sollte, dann kam er um 7.23 Uhr an. Die Pünktlichkeit, sie gehörte zur Schweiz wie die SBB-Uhr, deren Sekundenzeiger mit Pathos-Pause von 59 auf 0 springt», schrieb die Autorin. Und die prominente Gesellschaftsautorin Michèle Binswanger hielt wenig später in einem Tweet fest: «Ersatzzug, überfüllt und verspätet am Ziel: Heilige SBB-Dreifaltigkeit.» Das Konsumentenmagazin Saldo sowie NZZ und SRF mokierten sich ebenfalls darüber, dass die Unpünktlichkeit der SBB massiv zugenommen habe. Verwiesen wurde jeweils auf die Homepage www.puenktlichkeit.ch, die minutiös Verspätungen auflistet und sogar vom obersten ÖV-Beamten im Bundesamt für Verkehr, Peter Füglistaler, empfohlen wird.

Nun hängt Pünktlichkeit im öffentlichen Verkehr natürlich davon ab, wie sie definiert wird. Und dass drei Minuten bereits als Verspätung gelten, zeigt, wie hoch der Anspruch in helvetischen Landen ist. Aber man kann es auch an Tram- und Bushaltestellen erleben: Kommen Bus oder Tram auch nur eine Minute zu spät, wird Herr oder Frau Schweizer bereits nervös und schaut unruhig auf die Armbanduhr beziehungsweise das Handy. In Italien gibt es solche Reaktionen nicht. Da sind die Fahrgäste meist schon zufrieden, wenn der Zug überhaupt fährt und die Verspätung unter 10 Minuten bleibt.

Unter Experten und in Internet-Foren wird nun heftig diskutiert, wie es genau um die Verspätungen steht, wie die statistischen Tabellen ausgewertet werden müssen. Und ob es nicht sogar Vorteile gibt, wenn manche Züge im internationalen Verkehr verspätet fahren, weil sie so regional neue Verbindungen ermöglichen. Doch egal, wie



Vom Hingucker zum Pannenzug: Der FV-Dosto.

Bild: SBB

man es dreht oder wendet: Es bleibt eine Tatsache, dass die SBB-Züge nicht mehr so pünktlich im Takt rollen wie auch schon. Im Süd-Nord-Fernverkehr war man das gewohnt. Dass es nun auch vermehrt auf der Ost-West-Achse passiert (und insbesondere auf der Paradestrecke Zürich – Bern) dürfte erklären, warum das Thema medial mehr Gewicht bekommen hat. Die Situation hat Folgen: Wer zu einer bestimmten Uhrzeit an einem bestimmten Ort sein muss, geht heutzutage eher eine halbe oder ganze Stunde früher auf die Bahn.

FV-Dosto als Ärgernis

Für die SBB ist die mangelnde Pünktlichkeit nicht das einzige Problem. Auch an der Tugend der Verlässlichkeit wird hart genagt. Das Stichwort lautet hier: FV-Dosto. Die Doppelstöcker-Züge aus dem Hause Bombardier weisen Probleme auf, mit denen niemand gerechnet hatte. Als «Pannenzug» wird der FV-Dosto mittlerweile bezeichnet; es kommen Erinnerungen an den Cisalpino-Neigezug ETR 470 auf, der genau unter der Bezeichnung «Pannenzug» bekannt wurde und inzwischen ausgemustert ist. Der FV-Dosto ist ein anhaltendes Ärgernis. Vor bald zehn Jahren – im Mai 2010 – bestellten die SBB 59 FV-Dosto bei Bombardier. Kostenpunkt des grössten Einzelauftrags in der SBB-Geschichte: 1,9 Milliarden Franken. Doch

die Auslieferung der bis zu 1300 Passagierfassenden Züge verzögert sich seit Jahren. Erst seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 verkehren die ersten zwölf FV-Dosto im fahrplanmässigen Betrieb, vorerst allerdings bloss auf der Interregionstrecke Basel – Zürich – St.Gallen – Chur, und dies gleich noch mit Problemen bei Antrieb, Türen und Software. Bei niedrigen Geschwindigkeiten wackelt der Zug. Selbst die SBB sprachen von nicht akzeptablen Zuständen. Was folgte, war ein unschöner Schlagabtausch zwischen Auftraggeberin (SBB) und Herstellerin (Bombardier), in dem man sich gegenseitig für das Debakel verantwortlich machte. Am 11. Februar traten dann SBB-Chef Andreas Meyer und Laurent Troger von Bombardier Transportation in Bern vor die Presse, um zu verkünden, was jeder unterschreiben kann: «Wir wollen, dass der FV-Dosto ein Erfolg wird.» Man kann schlecht anderer Meinung sein.

Für die Kunden ist ausschlaggebend, dass es nicht bei Verlautbarungen bleibt, sondern dass die Missstände so schnell wie möglich behoben werden. Die SBB müssen sich prioritär auf ihre Kernaufgabe, den pünktlichen Bahntransport von A nach B in adäquatem Rollmaterial, konzentrieren. Erst danach kommen durchaus lobenswerte, aber eben sekundäre Initiativen wie «Green Class» oder Erlebniswelten in Bahnhöfen.

Eine ganze Flotte wird modernisiert

Die SBB präsentierten in Olten die ersten beiden renovierten IC2000-Doppelstockwagen.

Edwin Dutler An einer Medienorientierung in Olten informierten die SBB über die Rundum-Erneuerung der IC2000-Flotte, der grössten Fahrzeug-Modernisierung in der Geschichte des Fernverkehrs. Die 341 Wagen bilden zusammen mit den Lokomotiven Re 460 das Rückgrat des Fernverkehrs. Zwischen den Jahren 2019 und 2024 sind über 120 Mitarbeitende im Einsatz, um gleichzeitig an 14 Personen-

wagen zu arbeiten. Die komplette Modernisierung eines Wagens dauert 42 Arbeitstage. Gemäss Plan soll alle drei Tage ein modernisierter IC2000-Doppelstockwagen das Werk in Olten verlassen und für weitere 20 Jahre das Erscheinungsbild des Fernverkehrs prägen.

Bei der Besichtigung der Wagen fiel auf, dass zwar kein neuer Stauraum geschaffen wurde, dass die SBB aber auch

der Versuchung widerstanden haben, noch mehr Sitzplätze in die Wagen hineinzupferchen. Da dürfen wir die SBB wirklich loben, bei vergleichbaren Refits im Ausland wird regelmässig die Anzahl der Sitze erhöht, und zwar ohne auf den Fensterteiler zu achten. Durch den Wegfall der ehemaligen Rauchertrennwand im Obergeschoss können die angrenzenden Sitze verbreitert werden. Die Beleuchtung



Aufgefrischte IC2000: Rückgrat der SBB-Fernverkehrsflotte.

Bild: Hans Rothen

IC2000

Die IC2000-Flotte bildet heute das Rückgrat des SBB-Fernverkehrs. Die Doppelstockwagen in Aluminiumbauweise sind bereits rund 20 Jahre alt und haben somit die Hälfte der geplanten Fahrzeuglebensdauer erreicht. IC2000-Züge befördern täglich rund 180 000 Reisende und verbinden Schweizer Städte wie Genf, Basel, Bern, Brig, Zürich, St. Gallen, Luzern oder Chur. Seit Sommer 2018 werden die ersten der 341 Wagen rundum erneuert und dafür bis auf den Kern ausgehöhlt. Die Rundumerneuerung der IC2000-Flotte ist die grösste Fahrzeug-Modernisierung in der Geschichte des Fernverkehrs: Die SBB investieren über 300 Millionen Franken. (pd)

Mängelliste: Zu wenig Steckdosen und zu harte Sitze

Nach der Besichtigung der ersten modernisierten IC2000-Wagen hat Pro Bahn Schweiz folgende Punkte bei Toni Häne, Leiter SBB Personenverkehr, deponiert.

Steckdosen: Die heutige Digitalisierung setzt eine Verfügbarkeit von Ladestationen bzw. Steckdosen voraus. Gerade die SBB setzt sehr stark auf Digitalisierung. Inzwischen sollte deshalb pro Sitzplatz eine Steckdose Standard sein, insbesondere beim Rollmaterial, das modernisiert oder neu beschafft wird. Aktuell sind in 4er-Abteilen nur zwei Steckdosen an den Seiten der Fenster-Tische vorgesehen. Das hat zur Folge, dass Reisende beim Gang über die Beine des Sitznachbars die Steckdose bedienen müssen.

Anregung Pro Bahn Schweiz: Pro Sitzplatz eine Steckdose. Optimaler Standort in 4er-Abteilen an der unteren Halterung der Armlehne zwischen den Sitzplätzen.

Abfallkübel: Der neu eingebaute Abfallkübel ist für die Fahrgäste keine gute Wahl. Der gegenüberliegende Reisende erhält beim Öffnen auch immer gleich den Abfallkübel ans Bein.

Anregung PBS: Der Abfallkübel muss halbiert oder statt quer hochkantig angebracht werden, damit der gegenüberliegende Fahrgast nicht gestört wird.

Folien beim Wagenübergang: Die Folie mit der Wagenklasse ist in der jetzigen Form aus unserer Sicht falsch konzipiert. Die Nummer der Wagenanzeige ist auf der Tür beim Übergang in den nächsten Wagen (öffnet sich in der Mitte) rechts aussen platziert, leicht versteckt noch durch die Sitzplätze. Aufgrund dieser Platzierung verschwindet die Nummer zuerst, wenn die Tür geöffnet wird. Auch ist der Blick der Kunden auf die Mitte der aufgehenden Tür gerichtet und nicht auf den rechten Seitenrand der Türe.

Anregung PBS: Die Beschriftung der Türe zum nächsten Wagen so sicherstellen, dass sie gut sichtbar ist, auch in der Grösse und Farbwahl.

Sitze: Die Sitze sind relativ hart und dadurch unbequem.
Anregung PBS: Vielleicht gibt es ja eine Möglichkeit, die Härte der Sitzfläche noch etwas abzuschwächen. Auf längeren Fahrten wird der Kunde eine angenehme Sitzqualität schätzen.

Pro Bahn Schweiz ist der Meinung, dass es noch nicht zu spät ist, die kleinen Verbesserungsvorschläge umzusetzen. Bei einem weiteren Gespräch am 19. Februar mit Toni Häne standen u.a. auch die obigen vier Punkte auf der Liste. Da das Gespräch erst nach dem Redaktionsschluss stattgefunden hat, werden wir in der nächsten InfoForum-Ausgabe über das Gesprächsergebnis berichten.

wird auf LED-Leuchtmittel umgestellt und der Innenraum wirkt dank der neuen indirekten Beleuchtung heller. In die Personenwagen mit dem rollstuhlgängigen Unterdeck und in die Speisewagen wird ein neuer Schiebetritt eingebaut, der den vollständig autonomen Zugang ermöglicht. In der Businesszone in der 1. Klasse wird bei vier Sitzplätzen eine besonders grosse Arbeitszone eingebaut.

Die Speisewagen erhalten zusätzlich zum Restaurant im Oberdeck ein Bistro im Unterdeck, welches auch Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität zur Verfügung steht. Das Restaurant im Oberdeck erhält ein neues helles Interieur. Jedes Abteil erhält Steckdosen, welche in den neuen Seitenwandtischchen integriert sind. In den WC-Kabinen der Steuerwagen mit dem Familienabteil sowie in einem zusätzlichen

Wagen pro Komposition wird ein Wickeltisch eingebaut, und sämtliche Toiletten werden mit Desinfektionsmittelspender ausgerüstet.

Zuletzt wird auch der Mobilfunkempfang mit mobilfunkdurchlässigen Fensterscheiben verbessert, welche in dieser Grössenordnung erstmals zum Einsatz kommen und für künftige Mobilfunkgenerationen wie z.B. 5G geeignet sind.

Doppelstöcker werden für Gotthard-Basistunnel tauglich gemacht

Karin Blätter, Präsidentin von Pro Bahn Schweiz, und Edwin Dutler, der Herausgeber des InfoForums, im Kurzgespräch mit Toni Häne, Leiter SBB Personenverkehr, zur IC2000-Modernisierungs-Strategie.

PBS: Wie erfolgt der Einsatz der modernisierten Fahrzeuge?

Toni Häne: Sobald ein Wagen modernisiert ist, erfolgt sein Einsatz in einem Zugverband sofort. Wir warten also nicht, bis wir alle Wagen eines IC2000-Zuges modernisiert haben. So werden wir in den nächsten Jahren also Kompositionen mit altem und modernisiertem Rollmaterial antreffen.

Werden modernisierte IC2000-Kompositionen auch am Gotthard eingesetzt?

Ja, das ist so, die Wagen werden tauglich gemacht für den Einsatz via Gotthard-Basistunnel. Zusätzlich werden wir die IC2000-Kompositionen auf nachfragestarken Verbindungen einsetzen und in der Hauptverkehrszeit mit EW IV-Modulen verstärken. Auch wegen des Behinderten-Gleichstellungsgesetz gibt es in Zukunft keine reinen EW IV-Kompositionen mehr.

Was geschieht mit den bei den Kundinnen und Kunden unbeliebten Bistro-Wagen?



Edwin Dutler (links) im Gespräch mit Toni Häne, Leiter SBB Personenverkehr (4. Februar 2019). Bild: Hans Rothen

Wir sind auch nicht glücklich über den Einsatz von Bistro-Wagen zu Essenszeiten auf den Hauptstrecken. Dies wird in Zukunft geändert, wir wollen in allen Intercity-Zügen einen Speisewagen mitführen. Zusätzlich wird der angrenzende 1.-Klasse-Wagen durch Speisewagen-Personal bedient.

Was passiert mit den einstöckigen Speisewagen?

Das wird zurzeit in einer Projektgruppe abgeklärt.

Mit welchem Rollmaterial werden die Verbindungen nach Deutschland gemacht?

Wir haben mit der Deutschen Bahn festgelegt, dass die SBB das Rollmaterial nach München stellen, die DB das Rollmaterial nach Stuttgart. Somit fahren auf der Gäubahn auch in Zukunft keine Neigezüge. Für die Verbindung nach München wird die SBB in einer ersten Phase ETR 610 einsetzen, zu einem späteren Zeitpunkt sind dann Twindexx-Kompositionen vorgesehen.

Wie wird das interessierte Publikum über die modernisierten Fahrzeuge informiert?

Am Samstag, 30. März 2019 ist Tag der offenen Tür in Olten.

Regionalverkehrszüge im Fernverkehr

Bei SBB und SOB kommt neues Rollmaterial. Dabei muss von der erklärten Flottenstrategie abgewichen werden.

Edwin Dutler Nachdem das Bundesamt für Verkehr (BAV) verfügt hat, dass die Strecke Bern – Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds ab Dezember 2020 vom subventionierten Regionalverkehr dem eigenwirtschaftlichen Fernverkehr zugeteilt wird, ist die SBB wie die Jungfrau zum Kind zu einer neuen Fernverkehrsverbindung gekommen. Die Flottenstrategie der SBB, im Fernverkehr nur noch Doppelstockzüge einzusetzen, kann wegen der Infrastruktur dieser Strecke nicht umgesetzt werden.

Die SBB haben deshalb entschieden, auf der Basis des Regionalverkehrs-Flirt sieben praktisch baugleiche Triebzüge zu bestellen und als «Mouette» in Betrieb zu nehmen. Da der Sitzabstand in diesen Zügen in der 1. und 2. Klasse gleich ist, können natürlich in der 1. Klasse keine verstellbaren Sitze eingebaut werden, was im Fernverkehr heute allgemein Standard ist. Gemäss den ersten Visualisierungen

des Zuges hat der 1.-Klasse-Sitz der Mouette eine frappante Ähnlichkeit mit dem 2.-Klasse-Sitz des Traverso, was die SBB vehement bestreiten. Was die SBB jedoch nicht bestreiten können, ist die Tatsache, dass erneut Züge als Fernverkehrszüge eingesetzt werden, die für den S-Bahn- und Regionalverkehr geplant wurden. In diesen Zügen gilt weiter der übliche Preisaufschlag von 70 Prozent zwischen den beiden Wagenklassen, was nicht gerechtfertigt ist. Mit den vierteiligen Traverso-Verstärkungseinheiten wäre zwar ein fernverkehrswürdiger Triebzug zur Verfügung gestanden, aber einen derartigen Komfort will man den Kundinnen und Kunden auf einer ungeliebten Nebenlinie doch nicht bieten.

SOB setzt auf Traverso

Für die neue IR-Verbindung von Chur über Ziegelbrücke – Zürich – Olten und über die

Stammstrecke nach Bern, welche die SOB im Auftrag der SBB ab Dezember 2021 betreiben wird, ist nun auch das Rollmaterial bestellt worden. Sieben achttellige Traverso sowie fünf vierteilige Verstärkungseinheiten werden auf dieser Verbindung eingesetzt. Mit dieser zusätzlichen Bestellung wird die SOB insgesamt 24 achttellige Traverso sowie 10 vierteilige Verstärkungseinheiten im Einsatz haben und die Qualität des Fernverkehrs auf SBB-Strecken wesentlich verbessern.

Fazit dieser Rollmaterialbestellungen: Je nach Relation der IR-Verbindung werden die Kundinnen und Kunden in Zukunft im Bahnhof Zürich also billig aufgemotzte IR-Dosto mit einer spartanischen 1. Klasse mit unverstellbaren Sitzen und ohne Abteil-Trenntüren antreffen, während auf dem Nachbargleis komfortable Züge der SOB mit verstellbaren und bequemen Sitzen sowie mit Trenntüren im Einsatz sind.

Gut essen auf Schienen

Die «Schweizerische Speisewagen Gesellschaft» ist auf private Initiative wieder auferstanden und bietet das gepflegte Speisen im Zuge während Rundfahrten an.

Edwin Dutler Unter dem Motto «Essen auf Schienen» hat der unermüdliche Unternehmer Bruno Müller aus Frauenfeld die Schweizerische Speisewagen Gesellschaft (SSG) zurück ins Leben geholt. In seinen Zügen wird eine vergangene Epoche wieder zelebriert. Man sitzt im Zug, geniesst die vorbeiziehende Landschaft und lässt sich verwöhnen.

An einer Brunchfahrt habe ich das Angebot selbst getestet: Jeder Gast wird am Bahnhof begrüsst und zu seinem Platz begleitet. Besonders positiv ist mir dabei aufgefallen, dass der Chef zwar alle Gäste persönlich begrüsst, dass er dann aber in der Arbeitskleidung an vorderster Front

in der Küche mitarbeitet. Ja, ein mitarbeitender Geschäftsführer ist eben auch eine Episode aus einer vergangenen Epoche.

Das Angebot aus der Küche liess bei meiner Fahrt keine Wünsche offen, obschon die zwei Speisewagen mit erwartungsvollen und hungrigen Gästen sehr gut besetzt waren. Die sonst übliche Schlacht am Buffet hat auch nicht stattgefunden, jeder Gast wurde am Platz bedient. Dafür sorgte



Der Kluge speist im Zuge.

Bild: SSG

eine personell gut dotierte Service-Crew, welche mit einer bemerkenswerten Herzlichkeit jeden Wunsch speditiv erfüllte.

Über perfekt funktionierende Lautsprecher (auch dies eine Episode aus vergangener Zeit) wurden Langsamfahrstellen angekündigt und Sehenswürdigkeiten kommentiert. Nach fünf Stunden war der Zug wieder am Ausgangspunkt angekommen, und dann war leider Abschied nehmen angesagt. Ich denke, es ist nicht das letzte Mal gewesen, dass ich mir mit der Schweizerischen Speisewagen Gesellschaft eine Reise und einen schönen Tag gönnen werde.

Angeboten werden organisierte Reisen wie eine Brunchfahrt in der Ostschweiz (mit Zusteigen und Aussteigen in Weinfelden, Frauenfeld oder Winterthur), eine Frühlingssfahrt nach Kaiserstuhl oder ein Muttertagsbrunch mit Rundfahrt in der Ostschweiz. Eine Fahrt lässt sich auch für Firmenanlässe oder Geburtstage privat buchen. Genaue Daten und Preise sind über die Internetseite www.ssg.swiss abrufbar.

Wiedereröffnung der Linie Delle – Belfort

Hohe Investitionen für die grenzüberschreitende Bahnlinie. Werden Grenzgänger, Pendler und Freizeitreisende das Angebot nutzen?

Kaspar P. Woker Am 6. Dezember 2018 wurde mit langen Reden, geknüpften und durchschnittenen Bändern und viel regionaler Prominenz die Wiedereröffnung dieser Bahnlinie gefeiert, welche 26 Jahre in einem Dornröschenschlaf verharrete. Pro Bahn hat auf der Webseite und im InfoForum über die Baufortschritte berichtet.

Laut den Elogen wird die wiederaufgestandene Verbindung Regionen zusammenbringen, den Austausch beflügeln. Mit Sicherheit stellt sie im Lande der Linienschliessungen eine seltene Ausnahme dar. In den nahe gelegenen Vogesen machte die Strecke Épinal – Saint-Dié am 22. Dezember dicht.

Die Region Bourgogne-Franche-Comté gilt als sehr bahnfreundlich, wie deren Präsidentin hervorhob. Mit 16 täglichen

Zugpaaren sei der Fahrplan ausgezeichnet. Ob dies die zukünftigen Benutzer auch so sehen, wird sich weisen. Zweistündige Lösser und Anschlussbrüche auch bei Pendlerangeboten lassen gewisse Zweifel aufkommen. Hingegen bietet der RE aus Biel – Delémont in Meroux/Belfort-Montbéliard TGV immerhin sechs Mal einen Anschluss Richtung Paris.



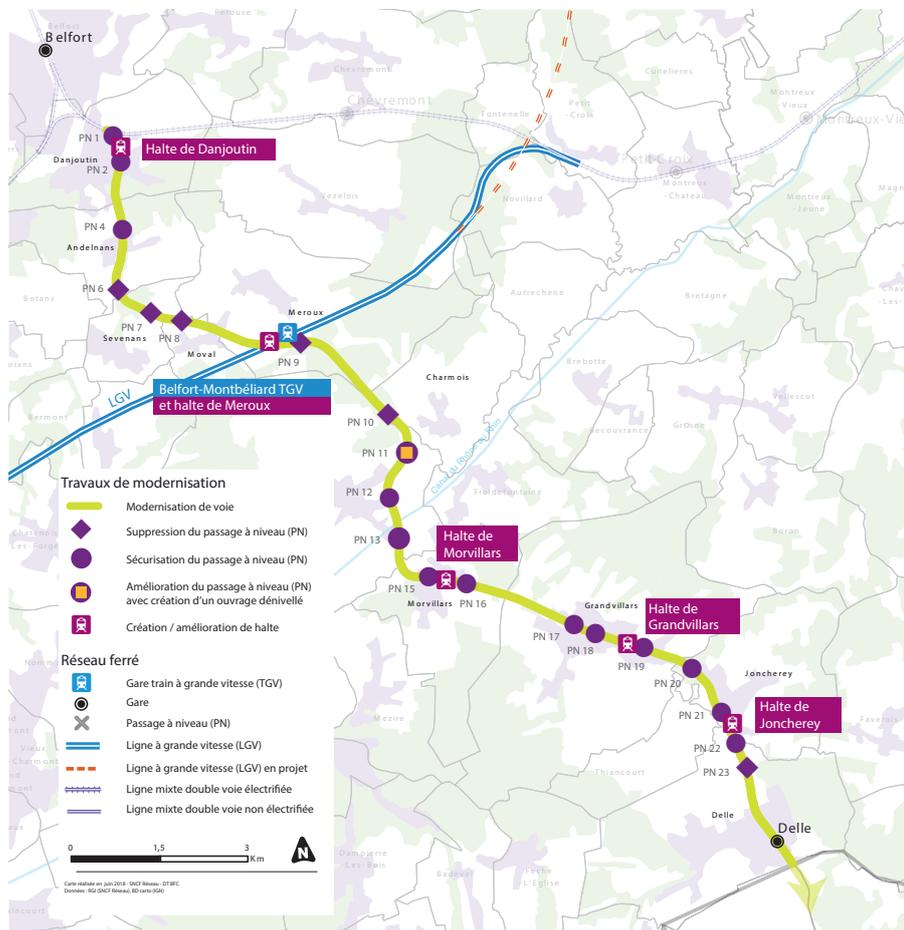
Hier wird grenzenlos geflirt: Ein «Flirt France» und zwei AGC-Triebwagen («Autorail Grande Capacité») in Delle bei der offiziellen Eröffnung.
Bild: Hans Rothen

Die SBB setzen «Flirt France» ein, die SNCF die bewährten AGC-Triebwagen, alle niederflurig, geeignet auch für den Selbstverlad von Velos (gratis in Frankreich). Doch Achtung: die Perrons sind teilweise nur über steile Treppen und enge Liftre erreichbar. Hingegen bieten sich das Territoire de Belfort und der Sundgau mit dem Canal du Rhône au Rhin wunderbar für Radtouren an. Rundfahrten Basel – Mulhouse – Morvillars oder Grandvillars – Delémont – Basel sind ein purer Genuss. Überall kann auf die Bahn umgestiegen werden.

Die Gretchenfrage lautet nun: Wie kommt das Angebot bei Grenzgängern, Pendlern, Freizeitreisenden an? Sicherlich als Zubringer zum TGV ab Belfort-Ville statt Auto oder Bus, weniger offensichtlich für Reisen über die Grenze. Darauf angesprochen gibt David Asséo, öV-Verantwortlicher des Kantons Jura, sybillinisch zur Antwort: «on verra, dans trois mois, dans trois ans». Und fügt lachend bei: «entscheiden Sie selbst, ob das Glas dann halbleer oder halbvoll ist».

Pro Bahn Schweiz begrüsst diesen erneuten Lückenschluss im Schienennetz Schweiz – Frankreich. Dabei hoffen wir, dass die Frequenzen bald nach einem dichteren Fahrplan rufen, auch am Wochenende ein integraler Stundentakt zwischen Delémont und Belfort. Am Rande der Veranstaltung haben wir mit Freude erfahren, dass die erwähnte Region nun auch in den «Train des horlogers» Besançon – Morteau – Le Locle mehrere Millionen für Infrastruktur und Rollmaterial investieren will. Dans l'arc jurassien, le train, ça bouge!

Neue Strecke mit Anschluss an die französische TGV-Linie Rhin-Rhône



Internet: www.belforddelle.fr

RhB mit Rückenwind

Die Rhätische Bahn schaut auf ein erfolgreiches Jahr 2018 zurück und blickt dem 20-jährigen Jubiläum des Vereina-Tunnels entgegen.

Edwin Dutler Die traditionelle Jahresmedienkonferenz der Rhätischen Bahn (RhB) mit dem Verwaltungsratspräsidenten Stefan Engler und dem Direktor Renato Fasciati fand Anfang Jahr nicht wie üblich in einem Sitzungszimmer statt, sondern im InnoTren, einem auf dem RhB-Stammnetz fahrbaren Sitzungs- und Konferenzwagen. Dieser neue Panoramawagen wurde aus einem ehemaligen Glacier-Express-Wagen umgebaut und kann je nach Wunsch für bis zu 15 Teilnehmende als stationäres Sitzungszimmer oder als fahrbarer Konferenzwagen gebucht werden, welcher an einen Regelzug angehängt wird.



InnoTren: Der fahrbare Sitzungs- und Konferenzwagen der Rhätischen Bahn. Bild: RhB

Die Nachfrage hat im Personenverkehr erneut zugenommen, und auch diejenige im Güterverkehr ist konstant. Für einen stabilen Betrieb sowie für weitere Fahrplanverbesserungen werden vier neue Doppelspurabschnitte realisiert. Die von Chur kommende Doppelspur wird über den Rhein bis nach Reichenau Farsch verlängert, wo sich die Strecken nach Disentis und St. Moritz verzweigen. Mit Hochdruck wird auch an den Doppelspuren Thusis – Sils und Bever – Samedan gearbeitet. Diese

drei Projekte sollen mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 in Betrieb gehen. Ein Jahr später wird dann die Doppelspur Landquart – Malans in Betrieb genommen.

Mit dem Einsatz der 1.-Klasse-Steuerwagen sind nun die Alvrä-Pendelzüge auf der Strecke Chur – St. Moritz im täglichen Einsatz. Im April 2019 erfolgt der Rollout des ersten neuen Capricorn-Triebzugs. Insgesamt wurden bei Stadler 36 neue vierteilige Niederflur-Triebzüge bestellt, welche in naher Zukunft die Verbindungen

von Landquart nach Scuol-Tarasp und St. Moritz, von Chur nach Disentis sowie von Davos nach Filisur sicherstellen.

Der erfolgreiche Einsatz von nostalgischen Zugskompositionen in den fahrplanmässigen Zügen wird auch diesen Sommer weitergeführt: täglich auf der Strecke Davos – Filisur sowie an Sonntagen auf der Strecke Chur – Ilanz. An Pfingsten findet das diesjährige Bahnfestival in Bergün statt, und im November 2019 kann das Jubiläum 20 Jahre Vereina-Tunnel gefeiert werden.

Als regelmässiger Benutzer der RhB fühlt man sich als Reisender in ihren Zügen immer so wie «zu Hause», der Kontakt mit dem Personal ist äusserst angenehm. Eine repräsentative Fahrgastbefragung durch ein unabhängiges Marktforschungsinstitut bescheinigte der RhB im Februar 2019 denn auch eine hohe Kundenzufriedenheit. Es ist keine Überraschung, dass bei der Mitarbeiter-Umfrage der Zeitschrift Bilanz die RhB den dritten Rang aller Arbeitgeber in der Schweiz erzielt hat, in der Kategorie Verkehr gewann die RhB die Goldmedaille: Herzliche Gratulation.

Meilenstein für nachhaltigen öV

Die neue Elektrobuslinie 17 von Bernmobil ist ein schweizweites Pionierprojekt.

PD/GL Seit Januar 2019 wird die Buslinie 17 Bern Bahnhof – Köniz Weiermatt sukzessive auf Elektrobusbetrieb umgestellt. Schweizweit ist dies nach Genf die zweite mit Batteriegeleitenbussen betriebene öV-Linie überhaupt. Die fünf Batteriebusse der Carosserie Hess AG laden jeweils an der Endhaltestelle Weiermatt ihre Batterie während der fahrplanmässigen Aufenthaltszeit von wenigen Minuten an einer Schnellladestation von ABB nach. Bernmobil ist das erste Transportunternehmen in der Schweiz, das diese Ladetechnologie einsetzt. Mit dem Ausbau der Elektromobilität soll ein weiterer Meilenstein für ein umweltfreundliches öV-Angebot in der Stadt und Region Bern gesetzt werden.

Bereits heute transportiert Bernmobil rund 70 Prozent ihrer Fahrgäste mit Tram und Trolleybus elektrisch. Dank dem Einsatz von Energie, die vollständig aus erneuerbaren Quellen stammt, erfolgt dies



Innovativ: Der Elektrogeleitenbus an der Ladestation. Bild: Bernmobil

umweltfreundlich und klimaneutral. Die Elektrobuslinie 17 senkt den CO₂-Ausstoss um weitere 500 Tonnen pro Jahr. Die Batterie der Elektrobusse ist so ausgelegt, dass die Busse bis zu dreimal ohne Nachladen an der Endhaltestelle durchfahren können. Dies entspricht einer Reichweite von 35 bis 40 Kilometern. Anfänglich wurden die Elektrobusse zwischen den fahrplanmässig verkehrenden Fahrzeugen eingesetzt und im Fahrgastbetrieb erprobt. Seit der zweiten Januarhälfte sollen sie nach und nach fahrplanmässig fahren und die Gas- und Hybridbusse auf der Linie 17 ablösen. Die Investitionskosten für den vierjährigen Pilotbetrieb betragen rund 4,5 Millionen Franken.

Gesellschaft wird immer mobiler

Statistischer Bericht «Mobilität und Verkehr 2018»: Die öV-Preise sind in 15 Jahren um 36 Prozent angestiegen.

Gerhard Lob Muss Statistik langweilig sein? Keineswegs. Das beweist der neue Hauptbericht «Mobilität und Verkehr 2018» des Bundesamtes für Statistik, der im Dezember publiziert wurde. Dieser Bericht zeigt unter anderem auf, dass vor allem der Personenverkehr in der Schweiz in den letzten Jahren stark zugenommen hat: Die Verkehrsleistungen auf Strasse und Schiene sind seit dem Jahr 2000 um rund einen Drittel angewachsen. Im Luftverkehr mit Linien- und Chartermaschinen wurden 2017 sogar 60 Prozent mehr Passagiere gezählt als noch im Jahr 2000. Diese Zunahmen übertreffen

das Bevölkerungswachstum (+18 % zwischen 2000 und 2017) bei weitem.

Im Personenverkehr wurden 2017 auf der Schiene knapp 198 Millionen Zugskilometer zurückgelegt (ohne Zahnradbahnen), was einer Zunahme von 50 Prozent gegenüber 1995 entspricht. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs (Eisenbahn, Seil- und Zahnradbahnen, öffentlicher Strassenverkehr) an den Verkehrsleistungen im Personenverkehr (Landverkehr ohne Langsamverkehr) war zwischen 2000 und 2007 von 17 auf 21 Prozent angestiegen und hat sich seither auf diesem Niveau stabilisiert.

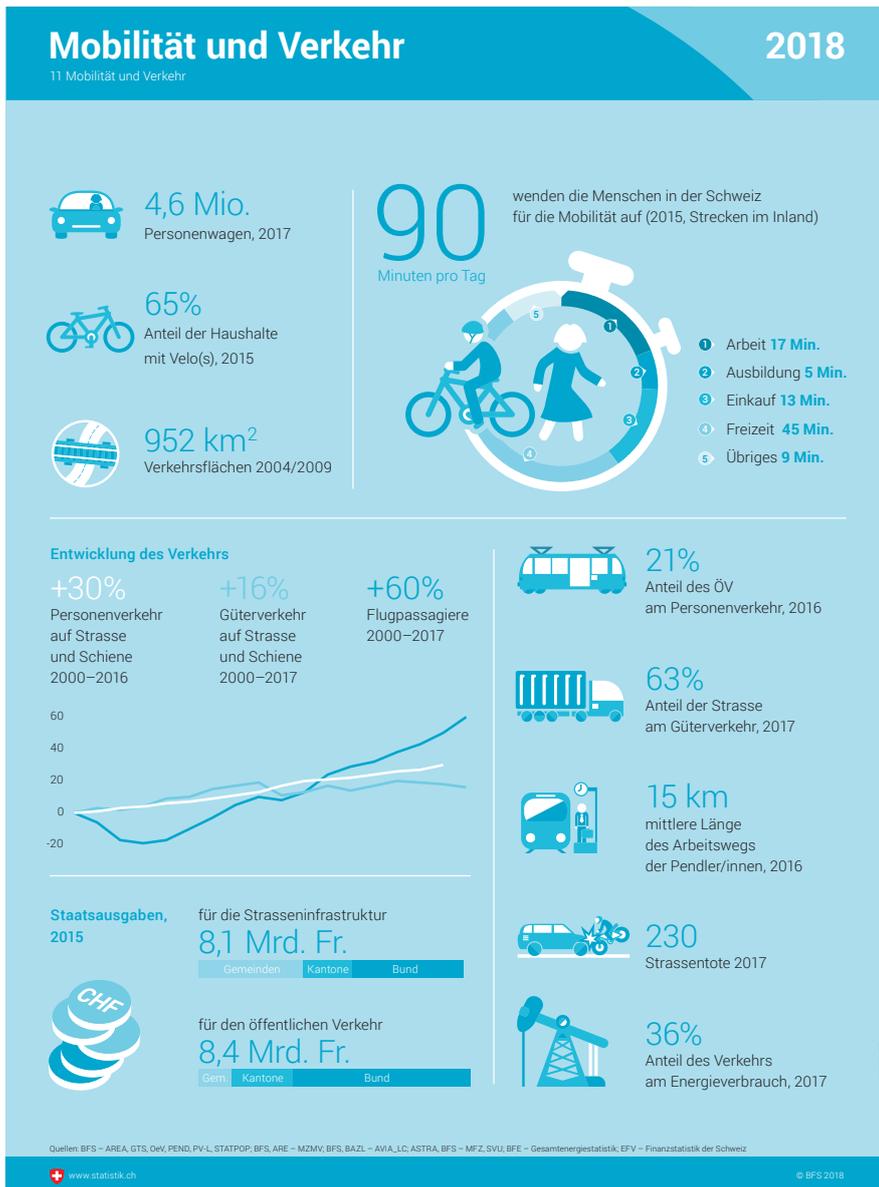
Zu den Kehrseiten der Mobilität gehören Umweltbelastungen und Unfälle. Beispielsweise war der Verkehr (ohne internationale Luftfahrt) im Jahr 2016 für 38 % des Schweizer CO₂-Ausstosses verantwortlich. Die verkehrsbedingten Emissionen dieses Treibhausgases blieben in den letzten Jahrzehnten relativ stabil, wogegen die Ausstösse bei den Stickoxiden und mehreren weiteren Luftschadstoffen deutlich gesenkt werden konnten. Auch die Zahl der tödlichen Verkehrsunfälle ist seit Jahren rückläufig. Trotzdem verloren 2017 insgesamt 230 Personen auf Schweizer Strassen ihr Leben. Die Verkehrsausgaben von Bund, Kantonen und Gemeinden betragen 2015 insgesamt 16,8 Milliarden Franken.

Ein kleines, aber doch aussagekräftiges Detail aus dem Bericht: Nur 80 500 Personen überquerten täglich mit Fernverkehrs- oder Regionalzügen die Grenze nach Deutschland, Frankreich, Italien oder Österreich – dagegen passierten 2,1 Millionen Personen in 1,1 Millionen Strassenfahrzeugen die Grenze (in beiden Richtungen). Im Schienenbereich dominierte wenig überraschend der Verkehr mit Deutschland (63 Prozent).

Das Schienennetz der Schweiz gehört bekanntlich zu den dichtesten in ganz Europa. Die Eisenbahnlinien erstreckten sich 2015 über insgesamt 5177 km, wovon 58 Prozent den SBB und 42 Prozent den übrigen Eisenbahnunternehmen gehörten. Im gleichen Jahr wurden 1735 Bahnhöfe und Haltestellen sowie 596 Güterverkehrsstellen gezählt.

Zuletzt eine Feststellung im Bericht, die ebenfalls zum Nachdenken anregen dürfte: Die Preise der Mobilität sind zwischen 2001 und 2017 beim öffentlichen Verkehr um 36 Prozent angestiegen, während sie beim privaten Strassenverkehr um 3 Prozent und beim Luftverkehr sogar um 10 Prozent gefallen sind.

Der 60-seitige Bericht «Mobilität und Verkehr 2018» kann über die Homepage des Bundesamtes für Statistik (www.bfs.admin.ch) gratis heruntergeladen oder in gedruckter Form bestellt werden (14 Fr. + 5 Fr. Versandkosten).



Nachrichten 1

ZVV-Trophy mit Teilnahme-Rekord

Die ZVV-Trophy vom Zürcher Verkehrsverbund ist ein Wettbewerb für die Sekundarstufe. Die Jugendlichen reisen während eines halben Tages gruppenweise mit dem öffentlichen Verkehr durch den Kanton Zürich und beantworten unterwegs Fragen zum öffentlichen Verkehr. Dabei lernen sie, eine Reise zu planen und sich im öffentlichen Verkehrsnetz zu orientieren. Mit 557 Klassen verzeichnete der Wettbewerb 2018 einen Teilnahmerekord. Insgesamt begaben sich über 11 000 Schülerinnen und Schüler auf die öV-Rundreise. Die Klasse 2d der Lehrerin Heidi Cevrero aus Bubikon (Bild) ging dabei als Sieger hervor. (pd)

Gezählte Tage für Gleis 7

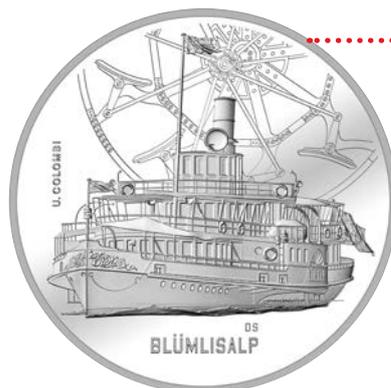
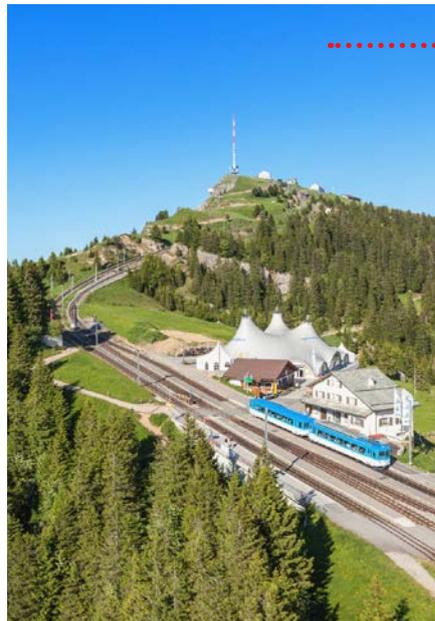
Das Jugend-Abo Gleis 7 ist sehr beliebt: Für nur 129 Franken können bis 25-Jährige auf dem SBB-Netz und auf einigen anderen Bahnstrecken von 19 Uhr bis morgens um 5 Uhr unbegrenzt fahren. Allerdings brauchen sie noch ein Halbtax dazu. Das kostet 185 Franken pro Jahr. Doch die Tage von Gleis 7 in der jetzigen Form sind gezählt: Ab Dezember soll freie Fahrt nach 19 Uhr auch in allen Tram- und Buslinien gelten. Dafür wird das neue Angebot teurer werden. Was das Abo namens Seven25 kosten wird, ist noch unklar. Absprachen mit dem Preisüberwacher seien am Laufen, sagte CH-Direct-Präsidentin Jeannine Pilloud (die sich auf dem Absprung zur Migros befindet) gegenüber Medien. Das Abo werde immer noch massiv günstiger sein als das GA. (gl)

GA-Hinterlegungsgebühr fällt definitiv weg

Seit März 2018 bezahlen Inhaberinnen und Inhaber eines Generalabonnements keine Gebühr mehr, wenn sie ihr GA hinterlegen wollen. Die vorübergehende Regelung sollte per 1. März 2019 wieder aufgehoben werden. Doch die öV-Branche entschloss sich, die Hinterlegungsgebühr von 10 Franken ganz abzuschaffen. Die weiteren Bestimmungen betreffend Hinterlegung bleiben unverändert. So ist die Hinterlegung nach wie vor für eine Dauer von mindestens fünf, maximal 30 Tage und an jedem bedienten Schalter oder via Telefon beim Contact Center Brig möglich. (pd)

Modernisierung von Bahnhöfen

Das Bundesamt für Verkehr hat zusammen mit den Bahnen und dem Behinderten-Dachverband das weitere Vorgehen zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) an den Bahnhöfen und Eisenbahn-Haltestellen festgelegt und konkretisiert: Bis Ende 2023 werden rund 580 Bahnhöfe modernisiert und mit niveaugleichem Einstieg besser zugänglich gemacht. Mit dem flächendeckenden Erneuerungsprogramm im Umfang von über



drei Milliarden Franken sind umfangreiche Bauarbeiten verbunden. Weitere rund 100 Bahnhöfe werden nach 2023 angepasst. (pd)

Bis 2021 keine Streiks mehr bei der Deutschen Bahn

Fahrgäste der Deutschen Bahn dürfen aufatmen: Sie müssen vorläufig keine Streiks mehr fürchten. Das deutsche Bahnunternehmen hat sowohl mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft als auch mit den Lokführern der GDL einen langfristigen Tarifvertrag bis 2021 abgeschlossen. Demnach sollen die Löhne für die rund 36 000 Beschäftigten des Zugpersonals in zwei Stufen während einer Laufzeit von 29 Monaten um 6,1 Prozent steigen. Im Gegenzug sind Streiks bis 2021 vom Tisch. (gl)

Neuer Rekord für Rigi Bahnen

Nachdem die Rigi Bahnen AG bereits im Jahr 2017 einen neuen Rekord beim Gästeaufkommen erzielt hat, darf sie auch im Jahr 2018 an die guten Zahlen anknüpfen. Im direkten Vergleich zum Vorjahr haben 7,9 Prozent mehr Gäste – insgesamt rund 910 000 – die Königin der Berge besucht. Konsolidiert inklusive der Frequenzen der Luftseilbahn Kräbel – Rigi Scheidegg, die seit Dezember 2017 unter dem Mandat der Rigi Bahnen AG betrieben wird, sind es sogar rund 970 000 Gäste. (pd)

Dampfschiff Blümlisalp auf Sondermünze

Am 24. Januar lancierte die Eidgenössische Münzstätte Swissmint drei neue Sondermünzen, darunter das Dampfschiff Blümlisalp als 20-Franken-Silbermünze. Mit seiner Inbetriebnahme am 31. Juli 1906 überragte das Dampfschiff alle anderen Schiffe auf dem Thunersee an Grösse, Leistungsfähigkeit und Eleganz. Seinen Namen verdankt der Zwei-Deck-Salondampfer aus der Zeit der Belle Époque dem Bergmassiv Blümlisalp im Berner Oberland. Zum 100. Geburtstag des Dampfers erfolgte im Winter 2005/2006 eine unumgängliche Renovation. Ende 2012 überliessen die Dampferfreunde der Genossenschaft Vaporama die 1989 erworbene Blümlisalp für einen Symbolpreis von einem Franken der Betreiberin BLS AG.

Il futuro della linea montagna del Ceneri

Dopo la messa in esercizio della Galleria di base diventerà tratta regionale.

Edy Bernasconi Nessuno smantellamento: questo è un dato certo. La vecchia linea ferroviaria montana che collega la stazione di Lamone (sarebbe meglio dire Lugano) e Giubiasco continuerà ad essere utilizzata anche dopo la messa in servizio della Galleria di base del Ceneri (GBC) lungo i 15,4 chilometri che collegano Camorino e Vezia, questo a partire dal 2021. Le attenzioni mediche, cosa non solo comprensibile ma normale, sono oggi principalmente rivolte allo scenario che farà seguito all'apertura del nuovo tunnel, opera per il momento votata a completare AlpTransit a sud del Gottardo, uno scenario destinato a rivoluzionare la rete della mobilità su rotaia tra Sotto e Sopraceneri, non solo tra Lugano e Bellinzona (12 minuti invece dei 30 attuali), ma anche tra Lugano e Locarno (22 minuti invece di quasi un'ora oggi). A migliorare lo stato dell'offerta in direzione di Locarno è stato, va ricordato, anche l'intervento del Cantone che ha permesso la realizzazione di un passante verso il Piano di Magadino all'altezza di Camorino.

A seguito di questa autentica rivoluzione cosa succederà sulla vecchia linea? Le intenzioni di FFS e Cantone sembrano abbastanza chiare e altrettanto tranquillizzanti, pur tenendo conto dell'inevitabile diminuzione dell'utilizzo del tracciato storico che serve, in particolare, le stazioni della Valle del Vedeggio: Lamone, Taverne-Torricella, Mezzovico e Rivera. A partire dal 2021 continuerà

ad essere assicurata la circolazione di treni Tilo con orario cadenzato e frequenza ogni 30 minuti. Pure confermato è il mantenimento delle attuali fermate. Trattandosi di traffico regionale saranno Cantone e Comuni ad assumere il costo del servizio (differenza tra introiti di abbonamenti e biglietti e costi che comprendono manutenzione, a carico delle FFS, e acquisto delle tracce).

Ipotesi tram-treno caduta

Il Cantone avrebbe auspicato, anche sulla base dei contenuti del Piano di agglomerato del Luganese (PAL), la realizzazione di due nuove fermate (a Torricella e Bironico-Camignolo) per le quali era stata ipotizzata una utenza di circa 1000 persone al giorno, intento che era pure inserito tra gli obiettivi del Piano di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF), ma che è scomparso nella versione definitiva sottoposta dal Consiglio federale alle Camere. Il Cantone sta valutando a questo proposito il da farsi. La creazione di queste nuove stazioni si giustificerebbe, infatti, alla luce dell'evoluzione demografica e socioeconomica di tutta l'area compresa tra Lugano ed il Monte Ceneri.

Non è un caso, a questo proposito, se vi è chi avrebbe pure auspicato un prolungamento del tracciato del futuro tram-treno fino a Taverne, ipotesi che alla luce dei fatti pare (almeno per ora) definitivamente caduta. Se, in effetti, non vi è all'orizzonte

nessuno smantellamento, solo un ampio utilizzo del tracciato montano del Ceneri potrà garantirgli un futuro e soprattutto il suo mantenimento tra le linee a servizio della rete regionale ticinese.

Un bel colpo di mano in tal senso potrebbe venire dal traffico merci soprattutto se il superamento del colle a nord fosse adeguato al profilo di 4 metri, adeguamento che per ora rimane all'esame e si giustificerebbe considerata la presenza dello scalo del Vedeggio. Nei rapporti dell'Ufficio federale dei trasporti si parla di un adeguamento parziale, almeno su un binario. In merito si erano tuttavia alzate voci contrarie, nel timore che un potenziamento del terminale di Bioggio possa portare un aumento del numero di veicoli pesanti sulla rete stradale locale.

Non bisogna dimenticare, infine, che nel futuro il collegamento montano potrebbe avere un ruolo importante per rispondere alla crescente domanda di trasporto sia nel settore dei passeggeri sia in quello delle merci, domanda in aumento destinata a creare problemi anche tra Biasca e Bellinzona ed a sud di Vezia e che potrebbe portare ad un progressivo esaurimento delle tracce, come richiamato a più riprese dall'associazione Pro San Gottardo Ferrovia d'Europa. E ciò riguarda pure i collegamenti a lunga distanza e non solo quelli regionali. In questo senso la vecchia linea del Ceneri avrebbe un importante ruolo complementare.



Nach der Inbetriebnahme des neuen Ceneri-Basistunnels Ende 2020 (im Bild das Viadukt vor dem Portal zur Weströhre in Camorino) wird die alte Ceneri-Strecke für den Regionalverkehr genutzt.

Bild: Gerhard Lob

Le rêve d'un «Hyper TEE»

Le réseau ferroviaire européen à grande vitesse: hétéroclite et inefficace.

Daniel Mange Coup de tonnerre dans un ciel clair: au moment où la grande vitesse sur rail s'impose des Pyrénées à l'Oural, le rapport 2018 de la Cour des comptes européenne est sans appel: «Réseau ferroviaire à grande vitesse européen: fragmenté et inefficace, il est loin d'être une réalité». Les dix experts lancent un cri d'alarme: depuis 2000, l'Union européenne a co-financé des investissements d'infrastructure pour 23,7 milliards d'euros, avec des résultats décevants.

Un grand nombre de critiques visent le rapport prix/performance des investissements: coût par kilomètre trop élevé, volume annuel des passagers insuffisant, lignes à très grande vitesse (300 km/h ou plus) parcourues par des trains beaucoup trop lents, durée excessive des chantiers avec des retards parfois supérieurs à une décade.

Le rapport ne condamne pas la grande vitesse, dont il souligne toutes les retombées positives. Mais le reproche fondamental concerne le réseau européen comme un tout: il n'existe tout simplement pas, tant les objectifs nationaux l'emportent sur une vision internationale. En particulier, les passages à travers les frontières sont négligés et les procédures y relatives trop lourdes. La conclusion des experts est sans



La rame tricourant Giruno.

Bild: Stadler

appel: une réforme radicale doit permettre le franchissement de ces frontières sans encombre et, grâce à l'informatique, tous les obstacles au niveau de la consultation des horaires et de la réservation des billets doivent disparaître, à l'image des pratiques du trafic aérien, uniformes dans le monde entier.

Retour au mythique TEE ?

Les trains de prestige Trans-Europ-Express (TEE), lancés en juin 1957, sont nés sur les décombres des réseaux européens démantelés par la 2e guerre

mondiale. L'idée du fondateur, Frans den Hollander, président des Chemins de fer néerlandais, n'a pas été suivie jusqu'au bout: il rêvait d'une seule compagnie pour toute l'Europe, avec son personnel et son matériel. Le réseau TEE a d'abord été caractérisé par des trains rapides, à la pointe de la technique – on se rappelle de la rame suisse quadricourant qui se jouait des frontières entre Paris et Milan –, réservés à la première classe et renommés pour leur restauration. Ce réseau atteint son apogée en 1972, avec la desserte de près de 200 villes d'Europe. Les deux chocs pétroliers (1973, puis 1979) et la concurrence de l'aviation à bas coût amorcent le déclin du TEE; l'aventure se terminera le 31 mai 1987.

Aujourd'hui, la rame tricourant Giruno des CFF, construite par l'entreprise suisse Stadler, roule à grande vitesse (250 km/h); grâce au système européen de sécurité (ETCS, European train control system), elle circule indifféremment en Allemagne, Suisse, Autriche et Italie. Cette rame préfigure le nouveau TEE qui pourrait concurrencer l'avion sur des trajets de 1000 à 1500 kilomètres, sans pollution chimique (le gaz à effet de serre) ni sonore.

En suivant le rêve de Frans den Hollander, la généralisation du Giruno couplée à la gestion globale des horaires et de la billettique constituerait une première étape de ce nouveau TEE à grande vitesse... le «Hyper TEE»!

Das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz

Im ersten Teil fasst Daniel Mange einen Bericht des Europäischen Rechnungshofs vom Juni 2018 zusammen, der sich kritisch mit den Fortschritten beim europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz auseinandersetzt. Die deutschsprachige Fassung der Pressemitteilung sowie des ganzen Berichts kann unter www.eca.europa.eu/de/Pages/DocItem.aspx?did=46398 heruntergeladen werden. Die dreiseitige Medienmitteilung kann auch per E-Mail bei pbs.theiler@bluewin.ch oder per Post bei Res Theiler, Wylermatt 114, 3635 Uebeschi bestellt werden.

Im zweiten Teil erinnert der Autor an die Ära des TEE ab 1957, der auf den

Trümmern des europäischen Netzes aufgebaut wurde. Und er träumt davon, dass der Giruno aus dem Hause Stadler ein würdiger Nachfolger des von Frans den Hollander aus der Taufe gehobenen TEE werden könnte – zusammen mit einer gemeinsamen, europaweiten Angleichung der Fahrpläne wie der Fahrweise. Das wäre dann ein «Hyper-TEE».

Zusammenfassung: Andreas Theiler

citrap-vaud.ch
communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud

Ausbauschritt 2035 – der grosse Sprung?

Mit dem AS 2035 hat der Bundesrat Ende Oktober die Botschaft zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur ans Parlament überwiesen. Wir vergleichen nun die Botschaft mit der Stellungnahme von Pro Bahn.

Martin Stuber Zuallererst ein grosses Kompliment: Die «Botschaft zum Ausbauschritt 2035 des strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur» (AS 2035) ist gut lesbar, sinnvoll gegliedert und eignet sich als Lektüre für alle, die sich ein Bild über die zukünftige Entwicklung der Schweizer Eisenbahn machen wollen. Die dreiseitige Übersicht am Anfang erläutert alles Wesentliche in Kürze (S. 7323-7325). Ergänzend dazu sind beim BAV viele zusätzliche Unterlagen aufgeschaltet, welche eine gezielte Vertiefung verschiedenster Themen erlauben.

Wir können erfreut feststellen, dass die mit FABI paradigmatischen Änderungen der Prozessführerschaft sowie der Planung und Finanzierung für Transparenz in der Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur sorgen. Dem Parlament – und zuletzt im Falle eines Referendums auch dem Souverän – werden die Mittel in die Hand gegeben, gute Entscheidungen zu fällen. Das Ja zu FABI im Februar 2014 – auch durch Pro Bahn – hat sich definitiv gelohnt.

Die grösste Stärke des AS 2035 ist in unseren Augen der Fokus auf die Angebotsverbesserungen und Kapazitätserhö-

hungen dort, wo sie gefragt sind. Infrastrukturausbauten sind nur das Mittel zum Zweck. Wir publizieren deshalb auf einer übersichtlichen Doppelseite alle Angebotsverbesserungen im Personenverkehr.

AS 2035 statt AS 2030, aber zu wenig Mittel

Wie auch von uns gefordert, bringt der Bundesrat den Ausbauschritt 2035 – mit leicht erhöhtem Kostenrahmen von 11,9 statt 11,5 Milliarden Franken. Weil bei den in der Vernehmlassung präsentierten Ausbauten rund 600 Millionen Franken Einsparungspotential identifiziert wurde, steht damit unter dem Strich rund eine Milliarde mehr zur Verfügung. Zitat aus der Botschaft: «Dies ermöglicht die Aufnahme der Angebotsausbauten zwischen Genf und Basel, die bahntechnische Ausrüstung des Lötschberg-Basistunnels sowie Optimierungen im Raum Aargau und in der Ostschweiz.» (S. 7380)

Pro Bahn forderte in der Vernehmlassung 13 Milliarden Franken, welche der Bahninfrastrukturfonds (BIF) durchaus tragen könnte: «Wenn der AS 2030 mit 7 Milliarden dotiert ist, sollten dem AS 2035

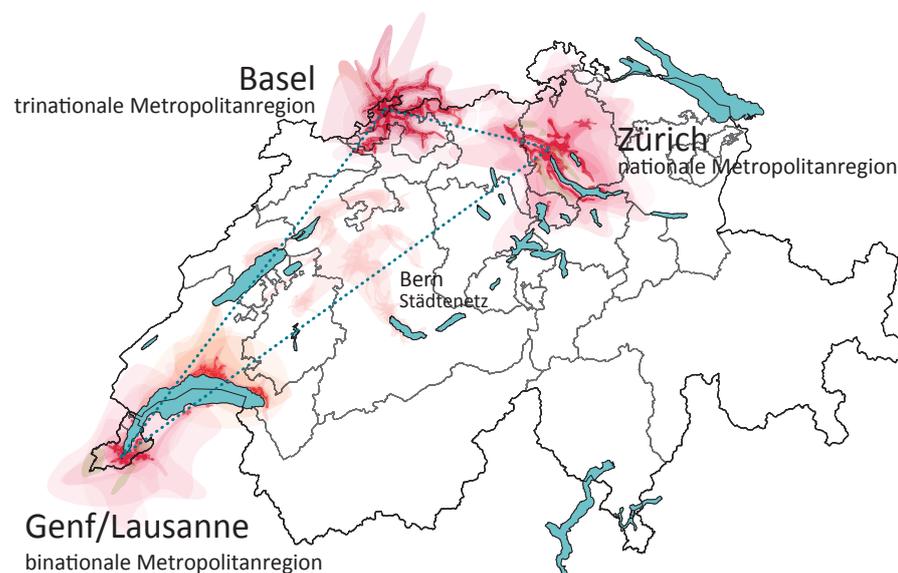
mindestens 13 Milliarden zur Verfügung stehen (2 x 7 Mia. minus den wachsenden Aufwand beim Unterhalt und Substanzerhalt gem. BIF-Mechanik).» Damit wäre der grosse Kritikpunkt, welchen wir anbrachten, einigermaßen abzumildern: «Die Vernehmlassungsvorlage ist regional zu unausgewogen und zu stark auf die beiden grossen Metropolitanräume ausgerichtet.» Konkret forderten wir den Teilausbau des Lötschbergs, die Aufnahme des Durchgangsbahnhofes Luzern sowie die Projektierung des Herzstückes Basel.

Lötschberg und Zimmerberg drin

Dank der «gefundenen» Milliarde und wohl auch massivem Powerplay der Güterverkehrsbranche ist nun der Teilausbau des Lötschbergs drin. Auch die SBB äusserten anlässlich der Vorstellung ihrer Variante für den AS 2035 bereits im Oktober 2017 Unterstützung dafür.

Wie zu erwarten ist der Zimmerberg-Basistunnel II (ZBT II) enthalten, nicht aber der Durchgangsbahnhof Luzern. Unserer Forderung, dass der Doppelspurausbau auf der gesamten Strecke Zürich – Zug – Luzern in den AS 2035 gehört, wurde nicht entsprochen. Beim sorgfältigen Studium der Botschaft stellt sich aber heraus, dass de facto der Durchgangsbahnhof sehr wohl aufgegleist ist und dessen Realisierung recht zeitnahe mit dem ZBT II erfolgen kann. Die Projektierung ist nämlich im Rahmen des Ausbauschrittes 2025 finanziert und wörtlich steht in der Botschaft (S. 7369): «Für die Projektierung des DBL wird das Vorprojekt voraussichtlich bis 2023 fertiggestellt sein. Das Auflageprojekt kann anschliessend gestartet werden und wird voraussichtlich bis Ende 2028 vorliegen». Und da der nächste Ausbauschritt 2026 ins Parlament kommen soll, könnte bei einer Aufnahme des DBL sehr rasch mit dem Bau begonnen werden. Der Entscheid der ständerätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF-S) für die Auf-

Die drei Metropolitanregionen der Schweiz



Quelle: Die Schweiz. Ein städtebauliches Portrait. ETH Studio Basel / bahnknoten-basel.ch

Fortsetzung auf Seite 16 >>>

Alle Angebotsverbesserungen im Ausbauschnitt 2035 auf einen Blick

Korridor	Angebot AS 2025	Angebot AS 2035
Nyon–Lausanne	2 Regioexpress pro Stunde	4 Regioexpress pro Stunde
Genf–La Plaine	3 Regionalverkehrszüge pro Stunde	4 Regionalverkehrszüge pro Stunde
Jurasüdfuss	2 Fernverkehrszüge pro Stunde	3 Fernverkehrszüge pro Stunde, davon 1 direkt zwischen Yverdon und Morges, Steigerung der Sitzplatzkapazität
Neuenburg–La Chaux-de-Fonds–Le Locle	2 Fernverkehrszüge pro Stunde	2 Fernverkehrszüge pro Stunde 2 Regionalverkehrszüge pro Stunde, Fahrzeitverkürzung
Annemasse–Coppet	4 S-Bahnen pro Stunde	4 S-Bahnen pro Stunde, mehr Kapazität durch längere Züge
Lausanne–St-Maurice	1 Regioexpress ganztags 2 Regioexpress in den HVZ	2 Regioexpress ganztags
Fribourg/Freiburg–Bern	2 Fernverkehrszüge pro Stunde 1 Regioexpress pro Stunde	2 Fernverkehrszüge pro Stunde 2 Regioexpress pro Stunde
Bern–Burgdorf	1 Fernverkehrszug pro Stunde 1 Regioexpress pro Stunde 3 Regionalverkehrszüge pro Stunde (davon 1 beschleunigt)	2 Regioexpress pro Stunde 4 Regionalverkehrszüge pro Stunde (davon 2 beschleunigt)
Basel–Aesch (BL)	2 Regionalverkehrszüge pro Stunde 2 Regionalverkehrszüge pro Stunde in Lastrichtung in der HVZ	4 Regionalverkehrszüge pro Stunde
Basel–Delsberg	1 Fernverkehrszug pro Stunde	2 Fernverkehrszüge pro Stunde
Biel/Bienne–Solothurn–Olten–Zürich (via Ausbaustrecke Solothurn–Wanzwil)	1 Fernverkehrszug pro Stunde	2 Fernverkehrszüge pro Stunde
Solothurn–Oensingen–Olten–Aarau–Lenzburg–Zürich	1 Fernverkehrszug pro Stunde	2 Regioexpress pro Stunde (Aarau–Zürich im Viertelstundentakt mit Fernverkehrsügen Basel–Aarau–Zürich)
Olten–Zofingen	1 Fernverkehrszug pro Stunde 3 Regionalzüge pro Stunde (nicht viertelstündlich)	4 Regionalzüge pro Stunde (viertelstündlich)
Basel–Aarau–Zürich	1 Fernverkehrszug Basel–Aarau–Zürich	2 Regioexpress pro Stunde (ersetzt Regioexpress Aarau–Zürich und IR Basel–Olten–Zofingen)
Zofingen–Suhr–Lenzburg	2 Regionalverkehrszüge pro Stunde (mit Taktlücken für den Güterverkehr)	ganztägige Verfügbarkeit im Regionalverkehr (4 zusätzliche Zugpaare pro Tag)
Wohlen–Lenzburg	2 Regionalverkehrszüge pro Stunde 1 zusätzlicher Regionalverkehrszug in Lastrichtung in den HVZ	4 Regionalverkehrszüge pro Stunde
Muri–Othmarsingen	1 Regionalverkehrszüge pro Stunde 1 zusätzlicher Regionalverkehrszug in den HVZ	2 Regionalverkehrszüge pro Stunde
Aarau–Brugg	1 Fernverkehrszug pro Stunde 1 Regioexpress pro Stunde 2 Regionalverkehrszüge pro Stunde	4 Regioexpress pro Stunde 2 Regionalverkehrszüge pro Stunde
Bern–Zürich	2 Direktzüge pro Stunde 2 zusätzliche Direktzüge pro Stunde in den HVZ	4 Direktzüge pro Stunde
Brugg–Zürich	3 Fernverkehrszüge pro Stunde	4 Regioexpress pro Stunde
Luzern–Zürich	2 Fernverkehrszüge pro Stunde ganztags 1 zusätzlicher Fernverkehrszug pro Stunde in den HVZ	2 Fernverkehrszüge pro Stunde 2 Regioexpress pro Stunde in Abhängigkeit vom Angebot Olten–Luzern
Ébikon–Luzern	2 Züge pro Stunde	3 Züge pro Stunde
Rotkreuz–Zürich	1 Fernverkehrszug pro Stunde 1 zusätzlicher Fernverkehrszug pro Stunde in den HVZ	4 Regioexpress pro Stunde
Zug–Zürich	4 Fernverkehrszüge pro Stunde, ganztags 1 zusätzlicher Fernverkehrszug pro Stunde in den HVZ	4 Fernverkehrszüge pro Stunde 4 Regioexpress pro Stunde
Zürich–Horgen Oberdorf	2 Regionalverkehrszüge pro Stunde	4 Regionalverkehrszüge pro Stunde
Zürich–Frauenfeld	2 Fernverkehrszüge pro Stunde	4 Fernverkehrszüge pro Stunde
Winterthur–Schaffhausen	3 Regionalverkehrszüge pro Stunde während der Nebenverkehrszeiten 1 zusätzlicher Zug in Lastrichtung während der HVZ	4 Regionalverkehrszüge pro Stunde
Zürich–Winterthur	6 Fernverkehrszüge pro Stunde 4 Regionalverkehrszüge pro Stunde Zürich HB–Stettbach–Winterthur, zusätzlich einzelne Züge in Lastrichtung während der HVZ 2 Regionalverkehrszüge pro Stunde auf folgenden Linien/Strecken: Zürich HB–Kloten, Zürich HB–Wipkingen–Zürich Flughafen, Zürich HB–Wallisellen–Winterthur	6 Fernverkehrszüge pro Stunde, 2 Regioexpress pro Stunde, Fahrzeitverkürzungen 4 Regionalverkehrszüge pro Stunde Zürich HB–Stettbach–Winterthur, zusätzlich 2 Züge pro Stunde in der Hauptverkehrszeit 4 Regionalverkehrszüge pro Stunde auf folgenden Linien/Strecken: Zürich HB–Kloten, Zürich HB–Wipkingen–Zürich Flughafen, Zürich HB–Wallisellen–Winterthur
Effretikon–Pfäffikon ZH	2 Regionalverkehrszüge pro Stunde ganztags 2 zusätzliche Züge in Lastrichtung während der HVZ	4 Regionalverkehrszüge pro Stunde ganztags
Winterthur–Seuzach	3 Regionalverkehrszüge pro Stunde	4 Regionalverkehrszüge pro Stunde

Korridor	Angebot AS 2025	Angebot AS 2035
Winterthur–Winterthur-Seen Zürich HB–Regensdorf-Watt	3 Regionalverkehrszüge pro Stunde 2 Regionalverkehrszüge pro Stunde ganztags 2 zusätzliche Züge in Lastrichtung während der HVZ	4 Regionalverkehrszüge pro Stunde 4 Regionalverkehrszüge pro Stunde ganztags
Zürich HB–Bülach	2 Regionalverkehrszüge pro Stunde ganztags 2 zusätzliche Züge in Lastrichtung während der HVZ	4 Regionalverkehrszüge pro Stunde ganztags 2 zusätzliche Züge in Lastrichtung während der HVZ
Rafz–Schaffhausen	1 Regionalverkehrs zug pro Stunde ganztags 1 zusätzlicher Zug während der HVZ	2 Regionalverkehrszüge pro Stunde
Zürich HB–Stettbach/ Oerlikon–Uster	6 Züge pro Stunde via Stettbach (4 beschleunigt) 2 Züge pro Stunde via Oerlikon	8 Züge pro Stunde via Stettbach (4 beschleunigt) 4 Züge pro Stunde via Oerlikon (2 beschleunigt)
Uster–Wetzikon	6 Züge pro Stunde	8 Züge pro Stunde
Zürich HB–Stäfa	2 Züge pro Stunde ganztags 4 Züge pro Stunde während der HVZ	4 Züge pro Stunde ganztags
Weinfelden–Konstanz	1 Fernverkehrs zug pro Stunde	1 Fernverkehrs zug 1 schnelle S-Bahn pro Stunde
Glarnerland (Schwanden–Linthal)	1 Zug pro Stunde (Schwanden–Linthal)	2 Züge pro Stunde
Lausanne–Echallens	6 Züge pro Stunde in den HVZ, davon 2 Regioexpress	6 Züge pro Stunde ganztags
Orbe–Lausanne	1 Zug pro Stunde	2 Züge pro Stunde in den HVZ, davon 1 Regioexpress
Yverdon-les-Bains–Valeyres	2 Züge pro Stunde	2 Züge pro Stunde 4 Züge pro Stunde in den HVZ
Montreux–Les Avants–Zweisimmen	Montreux–Zweisimmen: 1 Zug pro Stunde Montreux–Fontanivent: 2 Züge pro Stunde ganztags, + 10 Züge pro Tag	Montreux–Zweisimmen: 1 Regionalzug pro Stunde ganztags + 4 Zugpaare pro Tag Regioexpress Montreux–Fontanivent: 2 Züge pro Stunde, ganztags 1 zusätzlicher Zug pro Stunde in den HVZ
Aigle–Monthey–Champéry	Aigle–Monthey: 2 Züge pro Stunde ganztags Aigle–Champéry: 1 Zug pro Stunde	Aigle–Monthey: 2 Züge pro Stunde ganztags 2 Regioexpress pro Stunde in den HVZ Aigle–Champéry: 2 Züge pro Stunde in den HVZ
Visp–Zermatt	5 Züge pro Stunde Täsch–Zermatt	6 Züge pro Stunde Täsch–Zermatt 2 Glacier-Express pro Stunde möglich Beschleunigung Regioexpress
Broc Fabrique–Romont (FR)		
Bern–Brig	3 Fernverkehrszüge pro 2 Stunden	2 Fernverkehrszüge pro Stunde
Bern–Interlaken	3 Fernverkehrszüge pro 2 Stunden	2 Fernverkehrszüge pro Stunde
Bern–Niederscherli	2 Züge pro Stunde	4 Züge pro Stunde
Ins–Sugiez	1 Zug pro Stunde	2 Züge pro Stunde
Bern–Zollikofen	4 Züge pro Stunde	8 Züge pro Stunde in den HVZ
Bern–Deisswil	4 Züge pro Stunde	8 Züge pro Stunde in den HVZ
Bern–Worb Dorf (Tramlinie 6)	6 Züge pro Stunde	Bern–Siloah: 8 Züge pro Stunde Bern–Worb Dorf: 4 Züge pro Stunde
Solothurn–Flumenthal	2 Züge pro Stunde	4 Züge pro Stunde
Leimental–Basel	Flüh–Ettingen: 4 Züge pro Stunde ganztags, 8 Züge pro Stunde während HVZ Ettingen–Basel: 8 Züge pro Stunde	Flüh–Ettingen: 8 Züge pro Stunde ganztags Ettingen–Basel: 8 Züge pro Stunde, davon 4 beschleunigt
Waldenburg–Liestal		Systematisierung und Anschlussoptimierung
Zürich HB–Adliswil	6 Züge pro Stunde in den HVZ	8 Züge pro Stunde in den HVZ
Zürich HB–Binz	6 Züge pro Stunde in den HVZ	8 Züge pro Stunde in den HVZ
Frauenfeld–Wil (SG)	2 Züge pro Stunde	4 Züge pro Stunde
Landquart–Klosters		Erhöhung Fahrplanstabilität und Beschleunigung
St. Moritz–Tirano		Systematisierung
Wädenswil–Einsiedeln		Systematisierung
Luzern–Interlaken Ost	Luzern–Interlaken Ost: 1 Zug pro Stunde Sachseln–Lungern: 2 Züge pro Stunde	Luzern–Interlaken Ost: 1 Zug pro Stunde zuzüglich 3 Saisonzüge pro Tag Sachseln–Lungern: 3 Züge pro Stunde
Luzern–Engelberg	Luzern–Engelberg: 1 Zug pro Stunde ganztags zuzüglich 1 Saisonzug Luzern–Stans–Wolfenschiessen: 1 Zug pro Stunde ganztags Luzern–Stans: 1 Zug pro Stunde ganztags	Luzern–Engelberg: 2 Züge pro Stunde ganztags Luzern–Stans: 2 Züge pro Stunde ganztags
Lugano–Ponte Tresa	4 Züge pro Stunde	6 Züge pro Stunde in den HVZ, Reisezeitverkürzungen

Die Angaben zur Tabelle stammen aus der «Botschaft zum Ausbausritt 2035 des strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur» (Anhang 2 / Tabellen 14 und 15). Die Botschaft kann hier heruntergeladen werden:
<https://www.admin.ch/opc/de/federal-gazette/2018/7321.pdf>

Alle Unterlagen des BAV zum AS 2035 hier:

https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/verkehrstraeger/eisenbahn/ausbauprogramme_bahninfrastruktur/ausbausritt-2035.html

>>> Fortsetzung von Seite 13

nahme der Projektierung des DBL in den AS 2035 spurt hier eindeutig vor.

Basel ist aussen vor

Davon kann Basel nur träumen. Nicht einmal die vollständige Projektierung des «Herzstücks Basel» mit einer direkten Verbindung vom SBB-Bahnhof zum Badischen Bahnhof unter dem Rhein hindurch ist im AS 2035 finanziert – ein Affront gegenüber der dritten Metropolitan-Region, der nur durch den Ausbau des Bahnhofs Basel SBB im Umfang von 356 Mio. Fr. etwas gelindert wird. Dies sieht die KVF-S offenbar auch so und hat an ihrer Sitzung vom 18. Februar einstimmig (!) beschlossen, die Projektierung des Herzstückes in den AS 2035 aufzunehmen. Zu Recht weisen die beiden Basel nämlich auf folgendes hin: «Der Bund würdigt die wirtschaftliche Situation der Region Basel zu wenig und investiert (rückblickend und vorausschauend) im gesamtschweizerischen Vergleich massiv unterproportional in die Verkehrsinfrastrukturen der Region Basel.» Damit steigen die Chancen, dass es der Ausbau in Basel in den AS 2040 schafft. Bis zur Realisierung dauert es aber noch sehr lange, was die Prüfung unkonventioneller Ideen nahelegt: So könnte z.B. der über Basel führende Fernverkehr zwischen Deutschland und der Schweiz nur über den Badischen Bahnhof geführt werden, mit mehr internationalen Durchmesserlinien. Und nachdem es die Schweiz nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs verpasste, den Badischen Bahnhof für wenig Geld zu kaufen, könnte der Kanton Basel-Stadt mal bei der DB anknöpfen. Nicht nachvollziehbar ist, dass der dritte Juradurchstich (das nach dem AS 2035 letzte noch nicht realisierte Grossprojekt aus «Bahn 2000») mit keinem Wort erwähnt ist. Das InfoForum wird ausführlicher auf das Herzstück zurückkommen.

Was noch?

Die Grossprojekte im Raum Zürich waren aus unserer Sicht unbestritten (Brüttener Tunnel und Ausbau Stadelhofen) und sind nun drin. Für die Strecke Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds favorisieren wir das leider

vom Neuenburger Stimmvolk knapp abgelehnte Projekt eines kompletten Neubaus (Transrun). Überraschend und erfreulicherweise hat dies die KVF-S nun auch beschlossen – und dies erst noch einstimmig.

Aus Kundensicht hochkritisch sind die Bahnhöfe, die vielerorts in den Hauptverkehrszeiten schon heute am Limit sind. Angesichts des dem AS 2035 zugrunde gelegten Wachstums besteht hier grosser Handlungsbedarf. Zitat aus der Botschaft: «Die Nachfrage im öffentlichen Personenverkehr nimmt bis 2040 um weitere 51 Prozent zu, in einzelnen Regionen wie Zürich-Winterthur oder am Genferseebogen verdoppelt sie sich sogar.» Rund eine Milliarde Franken wird in «Massnahmen für Publikumsanlagen» investiert. Aus dem BAV hört man zudem, dass im Rahmen der Streckenausbauten auch viele Bahnhöfe bzgl. Ausbau «mitgenommen» würden. Hier sollten die Kantone und Gemeinden ein wachsames Auge haben und frühzeitig intervenieren.

Digitalisierung kaum im Fokus

In unserer Stellungnahme haben wir auch den Umbruch beim öV wegen der Digitalisierung thematisiert und auf die Konsequenzen in Bezug auf die Bahnhöfe hingewiesen: «Die im AS 2035 vernachlässigte Frage der Mobilitätshubs und deren Kapazitäten für die Zuführung von Passagieren auf den schienengebundenen öV erhält grosse Bedeutung, weil die Ausbreitung des strassengebundenen, individuell bestellbaren, teilweise oder ganz automatisierten (selbstfahrenden) öV zu einer starken Erhöhung der Passagierzahlen auf der Schiene führen wird. Gewisse Mobilitätshubs – sprich: die Bahnhöfe – werden schnell an ihre Kapazitätsgrenzen kom-

Aus Kundensicht hochkritisch sind die Bahnhöfe, die vielerorts in den Hauptverkehrszeiten schon heute am Limit sind.

men. Auf welche der im AS 2035 enthaltenen regionalen Ausbauten und Infrastrukturmassnahmen in einem solchen Szenario verzichtet werden könnte resp. sollte, und welche Bahnhöfe zügig vergrössert werden sollten, müsste zumindest grob abgeschätzt und in der endgültigen Vorlage transparent aufgezeigt werden.»

Diese Thematik wird in der Botschaft nur sehr ungenügend abgehandelt. Es wird zum einen auf die Möglichkeiten zur Senkung der Betriebskosten dank der Digitalisierung verwiesen. Was die Auswirkung auf die Kapazitäten betrifft, liest man Folgendes und kratzt sich am Kopf: «Aus heutiger Sicht ist deshalb nicht damit zu rechnen, dass neue Technologien die Nachfrage nach Mobilität und den Bedarf an Infrastrukturen bis 2035 wesentlich reduzieren werden. Sollte dies dennoch der Fall sein, so kann durch die rollende Planung beim Ausbau der Eisenbahninfrastruktur auf Veränderungen in der Verkehrsnachfrage flexibel reagiert werden.» (S. 7331)

Immerhin will das BAV zur Umsetzung des AS 2035 seine eigenen Kapazitäten um 14 Vollzeitstellen ausbauen, was angesichts des Umfangs des Ausbaus unbestritten sein sollte. Dann besteht vielleicht auch die Möglichkeit, dieses Thema mit mehr Tiefe zu bearbeiten.

Wie geht es weiter?

Womit wir beim Parlament sind, welches über das Budget dann auch diese Stellen bewilligen sollte: Der Ständerat ist Erstrat für diese Vorlage, und kurz vor Redaktionsschluss hat dessen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF-S) unter dem Vorsitz des Basler Ständerates Claude Janiak ihre Beratungen bereits abgeschlossen. Sie erhöht den finanziellen Rahmen auf 12,8 Milliarden Franken, wie von Pro Bahn gefordert. Das Geschäft wird im Ständerat bereits in der Frühjahrssession behandelt.

Falls Ständerat und Nationalrat dieses forsche Tempo der Kommission mitgehen, könnte die Vorlage bereits im Herbst 2019 beschlossen sein. Die Einstimmigkeit der weitreichenden Beschlüsse der KVF-S macht dies sogar wahrscheinlich. Pro Bahn wird den Weg des AS 2035 im Parlament verfolgen und dem Thema weiterhin den ihm gebührenden Platz einräumen.

Nachrichten 2

Zürcher S-Bahn: Bonus für pünktliche SBB

Die S-Bahnen im Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) waren 2018 äusserst pünktlich unterwegs. Auch in anderen Bereichen – Sauberkeit der Züge und Bahnhöfe sowie Kundeninformation – erreichten die SBB sehr zufriedenstellende Bewertungen. Mit diesen guten Leistungen haben sich die SBB einen Bonus von 2 Millionen Franken erarbeitet. Das Bonus-Malus-System haben der ZVV und die SBB vor über zehn Jahren eingeführt. Dadurch soll die Qualität der Zürcher S-Bahn sichergestellt und weiter verbessert werden. Einen allfälligen Bonus zahlen die Besteller der Zürcher S-Bahn jeweils gemeinsam aus. Neben dem Kanton Zürich gehören dazu das Bundesamt für Verkehr (BAV) sowie die Zürcher Nachbarkantone (AG, GL, SG, SH, SZ, TG, ZG). (pd)

Hohe Bussen für Verstösse gegen Kabotageverbot

Die Eidgenössische Zollverwaltung (EZV) hat illegale Bustransporte in der Schweiz gestoppt. Gegen zwei Reisebusunternehmen wurde eine Strafuntersuchung durchgeführt. Sie müssen Abgaben von rund 645 000 Franken nachzahlen. Sechs Personen wurden angeklagt. Dies wurde im Februar 2019 bekannt. Die EZV hatte zwischen Herbst 2015 und Herbst 2017 insgesamt 926 verbotene Inlandtransporte festgestellt, wie sie mitteilte. Die beiden Busunternehmen, die ihren Sitz gemäss EZV sowohl im In- wie auch im Ausland haben, setzten dabei 41 ausländische Reisebusse ein. Die so genannte Kabotage (Inlandtransporte mit Start und Ende in der Schweiz von ausländischen Unternehmen) ist gemäss Zollrecht mit unverzollten Fahrzeugen verboten. Inlandtransporte sind nur mit Fahrzeugen gestattet, welche in der Schweiz verzollt und immatrikuliert sind. (gl)

BLS auf Sparkurs

Bis ins Jahr 2023 will die BLS AG ihre Kosten um jährlich 50 bis 60 Millionen Franken senken. Um dies zu erreichen, streicht die BLS 170 Vollzeitstellen und gibt drei Reisezentren auf, wie im Februar kommuniziert wurde. Die meisten dieser Stellen werden im Rahmen von Pensionierungen und anderen Abgängen wegrationalisiert.

Entlassungen soll es maximal 45 geben. Für die betroffenen Angestellten hat die BLS gemeinsam mit den Gewerkschaften einen Sozialplan ausgearbeitet. (gl)

Viele Unfälle an Bahnübergängen

In der Schweiz kommt es im Schnitt alle drei Tage zu einem Unfall auf einem Bahnübergang, wie die Sonntagszeitung am 17. Februar berichtete. Dies zeigt die nationale Ereignisdatenbank des Bundesamtes für Verkehr (BAV), in welche die Zeitung Einsicht erlangte. Seit 2010 wurden demnach 1539 Vorfälle an Bahnübergängen registriert. Die Kollisionen verursachten einen Sachschaden von fast 37 Millionen Franken. 67 Personen starben, 347 verletzten sich. Laut BAV hätten bis 2014 alle Bahnübergänge geprüft und allenfalls gesichert werden müssen. Trotzdem entsprechen 230 von ihnen der Sonntagszeitung

zufolge immer noch nicht den gesetzlichen Vorgaben. (gl)

Intelligenter Pendlerrechner

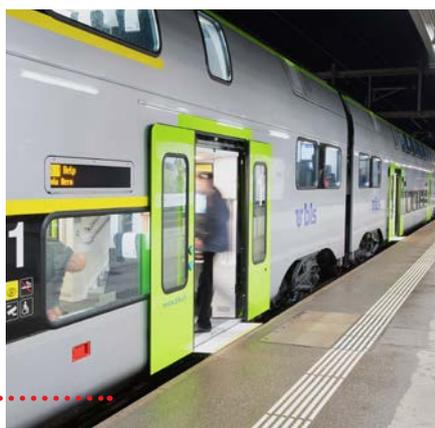
Der Tarifverbund Passepartout in den Kantonen Luzern, Obwalden und Nidwalden hat einen neuen Pendlerrechner lanciert. Dieser vergleicht die Kilometer- und Parkplatzkosten fürs Auto mit den Kosten eines öV-Abos des Tarifverbundes. Nicht immer ist ein Passepartout-Abo die richtige Wahl. «Für Personen, welche beispielsweise nur ein bis zwei Tage pro Woche Teilzeit arbeiten, lohnt sich eher eine Mehrfahrtenkarte. Auch das zeigt der Pendlerrechner auf», heisst es. Und hier findet sich der Rechner: www.passepartout.ch/clever (pd)

«Easy Ride»: SBB ziehen positive Bilanz

Das Ein- und Auschecken für Reisen im öffentlichen Verkehr, ohne vorher ein Billett von A nach B zu kaufen, kommt gemäss SBB-Informationen bei den Kunden gut an. An dem im Oktober 2018 gestarteten Markttest haben rund 15 000 Kunden teilgenommen. Diese haben durchschnittlich pro Monat 18 000 Fahrten über die Funktion «EasyRide» in der SBB Preview-App gebucht. Mit dieser App können Kunden beim Reiseantritt einchecken und an jedem beliebigen Ort wieder auschecken. Die EasyRide-Funktion erkennt die gefahrene Strecke und bucht automatisch das passende Billett, und dies immer zum fairsten Preis. Übersteigt der Wert der gefahrenen Strecke an einem Tag den Preis einer Tageskarte, wird dem Kunden nachträglich der günstigere Preis der Tageskarte verrechnet. Die definitive Einführung von EasyRide ist für 2020 vorgesehen. (pd)

SBB mit Zirkus-Knie-Loks

Im Rahmen des 100-Jahr-Jubiläums des Circus Knie verkehren zwei Knie-Lokomotiven – je eine des Personenverkehrs und eine Cargo-Lokomotive – auf dem ganzen SBB-Netz. Die beiden Lokomotiven wurden Ende November in Rapperswil SG im Beisein des St. Galler Regierungspräsidenten Stefan Kölliker, des SBB-Chefs Andreas Meyer und der Familie Knie getauft. 2019 wird der Circus Knie auf seiner Tournee durch 33 Städte insgesamt 2568 Bahnkilometer quer durch die ganze Schweiz zurücklegen. (pd)



Container von der Schweiz bis Rotterdam und Antwerpen

Der «Schweizerzug» als Güterzug für Containertransporte existiert und gedeiht prächtig. Ein Interview mit Roman Mayer, Geschäftsführer von Swissterminal.

Andreas Theiler Güterzüge haben Namen? Normalerweise nicht, aber dieser schon. Er ist in seiner Entstehung wie im Erfolg ein typisch schweizerisches Produkt, geschaffen durch zwei Brüder, Roman und Mark Mayer. Am 21. September 2016 wurde die Gesellschaft «Schweizerzug» gegründet. Man könnte also sagen ein Start-up; aber hier werden neben Ideen auch Container und Eisenbahnwagen bewegt. Und zwar in einem horrenden Tempo, denn bereits am 3. Oktober fuhr der erste Zug. Ein Gespräch mit Roman Mayer, CEO der Swissterminal AG.

InfoForum: Wieso gibt es den Schweizerzug, und warum erst jetzt, seit zwei Jahren?

Roman Mayer: Früher war die Bahnwelt des Containertransports durch eine Organisation definiert, Intercontainer, ein Konsortium aller Staatsbahnen. Durch die Bahnliberalisierung kam das Ganze zu Fall. Einige Bahnen wechselten damals zu uns, zur Firma Swissterminal. Sie bezogen individuelle Dienstleistungen für den Umschlag von Containern von uns. Das war aber damals kein konstantes Geschäft, ein Kommen und Gehen von Gesellschaften. Und irgendwann blieb nur noch eine Gesellschaft – die dann auch noch Konkurs ging. Der Ursprung der Idee lag also schlicht und einfach in der Tatsache begründet, dass wir eine perfekte Bahninfrastruktur in Frenkendorf (Basel-Land) hatten, aber niemand mehr wollte sie brauchen. So kamen wir zum Punkt, wo wir uns sagten: Wir haben das satt, wir machen das Geschäft selber. Das war eben im September 2016.

Ganz so einfach war der Beginn wohl nicht?

Wir sagen uns immer wieder: Dem Tüchtigen gehört das Glück. Wir waren einfach überall mit unserem Produkt zur richtigen Zeit am richtigen Ort. Wir hatten Bahnwagen, wir hatten Trassen, und wir hatten mit BLS Cargo einen tollen Partner. So konnten wir ein Produkt aufbauen,



Roman Mayer, Geschäftsführer von Swissterminal.
Bild: zVg

Der Schweizerzug in Kürze

Der Schweizerzug verbindet die Schweiz ab Frenkendorf mit den beiden Seehäfen Rotterdam und Antwerpen. Die Anbindung nach Rotterdam wird via Hub Neuss geführt, nach Antwerpen mit einem Direktzug. Der Service wird von den qualifizierten Leistungserbringern Swissterminal (Agentur), BLS Cargo, Optimodal Nederland B.V., Partner in Rail, Verzollung & Logistik sowie Gaston Schul ausgeführt. Die Schweizerzug AG hat ihr Angebot zwischen der Schweiz und Belgien jüngst verdichtet: Der Schweizerzug verkehrt seit Februar 2019 mit vier Rundläufen pro Woche zwischen Frenkendorf und Antwerpen. Rotterdam wird via Neuss mit drei Rundläufen pro Woche an die Schweiz angebunden. Zudem werden die Terminals Frenkendorf und Niederglatt bei Zürich jetzt täglich verbunden, so dass auch Verloader in der Ostschweiz vom Service profitieren können.

Internet: www.schweizerzug.com

Containertransporte von Frenkendorf nach Rotterdam. Wenn ich das mal so formulieren darf: Wir sind Unternehmer, und das kommt vom Verb unternehmen. Gedanklich hatten wir uns natürlich schon länger damit auseinandergesetzt, aber die praktische Umsetzung forderte uns bis an die Limite. Das sind aber die Momente, wo ein Mensch oder ein Unternehmen über sich hinauswachsen kann.

Den Hafen Rotterdam anfahren, hört sich ganz einfach an. Ist es aber nicht, wenn man sich die riesigen Dimensionen vorstellt. Wo auf den 50 Kilometern Hafengelände soll ich mit dem Zug hinfahren? Wir rekognoszierten die Sache und fanden heraus, dass wir uns wohl für einen Punkt entscheiden müssten – aber der wäre in der Praxis wohl meistens der falsche Ort. Also entschlossen wir uns zu einer Zusammenarbeit und benützen dazu den Hub Neuss in Deutschland. Von dort fahren täglich Züge jedes Terminal in Rotterdam an. Unser Schweizerzug fährt also nur Frenkendorf – Neuss. Dort werden die Wagen neu sortiert, so dass sie mit Partnerzügen am richtigen Terminal ankommen.

Neuss liegt praktischerweise auch am Rhein. Falls es bahnseitig zu Problemen kommt, so können wir mit Binnenschiffen Rotterdam anfahren. Aber auch Antwerpen ist mit dem Schiff gut erreichbar, und so transportierten wir recht rasch steigende Mengen auch über diesen Hafen. Die «Mengen» beziehen sich übrigens nicht nur auf den Export, sondern auch auf den Import – unser Zug ist in beiden Richtungen ausgelastet.

Damit fing wohl schon wieder eine neue Ära an?

Ja, aber anders, als Sie vielleicht denken. Diese Anbindung an Antwerpen per Schiff von Neuss aus war einfach zu langsam. Und so bedienen wir nun Antwerpen mit einem eigenen Zug im Nachtsprung direkt ab/nach Frenkendorf. Auch jetzt sagten uns die Fachleute: Vergesst diese Idee, das wird nie klappen – aber wie schon beim



Der Schweizerzug (oben) und der Containerterminal von Frenkendorf BL, dem Firmensitz der Swissterminal AG. Bilder: zVg



ersten Produkt lagen sie glücklicherweise falsch. Wir fingen mit einer Frequenz von zwei Zügen pro Woche an, ab diesem Januar kommt ein dritter, im Februar gleich noch ein vierter Rundlauf dazu.

Und um das Paket der Neuerungen vollständig zu machen: Wir haben jetzt auch eine Südanbindung von Frenkendorf nach Italien. Container aus dem Fernen Osten werden vermehrt in italienische Häfen geleitet, diese Verkehre nehmen in den letzten Jahren massiv zu, und so arbeiten wir mit einer Gesellschaft zusammen, die über den Knoten Melzo die drei Häfen von Genua, La Spezia und Ravenna bedient.

Was sind denn nun Ihre aktuell grössten Herausforderungen beim Betrieb des Schweizerzugs?

Erstens: fehlende Bahnwagen. Zweitens: zu wenig verfügbare Trassen. Im

Ausland benützt der Güterverkehr häufig eigene Trassen, in der Schweiz ist das nicht möglich. Da geht es also um die Gleichbehandlung von Personen- und Güterverkehr. Drittens: Mangel an ausgebildeten Lokführern. Das ist eindeutig das grösste der drei Probleme. Uns passiert zum Beispiel, dass ein Zug in Mannheim stehenbleibt, der Lokführer verabschiedet sich wegen der Arbeitszeitgesetzgebung, und wir warten, warten, warten. Die Lösung wären automatisiert fahrende Güterzüge – dahin ist es aber noch ein sehr weiter Weg. [siehe dazu den Beitrag im InfoForum 2/2018]

Sie vereinigen also für die Schweizer Wirtschaft Schiff, Bahn und Strasse.

Stichwort Rastatt: Da konnten wir Güter über den Rhein umleiten, weil wir in Basel die nötigen Anlagen für den Umschlag haben. Aktuell [das Gespräch fand im Dezember statt], mit dem Niedrigwasser im Rhein, müssen wir vermehrt auf die Schiene setzen. Und auf die Südhäfen – deshalb sind wir glücklich über die neuen Verbindungen zu Italien. Wir können auf diese Art die Versorgung der Schweiz unter praktisch allen Umständen garantieren.

Wer sind eigentlich Ihre Kunden?

Internationale Spediteure sowie die Eigentümer der Container, also Hochseereedereien. Mit den Endkunden der Ware in der Schweiz haben wir keine Verbindung.

Wirbel um Gateway Basel Nord

Die Swissterminal AG ist aufgrund der Finanzierung des geplanten Millionenprojektes Gateway Basel Nord mit einer Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht gelangt. Hintergrund ist der vom Bundesamt für Verkehr (BAV) im Juli 2018 gefasste Entschluss, den neuen Containerterminal in Basel zu drei Vierteln mit öffentlichen Bundesgeldern zu finanzieren. Das Privatunternehmen Swissterminal sieht den bisherigen Wettbewerb im Terminalumschlag durch das vom Staat getragene Grossterminalprojekt stark gefährdet. Die am 14. September 2018 beim Bundesverwaltungsgericht eingereichte Beschwerde richtet sich einerseits gegen die von den SBB als Mehrheitsaktionärin kontrollierte Gateway Basel Nord AG und andererseits gegen das Bundesamt

für Verkehr. Die Beschwerde verlangt, die vom BAV am 4. Juli erlassene Verfügung zur Finanzierung von drei Vierteln der Kosten für die erste Etappe des Projektes Gateway Basel Nord durch den Bund aufzuheben, da sie nach Swissterminals Meinung in vielfacher Weise gegen geltendes Recht verstösst. Am 14. Februar 2019 ist ihrerseits die Wettbewerbskommission (Weko) im Zusammenhang mit Gateway Basel Nord aktiv geworden. Sie prüft das Zusammenschlussvorhaben von SBB, Hupac und Rethmann vertieft. Laut Weko bestehen Anhaltspunkte, dass der Zusammenschluss der drei Unternehmen für den Gateway Basel Nord eine marktbeherrschende Stellung im kombinierten Verkehr im Raum Basel begründet oder verstärkt. (gl)

Swissterminal

Die Swissterminal AG ist ein internationaler Anbieter für Logistikdienstleistungen mit dem Umschlag und Transport von Überseecontainern. Das Familienunternehmen ist Schweizer Marktführer im Bereich Terminalleistungen und wickelt als unabhängige Schnittstelle für den Kombinierten Verkehr sowohl Transporte mit Binnenschiffen (Rhein) als auch Güterzügen und Lastwagen ab. Das Unternehmen beschäftigt 75 Mitarbeitende und wird geleitet von Roman Mayer, Präsident und Delegierter des Verwaltungsrates. Swissterminal besitzt Anlagen in Frenkendorf und Niederglatt (Schiene/Strasse) sowie in Basel und Birsfelden (Schiff/Schiene/Strasse). Der Hauptsitz befindet sich in Frenkendorf BL.

Internet: www.swissterminal.com

Ein Spiegel der Geschichte

Das «DB Museum» in Nürnberg fasziniert, weil es weit über die technischen Aspekte der Eisenbahnwelt hinaus geht.

Gerhard Lob Das 1882 gegründete «DB Museum» in Nürnberg mit seinen Ausstellungen in Koblenz und Halle an der Saale ist das älteste Eisenbahnmuseum der Welt. Gleichwohl präsentiert sich das zur «Deutsche Bahn Stiftung» gehörende Haus heutigen Besuchern als modern und auf der Höhe der Zeit. Ausstellungen und Sammlungen wurden in den letzten Jahren vollkommen neugestaltet.

Kern des Museums in Nürnberg bildet eine Ausstellung über die Geschichte der Eisenbahn in Deutschland von den Anfängen um 1800 bis in die Gegenwart, mit samt einem Blick in die Zukunft. Anders als in den meisten Eisenbahnmuseen bildet hier die technische Entwicklung nur einen von mehreren Erzählsträngen. Die Ausstellung zeigt sehr schön auf, wie sich mit dem Bau der Eisenbahn die Lebensverhältnisse der Menschen radikal veränderten, wie Technik, Wirtschaft, Kultur und Politik miteinander verzahnt sind.

Der Standort Nürnberg ist natürlich optimal für diese Geschichte. Denn mit sechs Kilometern Gleisen zwischen Nürnberg und Fürth begann im Jahr 1835 die Geschichte der Bahn in Deutschland. Knappe 80 Jahre später verfügte Deutschland über 62 000 Kilometer Gleise: eine immense Bauleistung. Tausende Tonnen Eisen, Holz und Steine waren bewegt worden, unzählige Arbeiter kamen zum Einsatz, und viel Geld wurde investiert. Gleichzeitig bedeutete die Einführung der Eisenbahn gewaltige Einschnitte in die Landschaft.

Originalfahrzeuge gibt es natürlich auch zu sehen: Etwa 40 Legenden der Schiene warten in zwei Hallen auf die Besucher, von Deutschlands ältestem erhaltenen Personenwagen, einem Nachbau des Adlers, der ersten Dampflokomotive in Deutschland, bis hin zum Designmodell des ICE 4. Hinzu kommt ein 15 000 Quadratmeter grosses Freigelände mit historischem Bahnsteig, interaktiven Signalen und einem Schaudepot mit Schätzen aus den Sammlungen des Museums.

Interessant ist etwa die Erinnerung an den Rheingold-Zug, der ab 1928 als «schnellster Zug zwischen der Nordsee



Anreise

Die Fahrt mit der Bahn von Zürich nach Nürnberg dauert knapp 6 Stunden. Nürnberg lohnt sich aber nicht nur wegen des DB Museums. Die Stadt bietet eine Fülle von Sehenswürdigkeiten sowie Museen zur deutschen Geschichte.

Praktische Infos

Das DB Museum befindet sich in Nürnberg in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof (zirka 10 Minuten zu Fuss oder eine S-Bahn-Station). Öffnungszeiten: Di-Fr 9-17 Uhr, Sa, So, Feiertage 10-18 Uhr (am 1. Jan., Karfreitag, 1. Mai, 24., 25. und 31. Dez. geschlossen). Eintritt Erwachsene: 6 Euro, Familienkarte 12 Euro. Infos: www.dbmuseum.de

Extreme einer Entwicklung: Der Adler als erste in Deutschland eingesetzte Lokomotive (Nachbau von 1952 – Original von 1835) sowie der ICE 3 als schnellster Zug der Deutschen Bahn (300 km/h).

Bilder: Gerhard Lob

und den Alpen» eingeführt und vermarktet wurde – ein luxuriöser Reisezug, mit welchem die Reichsbahn in den internationalen Wettbewerb um zahlungskräftige Reisende zwischen England und der Schweiz eintrat.

Sonderzüge für die Deportation

Nicht verschwiegen werden auch die düsteren Seiten der Eisenbahngeschichte Deutschlands unter den Nationalsozialisten im Dritten Reich. Eindrücklich sind etwa die Ausschnitte aus dem Film der Reichsbahn-Filmstelle zur «Jahrhundert-

Dunkles Kapitel: Strassenfahrzeug mit Reichsbahn-Motto auf dem Gelände der Eisenbahn-Jubiläumsausstellung von 1935.





Der prunkvolle Salonwagen des Königs Ludwig II. von Bayern (zirka 1865): Wände und Mobiliar im Hauptsalon sind vergoldet.

Kern des Museums in Nürnberg bildet eine Ausstellung über die Geschichte der Eisenbahn in Deutschland von den Anfängen um 1800 bis in die Gegenwart, mitsamt einem Blick in die Zukunft.

feier der deutschen Eisenbahnen» im Jahr 1935. «Dem Reiche wir dienen auf Strassen und Schienen» lautete das damalige Motto. Bedrückend in diesem Zusammenhang sind schliesslich die Informationen zu den «Sonderzügen in den Tod», die für die Deportation der europäischen Juden, Sinti und Roma in die Ghettos und in die Konzentrations- und Vernichtungslager genutzt wurden.

Wer Zeit hat und im richtigen Moment kommt, kann neuerdings im Rahmen von Führungen die ehemalige Befehlsstelle der Deutschen Bundesbahn im Bunker unter dem DB Museum besichtigen. Von hier aus sollte im Kalten Krieg der Bahnverkehr gesteuert werden. Dazu wurde der Bunker aus NS-Zeiten «ABC-tauglich» umgebaut. Die 28 Räume boten 65 Arbeitsplätze. Im Zweischichtbetrieb sollten hier Zuglauf, Instandhaltung von Gleisen und Brücken, Fahrpläne und Signaltechnik kontrolliert und koordiniert werden. Den 99 Mitarbeitenden hätten Wasser, Essen und Frischluft für 14 Tage gereicht. Der Ernstfall eines «Dritten Weltkriegs» wurde noch bis ins Jahr 1989 an dieser Stelle erprobt.

Geheimsache Bahn

Eine Sonderausstellung geht Mythen, Legenden und Geheimnissen der Bahngeschichte nach.

Hatten die Menschen wirklich Angst vor den ersten Eisenbahnen? War der Orient-Express ein Ort des Verbrechens? Welche Schmugglerv verstecke bietet die Eisenbahn, und wie übermittelt der Geheimdienst seine Nachrichten in Zügen? Die interaktive Sonderausstellung «Geheimsache Bahn» im DB Museum in Nürnberg geht solchen Fragen nach und zeigt die geheimnisvolle Seite der deutschen Eisenbahn (bis 30. Juni 2019). Mythen und Legenden, verschwiegene Details und lang vergangene Geschichten werden beschrieben und hinterfragt. Eingang in die Ausstellung

findet etwa auch die legendäre Zugreise Lenins im Jahr 1917 von seinem Exil in Zürich via Deutschland nach Russland. Er musste wegen des Kriegszustandes heimlich reisen. Die Wagen des Zuges wurden während der Fahrt für «exterritorial» erklärt, das heisst zu russischem Territorium, und durften von den russischen Reisenden nicht verlassen werden. Für die Illustration dieser Ausstellung wurden eigens Comic-Bilder angefertigt, zudem werden auch Exponate aus Amerika, England, Polen und Frankreich präsentiert, die noch nie zu sehen waren. (gl)



Nahe am Hauptbahnhof Nürnberg: Der Eingang zum DB Museum.

Dank Pro Bahn: bessere Signalisation im Bahnhof Weinfelden

Karin Blättler Am 22. August 2018 waren drei Vertreter von Pro Bahn Schweiz (PBS) von der BLS zur Besichtigung der Maquette des neuen Flirts bei der Firma Stadler in Bussnang eingeladen. Beim Umsteigen in Weinfelden haben wir den Anschluss auf den Turbo verpasst. Als erfahrene Zugreisende waren wir beileibe nicht langsam unterwegs, denn wir wussten um den 3-Minuten-Anschluss.

Der Abfahrtsmonitor in der Unterführung zeigte uns an, dass der Zug in den Sektoren A/B abfahren wird. In der Unterführung war zwar das Gleis 5 signalisiert, nicht aber die Aufgänge zu den entsprechenden Sektoren. Wir entschieden uns deshalb für den Treppenaufgang. Das war ein Fehler. Wir erreichten dadurch den Sektor D im hintersten Teil des 300 m langen Perrons. Trotz kurzfristigem Sprint reichte es nicht mehr, den Zug am Anfang des Perrons zu erreichen.

Ein Fahrer der Firma Stadler hat uns dann in Weinfelden kurzer Hand abgeholt. Man bestätigte uns, dass wir kein Einzelfall seien: Ein Dankeschön an die Firma Stadler für den unkomplizierten Taxi-Dienst.



Wurde inzwischen ausgewechselt: Die unzureichende Perron-Beschilderung in Weinfelden. Bild: PBS

Kaspar P. Woker hat die unbefriedigende Situation bei der Beschilderung im Bahnhof Weinfelden auf der PBS-Homepage im August 2018 im Detail beschrieben («Detail fehlt – Zug weg»). Nach dem Erlebnis hat PBS die SBB-Verantwortlichen auf die fehlende und vor allem entscheidende Kundeninformation hingewiesen. Sie versprochen, das Problem zu beheben. Am 14. Dezember haben wir nun die Nachricht mit Fotodokumentation erhalten, dass man die Signalisation entsprechend ergänzt hat. Ein Dankeschön geht an die Verantwortlichen der SBB, dass Sie dieses Anliegen ernst genommen und auch behoben haben.

Wiedersehen mit dem orangen TGV

Kaspar P. Woker Wer erinnert sich noch an die ersten TGV-Kompositionen, ganz in Orange, welche in den 80er-Jahren Genf, Lausanne und Bern ansteuerten? Eine dieser Kompositionen ist auferstanden und kann in Fribourg besichtigt werden. Genau bei den Chemins de fer du Kaeserberg, zusammen mit rund 400 Lokomotiven, welche vor der Jahrtausend-Wende auf dem schweizerischen Schienennetz unterwegs waren. Alles im Massstab 1 zu 87. Ob TGV, rollende Landstrasse, Dampfschiff Gallia, Swiss-Express, rhätisches Krokodil oder Glacier-Express – rund 200 Züge sind unterwegs, bald am Tag, bald in der Nacht. Das «Dü-da-do» der Postautos, blinkende Sirenen der Ambulanz, der Zirkus Knie und ein rotes (!) Cobra-Tram aus Zürich bevölkern die Landschaft mit unzähligen Statisten und sogar einem Ballon, welcher lautlos darüber hinweg fährt. Eine Augen-

weide und ein Vergnügen, welches soeben sein 10-jähriges Jubiläum gefeiert hat und zu den «Musts» unter den Freiburger Tourismuszielen gehört. Heute ein veritables KMU mit sechs Vollzeit- und über 20 Teilzeitangestellten, darunter Fahrdienstleiter und Lokomotivführer. Diese funktionieren als Instrukturen für eine Fahrt über den Lötschberg im Führerstand der Ae 6/6 11409 Baselland auf einem Simulator, wie ihn auch SBB & Co. im Einsatz haben.

Mehr Infos über den Kaeserberg und seine Bahn sind unter www.kaeserberg.ch zu finden. Ein Ausflug dorthin lohnt sich in jedem Falle. Der orange TGV ist allerdings – wie sein grosses Vorbild nach Bern – nach einem unregelmässigen Fahrplan unterwegs. Anfahrt: Bahn bis Fribourg/Freiburg, TPF-Bus Nr. 9 (Richtung Givisiez, La Faye) bis Haltestelle Granges-Paccot, Rte du Coteau.

Gönnermitglieder

BERN MOBIL



SIEMENS



SÖS SÜDOSTBAHN



Gemeinden

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



Der komplette Vorstand des Komitees ZBL an seiner letzten GV: Göran Larsson, Martin Stuber, Andreas Hürlimann, Karin Blättler, Philip C. Brunner, Philipp Federer (von links nach rechts).

Bild: PBS

DV am 6. April in Olten

Wir erinnern daran, dass am Samstag, 6. April 2019, in Olten die Delegiertenversammlung 2019 von Pro Bahn Schweiz stattfindet. Tagungsort ist die Betriebszentrale (BZ) Olten. Nach dem statutarischen Teil und Mittagessen im Bahnhofsbuffet wird es im Plenarsaal BZ eine Präsentation der Transportpolizei geben.

Ziele erreicht

Das Komitee «Zimmerberg Light» hat sich aufgelöst und stellt seine Ressourcen Pro Bahn Zentralschweiz zur Verfügung.

PBS An der GV vom 16. Januar 2019 haben die anwesenden Mitglieder des Komitees «Zimmerberg Light» einstimmig beschlossen, das Komitee aufzulösen und das Vereinsvermögen der Pro Bahn, Sektion Zentralschweiz zu übertragen. Mehrere Mitglieder kündigten an, sich in Zukunft im Rahmen von Pro Bahn für die Anliegen bezüglich der Bahnarterie Zürich – Zug – Luzern zu engagieren. Gefordert wird, dass die SBB die neu ins Spiel gebrachte Variante des renommierten Verkehrsplaners Werner Stohler ergebnisoffen prüfen. Die

Mitglieder folgten damit einstimmig den Anträgen des Vorstandes.

Hintergrund des Entscheides ist die Zielerreichung bei der langjährigen Forderung nach einem ergebnisoffenen und fairen Variantenvergleich zwischen dem Zimmerberg-Basistunnel II (ZBT II) und «Zimmerberg Light» (ZBL). Wie sich der Vorstand anlässlich eines halbtägigen Workshops mit den Verantwortlichen der SBB und die Mitgliedschaft bei der gut besuchten Veranstaltung vom 21. November 2018 überzeugen konnten, haben die

SBB dies im Auftrag des BAV geleistet. Das Resultat wird vom Komitee akzeptiert, und es stellte mit Genugtuung fest, dass im Korridorrahmenplan Zentralschweiz, in dessen Rahmen der Variantenvergleich vorgenommen wurde, die Situation umfassend mit einer langfristigen Perspektive noch einmal aufgearbeitet wurde. Als neue Erkenntnis ergab sich daraus unter anderem die Notwendigkeit des Meilibachtunnels, also eine Umfahrung von Thalwil für den Verkehr Zürich – Sargans – Chur. Wie Co-Präsident Martin Stuber in seiner Begründung für die Anträge des Vorstandes ausführte, ändert der Meilibachtunnel den Kostenvergleich radikal. Zudem wären die beim ZBL notwendigen Ausbauten in Thalwil umfangreicher, kostspieliger und schwieriger realisierbar als ursprünglich angenommen. Befriedigt stellte Stuber fest, dass die Kostenschätzungen des Komitees für die beiden neuen Tunnel entlang der Stammstrecke von den SBB bestätigt wurden. Und schliesslich sei der Zeitvorteil bei der Realisierung des ZBL inzwischen massiv geschrumpft.

Nun werden sich die Aktivitäten auf eine möglichst schnelle Realisierung des ZBT II und des Luzerner Durchgangsbahnhofes konzentrieren.

Kontakte Pro Bahn

ZENTRALVORSTAND

Karin Blättler, Präsidentin
Hirschmattstr. 54, 6003 Luzern
T 041 210 28 72, M 079 961 34 53
karin.blaettler@bluewin.ch

ESPACE MITTELLAND

Aldo Hänni, Präsident
Böcklinstrasse 13, 3006 Bern
T 031 352 83 46
pbs-em.praesident@pro-bahn.ch

OSTSCHWEIZ

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

ZENTRALSCHWEIZ

Karin Blättler, Präsidentin
Hirschmattstr. 54, 6003 Luzern
T 041 210 28 72, M 079 961 34 53
karin.blaettler@bluewin.ch

SEKRETARIAT

Pro Bahn Schweiz
Marcel Burret
8000 Zürich
T 079 540 50 50
sekretariat@pro-bahn.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

Michael Strasser, Präsident
Tannenbergstrasse 56,
8625 Gossau / ZH
T 043 277 82 76, M 079 583 72 10
pbs-zh.praesident@pro-bahn.ch

Einzelmitglied
CHF 50.– / Jahr

Familienmitglied
(Familien, Ehepaare,
Partner im gleichen Haushalt)
CHF 80.– / 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) _____

... 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.–.

Die einfachste Fahrkarte für die ganze Schweiz.

Einchecken
und einsteigen.



FAIRTIQ
Public transport made easy.

FAIRTIQ-App downloaden



unterstützt von



verkehrsbetriebe
luzern
verbindet uns

fairtiq.ch