



Bild: SBB

Die SwissRailvolution

Auf dem Weg zur Bahn von morgen

Eine Folge von Covid: Flexiblere Abo-Angebote im öV
Luzerner Verkehrsbetriebe: Interview mit Direktor Laurent Roux



Martin Stuber

Präsident
Pro Bahn Zentralschweiz

D Mehr Schiene braucht das Land

Gegen 40 Prozent trägt in der Schweiz der Verkehr zu den CO₂-Emissionen bei. Wer zu Fuss geht oder ein Muskelkraft-Velo benutzt, ist fast klimaneutral – und dann kommt schon die Eisenbahn. Der elektrische Betrieb führt ebenfalls nur zu wenigen Emissionen, weil der Strom aus erneuerbaren Energien (Wasserkraft) stammt. Die weitaus klimaeffektivste Massnahme ist also die massive Verschiebung des Modalsplits von der Strasse auf die Schiene. Das braucht einen Quantensprung bei der Schienenkapazität – sprich Neubaustrecken auf den Hauptarterien. Neubaustrecken haben gegenüber Ausbau und Optimierung des bestehenden Netzes drei Vorteile: sie sind billiger, behindern den laufenden Betrieb wenig und bringen kürzere Fahrzeiten. Die Eisenbahn-Kundschaft profitiert von schnelleren, bequemeren Verbindungen mit garantiertem Sitzplatz – und das klimaschonend! Pro Bahn unterstützt deshalb mit Überzeugung SwissRailvolution.

F Le pays a besoin de plus de rail

En Suisse, les transports sont responsables de près de 40 % des émissions de CO₂. Le bilan climatique est presque neutre pour les déplacements à pied ou à vélo (sans assistance électrique). Quant au train, les émissions sont également proches de zéro puisque le rail est alimenté par de l'énergie renouvelable (hydraulique). Autrement dit, la mesure la plus efficace du point de vue climatique, est sans conteste celle d'un transfert massif de la répartition modale de la route vers le rail. En terme de capacité ferroviaire, un tel développement requiert la construction de nouveaux tronçons sur les artères principales. Par rapport à l'extension et à l'optimisation du réseau existant, les nouvelles lignes présentent trois avantages : elles sont moins chères, n'entravent guère l'exploitation courante et permettent de réduire les temps de parcours. La clientèle des chemins de fer profite de liaisons plus rapides et plus confortables, avec une place assise garantie – et ce, dans le respect du climat ! C'est pourquoi Pro Rail soutient avec conviction SwissRailvolution.

I Il Paese ha bisogno di più ferrovia

In Svizzera i trasporti sono responsabili di circa il 40 per cento delle emissioni di CO₂. Chiunque cammini o usi una 'muscle power bike' è quasi neutrale dal punto di vista climatico. Subito dopo arriva la ferrovia il cui impatto sull'ambiente è minimo. La ragione è semplice: la trazione elettrica dei treni è climaticamente neutra perché mossa da energie rinnovabili (energia idroelettrica). Di gran lunga la misura più efficace per combattere l'inquinamento dell'aria è quindi il massiccio spostamento della ripartizione modale degli spostamenti dalla strada alla ferrovia. Ciò richiede un salto di qualità nella capacità ferroviaria, ovvero la creazione di nuove linee sulle arterie principali. Le nuove linee avrebbero tre vantaggi rispetto all'espansione e all'ottimizzazione della rete attuale: sarebbero più economiche e senza ostacolare i collegamenti esistenti porterebbero a tempi di percorrenza più brevi. I clienti ferroviari beneficerebbero di collegamenti più veloci e confortevoli con un posto garantito e in modo rispettoso del clima! Pro Bahn sostiene quindi SwissRailvolution con convinzione.

Inhalt

Schwerpunkt «SwissRailvolution»

Revolution im Bahnverkehr	3
Die Renaissance der Bahn	4
Une renaissance du rail suisse	4-5
Una rinascita della ferrovia Svizzera	6

Aktuell

Ein Interview mit dem vbl-Direktor	7
Internationaler Personenverkehr	8
Neue Flexibilität bei Abos	9
Aare-Linth: Der SOB-Quantensprung.....	10-11
SOB: Wohin geht die Reise?	12
A380, SOB und BLS: Eine Analyse.....	13-14
Nachrichten 1	15
Der Traum vom Grimseltunnel	16-17
Citylogistik neu gedacht	18
Nachrichten 2	19
175 Jahre Schweizer Bahnen	20

Citrap Vaud

Chantiers lausannois	21-22
----------------------------	-------

Astuti

La Como – Lecco sarà elettrificata	22
--	----

Pro Bahn

Bericht vom Bodenseegipfel	23
----------------------------------	----

Impressum

InfoForum 1/2022, Versand: 2. März

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

Roland Arnet, Karin Blättler, Bastian Bommer, Edwin Dutler, Peter Hummel, Tobias Imobersteg, Bruno Eberle, Bruno Roelli, Kaspar P. Woker, Citrap VD: Pierre Bonjour; Astuti: Edy Bernasconi

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 2/2022, Versand: 1. Juni 2022
Inserate- und Redaktionsschluss 11. Mai 2022
InfoForum 3/2022, Versand: 31. August 2022
Inserate- und Redaktionsschluss 10. August 2022

In grossen Dimensionen denken

Der neue Verein SwissRailvolution will eine langfristige «Revolution des Bahnverkehrs» inklusive Hochgeschwindigkeit. Pro Bahn Schweiz ist Gründungsmitglied.

Gerhard Lob Am 1. Dezember 2021 fand im Bundeshaus die Gründungsversammlung von SwissRailvolution statt. Die neue Organisation ist in allen vier Landesteilen verankert und hat zum Ziel, mit einer gesamtschweizerischen Strategie das Schweizer Eisenbahnnetz so weiterzuentwickeln und zu erneuern, dass der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Mobilitätsmix markant zunimmt. Die Idee fusst auf der Überzeugung, dass dem Schienenverkehr als klimafreundlichem Verkehrsmittel für die Bewältigung der Klimakrise eine herausragende Bedeutung zukommt.

Mit dem jetzigen Mechanismus sind die Bahn-Ausbau Schritte ein Resultat des Verteilungskampfes um die zu geringen Mittel, so der Verein. SwissRailvolution will hingegen, dass die Mittel gemäss einer langfristigen Gesamtstrategie eingesetzt werden. Die Verbindungen zwischen allen Schweizer Ballungsräumen mit einer leistungsstarken Integration in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz, einschliesslich der Wiederbelebung der Nachtzüge, soll vorangetrieben werden. Die Devise lautet: «In grossen Dimensionen denken».

Zwei Vertreter im Vorstand

Die Präsidentenkonferenz und der Zentralvorstand von Pro Bahn Schweiz haben die Mitgliedschaft bei SwissRailvolution beschlossen. Weitere Mitglieder sind die IGÖV, die Alpen-Initiative und auch der Rollmaterialhersteller Stadler Rail. Das Engagement von Pro Bahn Schweiz spiegelt sich im Vorstand der neuen Vereinigung: PBS-Vorstandsmitglied Guido Schoch ist einer von drei Vizepräsidenten; Martin Stuber, Präsident Pro Bahn Zentralschweiz, ist Vorstandsmitglied. Er sagt: «Wir sind zuversichtlich, dass in zehn Jahren der 1. Dezember 2021 als Meilenstein in der Schweizer Bahngeschichte gelten wird.» Generalsekretär von SwissRailvolution ist Tobias Imobersteg, der in diesem InfoForum nochmals die Ziele des neuen Vereins im Detail aufzeigt.

Präsiert wird SwissRailvolution vom Tessiner alt CVP-Ständerat Filippo Lombardi. Er erklärte: «Bei den zwei grossen



Das offizielle Bundesratsfoto 2022 zeigt die Landesregierung auf einer Karte des Schweizer Schienennetzes: Aber reicht dieses Netz auch, um die Zukunft zu meistern?

Bild: Bundeskanzlei

Projekten Bahn 2000 und Neat hatte man tatsächlich noch eine Strategie – danach hatte man einen Flickenteppich statt einer Strategie. Das ist nicht der beste Weg, um das Geld auszugeben.» Geht es nach den Plänen von SwissRailvolution, soll das Schweizer Bahnkreuz – gezogen aus der Ost-West-Achse und der Nord-Süd-Achse – priorisiert werden. Auf der Nord-Süd-Achse wurde 2016 der Gotthard-Basistunnel in Betrieb genommen – und zwischen Zürich und Bern fahren die Züge in engen Zeitabständen.

Die Gründung von SwissRailvolution hat bereits eine breite Berichterstattung, aber auch eine kontroverse Debatte ausgelöst. Kritik kam beispielsweise vom ehemaligen SBB-Chef Benedikt Weibel. «Wir haben in den letzten 20 Jahren 67 Milliarden Fran-

ken in die Bahn investiert. Kein Land in Europa hat pro Kopf auch nur annähernd so viel gemacht», sagte er gegenüber Radio SRF. Das Ziel müssten nicht weitere Milliardeninvestitionen sein, sondern eine bessere Auslastung der Züge.

Die CH-Media-Zeitungen haben das Thema unter dem Titel «SBB – die lahmste Bahn Europas» am 10. Februar aufgegriffen und dabei vor allem die mangelnde Einbindung der Schweiz in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz und die geringen Durchschnittsgeschwindigkeiten zwischen den Zentren thematisiert (beispielsweise 85 km/h zwischen Zürich und Luzern). Der Artikel erschien auch auf watson.ch, wo es mehr als 250 Kommentare gab. Lieber langsam, aber zuverlässig, so eine häufige Meinung. Viele andere teilten hingegen die Zielsetzung, bei der Bahngeschwindigkeit einen Zacken zulegen zu müssen. Was vielleicht nicht genügend klar wurde: SwissRailvolution will nicht das bisherige Netz abbauen, sondern langfristig um Hochgeschwindigkeitsstrecken ergänzen.

Weitere Informationen in allen drei Sprachen: www.swissrailvolution.ch

Die Gründung von SwissRailvolution hat bereits eine breite Berichterstattung, aber auch eine kontroverse Debatte ausgelöst.

Für eine Renaissance der Schweizer Bahn

Überalterung des Netzes, Klimakrise, Modalsplit, Reisegeschwindigkeit: Was zur Gründung von SwissRailvolution führte und welche Ziele verfolgt werden.

Tobias Imobersteg Unsere Eisenbahn steht heute vor drei Herausforderungen: Sie muss sich ihrer Überalterung stellen, zur Lösung der Klimakrise beitragen und das gesamtschweizerische Gleichgewicht sicherstellen, indem sie insbesondere die Bergregionen, die Kleinstädte des Mittellandes und die Metropolen näher zusammenbringt. Um diese Herausforderungen anzugehen, wurde nun in Bern am 1. Dezember 2021 der nationale Verein SwissRailvolution gegründet.

Die Überalterung: Der Grossteil des Netzes, das zwischen 1846 und 1920 gebaut wurde, ist nun über ein Jahrhundert alt. Die Infrastruktur befindet sich zwar in einem guten Zustand und wurde ständig an die Anforderungen des Verkehrs angepasst. Aber mit den grossen Ausnahmen der Neubaustrecke von Bern nach Olten und der drei Basistunnel durch die Alpen ist die Geometrie noch aus dem 19. Jahrhundert, meist mit begrenzter Geschwindigkeit, manchmal sogar ohne Umgehungsmöglichkeit im Falle einer Unterbrechung.

Die Klimakrise

Der Kampf gegen die Erderwärmung hat die Vorzüge des Schienenverkehrs aufgezeigt, der auf dem idealen und erprobten Paar Rad/Schiene beruht; die sehr geringe Reibung dieses Systems führt zu einem minimalen Energieaufwand pro beförderten Passagier oder pro Tonne Güter.

Der Bundesrat hat sich daher zum Ziel gesetzt, den Marktanteil der Bahn bis 2050 zu verdoppeln. Die Menschen steigen aber nur dann um, wenn die Fahrzeiten von Tür zu Tür gegenüber dem Auto konkurrenzfähig sind. Um dieses Ziel zu erreichen, muss die Attraktivität der Bahn massiv gesteigert werden. Ein blosser Ausbau der Kapazitäten genügt nicht.

In einer Zeit, in der die Coronavirus-Pandemie dem Luftverkehr zu schaffen macht und die Kurzstreckenflüge teilweise zum Erliegen kommen, steht die Eisenbahn vor einer neuen Herausforderung: Sie muss das Flugzeug für Tagesreisen im Hochgeschwindigkeitsverkehr (4 Stunden Reisezeit oder 1000 km) und für Nacht-

fahrten im Schlafwagen (zirka 10 Stunden) ersetzen.

Die Eisenbahn spielt seit jeher eine Schlüsselrolle für das Gleichgewicht zwischen den verschiedenen Regionen des Landes. Von ihrer Entwicklung sollen die Bergregionen, die eher ländlichen Orte im Mittelland und die Metropolen gleichermaßen profitieren.

Drei wesentliche Ziele

- Schneller und weiter reisen, indem eine Alternative mit Hochgeschwindigkeit zu Auto und Flugzeug angeboten wird;
- Die gesamte Schweiz mit einer verbesserten Direktverbindung zwischen den städtischen Zentren, dem Mittelland und den Bergregionen versorgen; technische Neuerungen sollen die Kapazitäten erhöhen und die Grenzen zwischen den Bahnnetzen überwinden;
- Güterverkehr und Modalsplit neu denken mit dem Ziel, den Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern.

Seit gut 10 Jahren stagniert der Marktanteil der Bahn trotz grosser Aufwendungen aus dem Bahninfrastrukturfonds. Es ist zentral, dass wieder – wie bei Bahn 2000, Neat oder S-Bahn Zürich – ein langfristiges Gesamtkonzept für den öv Schweiz besteht. Dass dort investiert wird, wo die Menschen zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr motiviert werden. Sowohl in der Schweiz als auch im Ausland ist der Marktanteil nur dann stark gestiegen, wenn die Reisezeiten (von Tür zu Tür) markant verkürzt werden konnten. Zudem sind Ausbauten gemäss einem Gesamtkonzept meist billiger als mehrere kleine Etappen. Nur so wird das Ziel des Bundesrates erreicht, den Marktanteil der Bahn zu verdoppeln.

Die künftige Agenda

Die dritte Phase der Bundesfinanzierung beginnt im Jahr 2035 und endet im Jahr 2045. Die Kantone müssen ihre Vorschläge bereits 2022 beim Bundesamt für Verkehr einreichen. Dann muss der Verein SwissRailvolution bereit sein.

Bis 2021 wurde eine starke politische, wirtschaftliche und soziale Unterstützung für SwissRailvolution gefunden, indem hochqualifizierte Arbeitsgruppen auf politischer, technischer und finanzieller Ebene gebildet wurden. Im Laufe des Jahres 2022 müssen die Makrostudie des Verkehrskreuzes Schweiz abgeschlossen sein und neue Ressourcen mobilisiert werden, die für die Ausgestaltung des SwissRailvolution-Konzepts erforderlich sind.

Das Verkehrskreuz Schweiz soll den Personen-Fernverkehr sicherstellen und idealerweise die Form von zwei Hochleistungsachsen in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung von Grenze zu Grenze annehmen, wobei attraktive Reisemöglichkeiten für alle Regionen der Schweiz sichergestellt werden müssen (siehe Abbildung).

Pour une renaissance du rail suisse

Les raisons de la création de SwissRailvolution, association pour la conception et l'aménagement du chemin de fer suisse de demain.

Tobias Imobersteg Notre chemin de fer est aujourd'hui confronté à trois défis : Il doit faire face à son obsolescence, contribuer à résoudre la crise climatique et assurer l'équilibre des régions de Suisse, notamment en rapprochant les régions de montagne, les centres ruraux du Plateau et les métropoles.

Pour relever ces défis, l'association nationale SwissRailvolution a été fondée le 1^{er} décembre 2021 à Berne. Filippo Lombardi, ancien Conseiller aux Etats et Municipal à Lugano, en est le premier Président. Guido Schoch, ancien directeur des transports publics zurichois et membre du comité directeur de Pro Bahn, en est l'un des vice-présidents.

La majeure partie du réseau, construit entre 1846 et 1920, a plus d'un siècle.

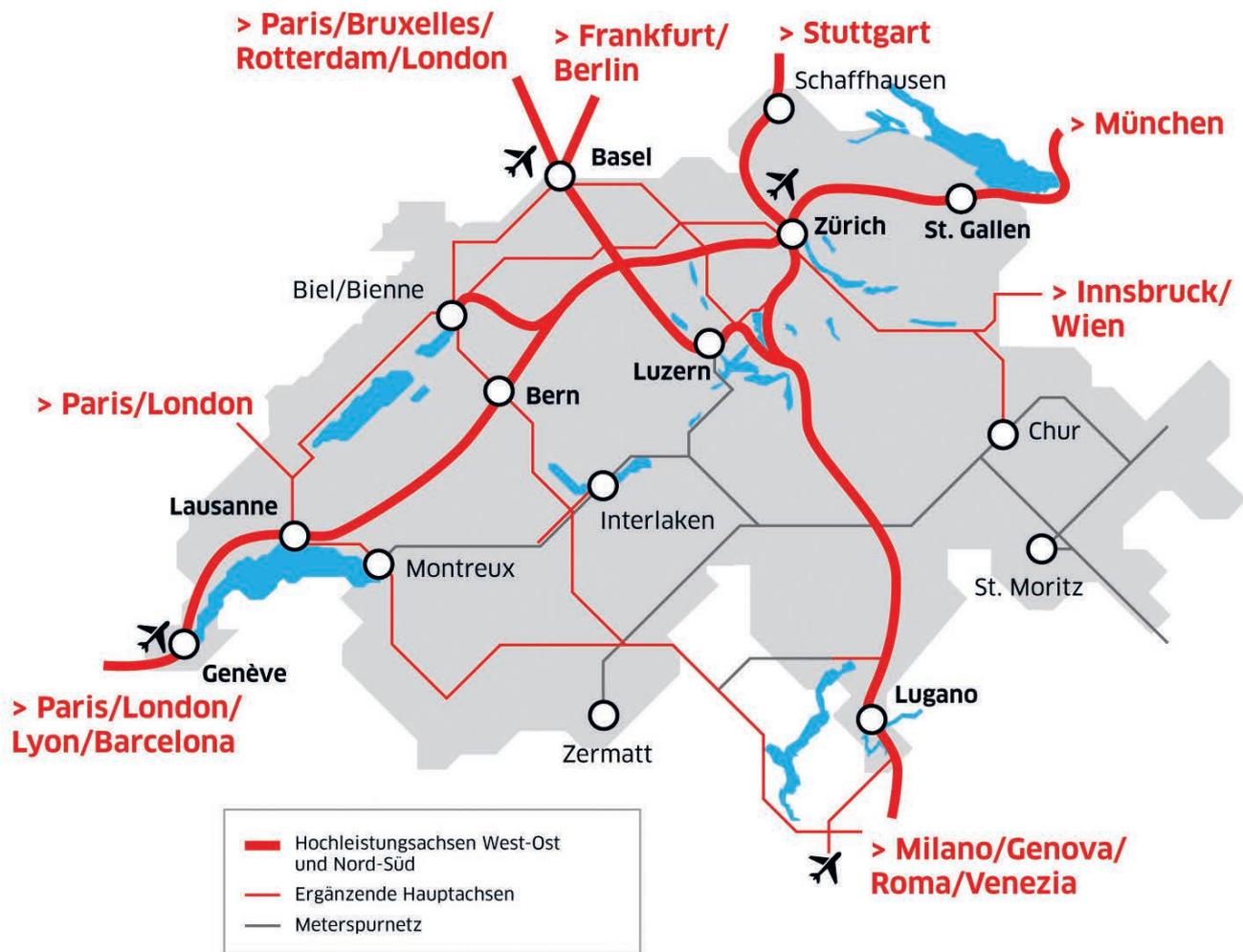


Abbildung: Das Verkehrskreuz Schweiz jenseits des Ausbauschnitts 2035 nach den Vorstellungen von SwissRailvolution.

Grafik: zVg

L'infrastructure est certes en bon état et a été constamment adaptée aux exigences du trafic. Mais, à l'exception notable de la nouvelle ligne entre Berne et Olten et des trois tunnels de base à travers les Alpes, la géométrie date encore du XIXe siècle, avec une vitesse généralement limitée, parfois même sans possibilité de contournement en cas de coupure.

La crise climatique

La lutte contre le réchauffement climatique a mis en évidence les avantages du transport ferroviaire, qui repose sur le couple idéal et éprouvé roue/rail ; le très faible frottement de ce système entraîne une dépense énergétique minimale par passager ou par tonne de marchandises transportées.

Le Conseil fédéral a donc fixé pour objectif de doubler la part de marché du rail d'ici 2050. Mais jusqu'ici, la population n'a choisi de prendre le train que si les temps de trajet au porte à porte étaient plus compétitifs par rapport à la voiture. Pour atteindre cet objectif, l'attractivité du train doit être massivement augmentée.

Une simple extension des capacités ne suffit pas.

A une époque où la pandémie de coronavirus met à mal le transport aérien et où les vols court-courriers sont en partie à l'arrêt, le train est confronté à un nouveau défi : il doit remplacer l'avion pour les voyages de jour à grande vitesse (4 heures de voyage ou 1000 km) ainsi que pour les voyages de nuit (environ 10 heures).

Le chemin de fer a toujours joué un rôle clé dans l'équilibre entre les différentes régions du pays. Les régions de montagne, les localités plutôt rurales du Plateau et les métropoles doivent toutes profiter de son développement.

Trois objectifs principaux

- Voyager plus vite et plus loin en proposant une alternative à grande vitesse à la voiture et à l'avion ;
- Fournir à toute la Suisse une meilleure liaison directe entre les centres urbains, le Plateau et les régions de montagne ; des innovations techniques doivent permettre d'augmenter les capacités et

de surmonter les différences entre les réseaux ferroviaires ;

- Repenser le transport de marchandises et sa répartition modale dans le but de transférer les marchandises de la route au rail.

Depuis une bonne dizaine d'années, la part de marché du rail stagne malgré les dépenses importantes du fonds d'infrastructure ferroviaire. Il est essentiel qu'il existe à nouveau – comme pour Rail 2000, les NLFA ou le RER zurichois – un concept global à long terme pour les transports publics suisses. Investir là où les gens sont motivés à changer leurs habitudes. Tant en Suisse qu'à l'étranger, la part de marché n'a fortement augmenté que si les temps de trajet (de porte à porte) ont pu être réduits de manière significative. De plus, les aménagements selon un concept global sont généralement moins chers que plusieurs petites étapes. C'est la seule façon d'atteindre les objectifs du Conseil fédéral de doubler la part de marché du rail.

>>>

>>> SwissRailvolution: quel agenda ?

La troisième phase du financement fédéral pour le ferroviaire débutera en 2035 et se terminera en 2045. Les cantons doivent remettre leur copie à l'Office fédéral des transports dès 2022 déjà. À cette date, l'association SwissRailvolution doit être prête.

Jusqu'en 2021, un fort soutien politique, économique et social a été trouvé pour SwissRailvolution, grâce à la création de groupes de travail hautement qualifiés aux niveaux politique, technique et financier. D'ici 2022, l'étude macro de la « Croix fédérale de la mobilité » doit être achevée et de nouvelles ressources doivent être mobilisées, nécessaires à l'élaboration du concept SwissRailvolution.

La Croix fédérale de la mobilité doit assurer le trafic voyageurs à longue distance et prendre idéalement la forme de deux axes à haute performance dans les directions est-ouest et nord-sud, de frontière à frontière, tout en garantissant des possibilités de voyage attrayantes pour toutes les régions de Suisse (voir illustration).

Per una rinascita della Ferrovia svizzera

Una rete obsoleta, la crisi climatica, una velocità media dei treni troppo bassa: Le ragioni che hanno portato alla fondazione di SwissRailvolution.

Tobias Imobersteg Oggi le nostre ferrovie sono confrontate con tre sfide: devono affrontare il loro invecchiamento, contribuire a risolvere la crisi climatica e garantire l'equilibrio territoriale del Paese e dei suoi rapporti quale spazio europeo nel cuore delle Alpi.

Per affrontare queste sfide, il 1° dicembre 2021 è stata fondata a Berna l'associazione nazionale SwissRailvolution. Filippo Lombardi, ex membro del Consiglio degli Stati e consigliere comunale di Lugano, è il primo presidente dell'associazione. Nel comitato figurano anche l'arch. Federica Colombo, membro e, tra i vicepresidenti, il

Prof. Remigio Ratti, ambedue dell'Associazione ProGottardo, ferrovia d'Europa.

La maggior parte della rete, costruita tra il 1846 e il 1920, ha ormai più di un secolo. È vero che l'infrastruttura è in buone condizioni ed è stata costantemente adattata alle esigenze del traffico. Pur con le grandi eccezioni della nuova linea da Berna a Olten e le tre gallerie di base attraverso le Alpi, la struttura di base è ancora quella ereditata dal XIX secolo, per lo più con velocità limitata, a volte anche senza bypass in caso di interruzione.

La crisi del clima

La lotta contro il riscaldamento globale ha messo in evidenza i grandi vantaggi del vettore ferroviario; l'attrito ruota/rotaia molto basso di questo sistema si traduce in un consumo minimo di energia per passeggero trasportato o per tonnellata di merce.

Il Consiglio federale si è quindi posto l'obiettivo di raddoppiare la quota di mercato della ferrovia entro il 2050. Tuttavia, la gente passerà alla ferrovia solo se i tempi di viaggio porta a porta saranno competitivi con quelli dell'auto. Per raggiungere questo obiettivo, l'attrattiva della ferrovia deve essere aumentata in modo massiccio. La semplice espansione delle capacità non è sufficiente.

In un momento in cui la pandemia di coronavirus sta causando problemi al traffico aereo e i voli a corto raggio sono parzialmente fermi, la ferrovia è chiamata ad una nuova sfida: deve sostituire l'aereo per i viaggi giornalieri nel traffico ad alta velocità (4 ore di viaggio o 1000 km) e in quello dei viaggi notturni in vagoni letto (circa 10 ore).

La ferrovia ha sempre giocato un ruolo chiave nell'equilibrio tra le diverse regioni del paese. Le regioni di montagna e di frontiera, le città rurali dell'Altopiano Centrale e le metropoli dovrebbero beneficiare tutte allo stesso modo del suo sviluppo.

Tre obiettivi principali

- Viaggiare più velocemente e più lontano, offrendo un'alternativa ad alta velocità all'auto e all'aereo;
- Fornire a tutta la Svizzera migliori collegamenti diretti tra i centri urbani, le regioni centrali e quelle di montagna e

di frontiera; le innovazioni tecniche dovrebbero aumentare la capacità e superare le barriere tra le reti ferroviarie;

- Ripensare il trasporto merci e la ripartizione modale con l'obiettivo di spostare il trasporto merci dalla strada alla ferrovia.

Da ben 10 anni, la quota di mercato delle ferrovie è stagnante nonostante le grandi spese del fondo per le infrastrutture ferroviarie. È essenziale che – come per Ferrovia 2000, NLFA o S-Bahn di Zurigo – ci sia di nuovo un concetto globale a lungo termine per il trasporto pubblico in Svizzera, con investimenti dove gli utenti saranno motivati a passare al trasporto pubblico. Sia in Svizzera che all'estero, la quota di mercato è aumentata fortemente solo quando i tempi di viaggio (da porta a porta) sono stati significativamente ridotti. Inoltre, gli ampliamenti secondo un concetto globale sono di solito più economici di molteplici interventi correttivi a tappe. Questo è l'unico modo per raggiungere l'obiettivo del Consiglio federale di raddoppiare la quota di mercato della ferrovia.

L'agenda futura

La terza fase del finanziamento federale inizia nel 2035 e termina nel 2045. I cantoni devono presentare le loro proposte all'Ufficio federale dei trasporti già nel 2022. Anche l'associazione SwissRailvolution deve essere pronta con la sua visione strategica di medio-lungo termine.

Dopo aver trovato nel 2021 il necessario sostegno politico, economico e sociale per la sua costituzione, SwissRailvolution si sta dotando di gruppi di lavoro altamente qualificati a livello politico, tecnico e finanziario. Entro il 2022, il macro-studio «croce federale svizzera» deve essere completato e nuove risorse devono essere mobilitate per dare forma al concetto di SwissRailvolution.

La piattaforma svizzera dei trasporti dovrebbe garantire il traffico passeggeri a lunga distanza e assumere idealmente la forma di due assi ad alte prestazioni in direzione est-ovest e nord-sud da confine a confine, assicurando e liberando nuove opzioni di viaggio interessanti per tutte le regioni della Svizzera.

Weitere Verbesserungen dank Fahrgastforum

Ein Interview mit dem neuen Direktor der Luzerner Verkehrsbetriebe vbl, Laurent Roux.

Karin Blättler Seit August 2021 ist Laurent Roux neuer Direktor der Verkehrsbetriebe Luzern AG (vbl). Der 39-Jährige lebt mit seiner Frau und den drei gemeinsamen Kindern in Luzern. Als Präsidentin von Pro Bahn Schweiz habe ich mich mit ihm darüber unterhalten, wie sich diese neue Position und das für ihn neue Unternehmen anfühlt und wie er das erste halbe Jahr bei den vbl erlebt hat.

Herr Roux, was waren für Sie die Beweggründe für den Wechsel an die Spitze eines öV-Transportunternehmens?

Laurent Roux: Ich bin davon überzeugt, dass der öffentliche Verkehr heute eine ökonomische, ökologische und ausbaubare Mobilitätsform für unsere Kundinnen und Kunden ist. Diese in einer Unternehmung wie die vbl mitzugestalten ist Motivation und Herausforderung zugleich. Weiter liegt es mir am Herzen, Arbeitsplätze mit grossartigen Kolleginnen und Kollegen in der Stadt Luzern zu erhalten.

Wie kann man sich den Arbeitsalltag des Direktors der vbl vorstellen?

(lacht) Das wäre schön, wenn ich diese Frage in einem Satz beschreiben könnte. Grundsätzlich definiere ich meine Aufgabe gut zur Hälfte nach aussen gerichtet, zu unseren Kundinnen und Kunden. In meinem Fall sind dies der Verkehrsverbund Luzern – unser Hauptkunde –, die Stadt, die Gemeinden und Partnerinnen und Partner von anderen Unternehmungen. Die restliche Zeit nutze ich mit der vbl-Crew zur Umsetzung unserer Strategie. Weiter bin ich täglich mit unseren Bussen unterwegs, um nahe bei unseren Mitarbeitenden zu sein.

Für Ihre Funktion ist der Austausch mit den Kundinnen und Kunden essenziell. Sie müssen deren Bedürfnisse kennen. Was ist Ihnen dabei besonders wichtig?

Mir ist wichtig, dass sich jede und jeder in der Firma bewusst ist, wer unsere Kundinnen und Kunden sind. Und dass wir uns immer hinterfragen, ob das, was



«Sicherstellen, dass vbl weiterhin zur Stadt Luzern gehört, wie der Wasserturm und die Kapellbrücke»: Laurent Roux.

Bild: zVg

wir machen, einen Mehrwert für unsere Kundinnen und Kunden schafft. Aktuell sind verschiedene Ideen geplant. Unter anderem ein Fahrgastforum, in welchem uns Kundinnen und Kunden direkt Inputs und Ideen liefern können, was wir besser machen sollten.

Die Digitalisierung ist omnipräsent. Auf der Website der vbl steht bei Ihnen «Mit ökologischen, ökonomischen und zukunftsfähigen öV-Lösungen gehen wir auf die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse unserer Kundinnen und Kunden ein.» Werden dabei alle öV-Kundengruppen berücksichtigt, beispielsweise auch nicht digitalaffine Personen?

Der öffentliche Verkehr ist für alle da, daher will vbl allen Fahrgästen gerecht werden. Der Spagat, dies zu schaffen, ist vielfach nicht einfach. Gewisse Fahrgäste wollen digitale, einfache Lösungen für ein Fahrticket oder Fahrplanauskünfte. Gewisse Personen mögen es lieber klassisch und lösen ihre Tickets oder Abos an unseren Verkaufsstellen am Bahnhof Luzern und Schwanenplatz, wo wir unsere Kundinnen und Kunden mit Herzlichkeit empfangen und bedienen.

Was dürfen wir in den nächsten fünf Jahren von den vbl erwarten?

Wir haben in unserer neuen Strategie vier Hauptstossrichtungen definiert. Im Hinblick auf Ausschreibungen unserer Linien setzen wir derzeit die Priorität auf den Kundenfokus und die Wirtschaftlichkeit. Nur so können wir sicherstellen, dass vbl auch weiterhin zur Stadt Luzern gehört, wie der Wasserturm und die Kapellbrücke.

Und zu guter Letzt: Kannten Sie Pro Bahn Schweiz schon vor Ihrer Anstellung bei den vbl? Und was erwarten Sie von uns als Kundenorganisation?

Ja, ich habe Pro Bahn bereits während meiner Zeit bei der Zentralbahn kennen und schätzen gelernt. Ich erwarte und freue mich auf einen konstruktiven und offenen Dialog zur Verbesserung der Kundenerlebnisse. Denn nur mit zufriedenen Kundinnen und Kunden haben wir eine Existenzberechtigung.

Herzlichen Dank, Herr Roux, dass Sie sich für dieses Interview Zeit genommen haben. Wir freuen uns auf die weitere engagierte Zusammenarbeit mit Ihnen.

Neue Anschubfinanzierung nötig

Nach der Ablehnung des CO₂-Gesetzes müssen neue Fördermittel gefunden werden: Eine Analyse des Tages- und Nachtangebots im internationalen Personenverkehr.

Bastian Bommer Für Pro Bahn Schweiz hat das aktuell gefahrene Angebot im internationalen Personenverkehr mit Tages- und Nachtzugverbindungen, gerade im Hinblick auf den Klimaschutz, einige Lücken.

- Der TGV Richtung Mittelmeer ist aus Kundensicht leider praktisch inexistent. Heute verkehrt dieser Zug nur im Juli und August ein Mal pro Tag.
- Die EC-Züge Richtung Bologna/Genua müssten beschleunigt werden und Milano Centrale bedienen. Der Giruno bräuchte zwischen Milano und Firenze keinen anderen Stromabnehmer für die Benutzung der HGV-Strecke. Auch der Frecciargento von Trenitalia fährt mit maximal 250 km/h über die HGV-Linie zwischen Milano – Bologna oder Bologna – Firenze – Roma.
- Die Tagesverbindung Schweiz – Amsterdam wird gestrichen, wenn der Deutschland-Takt kommt. Darum sollte diese Tagesverbindung durch eine Verbindung über die Benelux-Länder ersetzt werden. So wären auch Luxembourg und Bruxelles wieder direkt aus der Schweiz erreichbar.
- Der AVE Barcelona – Lyon sollte aus Kundensicht weiter nach Genf verlängert werden. Dies würde auch inter-

essante Destinationen am Mittelmeer direkt erschliessen und eine attraktive Alternative zum Flugzeug sein.

- Ebenso könnten TGV-Züge, welche in Mulhouse oder Strasbourg enden, nach Basel verlängert werden.

Am 15. September 2020 teilten die SBB und die ÖBB mit, ihre langjährige Zusammenarbeit im internationalen Personenverkehr zu verstärken. Die beiden Bahnen wollten das bereits bestehende Angebot im Nachtzugverkehr von sechs auf zehn Linien ausbauen. Geplant wurden neue Nachtzüge ab der Schweiz nach Amsterdam, Rom und Barcelona (siehe Abbildung). Die SBB und die ÖBB haben ihre Ausbaupläne vorgestellt und eine entsprechende Absichtserklärung unterzeichnet. Der geplante Ausbau kann nur mit finanzieller Unterstützung aus dem Schweizer Klimafonds sichergestellt werden.

Nach der Ablehnung des CO₂-Gesetzes im Juni 2021 führten die SBB eine Verzichtplanung durch und teilten mit, auf die Nachtzüge Zürich – Brig – Rom und Zürich – Genf – Barcelona zu verzichten. Dies würde bedeuten, dass die zwei wichtigen Feriendestinationen Italien und Spanien weiterhin nur per Flugzeug oder mit Umsteigeverbindungen

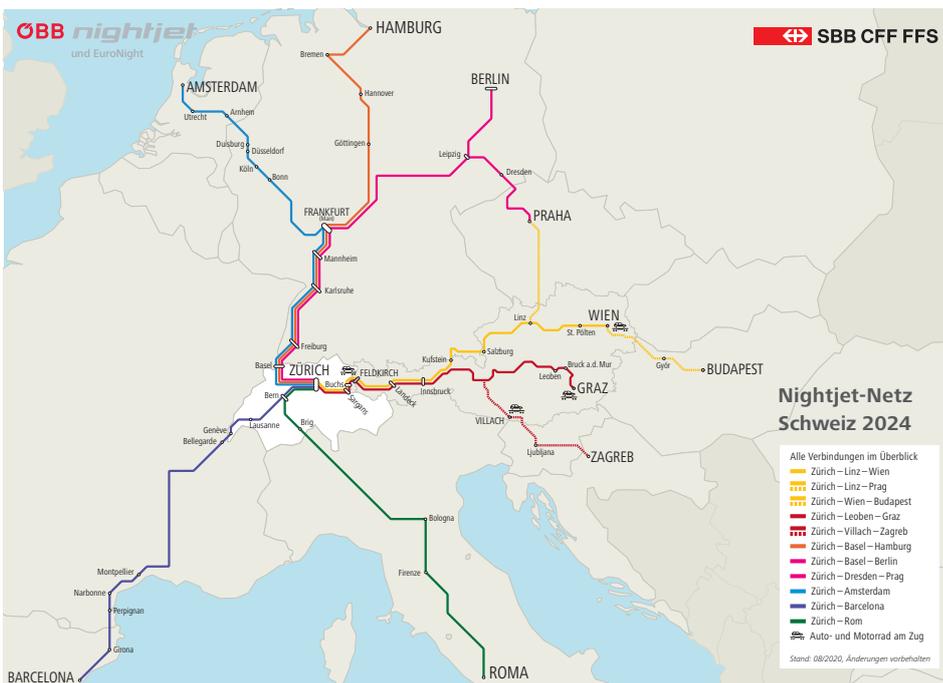
erreichbar wären, statt von Zürich und Bern bequem und direkt per Nachtzug. Vor allem der Nachtzug nach Barcelona hätte grosses Potential, da dort auf die spanischen Hochgeschwindigkeitszüge und die Fähren auf die Balearen umgestiegen werden könnte, und weil das Gebiet entlang des Mittelmeeres um Barcelona vor allem bei Velofahrern sehr beliebt ist.

Im neuen Bundesgesetz-Entwurf über die Reduktion der CO₂-Emissionen ist nun wieder vorgesehen, den grenzüberschreitenden Personenfernverkehr auf der Schiene einschliesslich Nachtzüge mit 30 Millionen Franken pro Jahr zu fördern. Pro Bahn Schweiz wird sich für dieses Bundesgesetz einsetzen, damit die Nachtzüge nach Rom und Barcelona im Jahr 2024 realisiert werden.

Ein grosses Problem für den Nachtzugverkehr ist, dass diese Züge oft in der morgendlichen Hauptverkehrszeit in den grossen Bahnhöfen ankommen und somit einen hohen Trassenpreis bezahlen müssen. Ein weiterer Kostenpunkt ist das aufwändige Rangieren, welches zusätzliche Kosten verursacht. Auch kann das Rollmaterial nur in der Nacht verwendet werden. In Österreich wird deshalb der Nachtzugverkehr vom Staat bestellt und abgegolten. Dies ist in der Schweiz leider nicht der Fall.

Nun bietet die geplante Änderung des CO₂-Gesetzes und die damit vorgesehene Förderung des grenzüberschreitenden Personenfernverkehrs auf der Schiene eine Chance, die Rahmenbedingungen zu verbessern. Aus Sicht von Pro Bahn Schweiz kann die Schweiz nur auf diese Weise die Ziele bis 2030 erreichen, zu welchen sie sich mit der Unterzeichnung des Übereinkommens von Paris verpflichtet hat. Die Förderung des internationalen Personenverkehrs und insbesondere des Nachtzugverkehrs machen das Reisen in Europa attraktiver. Diese Angebote helfen direkt, CO₂ einzusparen.

Unbedingt nötig: Nachtverbindungen nach Rom und Barcelona.
Grafik: ÖBB/SBB



Not macht erfinderisch

In Folge des Nachfragerückgangs experimentieren viele Transportunternehmen mit flexibleren Abos. Derweil kommt eine Studie zum Schluss: öV-Preise in der Schweiz liegen im europäischen Mittelfeld.

Gerhard Lob Infolge der Pandemie und der mittlerweile aufgehobenen Homeoffice-Pflicht haben viele Kundinnen und Kunden ihr Generalabonnement (GA) nicht erneuert. Den Transportunternehmen gingen so wichtige Einnahmen verloren. Andererseits gab es – wenig überraschend – einen Boom beim Verkauf von Einzelbilletten, wie anlässlich einer Medienkonferenz vom Informationsdienst öffentlicher Verkehr (Litra) in Bern im Januar 2022 bekannt wurde.

Mit neuen und flexibleren Angeboten versuchen nun Unternehmen, verlorene Kundinnen und Kunden als Abonnenten wieder zu gewinnen. Teilweise befinden sich diese bereits in einer Versuchsphase. Einer dieser Markttests ist das «FlexiAbo» der beiden Westschweizer Tarifverbände Mobilis und Frimobil in den Kantonen Waadt und Freiburg. Das Angebot bewegt sich zwischen den bekannten Tageskarten und dem Jahresabo der Verbände und ist seit August 2021 innerhalb von Mobilis verfügbar.

Das Pilotabo erlaubt es den Kundinnen und Kunden, während 104 oder 156 Tagen ihrer Wahl zu reisen, was einem Bedarf von durchschnittlich zwei bis drei Reisen pro Woche entspricht. Die Gültigkeit beträgt

ein Jahr. Die Preise sind nach der Anzahl Tarifzonen abgestuft. «Die ersten Ergebnisse sind ermutigend: Wir stellen fest, dass das FlexiAbo Bedürfnisse abdeckt, die die klassischen Abos nicht erfüllen, insbesondere für die Personen im Homeoffice und Teilzeitangestellte», führte Sylvia Coutaz anlässlich der Medienkonferenz aus. Sie verantwortet das Projekt bei Mobilis. Vor allem Frauen sind an diesen Abos interessiert. Damit mehr Personen das FlexiAbo austesten können, hat der Tarifverbund Mobilis entschieden, das Pilotprojekt bis am 11. Dezember 2022 zu verlängern.

Westschweizer Pilotprojekte

Zwei Pilotprojekte laufen auf nationaler Ebene. Im ersten Modell kauft der Kunde ein Guthaben von 3000 Franken, bezahlt dafür aber nur 2000 Franken. Im zweiten Modell kauft er ein Guthaben von 1000 Franken, bezahlt aber nur 800 Franken. Damit können in der SBB-App Tickets gekauft werden. Wird das Guthaben während der Abolauddauer nicht amortisiert, wird die Differenz zwischen Kaufpreis und genutztem Guthaben erstattet. Es geht also kein Geld verloren. Seit Dezember läuft das Experiment mit Testkandidaten. Erste Ergebnisse sind für Ende 2022 oder Anfang

2023 zu erwarten. Regional kommt dasselbe Modell beim Tarifverbund Zug über die App Fairtiq zum Einsatz (Guthaben von 500 Franken zum Preis von 400 Franken).

Unabhängig von diesen flexiblen Abolösungen ist die Schweizer öV-Branche fest bemüht, ihr Image als «hochpreisiges Verkehrsmittel» abzustreifen. Die Branchenleaderin SBB bietet seit Jahren die Sparbillette an, allerdings sind diese für Berufspendler uninteressant, da sie für Stosszeiten nicht erhältlich sind, um auslastungsarme Reisezeiten attraktiver zu machen. Interessant ist das Ausflugs-Abo für Gelegenheitsfahrende, das wahlweise 20 oder 30 Tage freie Fahrt auf dem Netz anbietet (beispielsweise 2. Klasse: 900 Franken für 20 Tage = 45 Franken pro Tag).

Ob der öV nun teuer oder günstig ist, darüber lässt sich trefflich streiten. Gemäss einer Infrac-Studie, welche vom Litra in Auftrag gegeben wurde, bewegen sich die Preise für die Schweizer öV-Tickets im europäischen Mittelfeld. Auch wenn der Preisvergleich kaufkraftbereinigt durchgeführt wurde, bleiben viele Fragen offen, vor allem wenn man sich in die Haut von Touristen (etwa aus Italien) versetzt, die in der Schweiz Billette ohne Ermässigungskarten lösen müssen.

Gern eimal **BREMGARTEN** **BREMEN** retour.

SIMPLE TRAIN
Werde Trainsetter*in

simpletrain.ch – Die Buchungsplattform für Zugreisen an jeden Bahnhof in Europa

Ermöglicht durch **MIGROS** Pionierfonds

Der SOB-Quantensprung

Mit dem IR 35 «Aare Linth» (Bern – Zürich – Chur) ist die Südostbahn AG definitiv vom regionalen zum nationalen Transportunternehmen avanciert.

Peter Hummel Die wichtigste neue Inland-Verbindung im Fahrplan 2022 wurde in der Ostschweiz initiiert. Die SOB wertet mit ihrem am 12. Dezember 2021 in Betrieb genommenen «Aare Linth»-Zug die Linie IR 35 Bern – Zürich – Chur markant auf: Erstens bietet sie erstmals seit Jahrzehnten wieder regelmässige direkte und umsteigefreie Verbindungen auf dieser Relation (sogar im Stundentakt), und zweitens setzt sie die beliebten Traverso-Kompositionen ein, die mehr Komfort und Service bieten als die auf dieser Strecke bisher genutzten Doppelstockzüge, die teilweise nur S-Bahn-Standard haben. Neben bequemeren Sitzen gehört dazu eine Bistro-Ecke mit Imbiss- und Getränkeautomaten.

Ein Wermutstropfen für die SOB ist allerdings, dass während des Bahnhofumbaus Bern bis 2027 wegen zu kurzer Perronlängen kein Einsatz von Dreifach-Garnituren möglich ist. Deshalb werden von Montag bis Freitag zwei Umläufe zu Hauptverkehrszeiten von den SBB mit RV-Dosto (Kiss-Doppelstöcker) abgedeckt. Von Anfang an geplant war bei diesem dritten SOB-Interregio (nach dem Voralpen-Express und dem Treno Gottardo) eine Koproduktion beim Lokführer-Einsatz: Die SOB führt die Züge zwischen Zürich und Chur, die SBB zwischen Zürich und Bern.

Verdoppelte Verkehrsleistung

Thomas Küchler, Vorsitzender der SOB-Geschäftsleitung, bedauert mit Blick auf die Produktprofilierung zwar diesen ungeplanten Mischbetrieb. Dennoch unterstreicht er die Bedeutung dieses dritten Zugs für das Konzept der optimierten Betriebsgrösse: «Erst mit diesem «Netzschluss» kann die vorhandene Kapazität ausgelastet und die Wirtschaftlichkeit verbessert werden». Durch ausgeklügelte Umlaufpläne kann der «Aare Linth» wie auch der Treno Gottardo via die Knotenpunkte Arth-Goldau, Luzern oder Pfäffikon mit dem Voralpen-Express rotieren und damit für den etwa vierzehntäglichen Unterhalt im Servicezentrum Herisau auf die Stammlinie eingefädelt werden. Und im Weiteren betont Küchler: «Mit dieser Erweiterung bedienen



Von Pfäffikon SZ nach Bern ohne umzusteigen: Der IR 35 macht es möglich.
Bilder: Peter Hummel

wir bis auf Biel und Winterthur alle grösseren Städte der Deutschschweiz; die SOB avanciert von einer regionalen zu einer nationalen Transportunternehmung im öV – ein Quantensprung.»

Mit diesem dritten Fernverkehrszug erreicht die SOB jedenfalls die Vorgabe, welche die beiden Verkehrsexperten Professor Ulrich Weidmann und Professor Matthias Finger vor just 10 Jahren für eine eigen-

Begleitend zu den neuen Zügen hat die SOB auch eine digitale Plattform für die touristische Vermarktung aufgegleist.

ständige SOB-Zukunft als unabdingbar erachteten: Eine Verdoppelung der erbrachten Verkehrsleistung.

Begleitend zu den neuen Zügen hat die SOB auch eine digitale Plattform für die touristische Vermarktung aufgegleist. Die SOB wird damit zum willkommenen Steigbügelhalter für bisher vernachlässigte Regionen wie Schwyz, Uri und die Leventina, die auf diesem digitalen Marktplatz auch bereits über 100 Angebote feilgeboten haben. Und genauso wie es die Marktfreiheit der SOB etwa erlaubte, kreative Angebote mit Destinationen wie Andermatt Swiss Alps zu kreieren, wird für diesen Winter in Zusammenarbeit mit der RhB ein Skipass-Kombi für Davos-Klosters geschnürt.

Thomas Küchler sieht auch für den «Aare Linth» erhebliches touristisches Potenzial, etwa in der Promotion des schmucken Oberaargaus oder der Region Glarnerland/Walensee/Flumserberge. Die Kantone St. Gallen und Schwyz sowie der Bund unterstützen denn auch diese Digitalisierung im Rahmen der neuen Regionalpolitik (wie bereits die Gotthardkantone bei den Treno-Gottardo-Angeboten).

«Wir werden uns um Netzteile bewerben»

Voralpen-Express, Treno Gottardo, IR «Aare Linth». Was kommt danach? SOB-Chef Thomas Kuchler plauderte aus dem Nähkästchen.

Peter Hummel Arth-Goldau ist für die SOB seit jeher der Zugang zur Gotthardlinie. Seit einem guten Jahr kreuzt sich hier sogar der eigene Treno Gottardo mit dem Voralpen-Express. Naheliegender, dass sich die Bahnjournalisten Schweiz just in diesem Fadenkreuz mit Thomas Kuchler, dem Vorsitzenden der SOB-Geschäftsleitung, treffen wollten, um Hintergründe der überraschenden Partnerschaft mit den SBB, Erfahrungen mit dem Treno Gottardo, Details zum Betriebskonzept des neuen Zugs «Aare Linth» und nächste Pläne zu vernehmen.

«Die SOB hätte es im Alleingang gar nicht geschafft. Wir hatten nur zwei Optionen: Kooperation oder Ausstieg.» Mit dieser heute verblüffenden Aussage überraschte Kuchler die Zuhörer gleich zu Beginn. «Auch wenn mit Wohlwollen des BAV auf den zweiten Anhub sogar gute Chancen bestanden hätten, per 2020 eine

eigene Konzession zu bekommen, so hätte uns der Gotthard über kurz oder lang wohl in den Konkurs getrieben.» Doch auch als im Grundsatz Einigkeit zu einer Kooperation zwischen SBB und SOB erzielt worden war, seien noch Knackpunkte zu lösen gewesen: So wollte SBB-Chef Andreas Meyer ein Vorkaufsrecht für SOB-Aktien im Vertrag festhalten, was erst Hans Altherr auf höchster Stufe SBB-Verwaltungsratspräsidentin Monika Ribar ausreden konnte.

Partnerschaft auf Augenhöhe

SBB-Personenverkehrschefin Janine Pilloud wollte Thomas Kuchler ihrerseits dafür gewinnen, «den unrentablen Gotthard zu vergessen» – was für den SOB-Chef überhaupt nicht in Frage kam: «Die Gotthard-Bergstrecke gehört als Ursprung der Ausbaupläne zu unserer DNA.» Mit dem aktuellen Vertrag kann er nun leben: «Er bedeutet eben nicht einfach ein Fuhrhal-

termodell, sondern eine Partnerschaft auf Augenhöhe.» Die SOB kann den Betrieb und die Vermarktung selbständig gestalten, das Einnahmenrisiko tragen aber die SBB; ab einem gewissen Erfolg wird die SOB hälftig beteiligt. Diese Schwelle sei natürlich noch nicht erreicht, immerhin lägen die Frequenzen im ersten Jahr 30 Prozent über den – Covid-bedingt noch moderaten – Erwartungen.

So seien im bisherigen Jahresdurchschnitt täglich 3200 Passagiere auf der Nordrampe und 1150 in der Leventina gezählt worden. Im Sommer sei es an schönen Wochenenden sogar zu Kapazitätsengpässen gekommen, sowohl beim Personen- wie beim Velotransport. Optimierungen würden derzeit geprüft, doch sei insbesondere eine Verstärkung mit einer zusätzlichen Einheit wie beim Voralpen-Express wegen zu kurzer Perronlängen auf der Bergstrecke nicht möglich. >>>



SOB-Chef Thomas Kuchler über den Treno Gottardo: «Unsere Erwartungen wurden übertroffen.»

Bild: SOB

>>> Statt des wenig attraktiven Velobusses an Wochenenden sollen jedenfalls flexible Abstellflächen im Zug evaluiert werden.

So positiv der Zuspruch von Seiten der Reisenden, so unerwartet und unerfreulich die immer noch vorkommenden Zugstörungen. Nicht nur beim viel gescholtenen Bombardier-Doppelstöcker gebe es Pannen, sondern auch beim Traverso, war von Thomas Küchler zu erfahren. Inzwischen seien es zwar fast nur noch Türstörungen durch klemmende Schiebetritte, doch wenn sich das im Ereignisfall nicht rasch beheben lasse, werde in grossen Bahnhöfen der Abfahrts-Slot verpasst und der Zug müsse ausfallen. Die Ursache, ein geringeres Spaltmass, sei erkannt, lasse sich aber nachträglich nicht ohne weiteres beheben.

Ungeteilte Konzession

Im Rahmen eines solchen informellen Gesprächs erhofften sich die anwesenden Bahnspezialisten, dass der SOB-Chef einige Karten seiner Zukunftspläne aufdeckt. Mindestens den «Fahrplan» konnte Thomas Küchler skizzieren: Nach einem Bundesratsentscheid zur Motion Regazzi ist klar, dass der Bund ein Mehrbahnsystem will, aber mit einer ungeteilten nationalen Konzession. Es wird also entweder eine einvernehmliche oder eine regulatorische Lösung geben. Um die Selbstständigkeit zu sichern, brauche die SOB einen gewissen Zuwachs, hielt Thomas Küchler fest. Er



Der Salon der Villa Mon Abri in Arth-Goldau bot ein ideales Ambiente für das Hintergrundgespräch mit SOB-Chef Thomas Küchler (rechts am Tisch).
Bild: Conradin Knabenhans

«Die SOB hätte es im Alleingang gar nicht geschafft. Wir hatten nur zwei Optionen: Kooperation oder Ausstieg.»

denkt an gewisse Interregio-Linien, erklärte aber: «Um Effizienz und Synergien zu steigern, geht es nun nicht mehr um Linienpickerei, sondern um Netzteile.» Er sieht für die SOB längerfristig den Raum Ost-/

Zentralschweiz als gegeben. Küchler rechnet damit, dass bis 2024/25 klar sein sollte, welche Betreiber welche Strecken fahren; dann könnte noch rechtzeitig Rollmaterial bestellt werden, um auf den grossen Fahrplanwechsel 2028/29 startklar zu sein. Für die SOB heisst das konkret, dass sie aus Kapazitätsgründen erstmals Doppelstock-Triebzüge bestellen dürfte.

Und Küchler wäre nicht Küchler, wenn er nicht noch einen weiteren, neckischen Rollmaterialplan im Hinterkopf hätte: Nachdem Ende Jahr die MOB mit Spurwechselwagen erstmals durchgehende Schnellzüge nach Interlaken anbieten wird, könnte er sich vorstellen, mit solchen Waggons von Zürich direkt nach Andermatt zu fahren.

Corona-Jahre als Karriere-«Highlight»

Peter Hummel

Neben der gemeinsamen Lokführerstellung beim «Aare Linth» wird bereits beim Treno Gottardo eine Kooperation praktiziert: Zum einen kommen auf der Gotthard-Südseite SBB-Führer vom Depot Bellinzona zum Einsatz. Und um das einstige grosse SBB-Depot Erstfeld zu erhalten, wird dieses nun gemeinsam mit den SBB betrieben; beim Personal stiess das auf gute Akzeptanz, nur der Lokführerpersonalverband zeigte sich zu Beginn etwas irritiert. Für den Treno Gottardo und den «Aare Linth» konnte

die SOB knapp 100 zusätzliche Lokführer und Lokführerinnen rekrutieren – ein Kunststück angesichts des akuten Lokführermangels. Thomas Küchler erläutert: «Das gelang uns nur, weil sich unsere Depots vornehmlich «auf dem Land» befinden und nicht in den Agglomerationen, und wir damit nicht in den eh schon ausgetrockneten Arbeitskräftemärkten suchen mussten.» Total sind derzeit 650 Lokführer und Lokführerinnen auf dem Traverso ausgebildet, 240 bei der SOB, 380 bei den SBB plus 30 Rangier-Lokführer SOB/SBB.

Der gesamte Bestand bei der SOB stieg in den letzten zwei Jahren von 610 auf aktuell 850 Mitarbeitende. Thomas Küchler spendete bei dem Bahnjournalisten-Treffen seinem Personal ganz besonderes Lob: «Die Herausforderungen durch unsere Expansion und gleichzeitig die Covid-Restriktionen waren ausserordentlich, haben aber gerade deswegen einen unwahrscheinlichen Teamgeist gefördert. Für mich persönlich wurden die Corona-Jahre 2020/21 deshalb zum «Highlight» meiner Karriere.»

Sinnvolle Nische zwischen IC und S-Bahn

Der neue Verzicht auf Hubs und die Parallele zwischen Airbus A380, SOB und BLS. Eine Analyse.

Kaspar P. Woker Praktisch zeitgleich mit dem Fahrplanwechsel der Bahnen im Dezember 2021 verkündete Airbus das Aus für die Produktion des Riesenjets A380. Die Idee, Fluggäste via Zubringer in Hubs wie Frankfurt oder Paris auf interkontinentale Flüge umsteigen zu lassen, sei vorbei. Gefragt seien vielmehr direkte Flüge ab «kleineren Flughäfen» wie Zürich (!) mit angepasstem Fluggerät.

Was macht die SOB anderes mit ihren Traverso-Zügen auf der neuen Linie Bern – Burgdorf – Zürich – Ziegelbrücke – Chur? Oder ab Basel und Zürich direkt nach Göschenen und Locarno? Oder Luzern – St. Gallen mit bester Aussicht statt 19 Minuten Wartezeit in Zürich HB? Wer zwischen Bern und Chur in Zürich umsteigt, ist zwar 40 Minuten schneller am Ziel, doch für Burgdorf – Ziegelbrücke wird dieselbe Zeit veranschlagt wie bei Fahrt mit Umsteigen im grössten Bahnhof der Schweiz.

Sachte, aber zielstrebig hat sich die SOB als dritter Player auf dem Normalspurnetz

mit dem Traverso nicht nur etabliert, sondern die Nische zwischen IC und S-Bahn erfolgreich besetzt. Nutzen daraus ziehen und konsequent weiter entwickeln muss deren Devise heissen.

Nach Corona wird nicht mehr der (Weit-)Pendler das Mass vorgeben für das Angebot auf der Schiene. Wie selbst der SBB-CEO einräumt, muss sich der ganze öV und speziell die Bahn stärker auf den Freizeitverkehr ausrichten. So lassen sich auch werktags viele IR- und RE-Züge besser auslasten. Ein kupferfarbener Zug allein bringt kaum mehr Fahrgäste. Hingegen ist eine durchdachte Kommunikation auf allen Ebenen, die gleichsam die Segmente «Golden Agers», Familien und «Aficionados der Bahn» anspricht, matchentscheidend. Dazu gehören Schnäppchen mit touristischen Anbietern, ein «Merchandising» und der Service auf dem Zug – dem Kernprodukt – mit Bordbistro, Begleitpersonal und Sauberkeit. Mehr Details: unterwegs.sob.ch.

Vorgeschobene Komplikationen

Direkte Verbindungen auf der Schiene zwischen dem Mittelland und touristischen Zielen im Alpenraum beruhen bei den SBB noch zu wenig auf Marktanalysen. Betriebliche Überlegungen oder die Hoheit der Kantone bei der Bestellung des RE- und S-Bahn-Angebots – primär für Pendlerinnen und Pendler – spielen zentrale Rollen. Ab Liestal, Schaffhausen, Aarau, Baden, Uster Richtung Graubünden heisst immer Umsteigen durch das Gewusel in Zürich HB. Ähnlich für Fahrten ins Tessin. Oder ebenso von Biel, Aarau, Neuenburg ins Berner Oberland. Hier liegen für SOB und BLS ausserhalb des Pendlerverkehrs noch einige Nischen offen.

Die zwischen diesen beiden Bahnen und der Marktführerin SBB getroffene Vereinbarung punkto Konzession im Fernverkehr mit Spielraum für Untervergabe einzelner Linien muss zu vertieften Analysen führen, um ausserhalb der IC-Verkehrsströme mehr Reisende für die Schiene zu >>>



Etwas langsamer unterwegs zwischen Bern und dem Bündnerland, aber ohne Umsteigen und Warten: IR 35 «Aare Linth» bei Richterswil ZH.

Bild: André Springer

>>> gewinnen. Wenig Gewicht wird bisher auch dem Potential ennet der Landesgrenze beigemessen. Die technischen Komplikationen mit unterschiedlichen Strom- und Sicherungssystemen blocken oft schon erste Gedanken dazu ab. Dabei sind die Traverso der SOB so ausgelegt, dass sie für deutsche/österreichische Einsätze (Lindau, Hochrhein) nachgerüstet werden können, so wie sich die BLS mit der Italientauglichkeit der Mika-Züge (Stresa, Novara) auseinandergesetzt hat. Neue IR-Verbindungen liegen auf der Hand.

Potenziale zur Auswahl

Luzern dank Voralpen-Express über St. Gallen – Bregenz mit dem Gästepotential an der deutschen Riviera in Lindau verbinden. Aarau, Lenzburg, Wohlen bis Rotkreuz mit Arth-Goldau und dem Gotthard verknüpfen. Den Treno Gottardo aus Locarno in Zürich bis Schaffhausen, Singen weiterführen. Statt ab St. Gallen dreimal pro Stunde an die Limmat, kann Basel einmal ab Winterthur via Bülach – Zurzach – Koblenz – Rheinfeldern auf der Direttissima angefahren werden.

Muss die einst als HGV-Zubringer etikettierte Verbindung Herisau – Romanshorn – Konstanz (heute «Lago-mio-Express» zum dortigen Einkaufszentrum) wirklich mit den unkomfortablen GTW der Thurbo

bedient werden? Eine Ausdehnung mit Aufwertung als IR bis Singen (Hohentwil) und später via Hochrheinstrecke (Elektrifizierung bevorstehend) über Schaffhausen – Waldshut nach Basel (Badischer Bahnhof) liegt auf der Hand. Warum nicht zweistündlich alternativ dem Rhein entlang via Koblenz/Waldshut fahren?

Eine provokativere Idee dürfte der Traverso «Glatttal – Calanda» sein: Samstag/Sonntag würde die Zürcher S 15 auf den Ast Niederwenigen beschränkt. Die SOB bedient am Wochenende ab Baden – Dietikon via Zürich – Uster den östlichen Ast durchs Glatttal – Rapperswil und weiter bis Uznach – Ziegelbrücke – Chur. So würde Graubünden ab zwei weiteren Zürcher Agglomerationen direkt erschlossen. Alles Ideen zwischen Ost- und Zentralschweiz, dem Marktgebiet der SOB.

Marktchancen zwischen Jura, Mittelland, Seeland, Berner Oberland sowie der Westschweiz ergeben sich auch für die BLS. Bern muss, speziell für den Ausflugsverkehr am Wochenende, auch zum Durchgangsbahnhof werden. Neuenburg – Bern – Münsingen – Thun – Frutigen/Interlaken sowie Olten – Burgdorf – Gürbetal (Halt nur in Belp) – Thun – Spiez, wo auf den GoldenPass Interlaken – Montreux gewechselt werden kann. Ebenso bietet der Knoten Biel Potential für durchlaufen-

de Züge Richtung Freiberg für Velo und Langlauf. Ab Bern bis Tavannes und durchs Vallon de St-Imier bis La Chaux-de-Fonds, besonders wenn hier in einigen Jahren die durchgehende Verbindung über Neuenburg gebrochen wird.

Nicht nur im Ausflugsverkehr dürfte eine IR-Verbindung Bern – Fribourg – Vevey bis Martigny auf Interesse stossen. Parallel zur Autobahn A12 kann fast gratis ein Potential abgeholt werden, statt per Bahn das Eck via Lausanne mit knappen Anschlüssen zu befahren. Betrieben als Flügelzug mit dem RE der TPF Bern – Fribourg – Bulle/Broc. Hier haben SBB und TPF seit diesem Winter mit dem Sportzug VosAlpes Fribourg – Aigle – Le Chable aber die Nase vorn.

Als Interessenvertretung der Bahnkundinnen und -kunden und aus Überlegungen zum Klimaschutz ist bei solchen Ideen im Sinne einer SWOT-Analyse (Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken) vermehrt der Blick auf die «opportunities» als auf die «threats» zu richten. Emissionen reduzieren sei ein wichtiger Grund, mit kleineren Fliegern direkt zu operieren, statt weiter den Spritfresser A380 einzusetzen, betonte Airbus gegenüber der Presse. Natürlich liegen bei neuen Angeboten Risiken auf der Hand, doch ohne Wagemut tun wir auch zu wenig für die CO₂-Reduktion im Verkehr.

Nur langsame Genesung

Covid bremst die Nachfrage beim Personenverkehr auf der Schiene nachhaltig. Der Schienen-Güterverkehr hingegen ist nicht betroffen.

PBS Der Personenverkehr auf der Schiene wurde zum Ende des letzten Jahres weiterhin durch die Corona-Pandemie gebremst. Das zeigen die jüngsten Daten zum vierten Quartal 2021, welche Litra und der Verband öffentlicher Verkehr Mitte Februar veröffentlicht haben. Die Nachfrage im Schienen-Personenverkehr verharrt bei einem Minus von rund einem Viertel gegenüber der Zeit vor Covid-19. Gegenüber dem Vergleichsquartal 2019 beträgt der Rückgang im letzten Quartal 2021 noch minus 23,1 Prozent, die Nachfrage erreichte 4,21 Milliarden Personenkilometer. Dies ist eine leichte Verbesserung gegenüber dem letzten Reporting, als der

Rückgang gegenüber dem dritten Quartal 2019 noch minus 26,4 Prozent betrug. Und im vierten Quartal 2020 betrug der Rückgang gegenüber 2019 sogar minus 44 %. Damit erholt sich die Nachfrage in der Bahn langsam, aber stetig vom Corona-bedingten Einbruch.

Gänzlich vom Einbruch erholt hat sich der Schienen-Güterverkehr. Mehr noch: Das Vorkrisenniveau wurde erneut übertroffen. Gegenüber dem vierten Quartal 2019 stieg die Transportleistung im Schienengüterverkehr um 6,9 Prozent und ge-



Nachfrage unter Vor-Covid-Niveau.

Bild: SBB

genüber dem vierten Quartal 2020 um 5,5 Prozent auf nunmehr 3,14 Milliarden Nettotonnenkilometer. Ein Blick in die Vorjahre zeigt: Seit 2014 war die Transportleistung zum Jahresende noch nie so hoch. Damit setzt sich der Trend der vorangehenden Quartale fort, in denen der Schienen-Güterverkehr die Zahlen von 2019 übertraf.

Nachrichten 1

Maskenpflicht bis Ende März

Der Bundesrat hat am 16. Februar weitreichende Lockerungen von Corona-Massnahmen beschlossen. Ab dem 17. Februar entfiel auf Grund dieser Massnahmen die Zertifikatspflicht in der Bahngastronomie, das heisst in den Speisewagen. In den Reisezentren, Schalterbereichen und Einkaufspassagen der Bahnhöfe muss keine Maske mehr getragen werden. Die Maskentragpflicht in öffentlichen Verkehrsmitteln (Bahn, Bus, Tram) bleibt aber bis Ende März bestehen. Das freiwillige Tragen von Masken in Bereichen, die nicht mehr dem Obligatorium unterstehen, ist selbstverständlich möglich. (gl)



Weiterbauen in Bulle

Der Bahnhof Bulle FR ist die zentrale Mobilitätsschnittstelle zwischen den Bahnlinien und den regionalen und urbanen Busverbindungen. Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) macht eine Anpassung der Zugangswege für Menschen mit eingeschränkter Mobilität erforderlich. Darüber hinaus bedingen die Erneuerung der Bahngleise und die Verlängerung der Perrons einen Standortwechsel des Bahnhofs. Erste Vorarbeiten wurden im Oktober 2019 aufgenommen und dauerten bis Ende 2019. Die bahnseitige Baustelle wurde im Januar 2020 in Angriff genommen, die vollständige Inbetriebnahme des Bahnhofs soll laut SBB im Dezember 2022 erfolgen. (pd)



Pass der Kinder ab Sommer auf das Erwachsen handy laden lassen. (gl)

Zürich – München instabil

Allen globalen Pünktlichkeitsstatistiken zum Trotz gibt es Verbindungen mit hoher Unpünktlichkeit: Dazu gehörte nach dem Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2021 die Relation Zürich – München. Betroffen waren die drei EC-Tagesverbindungen, welche eigentlich nur noch dreieinhalb Stunden unterwegs und somit eine halbe Stunde schneller als früher sein sollten. Doch der Fahrplan wurde praktisch nie eingehalten, wie mehrere Medien berichteten. In den ersten Wochen nach dem Fahrplanwechsel war laut SBB nur ein Drittel der Züge pünktlich unterwegs. Inzwischen soll sich die Situation aber verbessert haben. Im nächsten InfoForum werden wir die Situation thematisieren. (gl)

SBB pünktlicher

Im vergangenen Jahr waren 91,9 Prozent der Züge im SBB-Personenverkehr pünktlich und trafen somit am Zielbahnhof mit weniger als drei Minuten Verspätung ein, wie die SBB bekannt gaben. Bei dieser Zugspünktlichkeit wurde 2021 der von der SBB selbst vorgegebene Zielwert von 90,5 Prozent deutlich übertroffen. Auch die Anschlusspünktlichkeit lag 2021 über dem Zielwert. Allerdings gab es saisonale und regionale Schwankungen, wie die SBB einräumten. Um die Pünktlichkeit weiter zu verbessern, arbeiten die SBB an einer besseren und zuverlässigeren Planung des Fahrplans und der Abwicklung der Bahnverkehrs. Im Zentrum stehe dabei die Schaffung von mehr Zeitreserven. (gl)

Bern braucht mehr Zeit

Anspruchsvolle geologische Verhältnisse und hydrologische Schwierigkeiten, Altlasten, die Corona-Pandemie und fehlende Möglichkeiten zur Beschleunigung verzögern die Bauarbeiten am hochkomplexen Grossprojekt Zukunft Bahnhof Bern: Anstatt Ende 2027 wird der neue RBS-Bahnhof voraussichtlich Mitte 2029 in Betrieb genommen, wie die Verantwortlichen am 16. Februar mitteilten. Deshalb wird auch die neue Unterführung Mitte voraussichtlich erst Mitte 2028 eröffnet. Die Schwierigkeiten und Terminverzögerungen wirken sich auf die Kosten aus: Der RBS-Bahnhof wird voraussichtlich rund 730 (statt 614) Millionen Franken kosten, die SBB-Ausbauten voraussichtlich rund 375 (statt 360) Millionen Franken. (gl)

Ärger wegen Junior-Karte

Für 30 Franken pro Jahr dürfen Kinder in Begleitung ihrer Eltern beliebig oft Zug, Bus und Tram fahren. Bisher haben es die SBB nicht geschafft, die Junior-Karte wie alle anderen Tickets auf dem Handy verfügbar zu machen. Stattdessen gab es zwei Papierkarten: eine für die Mutter und eine für den Vater. Neu erhält jedes Kind einen eigenen SwissPass (für Neukunden seit Februar, ansonsten ab April 2022). Die Karte muss stets mit dem Kind weitergegeben werden, weil kein Doppel für den anderen Elternteil erhältlich ist. Doch kommt offenbar Abhilfe: Laut Alliance SwissPass, dem Verband des öffentlichen Verkehrs, soll sich der Swiss-



Rübenzüge in Einsatz

Während der Erntezeit wird ein Teil der Zuckerrüben auf die Schiene verladen, um die Strassen zu entlasten. Als nationaler Logistikpartner der Schweizer Zucker AG transportierte die TR Trans Rail AG in den letzten drei Monaten des Jahres 2021 mit über 500 Zügen rund 555'000 Tonnen Rüben zu den Zuckerfabriken in Aarberg und Frauenfeld. Kurz vor Weihnachten erreichte die letzte Ladung Rüben die Frauenfelder Zuckerfabrik. 100 Tage lang waren die Wagenprüfer in den beiden Zuckerfabriken vor Ort und kontrollierten die Züge. (pd)

Der Traum vom Grimsetunnel

Kommt die Verbindung der nördlichen und südlichen Schmalspurnetze?
Ein Entscheid von Swissgrid steht noch aus.

Roland Arnet Noch vor der definitiven Linienwahl für einen Gotthardtunnel gab es um 1860 das Berner Projekt für eine Grimselbahn mit Linienführung von Bern über Meiringen mit Grimsel- und Gerentunnel nach Airolo. Rund 150 Jahre später, genauer 2012, wurde die jetzige Interessengemeinschaft Grimselbahn mit dem Ziel einer neuen Schmalspur-Bahn von Meiringen nach Oberwald gegründet. Anfänglich erwartete die IG nur ein mildes Lächeln, doch die Einsprachen gegen den Um- und Neubau der Hochspannungsleitung durch Leukerbad (Gemmi-Leitung) sowie die anstehende Erneuerung der Haslital-Leitung könnten dem Grimsetunnel zum Durchbruch verhelfen. Der Höchstspannungs-Netzbetreiber Swissgrid steht unter Druck, endlich neue Leitungen aus dem Wallis in die Deutschschweiz zu realisieren, damit die im Wallis produzierte Energie auch vollständig genutzt werden kann. Geplant wurde schon lange (mit der veralteten Technik einer Höchstspannungs-Freileitung), doch der Widerstand in der Bevölkerung ist und bleibt weiterhin hoch.

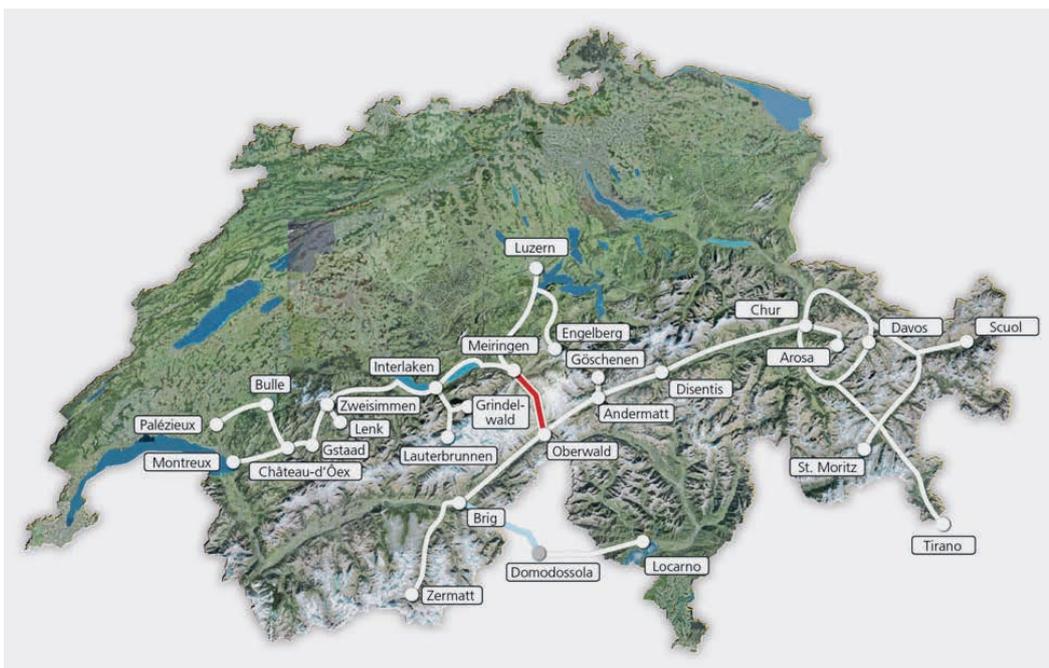
Endlich sollte Swissgrid umdenken und die Zeit ihrer Landschaftszerstörung beenden. Viele Feriengäste und Einheimische im Oberwallis zwischen Mörel und Ulrichen stören sich an den riesigen Wunden der kilometerlangen Waldrodung für die neugebaute Energie-Autobahn. Diese wurde, trotz Widerstand aus der Bevölkerung, durchgesetzt. Künftig braucht es bessere und nachhaltigere Lösungen, denn auch mehrere Bundesgerichtsurteile haben sich gegen neue Höchstspannungs-Freileitungen ausgesprochen. Doch der Monopolist Swissgrid will wohl noch möglichst lange seinen bisherigen umwelt- und tourismusfeindlichen Weg weiterführen.

Meiringen – Innertkirchen – Oberwald

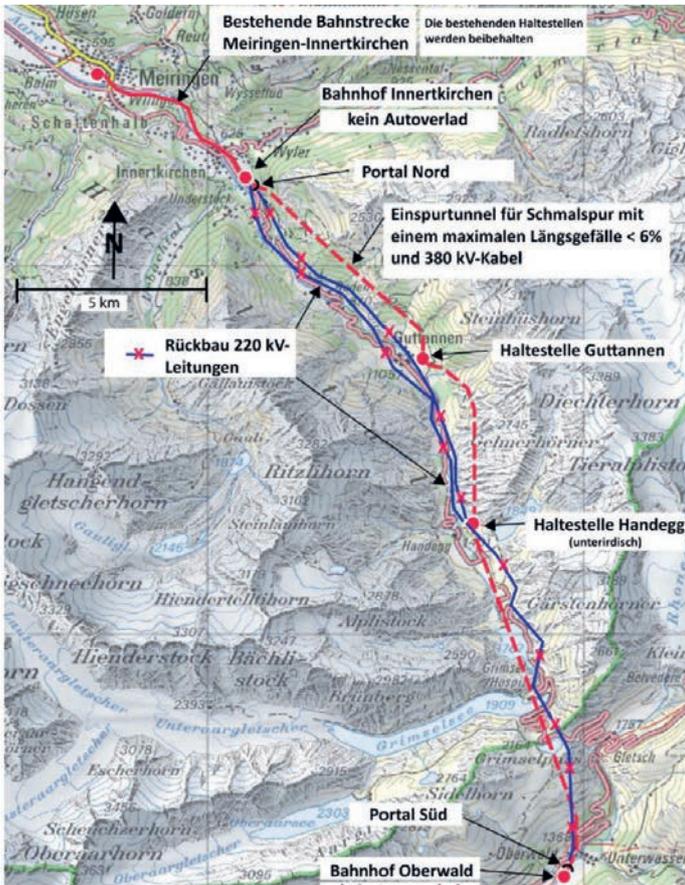
Der Zeitpunkt für die Umsetzung der neuen Bahnverbindung Innertkirchen – Oberwald mit 23 km Länge war noch nie so günstig. Das Bahnprojekt hätte für die Bevölkerung im Haslital und im Oberwallis sehr viele Vorteile – bei Kosten von rund 600 Millionen Franken. Auch die Schweizer Tourismusbranche würde von der

neuen Eisenbahn-Querverbindung profitieren.

Zum Projekt: Anfänglich bestand die Idee, eine parallele Streckenführung von Schmalspurbahn und Höchstspannungsleitung im selben Tunnel zu realisieren. Die Probleme der dadurch entstehenden magnetischen Felder, verursacht durch die Höchstspannungskabel, sind technisch aber fast nicht lösbar. Zwischenzeitlich ist eine neue Projektvariante herangereift, die machbar erscheint, aber ein wenig teurer ist. Die Parallelführung zweier Tunnel, der grössere für die Eisenbahn und der kleinere für die Höchstspannungsleitung. Der Stromtunnel kann jederzeit unter Abschaltung der Leitung auch als Notfall-Rettungstunnel genutzt werden. Nun muss sich nur noch Swissgrid durchringen und endlich in ein zukunftsgerichtetes, umweltfreundliches Projekt investieren. Diese Tunnellösung wird von der Kraftwerk Oberhasli AG (KWO) mitgetragen und würde auch ihr zur langfristigen Stromsicherheit im Winter dienen. Wer ist Trägerschaft dieses Bahnprojekts und wo liegt das Markt-



Im Schweizer Alpenraum existieren drei Schmalspurbahn-Netze: das eine entlang des Hauptkamms (Matterhorn-Gotthard-Bahn, Rhätische Bahn), die anderen beiden nördlich davon (Montreux-Berner Oberland-Bahn, Zentralbahn: dank der Umspuranlage in Zweisimmen bald «verbunden»). Im Raum Grimsele nähern sich die Netze auf 22 Kilometer an. Seit langem gibt es Bestrebungen, diese Lücke zu schliessen. Die Höchstspannungsleitung über die Grimsele muss erneuert und verstärkt werden. Beide Vorhaben lassen sich gemäss den Initianten idealerweise in einer gemeinsam genutzten Tunnelanlage für Bahn und Leitung realisieren.



Die Linienführung

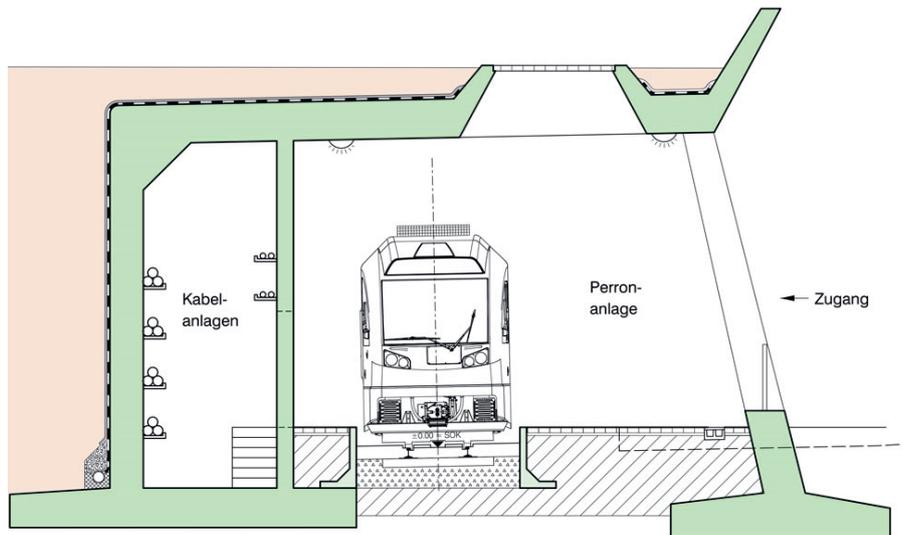
Die Bahnstrecke durch den Grimseltunnel verbindet Meiringen (BE) und Oberwald (VS). Zwischen Meiringen und Innertkirchen verkehrt heute die Meiringen-Innertkirchen-Bahn (MIB). Ab Innertkirchen beginnt die Neubaustrecke. In offener Linienführung führt die Trasse zum Nordportal des knapp 22 Kilometer langen Grimseltunnels. Im Tunnel überwindet die Bahn eine Steigung von 6 Prozent, bis sie die Haltestelle Guttannen erreicht. Die Haltestelle befindet sich in einer seitlich offenen Galerie. Durch den Tunnel geht es weiter bis zur unterirdischen Haltestelle Handegg. Sie liegt ca. 30 Meter tief. Nach der Handegg erreicht das Tunneltrasse auf 1400 Metern über Meer den Kulminationspunkt. Das Südportal des Grimseltunnels liegt auf der Ostseite direkt beim Bahnhof Oberwald.

potential? Aktionäre der Grimselbahn AG sind die Einwohnergemeinden Obergoms, Innertkirchen, Andermatt, Bellwald, Fiesch, Fieschertal, Goms, Guttannen, Meiringen, Interlaken und Schattenhalb sowie die KWO und der Verein IG Grimselbahn.

Die Finanzierung der Projektierung übernahmen der Kanton Bern, das Programm San Gottardo PSG als Regionalentwicklerin (Wallis, Uri, Graubünden und Tessin) sowie die Innerschweizer Kantone Luzern, Ob- und Nidwalden. Die Gesamtprojektleitung obliegt Dr. sc. techn. Gianni Biasiutti, einem ausgewiesenen Hochspannungsfachmann mit viel Praxiserfahrung, dazu auch ehemaliger CEO der KWO (1997-2016).

Zur Umsetzung und Wirtschaftlichkeit der Grimselbahn: Pro Jahr werden gemäss Schätzungen 400'000 Passagiere die Neubaustrecke nutzen, und es werden rund 35 neue Vollzeit-Arbeitsplätze geschaffen. Der volkswirtschaftliche Nutzen mit der Verbindung der Schmalspurbahnen nördlich (Zentralbahn) und südlich der Alpen (Matterhorn-Gotthard-Bahn) bringt neue touristische Impulse. Mit dem Grimseltunnel könnte sich eine für Mensch und Umwelt bessere Lösung durchsetzen – es bleibt zu hoffen, dass Swissgrid einlenkt.

Internet: www.grimselbahn.ch



Die jüngste Idee: Die Parallelführung zweier Tunnel, der grössere für die Eisenbahn und der kleinere für die Höchstspannungslleitung.

Zahlen und Fakten

Tunnellänge gesamt:	21,72 km
Fahrplanangebot:	Stundentakt zwischen Meiringen und Oberwald, ½-Stundentakt zwischen Meiringen und Innertkirchen (verlängerbar bis Guttannen), ergibt ca. 14–15 Züge pro Tag und Richtung für die durchgehenden Züge.
Planungszeit:	4–5 Jahre
Bauzeit:	6–7 Jahre
Aushub:	1,2 – 1,7 Mio. m ³ Deponievolumen, je nach Variante
Investitionskosten:	Rund 600 Mio. Franken für Tunnel-Anlage mit Bahn und Strom

Quelle: grimselbahn.ch

Citylogistik künftig vermehrt mit der Bahn?

Anlieferungen auf der Schiene drängen sich auf, wenn die Strassen verstopft sind.

Roland Arnet An einer gut besuchten Tagung in Basel, organisiert von der «Vereinigung Bahnjournalisten Schweiz – Medienschaffende des öffentlichen Verkehrs», wurde mit neun Referenten diskutiert, ob künftig die Bahn Beiträge zur Versorgung von Stadtzentren leisten kann, was als Citylogistik bezeichnet wird. Eine der provokativen Fragen lautete: Kann die Eisenbahn als Technologie des vorletzten Jahrhunderts die Anforderungen der modernen Logistik überhaupt erfüllen. Die Expertenmeinungen lagen zwischen «Utopie» und «ist bereits Realität».

Coop, genauer ihre Tochter RailCare, konnte anhand von Erfahrungen in Genf erste Lösungsansätze aufzeigen, und auch

in Karlsruhe wird mit einer Tram-Feinverteilung von Gütern in der Stadt experimentiert. Die Camion Transport Wil nutzt täglich die Bahn über Nacht mit 130 Wagenladungen beziehungsweise 7500 Sendungen für weite Strecken, dasselbe tun weitere Transportunternehmungen. Die zunehmende Verstopfung der Strasse und die immer kürzer werdenden Einfahr-Fenster für Camions in eine Stadtmitte führen zum Umdenken. Anlieferungen mit der Bahn in die Städte schonen die Umwelt, sind umsetzbar und so gehört der Citylogistik die Zukunft. Ob auch das vollautomatische Projekt «Cargo Sous Terrain» mit City-Feinverteilung jemals Wirklichkeit wird, steht noch in den Sternen.

Nun zum erfolgsversprechenden Projekt «City Cargo» von Coop, die seit 2013 mit ihrer Tochter RailCare Erfahrungen sammelt. Schweizweit hat RailCare 7 eigene Lokomotiven, 123 Nutzfahrzeuge und 900 Wechselbrücken im Einsatz, bedient werden 13 Hubs. Drei Shuttle-Züge versorgen täglich die 45 Filialen in Genf, wobei jede Lieferung pro Verkaufsstelle auf einzelne Transportcontainer verladen ist, die im Logistikcenter konfektioniert wurden. Der LKW übernimmt die Wechselbrücke für die Kurzstrecke vom Güterbahnhof (Hub) zur Genfer Filiale. Mit diesem Konzept reduziert Coop die Stauzeiten ihrer LKW-Flotte (oft eine bis zwei Stunden pro LKW/Tag) und als positiver Nebeneffekt verbessert sich auch noch die Ökobilanz im Konzern. RailCare-Geschäftsführer Philipp Wegmüller ist überzeugt, dass dieses Konzept schon in naher Zukunft das akute Problem auch in der Stadt Zürich und danach auch in weiteren Städten lösen wird. Je dichter der Verkehr auf den Autobahnen, desto zahlreicher sind die LKW-Stauzeiten. So soll ab 2025 für Coop-Warenlieferungen nebst Genf auch in Basel die Eisenbahn genutzt werden.

In der Diskussion wurde klar, dass es mit Bahnanschlüssen in der Stadt Basel schlecht steht. Am Badischen Bahnhof und auf dem Dreispitz finden keine nennenswerten Bahngüterumschläge mehr statt. So sind die Anschlussgleise im Rheinhafen und auf den Güterbahnhof Wolf äusserst wertvoll für die Zukunft, denn beide können sehr hohe Güter-Aufkommen bewältigen. Auch im Güterbahnhof St. Johann, der sich in einem Dornröschen-Schlaf befindet, gäbe es ein grosses Ausbaupotential für eine Citylogistik. Hoffen wir, dass die Basler Behörden es nicht verpassen, die noch bestehenden Güterbahn-Anschlüsse zu erhalten.

Vertiefende Informationen unter www.bahnjournalisten.ch
→ Anlässe & Reisen → 2021 → «Kann Schiene Citylogistik?» vom 8.11.2021.



Wechselbrücke von RailCare.

Bilder: Roland Arnet



Eine der sieben firmeneigenen Lokomotiven.

Nachrichten 2

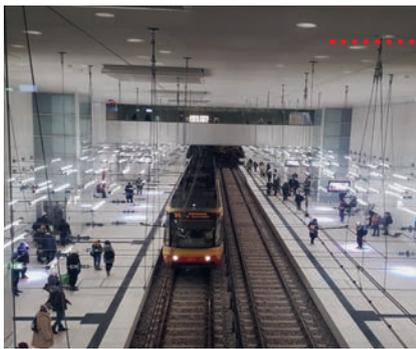
SBB-Werk wird teurer

Die SBB erhöhen die Gesamtinvestitionen für das neue Unterhaltswerk in Arbedo-Castione bei Bellinzona. Die Kosten für die neuen Office erreichen gemäss Business-Plan rund 580 Millionen Franken. Ursprünglich waren 360 Millionen veranschlagt. «Für die Mehrkosten gibt es mehrere Gründe. Im zukünftigen Werk werden mehr Arbeiten ausgeführt als geplant. Zudem sind Vorbereitungsarbeiten und die Arealentwicklung zu berücksichtigen.» Die Zusatzkosten tragen die SBB; die Stadt Bellinzona und der Kanton steuern 20 beziehungsweise 100 Millionen Franken bei. Im Werk sollen künftig rund 360 Mitarbeitende und 80 Login-Auszubildende beschäftigt werden. (pd)



Neuer Bahnhof Liestal

Die SBB entwickeln gemeinsam mit der Stadt Liestal in den kommenden Jahren das Bahnhofareal zu einem neuen Quartier und investieren hierfür 52 Millionen Franken. Im Februar 2022 begannen die Arbeiten für das neue Bahnhofsgebäude, das Wohn- und Geschäftsgebäude sowie einen Verbindungsbau. Die Fertigstellung ist auf Ende 2024 geplant. Mit dem neuen Bahnhofareal wird Liestal zur effizienten Verkehrsdrehscheibe: Für Reisende wird der Zugang zur Bahn verbessert, Velo-, Bus- und Individualverkehr werden direkter an den Bahnhof angebunden. Weiter entstehen an zentraler Lage neuer Wohn- und Geschäftsraum sowie ein Einkaufs- und Dienstleistungsangebot. (pd)



Haltestellen für Sehbehinderte

Der Schweizerische Blinden- und Sehbehindertenverband SBV und der Verband öffentlicher Verkehr VÖV haben gemeinsam ein Leitdokument für die sehbehindertengerechte Gestaltung von öV-Haltestellen erarbeitet. Damit möchten die beiden Organisationen für die besonderen Bedürfnisse von blinden und sehbehinderten Menschen sensibilisieren, um deren autonome Mobilität durch die hindernisfreie Konzeption von Haltestellen zu fördern. Das Dokument benennt wichtige Anforderungen für die Barrierefreiheit, welche es zu berücksichtigen gilt, und enthält Empfehlungen für eine hindernisfreie Gestaltung der Haltestellen. In der Schweiz leben über 375 000 Personen mit einer Sehbehinderung – Tendenz steigend. (pd)



Mendrisio ohne WC

Die Modernisierungsarbeiten am Bahnhof Mendrisio TI konnten abgeschlossen werden. Seit dem 9. Dezember 2021 finden sich im renovierten Bahnhofsgebäude ein Reisezentrum und ein Shop sowie ein Büro der regionalen Tourismusorganisation. Die Gesamtkosten, welche die SBB getragen haben, beliefen sich auf 5 Millionen Franken. Peinlich: Im frisch renovierten Bahnhof findet sich keine öffentliche Toilette. Das löste einen grossen Wirbel und scharfe Kritik aus.

Einstweilig wurde das Manko mit einem provisorischen Container-WC behoben. (gl)

U-Strab in Betrieb

Nach zwölfjähriger Bauzeit ist in Karlsruhe (Deutschland) Mitte Dezember 2021 eines der grössten Nahverkehrsprojekte in Baden-Württemberg in Betrieb gegangen. Die zentrale Kaiserstrasse – grösstenteils eine Fussgängerzone – wurde untertunnelt. Entstanden ist eine der kürzesten U-Bahnen Deutschlands. Die unterirdische Tram-Strecke wird U-Strab genannt. Die Kosten erreichten sagenhafte 1,5 Milliarden Euro, das Dreifache des ursprünglich budgetierten Betrags. Zur so genannten «Kombi-Lösung» gehört auch ein Bypass: Eine breite Transitstrasse wurde in einen Boulevard mit Tramlinie umgebaut. Das Mega-Projekt entlastet die Fussgängerzone vom Tramverkehr, der in dichter Taktfolge verkehrt. (gl)

Schädliche E-Scooter

Elektro-Trottinette ersetzen kaum Autofahrten, sondern Wege zu Fuss sowie Fahrten mit Velo, Tram und Bus. Das zeigt eine Studie der ETH, die erste ihrer Art weltweit. Die Anfang Januar veröffentlichte Studie zeigt auf, dass E-Scooter und E-Bikes nicht dabei helfen, die CO₂-Emissionen in den Städten zu reduzieren. «Unter den aktuellen Nutzungsbedingungen schaden geteilte E-Trottinette und E-Bikes dem Klima mehr, als sie nützen», wird Daniel Reck vom Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT) der ETH in einer Mitteilung zitiert. (pd)

Zürich pusht E-Mobilität

Der öffentliche Verkehr im Gebiet des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) ist schon sehr umwelt- und klimafreundlich. 87 Prozent der Verkehrsleistung (Personenkilometer) werden heute elektrisch erbracht. Und die Elektrifizierung geht weiter. So ist die Elektrifizierung der Buslinien 5 und 7 in Winterthur Teil der langfristigen Strategie, die Mobilität noch klimafreundlicher zu gestalten. Seit 2019 hat der ZVV-Verkehrsrat über 66 Millionen Franken für 50 neue Fahrzeuge sowie notwendige Ladeinfrastrukturen bewilligt. Ziel ist es, den CO₂-Ausstoss nachhaltig zu senken und bis 2040 im öffentlichen Verkehr ganz auf fossile Brennstoffe zu verzichten. (pd/gl)

Das Ende der Parkuhr

Die SBB bauen schrittweise bis 2023 auf ihren P+Rail-Parkplätzen alle Parkuhren ab. Die P+Rail-App soll es richten.

Gerhard Lob Kürzlich am Bahnhof Tenero TI. Wo bis vor kurzem eine Parkuhr am P+Rail-Parkplatz stand, prangt nun eine grosses Schild: «Diese Parkuhr geht in Pension», heisst es da auf Italienisch. Doch ihr Ersatz sei «noch besser», nämlich die «SBB P+Rail-App». Etwas kleiner unten der Verweis, dass an den Billettautomaten auch ein Parkschein gelöst werden kann. Doch die Hauptbotschaft ist klar: Die SBB möchten, dass ihre Kundinnen und Kunden die Leistungen über digitale Kanäle erwerben.

Auf Nachfrage räumen die SBB ein: «Die öffentlichen Parkplätze der SBB, insbesondere die P+Rail-Parkplätze, sollen in Zukunft bargeldlos und ohne physische Parkkassen funktionieren.» Und weiter: «Damit werden die alten Parkuhren abgelöst, welche teilweise über 20 Jahre alt sind.» Die Umstellung erfolge schrittweise und werde voraussichtlich im Verlauf des Jahres 2023 abgeschlossen sein.

Für das Bezahlen verweist die Medienstelle ihrerseits auf die «SBB P+Rail-App», welche eine «einfachere und ortsunabhängigere Abwicklung» des Bezahlers von Parkgebühren ermögliche. Über die App erhielten Kundinnen und Kunden auch

eine Kostenübersicht und könnten ihr Parkticket problemlos verlängern.

Doch was machen Kunden ohne Smartphone? Sie können den Billettautomaten nutzen. Allerdings mit einer deutlichen Einschränkung gegenüber der App: Beim Billettautomaten ist es nicht möglich, stundenweise zu parkieren. Es stehen nur Tagestickets zur Verfügung (1 bis 7 Tage). Wieso diese Einschränkung? «Die Hauptnutzer der P+Rail-Parkplätze verbinden das Parkieren mit einer Bahnfahrt und kehren damit erst nach ein paar Stunden zurück. In aller Regel erreicht man nach 4 bis 5 Stunden den Tagestarif», lautet die Begründung. Dabei wird präzisiert, dass beim Kauf des Tagesartikels die Autonummer eingegeben werden muss. Dadurch entfalle der Gang zurück zum Auto, da kein Ticket hinter die Windschutzscheibe gelegt werden muss. Ob alle Kundinnen und Kunden diese Neuerung goutieren, wird sich zeigen. Die SBB betreiben nach eigenen Angaben landesweit 550 P+Rail-Standorte. Zur Vollständigkeit: Tageskarten und Abonnemente sind auch in einem Reisezentrum, soweit vorhanden, oder über die Webseite sbb.ch/parking erhältlich.

175 Jahre Eisenbahn in der Schweiz

PBS Der öffentliche Verkehr feiert 2022 genau «175 Jahre Eisenbahn in der Schweiz»: Am 7. August 1847 wurde zwischen Zürich und Baden die erste Eisenbahnlinie für den Personenverkehr eröffnet. Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV), die SBB, PostAuto und die Alliance SwissPass haben für das Jubiläum mehrere Anlässe geplant.

Der öffentliche Verkehr zeichnet sich heute durch eine enge Kooperation der gesamten Branche und die hohe Qualität eines flächendeckenden Transportangebots aus – auch mit Bussen, Trams, der Schifffahrt sowie Seil- und Bergbahnen. Der VöV spricht von einer Erfolgsgeschichte. «Und diese wäre ohne die Kundinnen und Kunden nicht möglich gewesen», heisst es in einer Medienmitteilung. Die geplanten Festakte seien deshalb auch ein Dankeschön an alle, die den öffentlichen

Verkehr nutzen. Vorgesehen sind Publikumsanlässe an fünf Wochenenden in fünf Regionen, die über das ganze Jahr verteilt sind:

- Region Nord: 21./22. Mai 2022
- Region Süd-Ost: 11./12. Juni 2022
- Region Mitte: 3./4. September 2022
- Region West: 1./2. Oktober 2022
- Region Zentralschweiz/Tessin: 22./23. Oktober 2022

Neben den regionalen Feierlichkeiten wird am 9. August 2022 zum 175-jährigen Jubiläum der fahrplanmässigen Inbetriebnahme der Spanisch-Brötli-Bahn ein offizieller Festakt des VöV für Vertreterinnen und Vertreter der öV-Branche sowie Gäste aus der Politik und Wirtschaft stattfinden – mit der Teilnahme von Bundesrätin Simona Sommaruga.

Firmen / Gönner

BERN MOBIL



SIEMENS



SOB SÜDOSTBAHN



SWISSRAIL
Industry Association

BRUNNER
Medien mit Zukunft



Gemeinden

BL: Läufelfingen

TG: Frauenfeld

UR: Erstfeld

ZH: Aesch, Dietikon, Dübendorf, Elgg, Meilen, Rafz, Richterswil, Thalwil, Uetikon, Wädenswil

Chantiers lausannois

Après une décennie de procédures assorties d'oppositions et de recours, c'est une décennie de grands chantiers qui a commencé.

Pierre Bonjour Jusque dans les années soixante un réseau de tramways amenait en ville des voyageurs de la périphérie ainsi que le lait collecté dans les campagnes. Les transports publics de la région lausannoise étaient structurés sous la forme d'un réseau en étoile; toutes les lignes convergeaient vers le centre-ville (St-François, Bel-Air, Chauderon).

Des améliorations notoires ont été réalisées dans la perspective de l'exposition nationale de 1964. Mais c'est aussi à cette époque que Lausanne a cru faire le choix de la modernité en remplaçant définitivement les trams par des trolleybus. Puis la région lausannoise a connu une évolution considérable. Ecoles, grand campus universitaire, administrations, sièges de sociétés, CIO et organisations sportives internationales, ainsi que les rivages du Léman et une situation privilégiée au cœur de la Suisse Romande, ont contribué à l'attractivité de la région. Le développement des transports publics n'a pas suivi l'évolution démographique.



Déjà commencée : la rénovation totale de la gare de Lausanne.

Photo : Hans Rothen

La topographie lausannoise est compliquée. Les rues étroites et le relief ne sont pas favorables au développement de la mobilité et au réseau de transports publics. Il faut notamment tenir compte des vallées du Flon et de la Louve et composer avec les passages obligés que sont notamment le Pont Chauderon, le Grand-Pont, le Pont Bessières et le Tunnel sous la Barre.

Dès les années septante, une véritable politique d'agglomération a été mise en place. Il a fallu d'abord répondre à quelques urgences évidentes :

- construction du m1, métro léger inauguré en 1991, pour desservir les Hautes Ecoles et le Sud-Ouest de la région lausannoise.
- arrivée du LEB (Lausanne – Echallens – Bercher) dans la nouvelle gare souterraine de Chauderon (en 1995), puis du Flon (en 2000).
- construction du m2, métro presque entièrement souterrain inauguré en 2008, devenant une colonne vertébrale

Nord-Sud. Le succès de cette ligne n'a jamais été démenti.

Ces réalisations remarquables n'ont pas suffi à combler le retard.

Dès 2007 la mise en place du PALM (Plan d'agglomération Lausanne-Morges), pour répondre aux exigences de subventionnement de la Confédération, a été le point de départ du développement des projets actuels. L'agglomération de 26 communes compte plus de 300'000 habitants et 200'000 emplois. Le PALM a prévu de nombreux projets dont la réalisation est répartie, selon leur priorité, dans des étapes quadriennales (2007, 2012, 2016, etc.).

Il s'agit essentiellement des projets d'axes forts qui prendront la forme :

- d'un tramway (t1) entre Lausanne et Renens, puis Villars-Ste-Croix,
- de trois BHNS (transversale Est-Ouest entre Lutry et Crissier, puis Bussigny, >>>

Lausanne: Ein Jahrzehnt an öV-Baustellen

Pierre Bonjour Nach einem Jahrzehnt an Verfahren, Einsprachen und Rekursen hat in Lausanne ein Jahrzehnt von Grossbaustellen begonnen. Dabei darf nicht vergessen werden, dass die Umgestaltung des Verkehrsnetzes zahlreiche lokale Anpassungen des öffentlichen Raums (Plätze, Strassen und Trottoirs) mit sich bringen wird. Die Lausanner Bevölkerung muss sich in den nächsten Jahren in Geduld üben. Anfang der 2030er Jahre wird sie dann eine verwandelte Agglomeration vorfinden.

Seit den 1960er Jahren ist Lausanne stark gewachsen, seit den 1970er Jahren gibt es eine eigentliche Agglomerations-

politik, was sich auch im öffentlichen Verkehr niederschlug. 1991 wurde die Stadtbahn m1 eingeweiht. 2008 die U-Bahn m2, welche als Nord-Süd-Rückgrat einen anhaltenden Erfolg verzeichnet. Doch all dies reicht nicht für eine Stadt-Agglomeration mit 300 000 Einwohnern und 200 000 Arbeitsplätzen. Daher werden neue städtische Projekte verwirklicht, mit deren Umsetzung nun begonnen wird, darunter die Tramlinie zwischen Lausanne und Renens oder eine neue U-Bahnlinie m3 als Ergänzung der m2 nach La Blécherette.

Die LEB (Lausanne – Echallens – Bercher) beendet eine Modernisierungspha-

se, die es ihr ermöglichen wird, ab Frühjahr 2022 eine echte S-Bahn zu werden, insbesondere dank einer vollständig unterirdischen Streckenführung zwischen Prilly-Union und der Endstation Lausanne-Flon. Das SBB-Netz in der Agglomeration wird ebenfalls perfektioniert, mit dem Abschluss des Umbaus des Bahnhofs Renens sowie den Arbeiten zur vollständigen Renovierung des Bahnhofs Lausanne.

(Zusammenfassung des französischen Textes: G. Lob)

citrap-vaud.ch

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud

- >>> d'une part, du centre-ville jusqu'à Chailly-Val-Vert ainsi que jusqu'à Bellevaux, d'autre part.
- d'un nouveau métro (m3) en complément du m2 pour rejoindre La Blécherette.

Les procédures d'approbation de certains de ces projets ont été particulièrement longues et difficiles.

Ce n'est donc qu'en 2021 (pour le t1) et en 2022 (pour les BHNS) que les grands chantiers commencent. Il faut y ajouter la fermeture du Grand-Pont pour des travaux de rénovation qui vont durer toute l'année 2022. Cet ouvrage important sera ensuite utilisé uniquement pour les transports publics, les piétons et la mobilité douce. La volonté politique de limiter le transit des véhicules privés permettra de donner à l'axe St-François – Chauderon un aspect beaucoup plus calme.

Parallèlement à ces nombreux chantiers urbains le réseau ferroviaire est en mutation. Le LEB achève une longue série d'adaptations qui lui permettra de devenir dès le printemps 2022 un véritable RER, grâce notamment à un tracé entièrement souterrain entre Prilly-Union et le terminus de Lausanne-Flon ;

Le réseau CFF est lui aussi en mutation. La rénovation du noeud ferroviaire de Lausanne se poursuit en 3 étapes :

- Achèvement de la transformation de la gare de Renens, avec la mise en place d'un important interface avec les transports publics, notamment le tramway t1.
- Achèvement de la 4^{ème} voie et d'un saut-de-mouton entre Lausanne et Renens.
- Début des travaux de rénovation totale de la gare de Lausanne, avec la mise en place d'un important interface souterrain avec les métros m2 et m3. Ce chantier va durer 10 ans.

Bilan : Après une décennie de procédures assorties d'oppositions et de recours, c'est une décennie de grands chantiers qui a commencé. Et il ne faut pas oublier que ce remodelage du réseau de transports va générer de multiples adaptations locales du domaine public (places, rues et cheminements piétons). Les Lausannois devront faire preuve de patience ces prochaines années. Ils découvriront au début des années trente une agglomération métamorphosée.

La Como – Lecco sarà elettrificata

Un altro passo avanti per la rete ferroviaria transfrontaliera

Edy Bernasconi Se quanto deciso sarà mantenuto, la riserva è d'obbligo alla luce dei repentini cambiamenti che caratterizzano la politica italiana, la linea ferroviaria che collega Como con Lecco a ridosso del confine ticinese potrà essere elettrificata. I lavori sono previsti a partire 2023. A favore di questo intervento, rivendicato da anni dai comitati dei pendolari della zona e che è stato sostenuto pure da Astuti, verrebbero destinati 81 milioni di euro prelevati dal PNRR (Piano nazionale di resilienza e ripresa).

Perché questo investimento è importante anche per il Ticino? L'elettrificazione permetterà ai treni transfrontalieri di TILO, pensando alla S10 che oggi attesta a Como come alla S40 Como – Mendrisio – Varese (vi è chi ipotizza pure un prolungamento della linea RE80 nelle ore in cui la stessa attesta a Chiasso), di proseguire la loro corsa oltre l'attuale capolinea di Como San Giovanni fino al capoluogo della provincia lecchese che, da solo, conta 50 000 abitanti. Si tratta di un bacino nel quale vivono migliaia di frontalieri i quali potrebbero approfittare della migliore offerta, nonostante la linea sia a binario unico, per scegliere il treno. All'inizio delle discussioni era pure stata proposta la soluzione dei treni all'idrogeno, ma questa scelta sarebbe stata un ostacolo insormontabile per i treni di TILO.

La Como – Lecco si estende su una lunghezza di 42 chilometri con una quindicina di stazioni le quali, in gran parte, necessitano invero di un'opera di 'restyling' pensando anche ai Park&Rail. Questo progetto è destinato a ulteriormente estendere la rete ferroviaria transfrontaliera tra Ticino e Lombardia la quale rappresenta un pilastro essenziale per lo sviluppo del trasporto pubblico ticinese. I risultati ottenuti dalla Varese – Mendrisio dimostrano che una nuova e migliore offerta favorisce l'uso del treno. Basti pensare che nel primo anno di esercizio i passeggeri che quotidianamente hanno oltrepassato il confine di Stabio avevano superato le 3 000 unità, ben al di sopra

delle pur ottimistiche previsioni che erano state fatte alla vigilia dell'inaugurazione. Se si considera che i lavoratori frontalieri i quali lavorano in Ticino sono oltre 70 000, è fondamentale che almeno una parte di essi faccia capo al trasporto pubblico sgravando la rete stradale.

Restano non poche criticità

Se è strategicamente importante, la rete transfrontaliera non è priva di problemi. Alcune criticità sono emerse ancora negli ultimi mesi. Si pensi, ad esempio, ai tempi di percorrenza della Centovallina sulla tratta italiana i quali, in circa 30 anni, sono aumentati di una buona mezz'ora o, ancora, alle mancate coincidenze tra bus e ferrovia alla stazione di Porto Ceresio, sulla linea che collega questa località lacuale di frontiera con Milano-Porta Garibaldi. Resta poi aperta la questione dei collegamenti tra Ticino e Malpensa che, partendo da Lugano, oscillano tra 1 ora e 42 e 1 ora e 46 minuti quando, al momento di votare i crediti relativi a questo allacciamento, nel messaggio del Consiglio di Stato si era parlato di 1 ora.

Dal discorso sulla rete ferroviaria transfrontaliera non si deve peraltro dimenticare la necessità di un potenziamento della linea principale Lugano – Chiasso – Milano sia in Svizzera sia in Italia. Solo il completamento di AlpTransit tra Lugano e Chiasso e il potenziamento della Como – Milano permetterà infatti di liberare tracce lungo le linee storiche a favore del traffico regionale, incluso quello transfrontaliero. Saprà la politica raccogliere la sfida anche alla luce della perdita di clienti che il trasporto pubblico sta scontando a causa del Covid?

La rete transfrontaliera non è priva di problemi.

Bodenseegipfel auf dem Säntis

Pro Bahn Ostschweiz nutzte den Jubiläumsanlass «50 Jahre Bodensee-Konferenz», um Kontakte zu pflegen.

Bruno Eberle Am 14. Januar fand auf dem Säntis bei strahlendem Wetter ein Jubiläumsanlass «50 Jahre Bodensee-Konferenz» statt. Anwesend war viel Prominenz aus allen Bodensee-Anrainerstaaten, angeführt von Bundespräsident Ignazio Cassis.

Ursprung der Konferenz war 1972 der schlechte Zustand des Bodenseewassers. Mit vereinten Kräften gelang es, die Qualität markant zu steigern. Heute widmet sich die Bodensee-Konferenz einer Vielzahl von Fragen, darunter auch dem öffentlichen Verkehr rund um den See. Pro Bahn Ostschweiz hat die Gelegenheit genutzt, um mit zwei wichtigen Exponenten einige Themen anzuschneiden. Beim Landeshauptmann (Regierungschef) des

Bundeslandes Vorarlberg, Herrn Mag. Markus Wallner, konnten wir wieder einmal das Anliegen der Gürtelbahn rund um den See deponieren. In kleinen Schritten wächst diese, zuerst am Wochenende aus der Schweiz bis Lindau-Insel. Ebenso wichtig ist das Thema Anschlussbillette aus der Schweiz ins Ländle. Leider ist dies immer noch nicht praktikabel gelöst, obwohl es bei den Treffen des Kantons St. Gallen und des Bundeslands Vorarlberg immer so tönt.

Mit dem Verkehrsminister von Baden-Württemberg, Herrn Winfried Hermann, konnten wir ebenso das Thema Gürtelbahn diskutieren. Er verwies allerdings darauf, dass dies nur in kleinen Schritten

realisiert werden könne, weil noch viele Probleme zu lösen seien. Bei einem weiteren Thema, an dem die Schweiz sehr interessiert sei, sehe es schon besser aus: bei der Hochrheinbahn. Noch in diesem Jahr soll das Planfeststellungsverfahren abgeschlossen und dann die Strecke elektrifiziert werden.

Daran hat die Schweiz das grösste Interesse. Nachher wird die Bedienung der Strecke ausgeschrieben. Die SBB GmbH, die deutsche Tochter der SBB, wird sich sicher an dieser Ausschreibung beteiligen.

So bleibt zu hoffen, dass schon relativ bald erfreuliche Nachrichten über den öffentlichen Verkehr im Raum Bodensee/Rhein zu vernehmen sind.

Preis «Premio Pro»: Meldungen bis 30. Juni 2022

Bruno Roelli Damit der öffentliche Verkehr jederzeit reibungslos funktioniert und die Kundinnen und Kunden zuverlässig ans Ziel kommen, braucht es ebenso zuverlässige, aber auch freundliche und hilfsbereite Angestellte der Transportunternehmen. Diese geben zu diesem Zweck ihr Bestes.

Der Zentralvorstand von Pro Bahn Schweiz hat bereits vor einigen Jahren begonnen, Angestellte des öffentlichen Verkehrs mit bemerkenswerten Leistungen – von der hilfsbereiten Problemlösung bis zum fröhlichen Willkommen am frühen Morgen – für einen Preis zu nominieren. Pro Bahn Schweiz weist damit auf einen besonders wertvollen und verdankenswerten Einsatz der Kandidaten und Kan-

didatinnen hin und will diesen würdigen. Erstmals wurde der Preis 2016 verliehen.

Die nächste Preisverleihung findet im Oktober 2022 im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern statt. Der Direktor des Verbands öffentlicher Verkehr, Ueli Stückelberger, wird die Auszeichnung vornehmen. In der InfoForum-Ausgabe 3/2022 werden die Nominierten vorgestellt. Der Zentralvorstand von Pro Bahn Schweiz freut sich und dankt Ihnen, wenn Sie mithelfen, dem öV ein Gesicht zu geben. Bitte melden Sie uns ausserordentliche Taten und Erlebnisse bis spätestens am 30. Juni per Post oder E-Mail: Bruno Roelli, Pro Bahn Schweiz, 8000 Zürich; info@pro-bahn.ch; jeweils mit dem Vermerk «Preis Premio Pro».

Verschiebung der Delegiertenversammlung

Der Vorstand und auch die Mitglieder der Präsidentenkonferenz haben beschlossen, dass die Delegiertenversammlung 2022 auf den 25. Juni verschoben wird. Damit soll sichergestellt werden, dass wieder einmal eine ordentliche Versammlung mit persönlicher Teilnahme an einem Ort durchgeführt werden kann.

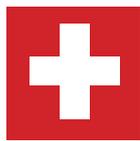
Weitere Details und die Anmeldung für die Delegiertenversammlung werden im nächsten InfoForum publiziert.

Vorschau:

Mitgliederversammlung PB Zürich
Samstag, 9. Juli 2022, nachmittags.
Einladung wird per Post zugestellt.

Kontakte Pro Bahn

Pro Bahn Schweiz 8000 Zürich M 078 878 03 23 info@pro-bahn.ch	Pro Bahn Espace Mittelland Bielstrasse 5, 3263 Bütigen Aldo Hänni, Präsident T 032 530 13 12, M 079 327 58 56 pbs-em.praesident@pro-bahn.ch	Pro Bahn Ostschweiz Heiligkreuzstr. 32, 9008 St. Gallen Bruno Eberle, Präsident M 071 245 36 46 beberle@swissonline.ch	Pro Bahn Zentralschweiz St. Johannesstrasse 4, 6300 Zug Martin Stuber, Präsident M 078 746 13 12 martin@mstuber.ch
Zentralvorstand Karin Blättler Präsidentin M 079 961 34 53 karin.blaettler@bluewin.ch	Pro Bahn Nordwestschweiz 4000 Basel Lorenz Degen, Präsident M 079 728 87 24 lorenzdegen@bluewin.ch	Pro Bahn Ticino Astuti Via Gen. Guisan 20, 6828 Balerna Fabio Canevascini, Presidente M 079 248 5014 fabio@fabiocanevascini.ch	Pro Bahn Zürich Seestrasse 399, 8708 Männedorf Sandro Hartmeier, Präsident a.i. M 079 609 41 11 pbs-zh.praesident@pro-bahn.ch



Pro Bahn Schweiz

Jetzt Mitglied oder
Gönner werden ...

Pro Bahn Schweiz, 8000 Zürich / www.pro-bahn.ch

- Einzelmitglied
CHF 50.– / Jahr
- Partnermitglied
(Familien, Ehepaare, Partner im gleichen Haushalt)
CHF 80.– / Jahr
- Einzelmitglied
(bis zum vollendeten 25. Lebensjahr)
CHF 25.– / Jahr
- Vereine / Verbände
CHF 100.– / Jahr
- Gemeinden
CHF 200.– / Jahr
- Firmen
CHF 500.– / Jahr
(inkl. Logo-Auftritt im InfoForum)

Name _____

Vorname _____

Adresse _____

PLZ / Ort _____

E-Mail-Adresse _____

Geburtsdatum _____

Datum _____

Unterschrift _____

Bei Partnermitglied: Name, Vorname und Geburtsdatum von 2. Person angeben

**Mit einer Gönnerschaft
unterstützen Sie unser Engagement!**

→ ab CH 100.– / Jahr inkl. InfoForum

→ ab CH 500.– / Jahr inkl. InfoForum und Logo-Auftritt im InfoForum

www.alstom.com



MOBILITÄT FÜR DIE SCHWEIZ

Komfort, Sicherheit, Zuverlässigkeit

- FV-Dosto Fernverkehrszug
- Flexity-Tram in Zürich
- Metro Lausanne
- TRAXX Last Mile Lokomotive

ALSTOM
• mobility by nature •