

Bild: Tibert Keller

## Die neue Realität

**Coronavirus: Massive Konsequenzen für den öffentlichen Verkehr**

**Mehr Passagierrechte ab 2021: Ein wichtiger Schritt nach vorne**  
**Reisen in Skandinavien: Unterwegs mit Bahn, Schiff und Tram**



# Ein Virus infiziert den öffentlichen Verkehr

Die Corona-Krise setzt Bahn, Bus und Tram zu. Die Branche reagiert mit einem Schutzkonzept und Empfehlungen. Viele Menschen hätten sich eine Maskenpflicht gewünscht.

**Gerhard Lob** Der Verzicht auf die öffentlichen Verkehrsmittel war eine der zentralen Botschaften in der akuten Corona-Krise zwischen März und Mai. Mehr noch: Wer auf Bahn, Bus und Tram verzichtet, tut Gutes, lautete die Botschaft. «So können jene Personen, die auf den öV angewiesen sind, die Social-Distancing-Regeln einhalten», flimmerte über die Anzeigetafeln in den Bahnhöfen. Man weiss es: Durch diese Regeln sollte die Ausbreitung des Coronavirus eingedämmt werden.

Das wochenlange Mantra hat gewirkt – mit einem gravierenden Nebeneffekt für die Zukunft: Der öffentliche Verkehr hat sein positives Image verloren. «Umweltfreundlich, emissionsarm und nachhaltig» waren (und sind) die Trümpfe von Bahn, Bus und Tram. Doch jetzt gelten die öV-Fahrzeuge als Infektionsherde, als potentielle Gefahren. Es verwundert nicht, dass jeder vierte Benutzer des öffentlichen Verkehrs gemäss einer von der Zeitungsgruppe CH Media publizierten Umfrage angab, nach der Aufhebung des Lockdowns weniger häufig Zug, Bus oder Tram nutzen zu wollen. 75 Prozent der Befragten stufen demnach das Risiko, in stark ausgelasteten Zügen mit dem Coronavirus infiziert zu werden, als hoch ein.

Um den öV so sicher wie möglich zu gestalten, hat die öV-Branche per 11. Mai



Noch sind die Maskenträger im Schweizer öV eine Minderheit.

Bild: Tibert Keller

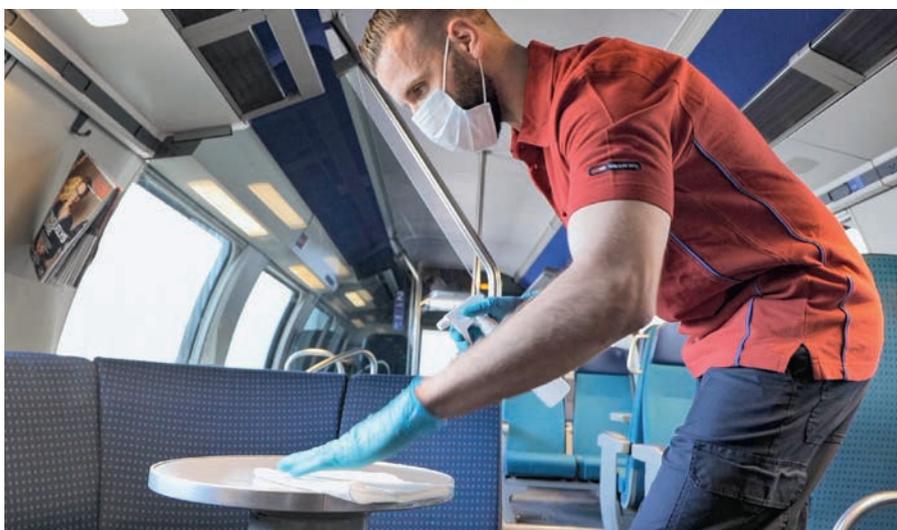
2020, zeitgleich mit dem Hochfahren des Angebots zum normalen Fahrplan nach dem Lockdown, ein Schutzkonzept in Kraft gesetzt. Neben Händewaschen und Distanzhalten wird zum Schutz aller Beteiligten das Tragen einer Hygienemaske im öffentlichen Verkehr dringend empfohlen, wenn die Abstandregeln des «Social Distancing» nicht eingehalten werden können. Pro Bahn reagierte mit Verständnis auf diese Lösung (siehe Seite 5). In Bussen

bleibt die vordere Tür beim Fahrpersonal vorerst geschlossen. Zudem soll in Zügen, Bussen und Trams mehr geputzt werden, auch tagsüber. Den Kundinnen und Kunden wird zudem empfohlen, Stosszeiten zu meiden und Billette online zu kaufen. Generell setzt die Branche auf Eigenverantwortung und Solidarität.

## 59 Prozent befürworten Maskenpflicht

Im April hatte eine Umfrage von Tamedia ergeben, dass das Tragen von Masken im öV auf breite Akzeptanz in der Bevölkerung trifft. Ganze 59 Prozent sagten «ja» oder «eher ja» zu einer Maskenpflicht – unter der Voraussetzung, dass genügend Hygienemasken verfügbar seien. Dabei spielte es keine Rolle, welcher Partei die Befragten nahestehen: Das Maskenobligatorium fand in allen politischen Lagern Zustimmung. Besonders ausgeprägt war der Wunsch nach einer Maskentragpflicht bei älteren Personen und in der lateinischen Schweiz.

Offiziell blieb es dann bei einer unverbindlichen Empfehlung ab dem 11. Mai. In der ersten Woche nach dem Herauffahren des öffentlichen Verkehrs haben in Zügen,



Zum Schutzkonzept öV gehört auch die regelmässige Reinigung.

Bild: SBB

Fortsetzung auf Seite 5 >>>

## ÖV-Kolumne aus dem Lockdown

# Voll mobil ohne GA

Kurt Metz

Der Bus Nummer 60 – schon zu normalen Zeiten kaum besetzt – pendelt weiterhin morgens und abends aus dem Rottal an den Bahnhof Rothenburg und wieder zurück. Er soll die direkte Linie 61 nach Luzern während den Spitzenzeiten entlasten. Doch auch diese Busse bieten gegenwärtig ausreichend Platz, um den Zwei-Meter-Sicherheitsabstand zu gewähren.

Der ambivalente Lärm hat rundum massiv abgenommen, ausser an den Wochenenden, wo ganze Horden von schweren Töffs mit ausserkantonalen Nummernschildern die sonst angenehme und entspannende Stille mit ihren aufheulenden Motoren unterbrechen. Dies vor allem dann, wenn sie bergauf so richtig Gas geben. Ob ihre Fahrer damit einen Teil ihres Frusts über die sonst eingeschränkte Mobilität zu kompensieren versuchen?

Auch am Himmel ist es ruhig geworden. Jeder der mittlerweile seltenen Kondensstreifen fällt sofort auf und verführt zur Frage: Wohin des Wegs? Der Blick auf die Flightradar24-App zeigt meist einen Frachtflieger an, der da auf rund zehntausend Meter Höhe aus China kommend mit wohl dringend benötigter Ware nach einem Flughafen in Westeuropa unterwegs ist. Die atmosphärische Stille wird unter der Woche von den Maschinen der Schweizer Flugwaffe unterbrochen – allerdings nur während den Bürozeiten. Sie unternehmen nach wie vor von Emmen aus ihre Trainingsflüge. Nur dass jetzt ihr ohrenbetäubender Lärm auf dem Weg Richtung Payerne noch mehr als gewohnt zum Tragen kommt.

Unsere Generalabonnemente sind hinterlegt. Die Benzinkutsche steht seit Mitte März still wie ein begossener

Pudel in der Garage: Die längsten Ausfahrten führen einmal pro Woche zum Einkauf ins Nachbardorf und alle zehn Tage zum Entsorgen des gemähten Rasens. In Warteposition stehen die Velos: Die Pneu sind gepumpt und die Ketten geschmiert. Aber für Ausfahrten konnten wir uns trotz dem schönen Wetter noch nicht erwärmen. Einerseits locken noch keine Beizchen am Sempachersee für die verdiente Verschlaufpause.

Andererseits hält uns Edico in Trab, der vierjährige Cocker Spaniel eines benachbarten und bejahrten Ehepaars. Er wartet immer freudig Punkt halb zwei für seinen zwei- bis dreistündigen Ausmarsch auf uns. Sein Mobilitätsdrang ist auch in der Krise ungebrochen. Uns tun die Bewegung und das Kopflüften auf den Wald- und Feldwegen in dieser mobilitätseingeschränkten Zeit ebenfalls gut. Allerdings sind wir angesichts der mittlerweile bald durchgeschauerten Schuhsohlen froh, dass die Sportgeschäfte in absehbarer Zeit ihre Türen wieder öffnen – und auch das GA wohlidosiert wieder zum Zug kommt.

**zb Die Zentralbahn.**



## Lust auf einen Perspektivenwechsel?

Erleben Sie die traumhafte Bahnfahrt über den Brünig aus Sicht eines Lokführers.

[zentralbahn.ch/fuehrerstand](https://zentralbahn.ch/fuehrerstand)

Bussen und Trams nur wenige Fahrgäste eine Schutzmaske getragen. Dies ist vor allem dem Zugpersonal sauer aufgestossen. Wenn die Zugbegleiter eine Maske trügen, dann geschehe dies primär zum Schutz der Passagiere, hiess es. Umgekehrt wäre es daher wünschenswert, dass auch die Passagiere maskiert reisten, um ihrerseits das Personal zu schützen.

### Maskenpflicht im Ausland

Andere Länder sind da forscher vorgegangen. Bereits seit Mitte April gilt in Österreich in den öffentlichen Verkehrsmitteln eine Maskenpflicht. In Frankreich gilt seit dem 11. Mai eine Schutzmasken-Pflicht im öffentlichen Nahverkehr. In Deutschland haben sich mittlerweile alle Bundesländer für eine Maskenpflicht im öffentlichen Nahverkehr entschieden. Bürgerinnen und Bürger, die diese Vorschrift missachten, müssen mit Sanktionen rechnen. Die Busse variieren je nach Bundesland zwischen 25 und 150 Euro. Das Tragen einer Maske beschränkt sich üblicherweise nicht nur auf den Aufenthalt im Bus oder Zug. So gilt die Maskenpflicht auch am Bahnhof und den Haltestellen. Denn dort kommen sich die Menschen beim Ein-, Aus- und Umsteigen häufig näher. Das Bedecken von Mund und Nase ist aktuell zudem in allen Fern- und Regionalverkehrszügen Pflicht (Stand 18. Mai). Die Bezeichnung «Maskenpflicht» ist in Deutschland allerdings zu relativieren: Grundsätzlich reicht es auch aus, sich ein Tuch oder einen Schal über Mund und Nase zu binden.

Unabhängig von der Diskussion um die Masken setzt die ganze SARS-CoV-2-Krise

## Das Tragen einer Maske beschränkt sich üblicherweise nicht nur auf den Aufenthalt im Bus oder Zug.

dem öffentlichen Verkehr stark zu. Denn viele Menschen fühlen sich nun im eigenen Auto sicherer. Ein Wiederanstieg des individuellen Motorfahrzeugverkehrs ist zu erwarten. In einigen Städten wird nun dafür geworben, doch das Velo zu nehmen oder zu Fuss zu gehen. Zudem: Weniger Kundinnen und Kunden bedeutet für die öV-Branche weniger Einnahmen. Bereits während der akuten Phase der Corona-Krise verloren die Transportunternehmen jeden Monat rund eine halbe Milliarde Franken.

### VöV-Direktor in Sorge

In der öV-Branche ist man überzeugt, dass die Distanzregeln irgendwann wieder gelockert werden und die Passagiere wieder Vertrauen gewinnen werden. Trotzdem ist auch Ueli Stückelberger als Direktor des Verbandes öffentlicher Verkehr (VöV) in Sorge. «Dass das Wachstum der Passagierzahlen nun einen längeren Unterbruch erleidet oder sich verlangsamt, halte ich dennoch für möglich», sagte er in den CH-Media-Zeitungen.

Aus individueller Kundensicht kann die neue Situation möglicherweise auch einzelne Vorteile bringen. In den Stosszeiten ist es wohl für eine Weile nicht mehr ganz so voll wie vor der Krise. Und Gemeindetageskarten lassen sich momentan problemlos erhalten; die Nachfrage ist eingebrochen.

## So steht Pro Bahn Schweiz zum Schutzkonzept öV

**Karin Blättler** Das von den SBB und PostAuto AG vorgesehene Schutzkonzept ist pragmatisch und vor allem praktikabel. Was nützt eine 100-prozentige Lösung, wenn sie nicht umsetzbar ist? Eine Maskentragpflicht wäre auch aus unserer Sicht erwünscht, aber in der Praxis keineswegs umsetzbar. Ansonsten müssten sämtliche Fahrgäste beim Einsteigen kontrolliert werden, ob sie eine Maske tragen. Oder was wäre, wenn man während der Fahrt feststellt, dass jemand keine trägt?

Da die Transportkapazitäten im öffentlichen Verkehr nicht unbeschränkt erhöht werden können, sind einerseits die Arbeitgeber in die Pflicht zu nehmen, damit die Mitarbeitenden soweit wie möglich immer noch Homeoffice leisten können. Damit verbleibt für diejenigen mehr Platz, die zwingend auf den öV angewiesen sind. Andererseits sind auch die öV-Benutzer zwingend in die Verantwortung zu nehmen, dass sie eine Maske auf sich tragen und diese bei Bedarf tragen, wenn die Platzverhältnisse nicht mehr genügend Abstand zulassen.

Es ist nicht nur Aufgabe der Transportunternehmungen für genügend Sicherheit zu sorgen. Die öV-Benutzer sind genauso gefordert, wie es übrigens überall im öffentlichen Raum auch gilt. Wenn wir uns alle an die Empfehlungen bezüglich Schutzmasken, Hygiene- und Abstandsregeln halten, leisten wir einen grossen Beitrag zur Eindämmung des Coronavirus.



Corona ist allgegenwärtig: Abgesperrter Fahrerplatz im Bus sowie ein Zürcher Cobra-Tram mit Hygienemaske.

Bilder: Tibert Keller/VBZ

# Eine kleine Chronik der Corona-Pandemie aus öV-Sicht

Abonnementskunden finanzieren die Ertragsausfälle während Corona-Krise. Wo bleibt die Verantwortung des Bundes?

**Karin Blättler** Die Corona-Pandemie hat den öffentlichen Verkehr mit voller Wucht getroffen. Andreas Meyer, bis Ende März CEO der SBB, sagte in einem Fernsehinterview, dass er nie geglaubt hätte, jemals die Kundinnen und Kunden dazu aufrufen zu müssen, den öV zu meiden. Tatsächlich war die Phase zwischen März und Mai 2020 in jeder Hinsicht aussergewöhnlich. Es folgt eine kleine Chronologie der Corona-Pandemie in Bezug auf den öV:

## 13. März 2020

Der touristische Verkehr und Extrafahrten wurden eingestellt, Gruppenreisen annulliert. Abgesagte oder nicht angetretene Reisen bis zum 26. April wurden gemäss Medienmitteilung der SBB vollumfänglich zurückerstattet.

Im Fernverkehr wurden die Billettkontrollen stark reduziert, im Regionalverkehr die Stichkontrollen ausgesetzt. Obwohl die Billettpflicht weiterhin bestanden hat, kam dies einer Einladung zum «Schwarzfah-

ren» gleich, was sich mit Sicherheit auch negativ auf die Erträge ausgewirkt hat. Es erfolgte auch ein Aufruf, dass man den öV wenn immer möglich meiden solle, insbesondere zu den Stosszeiten. Rentnerinnen und Rentner sollten ganz darauf verzichten, den öV zu nutzen.

## 16. März 2020

Gemäss der Medienmitteilung der SBB habe man bereits feststellen müssen, dass die Nachfrage im öV in den letzten zwei Wochen um 50 Prozent gesunken sei.

## 18. März 2020

Nach der Ausrufung der ausserordentlichen Lage durch den Bundesrat haben die Besteller (Bund/Kantone) entschieden, ein Grundangebot aufrecht zu erhalten. Jedoch werde das Angebot der reduzierten Nachfrage angepasst. Schon tags darauf wurde mit dem Abbau des Angebotes gestartet.

Erstmals wurde an diesem Tag darüber informiert, wie es sich mit bereits gekauften Billetten und Abonnements verhält. Kulant zeigte man sich bei den Einzelbilletten: Diese würden vollumfänglich zurückerstattet.

Absolut kein Entgegenkommen war bei den Abonnements vorgesehen: Man

hat auf die üblichen Geschäftsbedingungen verwiesen. Die Generalabonnemente könnten 30 Tage kostenlos hinterlegt werden. Darauf haben die GA-Fahrgäste ohnehin innerhalb eines Jahres Anspruch, also bedeutete dies am 18. März keinerlei Kulanz gegenüber den Abonnementskunden.

Es erfolgte nochmals ein Aufruf, nur absolut dringende Reisen zu unternehmen und die Stosszeiten zu vermeiden.

## 23. März 2020

An diesem Tag erfolgte dann die grösste Reduktion des Angebotes. Die Nachfrage ist in der Folge um 80 bis 90 Prozent gesunken, weshalb die Fahrplanreduktion eine logische Konsequenz daraus war. In früher stark frequentierten und überfüllten Zügen zu Stosszeiten kam es vor, dass ein Wagen noch mit ein bis zwei Personen besetzt war.

## 11. Mai 2020

Die SBB haben verschiedene Verbindungen im Fern- und Regionalverkehr wieder aufgenommen. Auch in den regionalen Verkehrsverbänden wird das Angebot wieder hochgefahren. Weil mehr Passagiere unterwegs sind, hat die öV-Branche Schutzmassnahmen erarbeitet.

## *Kommentar der Präsidentin von Pro Bahn Schweiz*

# *«Kosten nicht auf treue öV-Kunden abwälzen»*

**Karin Blättler**

Pro Bahn anerkennt die Tatsache, dass der öV Schweiz seine treuesten Kunden entschädigen will. Die Gefahr einer Kündigungswelle von Jahresabos war sehr gross und musste verhindert werden. Das hätte das gesamte öV-System der Schweiz stark und auf lange Sicht geschwächt. Und dies zu einem Zeitpunkt, wo wir mehr denn je auf einen leistungsfähigen öV angewiesen sind, um den drohenden Kollaps auf der Strasse zu verhindern und die gesetzten Klimaziele zu erreichen. Vor diesem Hintergrund fordern wir, sämtliche

Jahresabonnemente angemessen für die Zeit des Lockdowns zu verlängern. Der Bund muss wie in allen anderen Bereichen auch hier die finanzielle Verantwortung übernehmen, zumal er selber den Auftrag für die Sicherstellung der Grundversorgung erteilt hat. Wir erwarten von der Bundespräsidentin und UVEK-Vorsteherin Simonetta Sommaruga, vom Bundesamt für Verkehr und vor allem von den Verkehrskommissionen des National- und Ständerates hierzu eine verbindliche Lösung, welche die öV-Kundschaft entlastet und den Transportunternehmungen die finanzielle

Sicherheit gibt. Zwar hat der Nationalrat kurz vor Redaktionsschluss eine Motion der Verkehrskommission (KVF-N) an den Bundesrat überwiesen mit der Aufforderung, eine Vorlage auszuarbeiten betreffend der Ertragsausfälle, die dem öV wegen der Corona-Krise entstehen. Darin sucht man aber vergeblich die Berücksichtigung der finanziellen Ausfälle der Abonnementskunden. Es kann nicht sein, dass der Bund seine Hausaufgabe nicht macht, seinen finanziellen Verpflichtungen nicht nachkommt und einen Teil der finanziellen Last auf die treue öV-Kundschaft abwälzt.

# Die Reaktion der Kundinnen und Kunden

**Karin Blättler** Pro Bahn wurde schon früh mit Kundenreaktionen beziehungsweise vielmehr mit massiven Kundenreklamationen konfrontiert. Inzwischen sind mehrere hunderte E-Mails bei Pro Bahn eingegangen, weil die öV-Branche lange an ihren Geschäftsbedingungen festgehalten hat. Pro Bahn hat mehrfach interveniert. Zur Illustration ein paar Beispiele der Meldungen:

*«Die Tochter meiner Freundin macht eine Ausbildung in Gottmadingen (Deutschland). Um zur Arbeit zu kommen nimmt sie den Zug. Nun ist es so, dass Sie im März ein Monatsabo bei der SBB gekauft hat um zur Arbeit zu kommen. Die SBB und die Deutsche Bahn haben nun die Zugverbindungen zwischen Schaffhausen und Singen unterbrochen und es gibt auch keinen Ersatz. Ich fahre die Tochter an die Grenze und ihr Arbeitskollege holt sie in Deutschland an der Grenze ab.»*

*«Wir, ein 86-jähriges Ehepaar, verbrachten den Januar in Mallorca. Unsere GA hatten wir bereits 30 Tage hinterlegt. Wir können es nun während der Corona-Krise nicht mehr hinterlegen, aber auch nicht mehr nutzen. Das ist ungerecht.»*

*«Wir (Jahrgang 1944 und 1956) haben ein Ausflugs-Abo von der SBB, gültig bis 16.07.2020, noch je 10 Stück! Jetzt konnten und können wir keine Ausflüge machen wegen der Corona-Situation, wie lange noch? Habe mal nachgefragt bei der SBB zur Möglichkeit für eine Verlängerung, leider sagen die nein. Sehr enttäuscht...»*

## Entscheid der öV-Branche am 8. April

Während der Bundesrat bereits in den vorangegangenen Wochen täglich Kredite und Unterstützungen zugesichert hatte, brauchte die öV-Branche ganze dreieinhalb Wochen, bis sie endlich über



Impression aus der Lockdown-Phase:  
Zürich HB am 25. März 2020.  
Bild: Tibert Keller

Kulanzlösungen informierte, z.B. 15 Tage Entschädigung beim GA oder 15 Tage Verlängerung bei Jahresabonnements. Statt einer einfachen, pragmatischen Lösung für alle Abonnementsbesitzer wurde folgendes entschieden:

- Generalabonnemente: Das GA musste ab dem 17. März bis zum Ende der «ausserordentlichen Lage» ununterbrochen gültig sein.
- Verbund-, Strecken- und Modulabonnemente für ein Jahr: Am letzten Tag der «ausserordentlichen Lage» musste ein gültiges Abo vorhanden sein. Der Stichtag wurde auf den 10. Mai festgelegt.
- Verbund-, Strecken- und Modulabonnemente für einen Monat sowie Monatskarte zum Halbtax: Am 17. März musste ein an diesem Tag gültiges Abo vorhanden gewesen sein.

Diese Kulanzregelung hat verschiedene Schwachstellen:

- Halbtaxabonnement, seven25 und Ausflugs-Abo sind ausgeschlossen.
- Die 15 Tage Hinterlegungs- bzw. Verlängerungszeit entsprechen nicht mal der Hälfte der Lockdown-Zeit.
- Jeder, der ein Jahresabonnement hatte, das vor dem 10. Mai abgelaufen ist, kommt nicht in den Genuss einer Gutschrift bzw. einer Verlängerung, falls der das Abonnement nicht verlängert.

Gemäss Alliance SwissPass unterstützen und entschädigen die Transportunternehmen und öV-Verbünde die Kundinnen und Kunden mit diesen Kulanzmassnahmen insgesamt in der Höhe von über 100 Millionen Franken – ohne Mittel der öffentlichen Hand.

## Milliardenhilfen des Bundes

In dieser Zeit hat der Bundesrat hingegen schnell und unbürokratisch Geld für Unternehmen, Gewerbe etc. gesprochen. Später folgten weitere Unterstützungen für den Bereich Sport und Kultur. Inzwischen wurden sogar Milliardenunterstützungen für die Luftfahrt gesprochen. Auffällig war, dass in dieser ganzen Zeit einzig der öffentliche Verkehr, der für das Land systemrelevant ist, vom Bundesrat mit keinem Wort erwähnt wurde. Gerade der öffentliche Verkehr wäre darauf angewiesen zu wissen, wie es um die finanzielle Absicherung der Ertragsausfälle steht. Zumal ja der Bund selber von der öV-Branche die Sicherstellung eines öV-Grundangebots verlangte. Weder die Parlamentarierinnen und Parlamentarier noch die Medien haben auf diesen Missstand aufmerksam gemacht.





# GLACIER EXPRESS FLOTTE – RUNDUMERNEUERUNG FÜR 1. UND 2. KLASSE

Pünktlich zum 90-jährigen Jubiläum des Glacier Express werden alle Panoramawagen einem Refit unterzogen, um den Komfort unserer Gäste weiter zu erhöhen und die Reise noch angenehmer zu gestalten. Neben der bereits seit 2019 verkehrenden Excellence Class lassen auch die erneuerten 1. und 2. Klasse Panoramawagen nichts zu wünschen übrig.

Alle umgebauten Panoramawagen erhalten ein modernes Interieur, welches von der Designfirma NOSE Design Experience kreiert wurde, wie schon bei der Excellence Class. Durch die hochwertigen Materialien bietet die Gestaltung ein Natur- und Bergerlebnis im Sinne von Swissness und Alpine Chic, welche wie ein roter Faden alle drei Komfortklassen geschickt verbindet. Die Wagen erhalten ein modernes Kundeninformationssystem mit integriertem Infotainment, welches dem Fahrgast erlaubt, über sein Tablet oder Smartphone zusätzliche Streckeninformationen als Video- oder Audiodatei abzurufen und sich so über die vielen Highlights entlang der Strecke zu informieren. Nicht verändert wird der Aussenanstrich: Das ikonische Branding mit den Schweizer-Kreuzen über den Einstiegsbereichen ist längst zum unverkennbaren Markenzeichen avanciert.



Wagen 1. Klasse.



Wagen 2. Klasse.



BEWÄHRTES PANORAMA  
NEUER KOMFORT

# Inbetriebnahme für 2025 geplant

Das Bahnprojekt Stuttgart 21 kommt voran, doch viele Fragen sind offen: Beispielsweise die Linienführung der Gäubahn.

**Roland Arnet** Der Bahnknoten Stuttgart mit Kopfbahnhof wird durch das Projekt Stuttgart 21 («S21» genannt) zum Durchgangsbahnhof umgebaut. Dies erhitzt die Gemüter seit 1994, als das Grossprojekt mit damals geplanten Kosten von 2,5 Milliarden Euro erstmals vorgestellt wurde. Im Februar 2010 erfolgte der Baustart zum Bahnhofumbau, obwohl viele wichtige Fragen ungeklärt blieben. Es folgte eine immer grösser werdende Protestwelle der Bevölkerung, die am 30. September 2010 eskalierte. Ein rechtswidriger Polizeieinsatz mit Hunderten von verletzten Demonstranten brachte das Fass zum Überlaufen. Die wöchentlichen Montagsdemonstrationen brachten in der Folge das Bahnprojekt zum Stillstand. Insbesondere die Abholzung des geschützten Baumbestands mit bis zu 200-jährigen Bäumen im Schlossgarten erzürnte die Bevölkerung. Aber auch die Arroganz der Deutschen Bahn mit anfänglichen Kommunikations-Pannen hat zur Eskalation der Situation beigetragen.

Durch diese Protestwelle und andere Ursachen verzögerte sich das Bauprojekt. Es ist unter anderem Edwin Dutler als Sachverständigem zu verdanken, dass das Bauprojekt jetzt wieder den nötigen Fahrtwind hat. War 1994 von einem Eröffnungsdatum im Dezember 2019 die Rede, wird heute die offizielle Inbetriebnahme des Durchgangsbahnhofs auf Dezember 2025 terminiert.

Die Besichtigung der Baustelle Anfang März 2020 zeigte, dass es zwischenzeitlich ruhiger geworden ist mit der Stuttgarter Protestbewegung. Diese hatte über 500 Montagsdemonstrationen durchgeführt und pflegt weiterhin auf dem Areal eine kleine Mahnwache (jetzt nur noch am Tag besetzt). Der Unmut ist aber noch nicht vollständig verflogen, was auch an den zerstörten Informationsmaterialien auf der Baustelle erkennbar ist.

Die uralten Baumbestände sind abgeholzt, wo immer dies für die Bauphase nötig war, und die Grossbaustelle dominiert das Bild vor dem Hauptbahnhof. Der Durchgangsbahnhof nimmt Gestalt an, der denkmalgeschützte Bahnhof von



Gigantische Baustelle für den neuen Durchgangsbahnhof in Stuttgart.

Bild: Roland Arnet

1922 ist ausgehöhlt und das in ihm integrierte Cityhotel abgebrochen. Die 16 Gleise des Kopfbahnhofs sind um ca. 200 m verkürzt und der Anschluss der Reisenden an das Hauptgebäude erfolgt über zwei Passerellen.

## Führung der Gäubahn weiterhin ungelöst

Das Bahnprojekt S21 umfasst nicht nur den Bahnhofumbau in Stuttgart. Es werden zwischen Stuttgart und Ulm 57 km Neubaustrecke mit 16 Tunneln und 18 Brücken erstellt, darunter auch der Anschluss des Flughafens und der Messe mit neuen Bahnhöfen. Die geplanten Investitionen,

**Die uralten Baumbestände sind abgeholzt, wo immer dies für die Bauphase nötig war, und die Grossbaustelle dominiert das Bild vor dem Hauptbahnhof.**

die Aussenstehende zwischenzeitlich auf 10 Milliarden Euro schätzen, werden von der Deutschen Bahn, der Bundesrepublik Deutschland, dem Bundesland Baden-Württemberg, der Europäischen Union, den Städten Stuttgart und Ulm, dem Flughafen Stuttgart und anderen getragen. S21 dient der Verkürzung von Reisezeiten, mehr Direktverbindungen und grösseren Kapazitäten (heute rund 300 000 Fahrgäste pro Tag). So wird Stuttgart künftig beispielsweise an den TGV von Paris nach München – Salzburg – Wien – Budapest angeschlossen.

Noch offen ist, ab wann die Gäubahn (von und nach Singen – Zürich), in den Stuttgarter Durchgangsbahnhof fahren darf. Geplant war für Reisende aus Zürich während rund zwei Jahren ein Umsteigen auf die S-Bahn im neuen Umsteigebahnhof Stuttgart-Vaihingen oder der Bau eines Haltepunktes am Nordbahnhof. Bauverzögerungen im Flughafen (Bau der Rohrer Kurve, Ausbau der Filder-Strecke und das dritte Gleis unter dem Flughafen) führen gemäss einem Preetext des Bundes für Umwelt und Naturschutz (BUND) vom 31. März zu einer Unterbrechung der >>>

# Gesamte Gleisanlage wird ausgewechselt

«Soft Opening» bei der Monte-Generoso-Bahn. Im Winter wurde mit der Erneuerung des Oberbaus begonnen.

**Gerhard Lob** Am 4. Juni 1890 fuhr erstmals ein Zug der Monte-Generoso-Bahn von Capolago zur Bergstation. Damit ist diese knapp neun Kilometer lange Zahnradbahn im Südtessin eine der ältesten der Schweiz. Ob zum 130-Jahr-Jubiläum in diesem Juni ein Zug fahren kann, war bei Redaktionsschluss nicht klar. Die Betreiber von Berg- und Seilbahnen warteten immer noch auf einen Beschluss der Behörden, wann und unter welchen Bedingungen ihre Transporteinrichtungen den Betrieb wieder aufnehmen können.

Die Ferrovia Monte Generoso (FMG) hat angesichts dieser Unsicherheit ein so genanntes «Soft Opening» beschlossen. Am 23. Mai öffnete man die «Steinblume», das von Architekt Mario Botta entworfene und 2017 eröffnete Restaurant neben der Bergstation. Die Kundinnen und Kunden müssen dorthin wandern. Die «Steinblume» gehört genauso wie die Bahn der Migros-Genossenschaft. Zur Erinnerung: Gottlieb Duttweiler höchstpersönlich rettete 1941 die FMG vor dem Abbruch.

Nach der Grossinvestition in die «Steinblume» finanziert die Migros über ihr Kulturprozent nun die vollständige Erneuerung des Oberbaus. Das Gesamtbudget beträgt 22 Millionen Franken. Die Gleise sind seit der Eröffnung der Bahn im Jahre 1890 nicht ausgewechselt worden. Bei einer Expertise war 2014 festgestellt worden, dass die Neuerstellung des Oberbaus – insbesondere der Zahnradstange – nötig



Ferrovia Monte Generoso: Nach 130 Jahren muss der Oberbau erneuert werden.

Bild: J. Lüthard

ist. Der Auftrag für das Rohmaterial im Umfang von zirka 6 Millionen Franken wurde an die Firma Tensol in Giornico vergeben: 17 Kilometer Gleis, 13 000 Eisenbahnschwellen, 7 Weichen und 17 Kilometer Zahnstangen. Die Bauarbeiten werden von der Sersa Group durchgeführt und belaufen sich auf 11 Millionen Franken.

Die Erneuerung wird etappenweise umgesetzt und ungefähr vier Jahre dauern – also bis 2023. Während des Winters 2019/20 konnten die ersten 2,2 Kilometer

fertiggestellt werden. Neben dem Oberbau werden auch das Gleisbett sowie Kunstbauten und Stützmauern saniert. Ein Kuriosum: Wer Freude an dieser Bahn hat, kann einen neuen Strommasten zum Jubiläum für den Preis von 130 Franken sponsorn. Insgesamt 441 Masten sind über die Strecke verteilt.

Internet:  
[www.montegeneroso.ch/130anni](http://www.montegeneroso.ch/130anni)

>>> Gäubahn während mindestens fünf Jahren. Aufgrund der Corona-Pandemie hat das Regierungspräsidium Stuttgart das 2. Planänderungsverfahren zum S21-Planfeststellungsverfahren «Gäubahnführung» abgebrochen. Ohne eine Interimslösung für die Gäubahn drohen den Fahrgästen in Stuttgart – auch den Reisenden von und nach Zürich – grosse Strapazen.

Der BUND und weitere Umweltverbände hatten im Januar 2020 ein kostengünstiges Baukonzept für eine Interimslösung vorgeschlagen. «Völlig inakzeptabel ist

daher der Verzicht auf den teilweisen Erhalt von oberirdischen Gleisanlagen im heutigen Kopfbahnhof als Interimslösung bis zur Fertigstellung der Gäubahnführung über den Flughafen. Die Gäubahn muss dauerhaft und ohne Unterbrechung zum Stuttgarter Hauptbahnhof fahren», fordert die BUND-Landesgeschäftsführerin von Baden-Württemberg Sylvia Pilarsky-Grosch. Selbst Experten der DB-Projektgesellschaft hatten attestiert, dass das Konzept der oberirdischen Einführung in den bestehenden Kopfbahnhof technisch

problemlos umsetzbar sei. «Die Blockierer sitzen im Stuttgarter Rathaus und im Gemeinderat. Wir fordern Stadt, Land und die Bahn auf, sich endlich an einen Tisch zu setzen und fahrgastfreundliche beziehungsweise umsteigefreie Lösungen zu erarbeiten», sagt Sylvia Pilarsky-Grosch. Bilanz: Das letzte Kapitel zu «Stuttgart 21» ist noch lange nicht geschrieben.

Weitere Infos:  
[www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de](http://www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de)  
sowie unter [www.bund-bawue.de](http://www.bund-bawue.de)

# Péripéties du TGV Lyria: voir un train plus loin

Comme la Suisse occidentale sera véritablement au cœur de l'Europe ferroviaire à grande vitesse.

**Daniel Mange** La disparition programmée d'une liaison TGV de Lausanne à Paris via Vallorbe (départ à 6h23 de Lausanne) a secoué tout le landernau vaudois, et bien au-delà. Dans l'urgence climatique d'aujourd'hui, le retour en force du chemin de fer est un leitmotiv: supprimer un train est indécent. Sans reprendre les justifications de la compagnie Lyria, largement diffusées par la presse, il est temps de réexaminer les relations TGV franco-suisse dans une perspective à long terme.

## La voie royale: le TGV Léman Mont-Blanc

La première ligne ferroviaire française à grande vitesse relie dès 1981 Paris à Lyon; cette artère majeure, prolongée aujourd'hui vers le sud (Marseille, Montpellier), vers l'ouest (Bordeaux, Rennes), vers le nord (Lille, Londres, Bruxelles) et vers l'est (Strasbourg), est l'axe déterminant pour arrimer la Suisse à une grande partie de l'Europe. Cette vision a guidé un directeur du bureau d'ingénieurs Bonnard & Gardel, Jean-Marc Juge. Dès 1988 celui-ci réalise à compte d'auteur un projet de ligne nouvelle entre Mâcon, sur l'axe TGV

Paris – Lyon, et Genève, profitant de la faille géologique de la cluse de Nantua, orientée favorablement d'ouest en est; c'est le projet du TGV Léman Mont-Blanc, porté dès les années 90 par un consortium franco-suisse constitué de deux banques (Société de banque suisse et Banque nationale de Paris) et de deux bureaux d'ingénieurs (Bonnard & Gardel et Systra).

La République et Canton de Genève y apporte son soutien total, comme le démontre la plaquette « TGV Léman Mont-Blanc. La solution directe », éditée en 1996. La vision européenne est omniprésente, avec des temps de parcours depuis Genève de 4h00 pour Barcelone, 2h15 pour Paris, et 4h25 pour Londres.

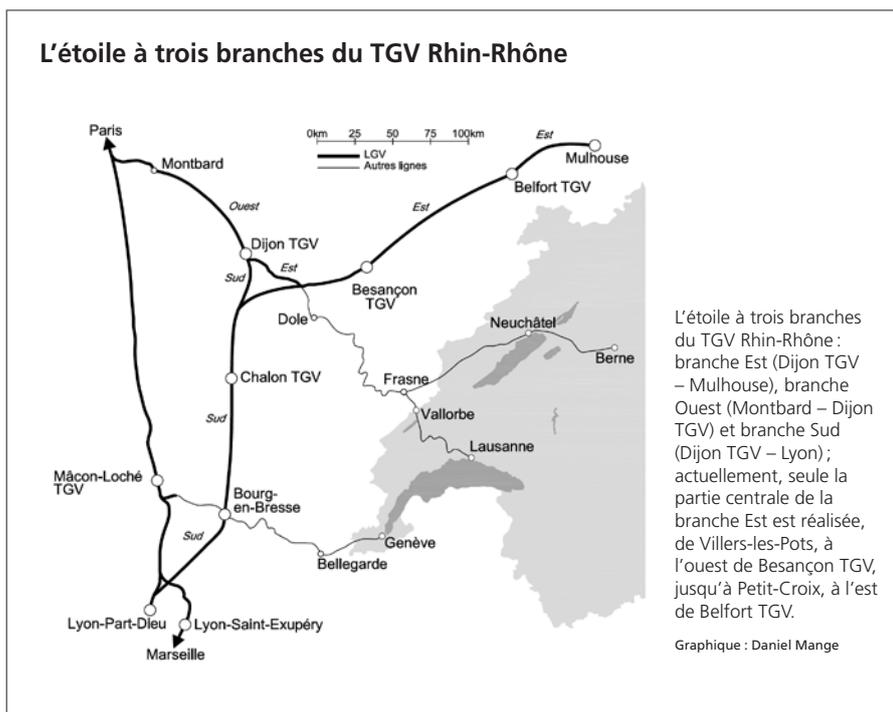
Des divergences au niveau français ont cassé le rêve: Bernard Bosson, maire d'Annecy, devenu ministre français des Transports, affiche sa priorité absolue à une directissima Genève – Annecy – Chambéry couplée à la ligne à grande vitesse Lyon – Chambéry – Turin, et confirme en mai 1993 que la France ne débourse pas un centime pour le TGV Léman Mont-Blanc. Malgré ces péripéties politiques, la réalisation du rêve reste toujours d'une brûlante actualité.

## La piste jurassienne, indissociable du TGV Rhin-Rhône

L'accès à la France via Vallorbe est plus scabreux que la géographie unique de la cluse de Nantua; la ligne Vallorbe – Frasne – Dole doit faire face frontalement à la chaîne jurassienne. Inutile de chercher à gagner du temps sur ce tronçon, c'est au-delà qu'il faut résoudre le problème, et la solution passe par le TGV Rhin-Rhône. Initialement, le projet complet se résumait à une étoile à trois branches: branche Est (Dijon TGV – Mulhouse), branche Ouest (Montbard – Dijon TGV, Montbard constituant le départ de la jonction avec l'axe TGV historique de Lyon à Paris) et branche Sud (Dijon TGV – Lyon). Le raccordement de l'axe jurassien Vallorbe – Frasne – Dole avec la branche Est, à la hauteur de Villers-les-Pots, permettrait un gain de temps substantiel sur le trajet actuel Lausanne – Paris, de 3h40 selon le meilleur horaire actuel.

Le conditionnel s'impose ici, car la branche Est du TGV Rhin-Rhône se termine aujourd'hui à la sortie ouest de Besançon TGV, à Villers-les-Pots précisément, et la branche Ouest est encore à l'état de projet.

>>>



## Ein Blick nach vorne

Ausgehend von der Aufhebung der TGV-Verbindung von Lausanne nach Paris via Vallorbe betrachtet Daniel Mange in seinem Beitrag die TGV-Verbindungen zwischen Frankreich und der Schweiz aus einer langfristigen Perspektive und plädiert für weitere Ausbauten und kürzere Fahrzeiten. Die deutsche Übersetzung dieses Beitrags (von Andreas Theiler) kann auf der Internetseite von Pro Bahn Schweiz ([www.pro-bahn.ch](http://www.pro-bahn.ch)) in der Rubrik «Aktuell» abgerufen werden.

**[citrap-vaud.ch](http://citrap-vaud.ch)**

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud



# Ein wichtiger Schritt nach vorne

Die Passagierrechte im öV werden ab 2021 gestärkt. Einige Fragen bleiben offen.

**Karin Blättler** Am 13. Mai 2020 hat der Bundesrat ein Verordnungspaket zur Organisation der Bahninfrastruktur (OBI) verabschiedet. Unter anderem werden die Rechte der Reisenden im öffentlichen Verkehr im Verspätungsfall gestärkt. Ab 2021 haben Reisende einen gesetzlichen Anspruch auf bestimmte Leistungen:

## Rückerstattung:

Bei Verspätungen oder einem Kursausfall haben die Reisenden grundsätzlich die Wahl zwischen folgenden Möglichkeiten:

- von der Reise vor deren Antritt unter vollständiger Erstattung des Fahrpreises zurückzutreten,
- ohne Nachzahlung zum Ausgangspunkt der Reise zurückzukehren und den vollen Fahrpreis zurückerstattet zu erhalten,
- unter anteiliger Erstattung des Fahrpreises auf die Weiterreise zu verzichten.

## Entschädigung:

- bei Verspätungen von über einer Stunde mindestens 25 Prozent des bezahlten Fahrpreises,
- bei Verspätungen von über zwei Stunden mindestens 50 Prozent des bezahlten Fahrpreises.

Der Mindestrückforderungsbetrag wurde auf 5 Franken festgelegt. Abonnementsinhaber können bei wiederholten Verspätungen und Ausfällen eine angemessene Entschädigung verlangen. Die detaillierten Bedingungen dafür werden die Transportunternehmungen festlegen.

Pro Bahn begrüsst generell die Anpassung der Passagierrechte an den europäischen Standard. Sie entspricht weitgehend den Forderungen in unserer Stellungnahme. Wir vermissen jedoch für die Abonnementskunden eine einheitliche Branchen-Regelung. Die Umsetzung muss

kundenfreundlich sein und die Reisenden mit Abonnements nicht gegenüber Reisenden mit Einzeltickets benachteiligen. Auch bei Entschädigungen im Wiederholungsfall empfinden wir die Regel mit einer bzw. zwei Stunden zu starr.

Aufgrund geringer Distanzen kommen Verspätungen von mehr als einer Stunde selten vor. Deshalb forderte Pro Bahn, dass eine Entschädigung auch erhält, wer innerhalb einer bestimmten Zeitspanne mehrmals mit mindestens 15 Minuten Verspätung am Reiseziel ankommt. So können die Verkehrsunternehmen den regelmässigen treuen Kundinnen und Kunden Kulanz erweisen. Auch werden die Transportunternehmungen ein grösseres Interesse an einem stabilen öV-Betrieb haben.

*Details:*

*Aktenzeichen: BAV-052.1-00013/00028*



**VVST**  
VERSICHERUNGEN  
ASSURANCES

**SICHER.  
UNABHÄNGIG.  
LEISTUNGSSTARK.**

VVST Haftpflichtversicherung  
nach Mass für den öffentlichen Verkehr  
Versicherungsberatung und -vermittlung  
für alle übrigen Versicherungsarten

VVST, Elisabethenanlage 25, Postfach, 4002 Basel  
info@vst.ch, [www.vst.ch](http://www.vst.ch)

# Skandinavien mit Bahn, Schiff und Tram

Der Autor berichtet ganz persönlich von seiner Tätigkeit als Reiseleiter in Nordeuropa: Von der Schweiz via Dänemark und Schweden nach Norwegen.

**Edwin Dutler** Ein kurzes Vorwort: Nachdem ich die meisten Eisenbahnstrecken in den Nachbarländern der Schweiz abgefahren hatte, begann ich vor 35 Jahren, mich mit den Bahnen in Skandinavien zu beschäftigen. Die Beschaffung von Informationen über die Züge und von Fahrplänen war damals äusserst schwierig und sehr zeitaufwändig. Meine Freude war deshalb riesengross, als ich erstmals ein schwedisches Kursbuch in den Händen hielt. Der Entscheid war klar: Da will ich hin.

Meine erste Reise nach Skandinavien habe ich noch in guter Erinnerung. In Flensburg begann das Abenteuer mit einem lokbespannten Zug. An eine wuchtige sechsachsige Diesellokomotive der Dänischen Staatsbahnen DSB waren sechs neue Personenwagen angehängt. Die Züge waren die Vorgänger der «Gumminasen» und wurden später in den Iran verkauft. Um über Kopenhagen nach Stockholm zu gelangen, mussten die Züge dreimal auf Eisenbahnfähren verladen werden – es war jedes Mal ein tolles Spektakel. In Kopenhagen machte ich erstmals Bekanntschaft mit den schwedischen Personenwagen mit ihrem breiteren und höheren Lichtraumprofil. Diese waren im übrigen Europa unbekannt, da sie nur in Skandinavien verkehren durften.

Im Zweijahresrhythmus habe ich dann alle skandinavischen Länder immer wieder besucht, und zwar ausschliesslich mit Bahn, Bus und Schiff. Auch für die Hin- und Rückreise habe ich nie das Flugzeug benutzt. Und ein Ende ist nicht abzusehen: Nächstes Jahr sollte eine neue Bahnverbindung zwischen Schweden und Finnland in Betrieb genommen werden. In einem skandinavischen Internet-Forum habe ich bereits den provisorischen Fahrplan gesehen.

Bei einer Reiseplanung für Skandinavien sind einige Eckpunkte zu berücksichtigen. Wegen den strengen Winterbedingungen finden die Bauarbeiten an der Infrastruktur vorwiegend im Sommer statt. Und Güterzüge mit frischem Fisch haben Vorrang vor den Zügen mit Personenverkehr. Das bedeutet, dass die Fahrpläne teilweise täglich ändern. Eine in der Schweiz für einen Zug

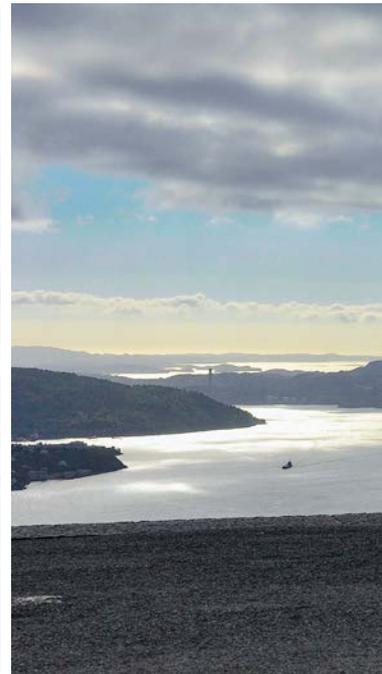
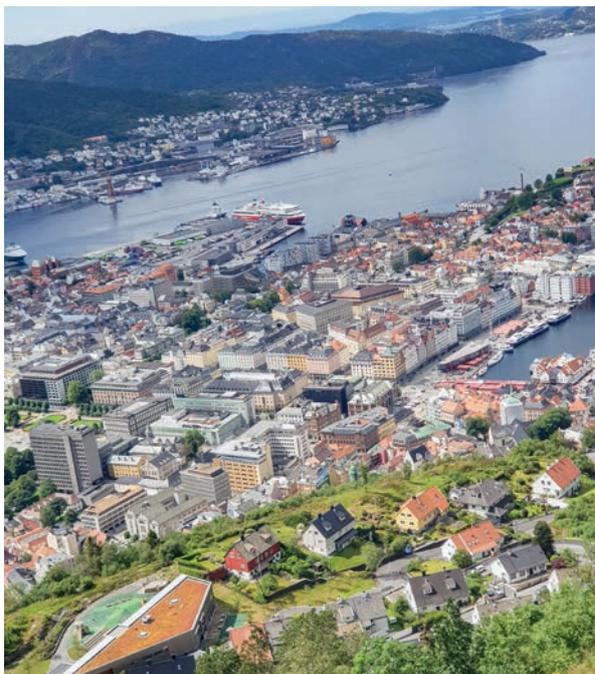
gebuchte Platzreservation bedeutet nicht immer, dass dieser Zug auch tatsächlich fährt. Deshalb sind Zeitreserven einzuplanen, und die Umsteigezeiten in Kopenhagen, Oslo und Stockholm sollten bei Tageszügen mindestens zwei Stunden betragen, beim Übergang auf Nachtzüge sechs Stunden. Der «Interrail Global Pass» ist eine geeignete Fahrkarte; die obligatorischen Zuschläge für die Benützung der Fernverkehrszüge betragen zwischen 17 und 20 Franken pro Fahrt. Da auch die Hotels nicht gerade zu den günstigsten gehören, sind Ferien in Skandinavien relativ teuer.

## 12-tägige Gruppenreise

In den letzten Jahren habe ich mehrmals eine 12-tägige Gruppenreise geleitet. Da dieses Jahr eine solche Reise nicht möglich ist, habe ich sie gedanklich noch einmal nachvollzogen.

Der Start der Reise erfolgt in Basel. Am ersten Tag geniessen wir jeweils die problemlose Fahrt in einem direkten ICE durch Deutschland. Einzig beim gestaffelten Besuch des Speisewagens für das Mittagessen ist manchmal mit Nachdruck sicherzustellen, dass die reservierten Plätze nicht durch neu zugestiegene Fahrgäste belegt werden.

Ab dem zweiten Tag übernimmt dann jeden Morgen Gianni, unser Chauffeur, das Gepäck der Reiset Teilnehmer und fährt mit einem Kleinbus an unser jeweiliges Reiseziel, wo wir bei der Ankunft im Hotel unsere Koffer wieder übernehmen können. Diesen Service bieten wir unseren Kundinnen und Kunden, da das Reisen ohne Gepäck natürlich viel entspannter ist und man beim Fotografieren viel freier ist. Wir fahren mit einem Direktzug – einer dänischen «Gumminase» – nach Kopenhagen, bisher mit dem Verladen auf das Schiff in Puttgarden. Während den nächsten acht bis zehn Jahren wird jedoch wegen Bauarbeiten über Flensburg gefahren. Nach Beendigung der Bauarbeiten an der festen Fehmarnbelt-Querung wird die Verbindung wieder über die kürzere «Vogelfluglinie» geführt. Die korrekte Bezeichnung der Gumminasen lautet übrigens IC3. Die Besonderheit dieser Züge ist der wegklappbare Führerstand, der dann einem Durchgang Platz macht. Maximal fünf dreiteilige Einheiten lassen sich so kuppeln, um damit Flügelzüge mit unterschiedlichen Fahrtzielen zu bilden. Eine Stadtrundfahrt in Kopenhagen mit Besuch der Meerjungfrau und ein Abendessen im Freizeitpark Tivoli runden den Tag ab.



## Suchen und Finden der SJ-Züge in Kopenhagen

Der dritte Tag beginnt immer mit etwas Stress. Gemäss Fahrplan und Platzreservation fahren wir mit schwedischen Hochgeschwindigkeitszügen und IC ab Kopenhagen über Malmö und Hallsberg nach Karlstad. Karlstad liegt am Vänernsee, dem grössten See in Skandinavien. Da die schwedischen Staatsbahnen SJ jedoch die gleichen praxisfremden Beratungsfirmen wie die SBB beschäftigen, leiden sie wie die SBB auch unter einem chronischen Rollmaterialmangel von Mehrstromzügen für den internationalen Verkehr. Dieses Problem wird dann so gelöst, dass die Hochgeschwindigkeitszüge nur bis Malmö fahren und Schweden nicht verlassen. In Kopenhagen erscheint die Abfahrtszeit des SJ-Zuges einfach nicht auf dem Abfahrtsanzeiger.

Als gewiefter Reiseleiter ist man deshalb eine Stunde vorher am Bahnhof in

«Güterzüge mit frischem Fisch haben Vorrang vor den Zügen mit Personenverkehr. Das bedeutet, dass die Fahrpläne teilweise täglich ändern.»

Kopenhagen, nimmt als Alternative einen Öresund-Zug nach Malmö und steigt dort um. Sollte der Hochgeschwindigkeitszug jedoch fahren, so ist das Abfahrtsgleis für die Züge nach Schweden immer Gleis 26. Dieses befindet sich an einem schmalen Bahnsteig im Vorbahnhof. Man erreicht es mit einem Fussmarsch neben Gleis 5 ganz nach vorne, steigt dann mehrere Treppen hoch, überquert eine stark befahrene Strasse, steigt dann wieder mehrere Treppen hinunter und erreicht dort den schwedischen Zug. Damit haben alle Reisenden

des SJ-Zuges ihr Fitnessprogramm für diesen Tag bereits absolviert.

Auch der vierte Tag mit der Reise von Karlstad nach Oslo hat es in sich. An dieser eingleisigen wichtigen Verbindungslinie zwischen Schweden und Norwegen wird seit 10 Jahren entweder auf norwegischer oder auf schwedischer Seite an der Infrastruktur gebaut. Die App der SJ weiss erst ungefähr fünf Tage vorher, ob und wann ein Zug verkehrt. Für diesen kurzen Abschnitt plane ich einen ganzen Tag ein; deshalb habe ich das Reiseziel Oslo bisher immer früher oder später erreicht.

In Oslo, einer der teuersten Städte der Welt, übernachten wir jeweils zweimal. Mit einer Fjordrundfahrt, einer Stadtrundfahrt mit dem Besuch des Vigeland-Skulpturenparks sowie einer Besichtigung der imposanten Holmenkollen-Sprungschanze ist das Programm recht gut gefüllt.

Der Höhepunkt des nächsten Tages ist die Fahrt mit der legendären Bergenbahn von Oslo nach Bergen über den Scheitelpunkt Finse, auf 1222 Meter über Meer der höchstgelegene Bahnhof in Skandinavien. Während dieser Fahrt kommen landschaftlich und eisenbahntechnisch Interessierte voll auf ihre Rechnung, und wie in den Schweizer Bergen sieht man auch hier im Hochsommer noch zahlreiche Schneefelder.

>>>



Bilder links: Unsere historische Strassenbahn in Göteborg und die neue Strassenbahn von Stadler in Bergen.



Die Reiseroute.

Blick vom Hausberg auf die Stadt Bergen sowie in die Fjorde.  
Bilder: Sylvain Meillasson/Edwin Dutler

>>> Auch für den Aufenthalt in Bergen habe ich zwei Nächte vorgesehen. Eine Besichtigung des Hanseviertels Bryggen sowie eine Fahrt auf den Hausberg Floyen mit einer herrlichen Aussicht und einem hervorragenden Mittagessen sind dabei natürlich Pflicht. Auch eine Fahrt mit der neuen Stadler-Strassenbahn zum Flughafen ist sehr zu empfehlen.

Am achten Reisetag ist unser Transportmittel keine Bahn, sondern ein Schiff, mit dem wir durch den längsten und tiefsten Fjord Norwegens, den Sognefjord, in einer mehrstündigen Fahrt nach Flam gelangen. Das ursprünglich kleine Fischerdorf Flam ist heute Anlaufstation der grössten Kreuzfahrtschiffe der Welt. Nach der Besichtigung der Flambahn und der Menschenmassen, die von den riesigen Busparkplätzen und den Schiffen kommen, ist man froh, sich in das komfortable Hotel zurückziehen und von dort aus das Treiben beobachten zu können.

### Erlebnis Flambahn

Am nächsten Tag geht es schon frühmorgens los: Die weltberühmte Flambahn wartet auf uns und bringt uns in einer Stunde 20 Streckenkilometer weiter und 866 Meter höher. Die maximale Geschwindigkeit beträgt 40 Stundenkilometer. Beim spektakulären Wasserfall Kjosfossen wird auf einer Plattform für eine fünfminütige Fotosession angehalten, und die Reisenden dürfen den Zug verlassen. Die Flambahn ist eine der steilsten Bahnstrecken der Welt und eine Meisterleistung der Ingenieure. In Myrdal steigen wir um, und mit der Bergenbahn wird nach einigen Stunden wieder Oslo erreicht. Nach einem weite-



Bahnhof Finse, der höchstgelegene Bahnhof Skandinaviens.

ren Umstieg endet der lange Tag wieder in Schweden, nämlich in Göteborg.

In Göteborg, das auch heute noch ein riesiges Strassenbahnnetz besitzt, genießen wir eine ausgedehnte und interessante Stadtrundfahrt mit einer historischen Tramkomposition, welche ich nur dank speziellen freundschaftlichen Beziehungen zu einem Freund in Schweden erhalte. Am Nachmittag geht es mit einem Hochgeschwindigkeitszug nach Kopenhagen, natürlich wieder über die Öresundbrücke mit einer Spannweite von 490 Metern und einer Länge von knapp acht Kilometern. Am Abend fahren wir mit einem dänischen IC nach Odense.

Der Höhepunkt des elften Reisetages ist der Besuch des grossen Eisenbahnmuseums in Odense. Direkt beim Bahnhof kann auf einer Fläche von 10 000 m<sup>2</sup> und auf mehr als 20 Gleisen die Geschichte der dänischen Bahnen erlebt werden. Die Besichtigung des grössten Museums in Skandinavien ist wirklich zu empfehlen. Am Nachmittag erreichen wir dann über Kolding und Flensburg wieder die Hansestadt Hamburg.

Der letzte Tag mit einem ICE von Hamburg nach Basel ist eigentlich unspektakulär, die einzige Anspannung ist jeweils nur die Frage, mit welcher Verspätung wir Basel erreichen, und wie dort die Anschlussmöglichkeiten sind, damit die Teilnehmenden noch am gleichen Abend ihren Wohnort erreichen.



Abfahrt der Flambahn in Myrdal nach Flam.



Der Expresszug Oslo – Bergen in Myrdal.



**>>> Via Varese – Gallarate:** Allo stato attuale delle cose, a seconda dell'orario scelto, questo collegamento necessita di una serie continua di cambi di treno. Regge solo la corsa mattutina Lugano – Gallarate (EC per Basilea) – Briga – Ginevra; si consideri la prenotazione obbligatoria fra Gallarate e Briga, con relativo aumento del costo del biglietto. La tratta non è nel raggio di validità dell'AG e le difficoltà per reperire il titolo di viaggio sono note. L'orario delle FFS cita pure dei collegamenti fantasiosi e inapplicabili. In un documento della Litra (Servizio informazioni del trasporto pubblico) del mese di maggio del 2011, si cita la possibilità di un collegamento Lugano – Losanna via Gallarate – Sempione, con un tempo di percorrenza di 4 ore e 20 minuti. Con l'apertura delle due gallerie di AlpTransit, questa soluzione sembra perdere d'interesse.

**Via Milano:** Potrebbe essere interessante per chi abita nel Mendrisiotto, a

patto di usare i collegamenti diretti EC (Venezia –) Milano – Ginevra. Si rammenta la necessità della prenotazione obbligatoria, la non validità dell'AG e la forte affluenza sui pochi convogli offerti.

Come si può constatare per i «navetteurs» Lemano – Ticino, se esistessero ancora i collegamenti diretti Domodossola – Ginevra e viceversa, le due ore da passare sulla Vigezzina, sarebbero tollerabili. La situazione potrebbe migliorare aumentando la frequenza degli EC, per esempio adottando composizioni doppie ed integrando le due destinazioni di Ginevra e Basilea, le quali a Visp si separerebbero o unirebbero a seconda della direzione. L'attuale situazione sulla via del Sempione, si presenta ragionevole per chi viaggia con poco bagaglio e non presenta problemi di deambulazione, ma sarebbero necessari dei miglioramenti garantendo, tanto per cominciare, una relazione diretta con la Svizzera romanda via Domodossola.

## Neue Ideen sind gefragt

Zum Artikel «Léman Express: Eine sehr heikle Anlaufphase» (InfoForum 1/2020).

Wie alle Freunde des öffentlichen Verkehrs bin ich über den schleppenden Start und die bisher nicht erfüllten Erwartungen bitter enttäuscht. Männiglich hatte mit einem doppelt so hohen Passagieraufkommen gerechnet. Nicht befriedigen kann mich die Analyse der Ursachen. Zudem drängen sich Änderungen beim Betriebskonzept auf.

1. Man muss die unerfüllten Erwartungen in einen grösseren Rahmen stellen. Gelegentlich habe ich den Eindruck, dass man die Erwartungen in folgende Worte fassen könnte: «Wir Schweizer haben für Euch Grenzgänger eine S-Bahn gebaut, damit der Stau auf den Strassen in der Stadt verschwindet und die Luftqualität besser wird.» Zudem darf man nicht ausser Acht lassen, dass eine bedeutende politische Bewegung mit einigen Parallelen zur AfD vor wenigen

**Together we move**

**BOMBARDIER**

**Wir bewegen die Schweiz!  
Komfort, Sicherheit, Zuverlässigkeit**

800 Mitarbeitende in der West- und Deutschschweiz geben bei Bombardier jeden Tag ihr Bestes, um hervorragende Mobilitätslösungen und Dienstleistungen für die Schweiz zu erarbeiten. Dank unseren zukunftsgerichteten Kunden können wir in der Schweiz innovative Konzepte, Systeme und Komponenten für den Weltmarkt entwickeln. Bombardier prägt die Mobilität – für Ihre Sicherheit und Ihren Komfort.

[www.bombardier-transportation.ch](http://www.bombardier-transportation.ch)

**BOMBARDIER**

Bombardier und Together we move sind Marken der Bombardier Inc. oder ihrer Tochtergesellschaften.









# VERBUNDEN

Mit unseren Kunden pflegen wir starke Partnerschaften. Sie dürfen auf Zuverlässigkeit, Präzision und erstklassigen Service zählen. Für Fahrgäste zahlt sich das in Reisekomfort und Pünktlichkeit aus.  
[www.stadlerail.com](http://www.stadlerail.com)

**STADLER**