



Bild: Hansjörg Egger

## Vorbild Graubünden

Mit Bahn, Bus und Seilbahn unterwegs in abgelegenen Gegenden  
Güterverkehr und Verlagerung: Interview mit Bundesrätin Doris Leuthard

Schwerpunkt „öV in Randregionen“ ab Seite 3



**Kurt Schreiber**

Präsident  
Pro Bahn Schweiz

## Fragen

D

Sie beherrschen immer wieder das Tagesgeschäft. Es gilt, gute Antworten und damit verbunden gute Lösungen zu finden, wie das beispielsweise am Infrastrukturtag des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK der Fall war. Bundesrätin Doris Leuthard hat am Infrastrukturtag 2012 des UVEK dazu Stellung bezogen – sie tut es auch hier im InfoForum.

Lohnt sich ein Besuch in einer Randregion, abseits der grossen Zentren? Die Antwort lautet „ja“, wie dies die Vorschläge in diesem Heft aufzeigen. Daneben wird zu vielen anderen Fragen in dieser Ausgabe Stellung bezogen.

Persönliche Fragen sind solche nach Gesundheit und persönlichem Wohlergehen. Ich hoffe, dass sie bei unserer Leserschaft positiv beantwortet werden können und wünsche ein frohes Weihnachtsfest und ein gutes neues Jahr.

## Questions

F

Poser les bonnes questions et trouver les solutions adéquates, comme lors de la Journée des Infrastructures du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) 2012. C'est à cette occasion que la conseillère fédérale Doris Leuthard a pris position sur plusieurs thèmes. Elle le fait également ici, dans InfoForum.

Cela vaut-il la peine de se déplacer dans les régions périphériques éloignées des grands centres urbains? La réponse est «oui», comme le démontrent les propositions avancées dans cette édition. Vous pourrez aussi découvrir les prises de positions face à de nombreuses autres questions.

Les questions personnelles sont celles qui touchent la santé et le bien-être. J'espère qu'elle répondra de manière positive nos lecteurs, à qui je souhaite d'ores et déjà de belles fêtes et une excellente année 2013.

## Domande

I

Porre delle domande è importante. Ma si devono trovare risposte e soluzioni valide, come ad esempio in occasione della giornata per le infrastrutture organizzata dal Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, delle tecnologie e delle comunicazioni (DATEC). In occasione di tale giornata Doris Leuthard ha preso posizione sui vari argomenti e oggi si esprime pure su InfoForum.

Ha senso visitare una regione periferica, lontana dai grandi centri? La risposta è «sì»: La nostra rivista porta esempi che delucideranno questa risposta ma non mancherà di trattare anche altre tematiche.

Ci sono pure domande personali inerenti la salute e il benessere. Sperando che i nostri lettori possano dare a quest'ultime risposte positive auguro a tutti serene festività natalizie e un buon anno nuovo.

## Inhalt

### Schwerpunkt ÖV in Randregionen

Gegen Abbau in Randregionen .....	3
Überlegungen von VöV-Chef	
Ueli Stüchelberger .....	4
Fest verankert: Jurabahnen .....	5
Positives und Negatives aus der Ostschweiz ....	6
Regionalbahn: Vorbild Graubünden .....	7
Jenseits des PASSES: Simplon-Dorf .....	8
Tösstal und Fahrt nach Montreux .....	9
Progressi in Ticino .....	10
Fortschritte im Tessin .....	11
Uri als Seilbahn-Eldorado .....	12

### Aktuell

Probleme beim Genfer Tramnetz.....	13-14
Zentralbahn: „Adler“ im Test .....	15
InnoTrans: News aus Berlin.....	16
Oustrail-Kolloquium in Yverdon .....	17
Zur TransRun-Abstimmung in Neuenburg.....	17
Leserbriefe .....	18-19

### Güterverkehr

Lastwagen feiern Sylvester in Luzern .....	20
Interview mit Bundesrätin Doris Leuthard .....	21

### Pro Bahn intern .....

	22-23
--	-------

## Impressum

InfoForum 4/2012, Versand: 15. Dezember 2012

### Herausgeber

Pro Bahn Schweiz (PBS)  
Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs  
Postfach 2224, 8021 Zürich  
T 044 741 49 90, M 079 401 05 40  
www.pro-bahn.ch, info@pro-bahn.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

Elena Bacchetta, Romeo Degiacomi, Edith Dutler, Edwin Dutler, Walter Holderegger, Thomas Lendenmann, Sylvain Meillasson, Hans Schärer, Kurt Schreiber, Andreas Theiler

### Bilder

Pressedienste, Redaktion, soweit nicht anders erwähnt

### Korrektur

Stefan Schweizer

### Inserate und Druck

Rub Media AG  
Seftigenstrasse 310, 3084 Wabern  
Postfach 6364, 3001 Bern  
T 031 380 14 95, F 031 380 14 91  
zeitschriftenverlag@rubmedia.ch

### Grafisches Konzept und Layout

mbDesign Marco Bernet, Konzept und Gestaltung  
Holderbachweg 24, 8046 Zürich  
T 044 362 76 77, M 079 472 35 62  
marco.bernet@bluewin.ch

### Auflage

2000 Exemplare, 4 x jährlich

### Mitgliedschaften

Europäischer Fahrgastverband, Europäischer Verband für die Entwicklung des Schienenverkehrs

### Nächste Ausgaben

InfoForum 1/2013, 14. März 2013  
Inserate- und Redaktionsschluss: 20. Februar 2013  
InfoForum 2/2013, 13. Juni 2013  
Inserate- und Redaktionsschluss: 22. Mai 2013

# Die Zukunft der Regionalbahnen

Eine Umstellung auf Busbetrieb dürfte in der Bevölkerung auf wenig Gegenliebe stossen.

**Gerhard Lob** Die Schlagzeile vom 14. Oktober 2012 in der „NZZ am Sonntag“ war ein Schock: „Bundesrat prüft Stilllegung jeder zweiten Regionalbahn.“ Entsprechend gingen die Wogen nach diesem Sonntag hoch. Kantone, Gemeinden und etliche Verbände protestierten. Kein Wunder: Wer sich die Liste mit den betroffenen Bahnen anschaute, musste feststellen, dass hier nicht nur zweitrangige Linien in abgelegenen Gegenden betroffen waren, sondern auch Verbindungen wie die S-Bahn zwischen Bern und Freiburg oder das gesamte S-Bahn-Netz Tilo im Tessin.

Inzwischen hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) die Stossrichtung der Prüfung des Kostendeckungsgrades bei regionalen Linien präzisiert. So sollen die 175 Linien, welche ihre Kosten zu weniger als 50 Prozent decken, keineswegs automatisch auf Busbetrieb umgestellt werden. Vielmehr schlägt das BAV vor, bei diesen Linien jeweils vor grösseren Investitionen in neues Rollmaterial oder ins Schienennetz zu überprüfen, ob diese Investitionen sinnvoll sind oder ob

allenfalls die Umstellung auf Busbetrieb eine valable und kostengünstigere Alternative wäre. Damit könnten Fehlinvestitionen vermieden werden; der öffentliche Verkehr würde durch eine kritische Prüfung von Investitionsentscheidungen gestärkt.

## Widerspruch zu Investitionen

Bei Linien mit besonders tiefem Kostendeckungsgrad – das BAV stellt einen Wert von weniger als 30 Prozent zur Debatte – soll diese Überprüfung alle vier Jahre durchgeführt werden. Auch hier ist die Überprüfung kein Vorentscheid, dass tatsächlich umgestellt wird. In den Prüfverfahren müssten die Kantone das bisherige Bahn- einem Busangebot gegenüberstellen und die Vor- und Nachteile abwägen.

Trotz dieser Präzisierungen dürfte der Gedanke, Bahnlinien in grösserem Ausmass auf Busverkehr umzustellen, in der Schweizer Bevölkerung auf wenig Gegenliebe stossen – von wenigen Ausnahmen einmal abgesehen. In den

1960er Jahren wurde dieser Fehler schon einmal begangen. Heute trauert man vielen eingestellten Schienenverbindungen nach, vor allem wenn Busse im Verkehrschaos stecken bleiben.

Zudem steht die Stossrichtung teilweise in Widerspruch zu Investitionsplänen. Welchen Sinn hätte es beispielsweise, im Moment in die neue Bahnlinie Mendrisio–Stabio–Varese Millionen von Franken zu investieren, wenn gleichzeitig Zulauflinien auf Bus umgestellt würden?

Gleichwohl kann es Beispiele geben, in welche die Umstellung im Regionalverkehr auf Bus sinnvoll und sogar erfolgreich ist. Dies lässt sich nicht leugnen. Das InfoForum hat dies am Fall der Buslinie Spiez–Thun aufgezeigt (InfoForum 3/2011). Überhaupt muss gelegentlich in Erinnerung gerufen werden, dass ÖV nicht nur aus Bahnen, sondern auch aus Bussen, manchmal sogar Seilbahnen besteht. Insofern kommt dem Blick auf den „ÖV in Randregionen“, dem Schwerpunktthema dieser Ausgabe, eine unerwartete Aktualität zu.



Vielfältige Aufgaben der Bahn in der Region: Auch der Bikeverlad gehört dazu.

Bild: SBB

## Pro Bahn Schweiz unterstützt Petition des VCS

**Kurt Schreiber** Die veröffentlichte Liste über einstellungsbedrohte Eisenbahnlinien hat grosse Unruhe und heftige Proteste ausgelöst. Auch Pro Bahn Schweiz, die Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs, hat sich diesen Protesten angeschlossen und wird alles daran setzen, dass es nicht soweit kommt. Deshalb unterstützt Pro Bahn Schweiz die vom Verkehrsclub der Schweiz (VCS) lancierte Petition gegen den Kahlschlag im öffentlichen Verkehr.

Zwischenzeitlich hat der Chef des Bundesamts für Verkehr, Peter Füglistaler, die in der Liste gemachten Aussagen relativiert und ausgeführt, dass keineswegs systematische Betriebseinstellung vorgesehen seien und man nicht von massenhaften Schliessungen ausgehe. Mit Verlaub: Weshalb wird dann überhaupt eine Liste veröffentlicht, welche Verunsicherung und Verärgerung auslöst? Soll damit die Bevölkerung weichgeklopft werden, damit die vom Bundesrat per 2017 angekündigten Tarifanpassungen eher akzeptiert werden? Pro Bahn Schweiz hält fest, dass derartige Absichten nicht dazu beitragen, das Vertrauen in die Behörden zu festigen. Es darf nicht sein, dass Abbaumassnahmen in die Vernehmlassung gegeben werden, welche das Angebot des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz herabmindern oder zerstören.

# „Schienennetz ausbauen statt Strecken schliessen“

Ein Gastbeitrag vom Direktor des Verbandes öffentlicher Verkehr (VöV), Ueli Stückelberger, zur Prüfung der Kostendeckung bei regionalen Bahnlinien.



Wohin geht die Reise für die Regionalbahnen? Das Thema wird weiterhin für Diskussionen sorgen.

Bild: SBB

**Ueli Stückelberger** Die zweite Oktoberhälfte war für den öffentlichen Verkehr der Schweiz geprägt durch zwei unterschiedliche, ja entgegengesetzte Signale; durch ein gutes und durch ein schlechtes. Die gute Nachricht zuerst: Die vorberatende Kommission des Ständerates hat sich bei der Vorlage „Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur“ (FABI) für einen grossen ersten Ausbauschnitt in der Höhe von 6,4 Milliarden Franken ausgesprochen und hat damit alle Forderungen und Vorschläge des Verbandes öffentlicher Verkehr (VöV) übernommen – auch bezüglich Finanzierung: Die Kommission beantragt, den Normalsatz der Mehrwertsteuer befristet von 2018 bis 2030 um ein Promille anzuheben (und Anfang Dezember folgte der Ständerat dem Vorschlag seiner Kommission weitgehend; Anm. d. Red.). Mit FABI wird das öV-Angebot schweizweit ausgebaut, um auch mit dem erwarteten zusätzlichen Passagieraufkommen einen attraktiven öffentlichen Verkehr anbieten zu können.

## Geringes Einsparpotenzial

So weit so gut, wäre da nicht die schlechte Nachricht: Auf Antrag des Bundesrates hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) ein Projekt in die Vernehmlassung geschickt, das bei regionalen



Ueli Stückelberger. Bild: zvg

Bahnlinien mit einem Kostendeckungsgrad von unter 50 Prozent die Umstellung auf Busbetrieb prüfen soll. Betroffen vom bundesrätlichen Auftrag sind nicht weniger als 175 (von 300) Schienenstrecken.

Der VöV ist aus mehreren Gründen

entschieden gegen eine generelle Überprüfung von Schiene auf Strasse:

- Das Einsparpotential ist gering, ähnliche Überprüfungen sind in der Vergangenheit schon oft gemacht worden. Denn dort, wo eine Umstellung von Bahn auf Bus sinnvoll ist, ist sie in aller Regel bereits umgesetzt.
- Der Kostendeckungsgrad alleine blendet einen grossen Vorteil der Schiene komplett aus: Die Bahn hat bei hohem Aufkommen, also vor allem in den Pendlerspitzen oder bei grossem Ausflugsverkehr, eine viel grössere Kapazität. Es geht daher nicht, sich nur auf den Kostendeckungsgrad abzustützen, weil es Spizentage oder -zeiten gibt, an denen der Ansturm der Reisenden unabhängig von

Prozentzahlen auch zu bewältigen ist. Zudem ist auch die Qualität des öffentlichen Verkehrs ein massgebendes Kriterium, und da hat die Bahn Vorteile.

- Der öV ist in verschiedenen Landesteilen oft die einzige sichere Verbindung im Winter: Das Unterengadin beispielsweise würde im Winter ohne Bahn fast komplett abgehängt, den Furkatunnel müsste man stilllegen, ohne dass der Pass das ganze Jahr hindurch geöffnet ist – es gibt zahlreiche ähnliche Beispiele.
- Der öV in der Schweiz hat eine hohe Qualität. Er stellt so einen nicht zu unterschätzenden Standortvorteil für unser Land dar, auch für den Tourismus. Den Kosten, die der öV verursacht, steht also ein grosser Gegenwert gegenüber.
- Der öV in der Schweiz ist ein weitverzweigtes System. Da kann man nicht einfach einzelne Linien herauspicken, ohne dass dies Einfluss auf die übrigen Linien hätte. Regionallinien mit tieferem Kostendeckungsgrad sind zudem wichtige Zubringer für den öV in Agglomerationen und tragen so zur guten Auslastung (und höheren Kostendeckung) dieser Linien bei.

Unsere kritische Haltung bedeutet aber nicht, dass der VöV strikt am Status quo festhalten möchte: Eine Prüfung ist im Einzelfall durchaus möglich, es muss aber der Nutzen für die Kundinnen und Kunden im Mittelpunkt stehen. Eine Umstellung würde zum Beispiel dann Sinn machen, wenn die Bahn heute an Siedlungen vorbeifährt und der Bus die Möglichkeit hat, mehrmals innerhalb einer Ortschaft anzuhalten. Somit entsteht ein Mehrnutzen für die Kundinnen und Kunden.

Zusammenfassend ist für mich klar: das Ganze ist eine Pflichtübung ohne Nutzen. Die wichtigsten Reaktionen zeigen, dass der Auftrag des Bundesrates Schiffbruch erleiden wird.

Fazit: Damit der öV auch in Zukunft attraktiv ist, muss er ausgebaut werden. Dem Bundesrat empfehle ich, sich den Überlegungen der Ständeratskommission anzuschliessen, FABI in der Version der Ständeratskommission zu unterstützen, und damit den öffentlichen Verkehr ausstatt abzubauen. So könnte er die lancierte Pflichtübung der Stilllegung still beerdigen. Die öV-Kundinnen und öV-Kunden wären ihm sehr dankbar dafür.

# Ein Bestandteil der Region

Aus dem dünn besiedelten Jura sind die Chemins de Fer du Jura nicht weg zu denken: Sogar dem Kehrchttransport dienen sie.

**Andreas Theiler** „Le train rouge qui bouge“ lautet das Motto der Jurabahnen. Doch in seinen Leistungen ist der rote Zug alles andere als klein. Durch die drei Kantone Jura, Bern und Neuenburg fahren die Triebzüge auf Schmalspur, dazu kommt ein kurzes Normalspurstück in der Ajoie. Wie schafft es ein Transportunternehmen, in einer spärlich besiedelten Landschaft rentabel zu arbeiten? Was machen die Chemins de Fer du Jura (CJ) anders oder besser als vergleichbare Unternehmen in andern Landesteilen?

Frank Maillard, der Verantwortliche fürs Marketing, beschreibt es so: „Mit unserer Streckenlänge sind wir die viert- oder fünftgrösste Bahn in der Schweiz, auch wenn wir nicht so wahrgenommen werden. Was uns aber unterscheidet, und was für unser Geschäft absolut wichtig ist, sind die sogenannten parallelen Aktivitäten. Wir sind erstens sehr stark im Schulbusverkehr engagiert. So sind die CJ nicht nur Partner der Gemeinden, sondern auch direkt ein Bestandteil des Lebens der Bewohner unserer Region: Wir holen bei ihnen die Kinder ab und liefern sie nach der Schule wieder sicher bei ihnen ab.“

Zweitens sind wir im Milchtransport tätig, mit unseren vier Tankwagen. Wir holen damit

die Milch auf den Bauernhöfen ab und führen sie nach Estavayer, in die Fabrik der Migros. Auch hier bedienen wir also einen Teil der Bevölkerung ganz direkt. Schliesslich sind wir im touristischen Segment sehr aktiv. Die historischen Züge vermarkten wir als Freizeitangebote auch in einer strategischen Partnerschaft mit Jura Tourisme. All diese parallelen Tätigkeiten geben uns eine Sichtbarkeit, die wir nicht hätten, wenn wir nur Einzelreisende von A nach B transportierten. So zeigen wir unsere sozialen und wirtschaftlichen Einfluss täglich in der Region.“

## Pendler und Touristen

Noch einmal zurück zur spärlich besiedelten Landschaft. Das Einzugsgebiet der Schmalspur umfasst die vier grösseren Ortschaften Tavannes (3500 Einwohner), Tramelan (4300), Le Noirmont (1700) sowie Saignelégier (2600) sowie am westlichen Ende La Chaux-de-Fonds mit etwa 38000 Einwohnern. Für diese Stadt formuliert einschränkend Frank Maillard: „Sie ist eher am Ende unseres Netzes als am Anfang, denn der Anteil Reisender nach La Chaux-de-Fonds und weiter Richtung Neuenburg ist markant grösser als umgekehrt.“

Stichwort Pendler. Viele Leute aus der Region pendeln über das Einzugsgebiet der CJ hinaus. Aus der Region Tavannes/Tramelan ist das hauptsächlich nach Biel, aus den Freibergen fahren sie, wenn auch in kleinerer Zahl, nach Delémont. In diesen Herbstmonaten machen die CJ eine grosse Umfrage in den Zügen, um mit einer Marktstudie verlässlichere Daten für die Planung zu erhalten. Frank Maillard: „Wir müssen exakter wissen, wer Pendler ist, wer Tourist, und wer als Bewohner der Region die Bahn benutzt, um zum Beispiel ins Spital zu gehen oder seine Familie zu besuchen, also für seine kurzen täglichen oder wöchentlichen Wege.“

Für Frank Maillard ist schliesslich wesentlich, dass die Geldgeber, Bund und Kantone, grosses Vertrauen in die Gesellschaft zeigen. Beispiel: Ein nicht zu vernachlässigender Bestandteil des Geschäfts sind die Kehrchttransporte. Mit Lastwagen wird der Kehrcht nach Tavannes und Glovelier gebracht. Von dort führen sie die CJ im Auftrag der Kantone Jura und Bern zur Kehrchtverbrennungsanlage nach La Chaux-de-Fonds. Fazit von Frank Maillard: „Wir sind mehr als andere Bahnen in die soziale und ökonomische Welt des Juras integriert, wir sind sichtbar für die ganze Bevölkerung da.“

## Die Fakten zu den Jurabahnen

**at** Die Chemins de Fer du Jura wurden durch eine Fusion von vier Gesellschaften im Jahre 1944 gegründet. Die Länge aller Schmalspurstrecken beträgt rund 75 km, die Länge der Normalspur dagegen nur 11 km. Neun Triebwagen – vier davon bilden seit der Inbetriebnahme 1986 die Basis von Pendelzügen – und vier Niederflur-Gelenktriebwagen (2001) verkehren zwischen La Chaux-de-Fonds und Glovelier sowie zwischen Le Noirmont und Tavannes. Die Werkstätte befindet sich, wie auch der grössere Teil der Direktion, in Tramelan. Mit rund 150 Mitarbeitenden beförderten die CJ im vergangenen Jahr gegen 1,5 Millionen Passagiere. Dazu kommt eine Autoflotte von zwölf Bussen, die 200 000 Fahrgäste transportierten, und fünf Lastwagen. Internet: [www.les-cj.ch](http://www.les-cj.ch)



Markenzeichen für den Jura: Das rote Bähnchen.

Bild: CJ

# Schneller, häufig, komfortabler?

Was im Fernverkehr zutrifft, gilt nicht unbedingt für die Randregionen: Das Beispiel Glarnerland.

**Hans Schärer** Schneller, häufiger, komfortabler: Das sind Schlagworte, welche die Transportunternehmen und vor allem die SBB gerne in den Mund nehmen. Das mag für den Fernverkehr und den Agglomerationsverkehr zutreffen, doch Randregionen können davon oft nur träumen. Angebotsausbauten einerseits sind oft mit einem Abbau anderswo verbunden. Ein Phänomen, das man in Städten und Agglomerationen kaum kennt.

Schneller? Der Paradezug GlarnerSprinter bringt aktuell an Wochenenden die Touristen in 80 Minuten von Zürich HB nach Linthal. Ab Sommer 2014 fährt er täglich, braucht aber bis Linthal 92 Minuten und bleibt in Schwanden (mangels Kreuzungsmöglichkeiten) 8 Minuten stehen und nimmt in Ziegelbrücke nicht alle Anschlüsse ab. Damit trifft das Schlagwort „schneller“ wohl nicht zu.

Häufiger? Auf den ersten Blick fährt der GlarnerSprinter täglich bis Linthal, also häufiger. In Wirklichkeit aber wird dafür der Regionalzug auf dem Abschnitt Schwanden–Linthal gestrichen. Bisher verkehrten auf diesem Abschnitt an Wochenenden die Sprinter zusätzlich zu den Regionalzügen. Diese zusätzlichen Züge fallen weg, sodass am Wochenende zwei Zugspare pro Tag weniger verkehren. Kommt dazu, dass die gestrichenen Regionalzüge in Ziegelbrücke Richtung Sargans–Chur Anschluss hatten, die alternativen Glarner Sprinter jedoch nicht. Mit



Nicht alle Anschlüsse werden erreicht: Ziegelbrücke.

Bild: Hans Schärer

dem Verlust der meisten Südanschlüsse in Ziegelbrücke muss der Direktzug nach Zürich (zu teuer erkaufte) werden. Somit trifft das Schlagwort „häufiger“ hinter Schwanden auch nicht zu.

Komfortabler? Einzig teilweise komfortabler wird das Reisen im Zug in der Randregion Glarnerland. Die NPZ-Regionalzüge wurden durch Domino ersetzt, bei den dreiteiligen Dominos mit Toilette, bei den zweiteiligen ohne Toilette. Sollte man ein menschliches Bedürfnis haben,

dann bitte nicht in den zweiteiligen Domino einsteigen. Die extra für den GlarnerSprinter gefertigten sechsteiligen Domino werden ersetzt durch modernisierte Doppelstockkompositionen (DPZ) der Zürcher S-Bahn der ersten Generation. Diese verkehren ab Zürich zwei- bzw. dreiteilig und werden in Ziegelbrücke gekuppelt oder getrennt. Nur die Spitzenkomposition verkehrt ins Glarnerland. Also bitte vorne einsteigen, wenn man trotz des Direktzuges in Ziegelbrücke nicht umsteigen will.

## Regionalverkehr muss Fernverkehr weichen

Am Walensee wird ein Regionalzug gestrichen zu Gunsten des Fernverkehrs zwischen Zürich und Chur.

**Hans Schärer** Der Regionalzug Ziegelbrücke – Chur wird ab Sommer 2014 auf dem Abschnitt Sargans – Ziegelbrücke gestrichen, damit der zweite IC pro Stunde auf der Achse Zürich – Chur noch zusätzlich in Sargans halten kann. Somit fällt auch der regionale Zubringer in Ziegelbrücke von und nach dem Walensee an den IR Zürich – Chur weg. Hart trifft es die Pendler/innen, welche von der Walenseeregion in den Kanton Glarus oder umgekehrt pendeln. Diese müssen neu eine halbe Stunde Übergangszeit in Ziegelbrücke Kauf nehmen, oder sie steigen auf das eigene Auto um. Teilweise plant der Kanton St. Gallen ein alternatives Busangebot, welches auf den Knoten Sargans ausgerichtet

wird. Diese Busse werden jedoch nicht nach Ziegelbrücke verkehren, sodass damit für viele Reisende keine alternative Verbindung vorgesehen ist. Die SBB nehmen die drohende lokale Abwanderung auf die Strasse gelassen und erhoffen sich dafür mehr Frequenzen im Fernverkehr.

### Geplanter verpasster Anschluss

Der Ringzug (S4) der S-Bahn St. Gallen ab Fahrplanjahr 2014 bedient alle Dörfer am Walensee ausser Weesen, welches neu halbstündlich mit dem Bus an den Knoten Ziegelbrücke angebunden wird. Leider verpasst diese neue S-Bahn in Ziegelbrücke den Anschluss von und nach dem Glarnerland. Für die Randregion Glarnerland

können in Ziegelbrücke die halbstündlichen Südanschlüsse nicht realisiert werden, da der Anschlusszug vor der Nase wegfährt. Man kann sich schon fragen, ob das eine Retourkutsche der SBB ist, da die neue S4 der S-Bahn St. Gallen durch die SOB und nicht durch die SBB oder die Tochterfirma THURBO betrieben wird. Würde sich die SBB nicht weigern, anstelle von Glarus in Netstal zu kreuzen, dann wären die Eckanschlüsse zur halben Stunde in Ziegelbrücke gewährleistet. Eine andere Möglichkeit wäre, wenn der Kanton St. Gallen zusammen mit dem alternativen Buskonzept am Walensee die Haltepolitik der S4 so anpassen würde, dass alle Anschlüsse in Ziegelbrücke gewährleistet werden könnten.

# Kanton Graubünden setzt Massstab

Gute Bahn- und Busverbindungen im Rätischen Dreieck: Angebote beziehen sogar grenzüberschreitende Kurse ein.

**Edith Dutler** Geographisch ist das Unterengadin zwar eine Randregion, die Erreichbarkeit vom Mittelland aus ist seit über zehn Jahren, das heisst seit der Eröffnung der Eisenbahnlinie durch den Vereinatunnel jedoch optimal. Mit dem Intercity von Basel oder Zürich nach Landquart und mit dem direkten RegioExpress kann Scuol-Tarasp bequem erreicht werden. Auf dem grossen Platz vor dem Bahnhof, der niveaugleich erreichbar ist, warten bereits die Postautos.

Auch die anderen Regionen im Rätischen Dreieck sind gut an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen. Mit einem zusätzlichen Umsteigen in Sagliains am gleichen Bahnsteig vom RegioExpress in den Regionalzug in Richtung Pontresina ist Zernez gut erreichbar. Es bestehen auch regelmässige Direktverbindungen Landquart-Zernez (-St. Moritz) und zurück. In Zernez gibt es Busanschlüsse nach Münstair und Mals sowie nach Livigno. Auch hier ist kein Treppensteigen angesagt, das Umsteigen ist am gleichen Perron möglich. Ab dem Jahre 2014 sind sogar zweistündliche Verbindungen von Zürich über Landquart nach Zernez vorgesehen,

das Umsteigen in Sagliains entfällt dann und die Reisezeit verkürzt sich erneut.

Die Verbindungen im Rätischen Dreieck nach Italien und Österreich sind seit der Wiedereröffnung der Winschger Bahn von Mals nach Meran im Jahre 2005 regelmässig und kontinuierlich verbessert worden. Ein weiterer Quantensprung wurde mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2012 realisiert.

Zusätzlich zu den bereits bestehenden stündlichen Postautoverbindungen von Scuol-Tarasp nach allen Richtungen wurde ein lückenloser Stundentakt von Scuol nach Samnaun sowie stündlich ein Anschlusskurs in Martina über den Reschenpass nach Mals eingeführt. Und was die Kundinnen und Kunden speziell freut: Die schweizerischen Abonnemente, also die General- und Halbtaxabonnemente sind neu auch auf der italienischen Strecke über den Reschenpass bis nach Mals gültig. Dreiländer-Ausflugsfahrten sind nun einfach und problemlos möglich. Die bisher angebotenen Verbindungen nach Landeck-Zams werden über Nauders weiterhin angeboten und auch hier

sind GA und Halbtax gültig. Auf der Strecke von Zernez über den Ofenpass nach Mals wurde das bisherige gute Angebot noch mit zusätzlichen Kursen verstärkt.

Wir betrachten es nicht als selbstverständlich, dass in einer Randregion mit grenzüberschreitenden Verbindungen nach Österreich und Italien tarif- und angebotsbezogen derart gute Konzepte realisiert werden können. Erfahrungen in anderen Teilen der Schweiz zeigen das Gegenteil. Der Kanton Graubünden scheint hier die Zeichen der Zeit und die Bedürfnisse der Reisenden erkannt zu haben. Der umsichtige Leiter des Amtes Energie und Verkehr des Kantons Graubünden in der Person von Werner Glünkin erarbeitet mit seinen Fachspezialisten regelmässig innovative Angebots- und Tarifkonzepte. Der Massstab für Angebote in Randregionen wird in der Schweiz eindeutig vom Kanton Graubünden gesetzt. Dafür sei von Pro Bahn Schweiz auch einmal gedankt. Wir empfehlen anderen Kantonen, hier etwas Nachhilfeunterricht zu holen. Die Kundinnen und Kunden würden es zweifelslos schätzen.



Hochbetrieb der Postautos auf dem Bahnhofplatz von Scuol-Tarasp.

Bild: Edith Dutler

## Mehr Bahn im Bündner Rheintal

**Pd** Ab Dezember 2013 wird der Bahnhof Sargans zu einem Vollknoten (Bahn/Bus) zur vollen und halben Stunde ausgebaut. Die wichtigsten Destinationen erhalten so alle 30 Minuten eine Verbindung mit dem öffentlichen Verkehr, welche untereinander im Knoten Sargans mit Umsteigeverbindungen erschlossen werden. Dabei wird der Regionalzug Chur – Landquart – Maienfeld – Bad Ragaz – Sargans ein integraler Teil der S-Bahn St. Gallen 2013. Diese bisher stündlich verkehrende Verbindung wird dann in den entsprechend nachgefragten Stunden alle 30 Minuten verkehren. Zum gleichen Zeitpunkt wird der Rheintal-Express dank HGV-Investitionen von 150 Millionen Franken zwischen St. Gallen und Sargans und dank neuem Rollmaterial stark beschleunigt und bis nach Wil (SG) verlängert. Dadurch verkürzt sich die Reisezeit von Chur nach St. Gallen um 11 Minuten und von St. Moritz nach St. Gallen sogar um 22 Minuten.

# „Wir verlangen ja keinen Stundentakt“

Ein abgelegener Ort wie Simplon-Dorf im Oberwallis wäre über mehr direkte Postauto-Kurse nach Brig glücklich. Vor allem im Winter.

**Andreas Theiler** Gerne würden sie mit dem öV pendeln, die jungen Leute aus Simplon-Dorf, die in die Lehre gehen oder eine weiterführende Schule besuchen. Aber das ist mit der speziellen Lage des Dorfes auf der Südseite des Passes nur schlecht möglich. Nicht nur die übrige Schweiz liegt weit entfernt, auch der Rest des Kantons Wallis. Knapp fünfzig Minuten sind es auf dem direkten Weg mit dem Postauto über den Pass nach Brig, unwesentlich kürzer, meistens gleich lang oder sogar länger beim Umweg per Bahn über Iselle.

Im Gespräch äussert Martin Rittiner, Gemeindepräsident des Dorfes Simplon, gelegen auf über 1'400 Meter über Meer, als dringlichsten Wunsch eine bessere ganzjährige Anbindung an Brig am Vormittag. In der Sommersaison sei das kein Problem, wohl aber im Winter. Werktags gibt es zwischen 7.00 Uhr und 14.40 Uhr keine direkte Verbindung nach Brig. Damit sind die nicht privat mobilen BewohnerInnen des Dorfes praktisch blockiert. Es gibt zwar jüngere Zuzüger ins Dorf, trotz einem gesamthaft leicht negativen Saldo, aber der Anteil der älteren Leute, die nicht oder nicht mehr selbst Auto fahren, ist beträchtlich. „Wir verlangen ja keinen Stundentakt, aber wenigstens zwei Kurse pro Halbtag“, meint Martin Rittiner lächelnd. „Wir haben zum Beispiel keinen Coiffeur, keinen Arzt, keinen Zahnarzt im Dorf.“

Im Moment laufen Verhandlungen mit Post-Auto Oberwallis, aber in der aktuellen finanziellen Situation ist das schwierig. Ein Treffen mit dem Staatsrat ist anberaumt, denn für Martin Rittiner geht es um die grundsätzliche Frage, ob eine Siedlung wie Simplon Dorf überhaupt noch eine Lebensberechtigung haben soll. Und dies ist kein unternehmerischer, sondern ein politischer Entscheid – der aber finanzielle Konsequenzen haben muss. Er verweist auf den grossartigen Ausbau touristischer Linien in andern Gegenden des Wallis; Wintertouristen in Simplon Dorf haben aber, ausser am Wochenende, nur um 7.00 Uhr früh per öV eine Möglichkeit, zum Wintersport auf den Pass geführt zu werden. Attraktiv ist anders.

Die wenigen Lehrlinge, die auswärts in Ausbildung sind und deren Arbeitszeiten einigermaßen normal sind, verlassen das Dorf um 6.45 Uhr, fahren nach Iselle und anschliessend dem Zug nach Brig. Dort kommen sie um 7.30 Uhr an. Am Abend haben sie zwei Kurse über



Schülerinnen von Simplon-Dorf: Nicht immer steht ein Postauto bereit.

Bilder: zVg



Gemeindepräsident von Simplon: Martin Rittiner.

die gleiche Route für die Heimfahrt. Die Postautokurse verkehren dann als PubliCar. Während der langen Bauzeit auf der Simplon-Südrampe geriet aber dieser Fahrplan arg aus dem Tritt: „Wenn jemand einmal zu spät kommt, wird das ja problemlos akzeptiert, aber bereits beim zweiten Mal runzelt der Chef die Stirn.“ Der armselige Winter-Busbetrieb ärgert Martin Rittiner in solchen Momenten besonders.

## Aufs Auto angewiesen

So bleibt vielen EinwohnerInnen nichts anderes übrig, als auf den Privatwagen zu wechseln. Beispiel gefällig? Bis letztes Jahr war die Orientierungsschule (7. bis 9. Schuljahr) im Dorf, nun müssen die Schüler nach Brig pendeln. Das geht am Morgen gut mit dem Postauto. Am Mittwoch fährt, wie an jedem Tag, ein Kurs zurück

um 11.35 Uhr. Perfekt für die aktuell vier Orientierungsschüler. An den Mittelschulen in Brig ist der Unterricht aber erst um Viertel vor zwölf zu Ende, und die müssten dann bis um 14.20 Uhr im Sommer oder 16.00 Uhr im Winter auf die Rückfahrt warten. So haben die Mütter der betroffenen Mittelschüler einen Fahrdienst organisiert. „Wir sind in Verhandlungen, denn es wäre auch fürs Postauto sinnvoller, mit fünf, sechs Schülern mehr zu fahren. Ich rede hier als Direktbetroffener: Unsere jüngste Tochter geht im Institut St. Ursula zur Schule, und so ist meine Frau alle paar Wochen für den Fahrdienst eingeteilt.“

„Wiär gä ubär“ ist die Ausdrucksweise der Bewohner von Simplon Dorf und Gondo, wenn sie ins Wallis fahren. Das drückt die Abgeschiedenheit aus. Auch die Besonderheit, dass die deutschsprachige Gemeinde weit südlich der Passhöhe liegt, dort, wo viele Besucher schon Italien erwarten. Eine bessere Anbindung würde mehr Touristen bringen – Platz dafür hat es noch mehr als genug –, und den Ansässigen das Alltagsleben erleichtern. Wir von Pro Bahn Schweiz wünschen viel Erfolg bei den Verhandlungen!

# Spagat zwischen Ausflugs- und Pendlerbahn

Die Tösstalbahn im Zürcher Oberland erfüllt eine wichtige Funktion im Regionalverkehr.

**Kurt Schreiber** Das obere Tösstal erstreckt sich von Winterthur bis Fischenthal im Zürcher Oberland und ist ein beliebtes Erholungsgebiet im Zürcher Oberland. Seit 1876 verkehrt dort die Eisenbahn, die sich zu einer leistungsfähigen Vorortsbahn entwickelt hat und täglich über 5000 Leute transportiert.

Das Tösstal lädt ein zum Wandern oder Radfahren, und viele Schulreisen führen dorthin. Der höchste Berg des Kantons Zürich, das Schnebelhorn (1292 m ü. M.) ist dort zu finden. Zeugen aus der industriellen Vergangenheit können auf dem Industrielehrpfad in Neuthal besucht werden. Selbst Skifahren in Steg, Fischenthal und Sternenberg ist möglich – genügend Schnee vorausgesetzt.

Die Eisenbahn kam 1875/76 ins Tösstal, die Strecke führt von Winterthur nach Bauma und weiter nach Gibswil, das den Kulminationspunkt auf 757 m ü. M. darstellt. Nachher senkt sie sich in einer steilen Rampe von bis zu 32 Promille durch das Jonatal bis nach Wald und weiter nach Rüti – Rapperswil.

Bis 1951 zogen Dampfloks die Züge, zu Beginn wurden sogar Doppelstockwagen ein-

gesetzt, die 1881 in einstöckige Wagen umgebaut wurden. Doppelstöcker werden wieder Einzug halten, denn ab 2018 soll eine zusätzliche S-Bahn Linie nach Wila führen. Ab 1953 kamen die damals neuen BDe-4/4-Pendelzüge zum Einsatz, die in den Achtzigerjahren von RBe-4/4-Pendeln und schliesslich von den NPZ-Zügen abgelöst wurden. Heute spricht man ein wenig despektierlich vom „Tösstal-Tram“, weil dort GTW-Zugseinheiten der Turbo unterwegs sind.

Eine weitere Bahnlinie führte aus dem Tösstal direkt an den Zürichsee: Die Bauma-Uerikon-Bahn. Sie sollte den Anschluss an die Gotthardbahn ermöglichen, konnte aber diese Funktion nicht erfüllen und diente als Lokalbahn. Als Triebfahrzeug wirkte vorwiegend der Dampftriebwagen CZm 1/2, „Schnupftrücke“ genannt. Die Strecke wurde 1948 und 1969 auf Busbetrieb umgestellt. Heute verkehrt dieser Bus montags bis freitags im Halbstundentakt und verkürzt ab Bauma die Fahrzeit nach Zürich auf 53 Minuten. Die Eisenbahnstrecke wird vom Dampfbahn Verein Zürcher Oberland (DVZO) genutzt.

Seit einigen Jahren kennt die Strecke Winterthur – Bauma einen hinkenden Halbstundentakt, der ab 20 Uhr in einen Stundentakt übergeht. Zwischen Bauma und Rüti ZH verkehren ab diesem Zeitpunkt Busse.

Die Verdichtung des Angebots im Glattal und der Halbstundentakt mit der S 15 brachten es mit sich, dass die Tösstalbahnzüge nicht mehr bis nach Rapperswil, sondern nur noch bis Rüti ZH fahren. Damit entstanden in Rüti ZH schlanke Anschlüsse von und nach Zürich. Nach Rapperswil muss nun umgestiegen werden und der Anschlusszug der S 5 verpasst den Voralpen-Express nach Luzern um vier Minuten, was leider die Kehrseite der Medaille darstellt.

Die Tösstalbahn ist nach wie vor Ausflugsbahn, viele Schul- und Vereinsreisen haben diese Gegend zum Ziel. Ebenso ist sie Pendlerbahn von und nach Winterthur geworden. In den Hauptverkehrszeiten verkehren bis zu drei GTW-Züge in Vielfachsteuerung, deren Kapazität zirka derjenigen von fünf bis sechs Bussen entspricht. Somit stellt die Bahn auch für eine sogenannte Nebenlinie den idealen Verkehrsträger dar.

## Durch Nacht und Nebel

Früh unterwegs mit der MOB nach Montreux. Zweisimmen ab: 04.11 Uhr.

**Andreas Theiler** Tiefe Nacht, verhangener Himmel, dunkle Fenster im Dorf – nur im Bahnhof Zweisimmen weisen einige helle Lichter den Weg zum Triebwagen nach Montreux. Die beiden PBS-Mitglieder sind die einzigen Passagiere. Warum braucht aber unser Zug zwei Lokführer? Wir fahren los, und vorderhand ist es bei jeder Station das gleiche Bild: gähnende Leere. In Gstaad steigt der eine Lokführer aus. Er übernimmt dort den ersten Triebzug Richtung Zweisimmen.

Durchs Pays d'Enhaut geht die Fahrt weiter. In Rougemont tippt eine Frau nervös auf dem Billetautomaten herum, steigt aber schliesslich doch nicht ein. In La Palaz, kurz vor Château-d'Oex, die ersten drei Passagiere, verschlafene Jugendliche, wohl auf dem Weg zur Arbeit oder in die Berufsschule. Sie werden nach über einstündiger Reise erst in Montreux aussteigen, wie fast alle andern Passagiere auch, die nun in kleineren oder grösseren Grüppchen zusteigen. Ein etwas längerer Halt in Château-d'Oex, unser

Lokführer muss die Freigabe für die Weiterfahrt verlangen.

In Montbovon kreuzen wir einen Dienstzug, der erst ab Château-d'Oex Passagiere aufnimmt. Wenn Sie diesen Text lesen, wird er nur noch leer von Montreux bis Montbovon fahren und dann im Fahrplan aufgeführt sein. Schliesslich bietet auch noch eine Komposition der tpf von Bulle her Anschluss. Viel Betrieb für zwanzig nach fünf Uhr morgens in einem Dorf mit weniger als 250 Einwohnern. Der Tunnel von Jaman, und wir sind hoch über dem Genfersee. Fliegender Lokführerwechsel in Les Avants, und mit Halt auf allen Zwischenstationen geht es hinunter in das Lichtermeer von Montreux.

1. Oktober 2012, 6.10 Uhr, Einfahrt in Montreux. Rund dreissig Leute steigen aus. Und einmal mehr freue ich mich, in einem Land zu leben, wo die Randregionen dank einem stark ausgebauten öV eine gute Verbindung zur Welt der Büros, Fabriken und Schulen haben.



Gutes Angebot trotz weniger Passagiere: Durchfahrt durch Schönried.

Bild: at

# “Manca una pianificazione intelligente della mobilità”

Elena Bacchetta, presidente dell'Associazione ticinese utenti del trasporto pubblico (ASTUTI), sezione di Pro Bahn Svizzera, intervistata sull'offerta dei trasporti pubblici in Ticino.

**InfoForum: Il Canton Ticino è una regione periferica in Svizzera. Come valuta oggi la offerta dei mezzi pubblici?**

**Elena Bacchetta\*:** Negli ultimi anni l'offerta dei mezzi pubblici in Ticino è decisamente migliorata. Ereditiamo però un territorio pianificato caoticamente dove sono tuttora gli investimenti per progetti stradali ad avere la precedenza. Fortunatamente i mezzi pubblici stanno recuperando il ritardo accumulato ma è necessario intensificare ancora di più gli sforzi. Ancora oggi lo sviluppo urbano procede senza che ci sia una pianificazione intelligente della mobilità. Quando i grandi attrattori di traffico sorgono lontano dai mezzi pubblici, diventa più difficile offrire un buon servizio.

**Quali miglioramenti ha potuto costatare?**

Possiamo contare su una linea ferroviaria regionale performante con orari cadenzati a tutte le ore. In alcune regioni l'offerta di bus è migliorata, come a Lugano ma altrove è ancora scarsa.

**Dove sarebbe più necessario di fare ulteriori miglioramenti**

Le zone collinari lontano dall'asse ferroviario sono ancora poco servite, specialmente la sera e durante i festivi. Inoltre le aree che hanno avuto maggior sviluppo commerciale e industriale sono situate lontano dalle stazioni e i bus faticano a districarsi lungo strade perennemente intasate nelle ore di punta. Bisognerebbe analizzare con più precisione la domanda di mobilità, ovvero chi va dove, e offrire dei servizi efficienti e che rispondono alle reali richieste della popolazione.

**L'Astuti ha chiesto diverse volte il ripristino del servizio ferroviario regionale fra Bellinzona e Airolo sulla linea del Gottardo. Ma non è meglio il servizio con i bus, visto che le fermate del treno spesso si trovano abbastanza lontano dai nuclei, come ad esempio a Faido?**

Ci sono due aspetti da tener presente: i bus sono capillari ma il tragitto da Bellinzona alla Leventina richiede molto più tempo. Il treno, invece, non arriva in tutti i centri ma impiega molto meno a raggiungere la Valle. Bisognerebbe mantenere entrambi i servizi e valutare eventuali cambiamenti, attestando per esempio il capolinea a Biasca, stazione servita dai treni regionali

TILO, piuttosto che a Bellinzona per diminuire la durata dei tragitti.

**Nel sud del Ticino ogni giorno entrano migliaia di frontalieri. Pensa che la nuova Ferrovia Mendrisio-Varese possa migliorare la situazione? Ci sono abbastanza incentivi per optare per il mezzo pubblico in alternativa all'auto?**

Di sicuro la nuova linea ferroviaria andrà a coprire una grande lacuna: oggi recarsi in treno a Varese da Mendrisio è un viaggio di più di due ore! Detto questo non bastano due binari e qualche stazione per offrire un servizio di qualità. È necessario un orario cadenzato e ben coordinato con le altre linee regionali e di bus. Le stazioni devono essere raggiungibili comodamente a piedi o in bici ed avere a disposizione posteggi. Infine ci vuole una maggiore collaborazione direttamente con le aziende presenti sul territorio: se diminuisce il numero di auto in circolazione durante le ore di punta, anche i bus ci guadagnano perché c'è meno traffico.

**Di recente è stato introdotto il sistema della comunità tariffaria Arcobaleno, anche per i singoli biglietti. Che impressione ha?**

Finalmente dopo anni di attesa è arrivato! Tutto sommato il primo impatto è positivo: avere a disposizione biglietti e carte giornaliere valide su tutto il territorio e su tutti i mezzi è un passo obbligato per avere un servizio migliore. I prezzi dei biglietti sulle lunghe tratte sono diminuiti mentre in alcune zone del cantone gli utenti hanno visto i prezzi dei tratti brevi aumentare e questo ha dato a molti fastidio. Forse sarebbe stata necessaria una comunicazione più trasparente che avrebbe chiarito sin dall'inizio quali sarebbero stati i cambiamenti nel bene e nel male. Inoltre gli automatici alle fermate dei bus stanno dando diversi problemi: sono lenti e mancano informazioni importanti, come la cartina con la suddivisione delle zone. L'offerta, comunque, dei biglietti e delle carte giornaliere è accattivante. Trarre già un bilancio definitivo, però, è ancora prematuro.

Intervista: Gerhard Lob



\*Elena Bacchetta è deputata nel Gran Consiglio del Canton Ticino dal 25 settembre 2012 per i Verdi. È subentrata al dimissionario Pierluigi Zanchi. Il comitato di Pro Bahn Schweiz si congratula con Elena Bacchetta per la nuova carica politica.

\*Elena Bacchetta ist seit 25. September 2012 Mitglied im Grossen Rat des Kantons Tessin. Sie rückte auf der Liste der Grünen für den demissionierenden Pierluigi Zanchi nach. Der Vorstand von Pro Bahn Schweiz hat Elena Bacchetta zur Wahl gratuliert.



Im Raum Lugano hat sich das ÖV-Angebot verbessert (im Bild Bahnhof Lugano).

# „Es fehlt eine intelligente Mobilitätsplanung“

Elena Bacchetta, Präsidentin der Tessiner Sektion von Pro Bahn Schweiz, über das Angebot im öffentlichen Verkehr in ihrem Heimatkanton.

## InfoForum: Der Kanton Tessin stellt eine Randregion der Schweiz dar. Wie beurteilen Sie das öV-Angebot?

Elena Bacchetta\*: In den letzten Jahren hat sich das Angebot eindeutig verbessert. Doch wir leiden unter dem Erbe einer chaotischen Raumplanung. Daher geniessen wohl bis heute Investitionen in Strassenprojekte Vorrang gegenüber dem öV. Glücklicherweise holt der öV auf, doch die Anstrengungen müssen noch weiter gehen. Die urbanistische Entwicklung im Tessin schreitet fort, ohne dass eine intelligente Planung der dazu gehörigen Mobilität erkennbar wäre.

## Welche konkreten Verbesserungen konnten Sie feststellen?

Wir verfügen mittlerweile über eine effiziente regionale S-Bahn mit Taktfahrplan. In einigen Regionen wie in Lugano hat sich auch das städtische Busangebot verbessert. Doch in anderen Gegenden ist das Angebot nach wie vor auf sehr niedrigem Niveau.

## Welche Verbesserungen sind Ihrer Meinung nach am dringlichsten?

Ein Problem sind die so genannten Hügellgebiete in den Agglomerationen der Städte, die nicht gut angeschlossen sind, vor allem am Abend und an den Feiertagen. Ein Beispiel: Von Locarno kommt man am Abend leichter mit dem Bus nach Cevio im Maggiatal denn nach Orselina. Dazu kommt, dass neue Industrie- und Geschäftszentren weit entfernt von den Bahnhöfen entstanden sind. Die Busse bleiben in den Hauptverkehrszeiten im Verkehr stecken. Man müsste genaue Erhebungen machen, um die Nachfrage besser eruieren zu können und das Angebot auf die realen Belange der Bevölkerung abstimmen zu können.

## Die Tessiner Sektion von Pro Bahn Schweiz (Astuti) hat wiederholt die Wiedereinführung des regionalen Bahnverkehrs auf der Gotthard-Linie zwischen Bellinzona und Airolo verlangt. Ist ein Busverkehr auf dieser Linie nicht effizienter und kundenfreundlicher, zumal manche Bahnhöfe weit ausserhalb der Dorfkern liegen?

Die Busse sind zwar für die Feinverteilung besser, aber die Fahrzeiten sind sehr lange. Die Bahn hält zwar nicht immer an zentralen Punkten, ist aber wesentlich schneller, um das Leventina-Tal zu erreichen. Man muss beide Dienstleistungen beibehalten und allenfalls eine bessere Kombination prüfen. So könnte die S-Bahn Tilo statt bis Bellinzona bis nach Biasca fahren, um die Fahrzeiten in die Leventina zu verkürzen.

## Täglich kommen Tausende von Grenzgängern mit dem eigenen Auto ins Tessin. Glauben Sie, dass die neue Bahnverbin-

## dung Mendrisio–Stabio–Varese Abhilfe schaffen kann und Grenzgänger zum Umsteigen auf die Bahn animieren wird?

Die neue Bahnlinie wird eine wichtige Lücke schliessen. Heute dauert es mehr als zwei Stunden, um mit der Bahn von Mendrisio nach Varese zu fahren. Doch zwei Gleise und einige Haltestellen werden kaum reichen, um ein qualitativ hochstehendes Angebot anzubieten. Es braucht einen Taktfahrplan, der gut mit den Anschlusslinien und Bussen verbunden ist, ausserdem müssen die Haltestellen gut zu Fuss oder mit dem Velo erreichbar sein. Auch ausreichend P+R-Parkplätze sind wichtig. Zudem sollte man direkt mit den Unternehmungen besser zusammenarbeiten. Wenn der Strassenverkehr rückläufig wäre, wäre dies auch ein Vorteil für die Busse.

## Vor kurzem wurde der Verkehrsverbund Arcobaleno auch für Einzelbillette eingeführt. Wie sind Ihre ersten Eindrücke?

Wir haben lange darauf gewartet. Nun ist der Verkehrsverbund endlich gekommen. Der erste Eindruck ist positiv. Die Vereinheitlichung und Anerkennung der Billette im ganzen Kantonsgebiet ist ein wichtiger Schritt nach vorne. Die Preise bei längeren Fahrten sind sogar gesunken. Im Nahbereich gab es einige Preiserhöhungen, was Kunden verärgert hat. Vielleicht wäre es gut gewesen, umgehend zu kommunizieren, wo die Vor- und Nachteile dieser Umstellung liegen. Auch die Automaten an den Haltestellen weisen Probleme auf. Sie sind langsam und häufig fehlen die nötigen Informationen wie der Zonenplan. Das globale Angebot der Tickets und Tageskarten ist aber attraktiv. Um eine definitive Bilanz zu ziehen, ist es noch zu früh.



Bild: Gerhard Lob

## Neue Bahnlinie Mendrisio–Stabio–Varese auf Kurs

**Gerhard Lob** Seit 2008 wird an der neuen Bahnlinie Mendrisio–Stabio–Varese (FMV) gebaut. Die grenzüberschreitende Verbindung wird dereinst in das Regionalverkehrsangebot der Bahngesellschaft TILO (Ticino-Lombardia) und in die regionale Planung zwischen dem Kanton Tessin und der Region Lombardei aufgenommen. Die Eröffnung ist für Dezember 2014 vorgesehen. Von der 17,7 km langen Strecke verlaufen 6,6 km in der Schweiz. Die neue Linie wird in einem Einzugsgebiet mit rund 600 000 Einwohnern die Städte Bellinzona, Lugano, Chiasso, Como und Varese miteinander verbinden. Zwischen Mendrisio und Varese sind vier Haltestellen vorgesehen: Stabio, Gaggiolo (Italien), Arcisate und Induno-Olona, alle mit Park-and-Ride-Angebot. Ab Gallarate werden Anschlüsse in die Westschweiz und zum Flughafen Mailand-Malpensa angeboten. Die Fahrzeit zwischen Lugano und Lausanne wird nur noch 3 Stunden 15 Minuten betragen. Heute sind es mehr als fünf Stunden. Malpensa wird weniger als eine Stunde von Lugano entfernt sein. Dies- und jenseits der Grenze werden gewaltige Summen in dieses Projekt investiert. Im Falle der Schweiz sind es 186 Millionen Franken; die Italiener ihrerseits rechnen mit umgerechnet 280 Millionen Franken.

# Zwei Welten

Im Kanton Uri sorgt eine Reihe von Seilbahnen für die richtigen Höhenverbindungen im Dienste der Öffentlichkeit.

**Andreas Theiler** Unten das Urner Reusstal, gefüllt mit europawichtigen Strassen und Geleisen, mit Baustellen und Fabriken, Lärm, viel Lärm. Oben auf Terrassen, drei- bis sechshundert Meter höher, die bäuerliche Idylle, wie sie sich der gestresste Städter auf Durchreise unten vorstellt. Die Verbindung zwischen oben und unten ist ein Drahtseil.

38 Seilbahnen zählt die offizielle Seite [www.seilbahnen-uri.ch](http://www.seilbahnen-uri.ch) auf. Etliche führen zu Ausgangspunkten von Wanderungen oder Skitouren, andere sind hauptsächlich als Zubringer zu einzelnen Bauernhöfen angelegt, wobei die beiden Nutzungen sich oft überschneiden. Eine rechte Anzahl dieser Bahnen hat sehr kleine Kabinen für zwei bis vier Personen in der für den Kanton typischen Bauweise: Nur sitzend gelangt man ans Ziel.

Stellvertretend für die grosse Vielfalt hat sich das InfoForum Ende August bei zwei kleinen Seilbahnen angemeldet. Anmeldung wird bei vielen dieser Kleinbahnen gewünscht, denn die Betreiber sind gleichzeitig Bauern mit Arbeitsplätzen weit verstreut auf den landwirtschaftlich nutzbaren Flächen. Einheimische können selbständig fahren, aber wir Unterländer sind froh um einen persönlichen Empfang an der Bergstation nach einer Fahrt voll Nervenkitzel.

Von Silenen (Bushaltestelle Dägerlohn) auf den Chilcherberg fährt man rund 600 Höhenmeter in knapp sieben Minuten. Die Bergstation ist Ausgangspunkt für die Wanderung zum bekannten Seewlissee. Wer vorher noch eine Stärkung braucht, kann sich hier verpflegen lassen. Alois Epp, der letzte ganzjährige Bewohner dort oben, ist Seilbahnwart, Gastgeber und Bauer in einem – ein Gespräch mit ihm ist spannend. 1974 wurde die Bahn gebaut, erst 1993 erhielt das Bauernhaus einen Stromanschluss. Alois Epp erzählt auf Nachfrage, wie er mit acht Geschwistern aufwuchs. Den Schulweg machten sie notgedrungen zu Fuss, etwas, das wir uns heute fast nicht mehr vorstellen können. Und fast jeden Tag gab es nach der Schule noch etwas hochzutragen.

Wiesen zum Mähen, einige Obstbäume mit herrlichen Früchten, ein Gemüsegarten auf einer eigens dafür angelegten Terrasse warten auf Alois Epp. Im Winter betreut er das Vieh, welches den Sommer auf der Alp verbringt. Lawinen donnern dann in der Nähe zu Tale, aber „daran gewöhnt man sich, auch wenn



Liegend ans Ziel: Seilbahnwart Alois Epp sorgt für Sicherheit.



Anni Ziegler: Betätigt die Seilbahn.

Bilder: at

bei der ersten Bahn hässlich, so bietet sich nun ein prächtiges Panorama nicht nur in die umgebenden Bergketten, sondern auch auf Flüelen, das Reussdelta und den Urnersee.

Anni Ziegler begrüsst uns, nimmt sich Zeit, uns zu erklären, wie man an einem Ort wirtschaftet, der nur durch einen Fussweg und eine Seilbahn erschlossen ist. Da braucht es nicht nur Ausdauer zum Arbeiten an den steilen Hängen, nein, auch sehr viel Eigeninitiative ist gefragt. So stimmt – passend zum Ort – der Schillersche Spruch aus Wilhelm Tell: „Die Axt im Haus erspart den Zimmermann.“ Die Blumen am und ums Haus zeugen auf jeden Fall von Lebensfreude; fürs Renommieren gegenüber Nachbarn sind sie nicht da. Beklagen mag sich Anni Ziegler so wenig wie Alois Epp. Aber wie sie bemerkt, ist es einfacher, mit dieser Situation umzugehen, wenn man so aufwuchs. Sonst braucht es eine Angewöhnungszeit.

Zwei Impressionen zum Schluss. Die Seilbahnen, mögen sie noch so klein sein und einfach wirken, sind perfekt gepflegt. Von daher fühlte ich mich sicherer als in mancher Riesengondel. Und die Freundlichkeit der Urner Bevölkerung, auch unterwegs, gegenüber uns Touristen hat uns, die wir an die eher spröde Art des Berner Oberlandes gewöhnt sind, sehr positiv überrascht.

Internet: [www.seilbahnen-uri.ch](http://www.seilbahnen-uri.ch)

manchmal einige Ziegel zu ersetzen sind.“ Der Gegensatz zwischen diesem einfachen Leben im Einklang mit der Natur und dem Blick in das unschön überbaute und verkehrsgeschädigte Reusstal ist frappant.

Wir nehmen den Bus nach Flüelen Gruonbach, und nach einer kurzen Wanderung bergauf stehen wir bei der Talstation der Seilbahn auf den Giebel. Hier fährt nur eine Kabine, sie ist die Verbindung zu zwei Bauernhöfen, einer unterwegs, einer am Endpunkt 260 Meter über der Talstation. Und war die Aussicht nach unten

# Crise de croissance pour le tramway genevois

Le réseau de tramway des Transports Publics Genevois (tpg) a connu fin 2011 – début 2012 une période délicate. Son développement a obligé à procéder à une réorganisation qui a été à un moment très décriée.

**Sylvain Meillasson** Avec l'extension soutenue du tram à Genève de ces deux dernières décennies (six nouvelles relations), le système multi-lignes mis en place par les tpg allait atteindre une complexité maximale. Des analyses ont montré que le risque de blocages fréquents deviendrait trop élevé, à moins d'une refonte complète du concept d'exploitation. Cette refonte (qui s'est traduit par la réduction du nombre de lignes de tramways de sept à trois ainsi que par la réorganisation des lignes de bus) a été menée pour l'introduction de l'horaire 2012. Mais le retard pris dans l'achèvement de l'antenne en direction de Bernex (ligne 14), n'a pas permis de finaliser le rodage d'un réseau pourtant totalement réorganisé. En conséquence de quoi, il est devenu provisoirement très délicat d'anticiper et de traiter efficacement la moindre difficulté d'exploitation. Les usagers en ont été affectés et des mesures correctives ont dû être appliquées. Une cellule d'accompagnement réunissant les tpg, les services de l'Etat, de la Police cantonale et de la Ville de Genève, a été mise sur pied. Cette entité a d'abord résolu en urgence les problèmes de fonctionnement, puis a instauré une forme de suivi régulier. Elle a par ailleurs défini un catalogue de 30 mesures qui sera appliqué dès le changement d'horaire du 9 décembre 2012. A ce titre, les terminus partiels seront supprimés, les cadences renforcées, l'heure de pointe du soir, pour toutes les lignes urbaines, prolongée et la périodicité des circulations, nonobstant les grandes vacances, améliorée. Enfin, une commission, destinée à renforcer la communication entre usagers et tpg, est en train d'être instituée.

Rétablir le bon fonctionnement du réseau de tramway (27,089 km exploités en décembre 2011) s'est avéré particulièrement important. En effet, le tram constitue, dans l'attente du RER

franco-valdo-genevois, la colonne vertébrale du système de transport public à Genève. Cette position découle de la priorité donnée durant les années 1990–2000 à ce mode qui a de fait été élevé au rang de transport de masse. Les Genevois planifient de nouvelles évolutions, découlant pour une part du catalogue de mesures précité, pour l'horaire 2013:

- **Ligne 12** Palettes – Moillesulaz: suppression des terminus partiels Chêne-Bourg / Augustins, renforcement de la cadence à 4 min, utilisation exclusive de rames de grande capacité
- **Ligne 14** P+R Bernex – Meyrin-Gravière: renforcement de la cadence à 5 min entre Meyrin-Gravières et Bernex P+R
- **Ligne 15** Palettes – Nations: renforcement de la cadence à 4,5 min entre Palettes et Nation

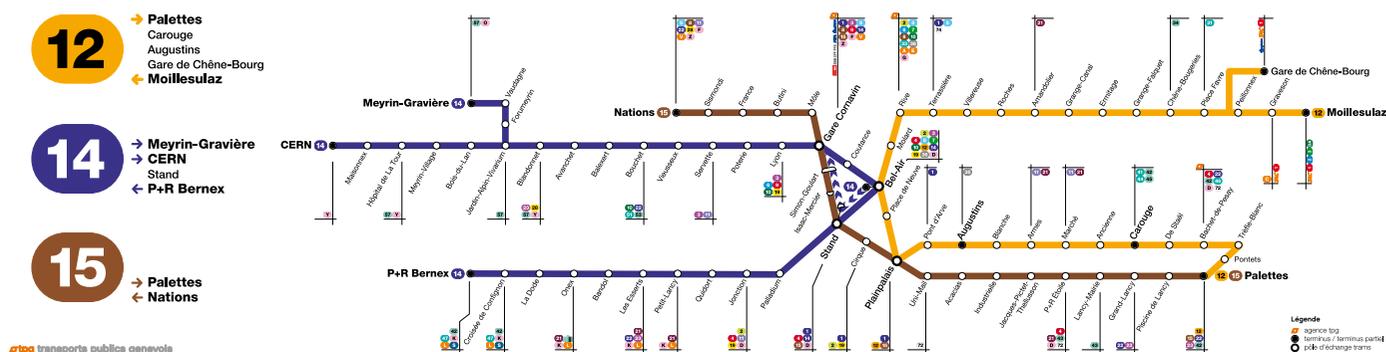
- **Ligne 18** CERN – Bel Air: nouvelle dénomination, renforcement de la cadence à 10 min.

Par ailleurs, il est prévu de prolonger le tramway jusqu'à Saint-Genis-Pouilly d'un côté et jusqu'à Annemasse de l'autre pour le changement d'horaire de décembre 2016. Malgré la mauvaise passe vécue fin 2011 – début 2012, le tram a connu à Genève, sur les cinq premiers mois de l'année, une hausse de fréquentation de 16 % par rapport à la même période un an auparavant. Nul doute que l'amélioration des performances (vitesse commerciale portée de 15,9 km/h en 2011 à 16,6 km/h en 2012, relevée à terme sur les Acacias et Rive) va encore renforcer le rôle du tramway genevois.



Genf hat sein Tramnetz stark ausgebaut, doch nicht alles verläuft reibungslos.

Bild: pbs



## >>> Glaubwürdigkeitskrise des Genfer Trams

Das Genfer Tramnetz weist zahlreiche Probleme auf. Trotzdem konnte es in den ersten fünf Monaten 2012 im Vergleich zum Vorjahr einen Zuwachs der Fahrgastzahlen um 16 Prozent verzeichnen.

**Sylvain Meillasson** Die Transports Publics Genevois (tpg) haben in den letzten zwanzig Jahren ihr Tramnetz ständig ausgebaut. Mit sechs neuen Verbindungen hat das von den tpg eingeführte Liniennetz eine hohe Komplexität erreicht. Analysen haben gezeigt, dass ohne eine umfassende Umgestaltung des Betriebssystems häufige Blockierungen ein Risiko darstellen.

Diese Neuorganisation (Reduktion von sieben auf drei Tramlinien und Reorganisation der Buslinien) wurde mit dem Fahrplanwechsel 2012 eingeleitet. Durch die verspätete Fertigstellung der Verbindung Richtung Bernex (Linie 14) konnte das Netz nicht wie geplant in Betrieb gehen. Deshalb wurde es problematisch, selbst geringste Schwierigkeiten beim Bewirtschaften vorauszusehen und zu regeln. Die Passagiere waren davon betroffen und Korrekturen mussten vorgenommen werden.

Ein unterstützendes Gremium, gebildet aus Personen der tpg, des Staates, der Kantonspolizei und der Stadt Genf, wurde auf die Beine gestellt. Dieses hat zuerst die dringendsten Ablaufprobleme gelöst, danach wurde eine Nachbetreuung eingeführt. Es hat zudem ei-

nen Katalog von 30 Massnahmen definiert, die mit dem Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2012 in Kraft treten. Gemäss diesen Bestimmungen werden die vorläufigen Endstationen abgeschafft, die Frequenzen in den abendlichen Spitzenzeiten für alle städtischen Linien ausgebaut, ausgenommen während den Ferienzeiten. Momentan wird eine Kommission gebildet, welche die Verbesserung der Kommunikation mit den Passagieren zum Ziel hat.

Ein gut funktionierendes Tramnetz (27,089 km im Dezember 2011) wird immer wichtiger. Bis zur Einführung der S-Bahn „Grand Genève“ bildet das Genfer Tram das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in Genf. Gefördert und ausgebaut in den Jahren 1990 bis 2000 erweist sich das Genfer Tram als ein sehr wichtiges Massentransportmittel. Für den Fahrplanwechsel 2013 sind folgende neue Entwicklungen vorgesehen:

- **Linie 12** (Palettes – Moillesulaz): Abschaffung der vorläufigen Endhaltstellen Chêne-Bourg / Augustins, Erhöhung der Frequenz zum 4-Minutentakt, nur Einsatz von Wagen mit hoher Kapazität

- **Linie 14** P+R (Bernex – Meyrin-Gravière): Erhöhung der Frequenz zum 5-Minutentakt zwischen Meyrin-Gravière und Bernex P+R

- **Linie 15** (Palettes – Nations): Erhöhung der Frequenz auf 4,5 Minuten zwischen Palettes und Nation

- **Linie 18** (CERN – Bel Air): neue Bezeichnung, Erhöhung der Frequenz auf 10 Minuten.

Für den Fahrplanwechsel im Dezember 2016 ist eine Verlängerung der Strassenbahn einerseits bis nach Saint-Genis-Pouilly, andererseits bis nach Annemasse geplant. Trotz nicht einfachen Zeiten Ende 2011/Anfang 2012 hat das Genfer-Tram in den ersten fünf Monaten im Vergleich zum Vorjahr einen Zuwachs der Fahrgastzahlen um 16 Prozent erfahren. Zweifellos wird die Verbesserung der Fahrleistung (Fahrgeschwindigkeitserhöhung von 15,9 km/h im Jahr 2011 auf 16,6 km/h im Jahr 2012 zwischen Acacias und Rive) die Rolle des Genfer Trams zusätzlich verstärken. (Übersetzung aus dem Französischen)

## Nutzfahrzeug Waschanlagen von Ferrum

- Für jeden Waschpark das richtige Programm
- Moderne und langlebige Anlagentechnik
- Optimale Waschabläufe
- Hochdruckvorwäsche rotierend oder stationär
- Individuelle NUFA- und Bus-Projekte
- auf Ihren Bedarf zugeschnitten

Ferrum AG  
Bahnstrasse 18  
CH-5102 Rupperswil  
Tel. ++41 62 889 12 22  
Fax ++41 62 889 12 38  
[www.ferrum-waschtechnik.ch](http://www.ferrum-waschtechnik.ch)



**ferrum**  
WASCHTECHNIK

# Der neue „Adler“ vom Brünig besteht den Test

Die neuen Zentralbahn-Züge bedienen ab Dezember 2012 die Strecke Luzern–Sarnen–Interlaken Ost: Ein erster Erfahrungsbericht.

**Romeo Degiacomi** Pro Bahn Zentralschweiz hat bei der Evaluation der Inneneinrichtung mitgearbeitet und nun die neuen Schmalspur-Zahnradzüge auf Herz und Nieren getestet. Ergebnis: Der Passagierraum wirkt dank den grossflächigen Fenstern hell. Diese geben auch dem Fahrgast in der 2. Klasse ein Gefühl, als reise man in einem Panoramawagen. Für Koffer gibt es eine gut konzipierte Gepäckablage oberhalb der Sitze. An jedem Platz sind Abfallbehälter installiert. Diese Einrichtungen wurden von Pro Bahn vorgeschlagen und gut umgesetzt. Das Deckenlicht sorgt für ein angenehmes Ambiente.

Die Sitze haben eine gute Ergonomie, allerdings wirkt die Bestuhlung etwas eng. Bei den Vorgängerzügen wurde den Reisenden der 1. Klasse ein einmaliges Sitzgefühl geboten. Im „Adler“ wurde auf eine Weiterentwicklung dieser „sehr bequemen Polstersessel“ verzichtet – ein Fehler auf dieser äusserst beliebten Touristenstrecke.

Der Adler-Zug verfügt auf jeder Seite über 7 Eingangstüren, wovon 4 einen Niederflur-Einstieg aufweisen. Bei den anderen 3 Eingängen müssen 3 Treppenstufen überwunden werden. Unglücklicherweise sind genau da Velo- und Kinderwagenzugänge vorgesehen. Nach dem Überwinden der Stufen müssen die Velos, Kinderwagen und das Gepäck erneut um eine Ecke getragen werden, um sie im dafür vorgesehenen Gepäckabteil zu deponieren.



Der neue Bistrowagen ist gemütlich, aber mit der Viersitz-Bestuhlung ist das Durchkommen etwas eng.  
Bild: Romeo Degiacomi

Top sind die grossen Displays mit Zugsinformationen und das elektronische Reservationsystem mit Anzeige bei jedem Sitzplatz. Ein Flop dagegen die Qualität der Lautsprecher-Durchsagen; Pro Bahn fordert eine Verbesserung. Fazit zum neuen „Adler“: Ein guter Kompromiss zwischen Pendlerzug und Reisezug, mit einigen Abstrichen beim Sitzkomfort und einem Grossteil der Sitzplätze, die weiterhin nur über Stufen erreichbar sind.

## Reisezug von Stadler

Die Zentralbahn hat sich mit dem „ADLER“ für einen 7-teiligen-Reisezug von Stadler Rail entschieden. Er weist 300 Sitzplätze auf, davon sind 74 in der 1. Klasse und 30 Sitzplätze im Bistrowagen, der sich in der Mitte des Zugs befindet. Es ist seit Jahren die erste grosse Rollmaterial-Neubeschaffung einer Schweizer Schmalspurbahn. Die neue Streckenmarke „Luzern-Interlaken-Express“ löst die bisherige Bezeichnung „Golden Pass Panoramic“ ab.

## Bericht aus dem Kunden-Forum der Zentralbahn

**Walter Holderegger** Am zweiten Kundenforum Mitte Oktober 2012 wurden die Mitglieder vom CEO der Zentralbahn (zb), Renato Fasciati, und weiteren leitenden Fachleuten über Aktualitäten der zb informiert. So wurden die neuen Züge „Fink“ und „Adler“ als Bergzüge zu den bereits in Betrieb stehenden „Spatzen“ als Vorortszüge ohne Zahnrad mit berechtigtem Stolz vorgestellt. Weiter wurde die inzwischen eingeweihte tief- und umgelegte Doppelspur-Geleisanlage Hergiswil-Luzern inklusive der neuen, unterirdischen Station Allmend/Messe mit den nötigen Umstellungsabläufen bis ins Detail erklärt. Der Leitung der zb ist Pünktlichkeit der Züge mit möglichst wenig Störungen ein zentrales

Anliegen. Das Fahrplanangebot ab Dezember 2013 mit der einspurig gebliebenen Strecke Allmendtunnelausfahrt bis zur Einfahrt in Luzern bereitet der zb einige Sorgen. Leider sind sich die Bestellerkantone OW und NW mit dem umzusetzenden Fahrplan-Angebot ab Fahrplanwechsel 2013 zwischen Hergiswil und Luzern und den daraus sich abzeichnenden Anschlüssen nach Basel, Bern und Zürich nicht einig. Wenn bei diesem juristischen Streit Hergiswil/Matt gewinnen sollte, wird Stansstaad mit dem ausgebauten P+R-Angebot offensichtlich der Verlierer sein. Weiter wurden Fragen zum Goldenpass-Angebot nach der Inbetriebnahme von umspurfähigem Rollmaterial von MOB/BLS,

dem Cargo-Betrieb auf dem Dreischienengleis bei Luzern und der zu erwartenden Zunahme der Passagierzahlen im urbanen Raum Luzern beantwortet. Um die zusätzlichen, neuen Arbeitsplätze, den Wohn-Neubauten im Raum Horw und den geplanten 2000 neuen Studienplätzen an der Hochschule für Technik gerecht zu werden, wird der angestrebte 15-Minuten-Takt immer wichtiger. Auf der Brünig-Südseite bringt der neue Fahrplan ab Dezember 2013 durchwegs leichte Veränderungen. Dann kreuzen neu alle Züge auf der sich gegenwärtig im Ausbau begriffenen Station Brienzwiler, im Idealfall sogar fliegend. Die momentan langen Aufenthaltszeiten in Brienz entfallen damit.

# InnoTrans 2012 in Berlin mit Neuigkeiten

Wegen des starken Frankens hoffen Schweizer Hersteller von Rollmaterial auf Bestellungen aus Ländern wie Russland und Kasachstan.

**Edwin Dutler und Hans Rothen** Alle zwei Jahre findet im Herbst in Berlin die Bahnfachmesse InnoTrans statt, inzwischen die weltweit grösste Veranstaltung dieser Art und zwar erfreulicherweise mit grosser Schweizer Beteiligung. Die Firma Stadler war mit fünf Fahrzeugen für den Regional- und Fernverkehr präsent. Auch von den Herstellern Bombardier, Siemens, Alstom, Talgo und Pesa konnten wir verschiedene Züge beziehungsweise Maquetten besichtigen. Auf dem Freigelände mit insgesamt 3,5 Kilometer Geleise standen die Schienenfahrzeuge dicht gedrängt.

Ein direkter Vergleich verschiedener Fahrzeuge für den Nah- und Fernverkehr war so einfach möglich und sehr aufschlussreich. Wir verzichten darauf, hier alle Fahrzeuge des Freigeländes vorzustellen, diese Information finden Sie umfassend auf [www.innotrans.de/Presse](http://www.innotrans.de/Presse) sowie [www.bahn-journalisten.ch/innotrans2012.html](http://www.bahn-journalisten.ch/innotrans2012.html).

Nur so viel: Die Fahrzeuge für die schweizerische Kundschaft respektive die Fahrzeuge von Schweizer Herstellern können sich im internationalen Vergleich sehen lassen. Insbesondere die kritischen Zonen für den Fahrgastwechsel sowie die Raumaufteilung sind meistens sehr intelligent gelöst. Trotzdem hoffen wir natürlich, dass die Vertreter von SBB und ZVV die kundenfreundlichen innovativen Fortschritte bei verschiedenen ausländischen Fahrzeugen respektive bei den privatisierten Transportunternehmungen im Komfort- respektive Hygienebereich auch gesehen haben und dies in ihre Überlegungen für die zukünftige Beschaffung für neues Rollmaterial einfließt. Es kann ja nicht sein, dass die Bedürfnisse des ZVV als Massstab für die gesamte Flotte des Regionalverkehrs der ganzen Schweiz gelten. Und eines wurde uns von allen Herstellern immer wieder bestätigt: Es ist ganz klar das Transportunternehmen in Zusammenarbeit mit der entsprechenden politischen Instanz, welches über die Komfort- respektive Hygienezonen entscheidet. Im Fahrzeug kann man alles montieren, und der Hersteller baut die Komfortstufe, welche bestellt und bezahlt wird.

An der Messe waren über fünfzig namhafte Hersteller aus der Schweiz vertreten, nach Deutschland beanspruchte die Schweiz die zweitgrösste Fläche. Der Präsident der Swissrail Industry Association, Daniel Steiner, zeigte sich an der Medienkonferenz trotz hohem Franken-



Schmuckstücke in Berlin: Der neueste Hochgeschwindigkeitszug „Frecciarossa“ aus Italien...



...und der „Leo-Express“ aus dem Hause Stadler.

Bilder: Hans Rothen

kurs zuversichtlich, dass mit Schweizer Tugenden wie Innovation, Präzision, Pünktlichkeit und Kostenbewusstsein bei Unterhalt und Wartung qualitativ hochstehender Produkte das Exportgeschäft gehalten werden kann.

Die innovative und umtriebige Direktorin der Swissrail Industry Association, Michaela Stöckli, ist überzeugt, dass mit dem Beitritt der Vereinigung zur Economiesuisse sowie mit den Delegationsreisen nach Russland und Kasachstan

neue vom Euro unabhängige Märkte erschlossen werden. Direkt nach der InnoTrans besuchte eine hochkarätige Delegation von brasilianischen Verkehrsfachleuten die Schweiz, um sich mit dem öV-System in all seinen Facetten vertraut zu machen. Für 2013 steht der Weltkongress der Union des öffentlichen Verkehrs (UITP) in Genf an, verbunden mit der Leistungsschau SuisseTraffic.

Siehe auch [www.swissrail.com](http://www.swissrail.com)

# Der Preis der Hochgeschwindigkeit

Beim Herbst-Kolloquium von Oustrail zeigte sich, dass Geografie und Nachfrage in der Schweiz gegen Hochgeschwindigkeitszüge sprechen.

**Andreas Theiler** Das alljährliche Herbst-Kolloquium von Oustrail in Yverdon widmete sich der möglichen Zukunft von Hochgeschwindigkeitszügen in der Schweiz. Der Anlass teilte sich in zwei Teile, sechs Präsentationen und zum Schluss eine Podiumsdiskussion:

«Si les trains roulent à 300 plutôt qu'à 150 km/h, quelles en sont les incidences?» war die erste Thematik. Darauf gaben drei Techniker und ein Geograf Antworten. Die Techniker sprachen vom erhöhten Energieverbrauch sowie den überproportionalen Investitionskosten in Fahrzeuge, die schneller als 250 km/h fahren dürfen.

Der Geograf, Pierre-Emmanuel Dessemontet, betrachtete die Frage ganz anders: Sinnvoll ist diese Geschwindigkeit nur ab Bahnhofdistanzen von über 50 km. Das heisst, ein solcher Zug fährt in Genf ab, hält in Lausanne, Bern,

Zürich und endet in St. Gallen. Die Pendler über lange Distanzen werden bevorzugt, damit nimmt der Anteil dieser Leute zu. Die Toplagen fürs Wohnen entwickeln sich als Folge rund um diese fünf Bahnhöfe. Statt also das Pendeln innerhalb den Metropolitanräumen und der Hauptstadtregion zu beschränken, fördern wir noch grössere Pendlerdistanzen – wollen wir das wirklich?

## Kein Platz für Visionen

Es folgte das Referat «Deux visions de grande vitesse en Suisse» mit Prof. Mange und einem Vertreter von Swissmetro. Es genügt wohl, wenn ich berichte, dass es keine einzige Frage nach ihren Vorträgen gab. Oder: Die Schweiz ist einfach kein Nährboden für Visionen. In der Podiumsdiskussion kam ganz klar zum Ausdruck,

dass die Schweiz kein Hochgeschwindigkeitsnetz braucht und auch nicht will. Die Einwände von Herrn Dessemontet wogen in diesem Zusammenhang ebenso schwer wie die finanziellen Fragen.

Fazit: Ein spannender Vormittag, der die Grenzen unserer ständig wachsenden Pendlerei aufzeigte. Der Freizeitverkehr wurde von den Referenten bewusst wenig erwähnt. Interessant in diesem Zusammenhang auch die Betrachtung von Herrn Dessemontet, dass eine Autopendlergeneration ausstirbt und durch eine öV-Pendlergeneration abgelöst wird. Der ständig steigende Anteil des öV – auch ohne Hochgeschwindigkeit! – am Modalsplit bringt das zum Ausdruck. Kurz: Geschwindigkeiten über 250 km/h entsprechen keinem Bedürfnis; die gleiche Haltung vertritt Pro Bahn Schweiz.

# Schade, aber es darf gehofft werden

TrunsRUN bachab geschickt: Verpasste Chance im Kanton Neuenburg

**ks** Die Neuenburger Stimmberechtigten haben sich am 23. September 2012 mit hauchdünner Mehrheit gegen die Realisation von TransRUN ausgesprochen. Dieses Vorhaben hätte dem öffentlichen Verkehr zu entscheidenden Verbesserungen verholfen. Beispielsweise wäre die Reisezeit zwischen Neuenburg und La Chaux-de-Fonds um die Hälfte, auf nur 15 Minuten verkürzt worden.

Mit Bedauern nimmt Pro Bahn Schweiz von diesem Entscheid Kenntnis. Verschiedene Gründe sind für dieses Verdikt verantwortlich, so hätte nur ein Teil des Kantons von den Vorteilen profitiert und die zu erwartende finanzielle Belastung von 560 Millionen Franken für Kanton und Gemeinden ist wohl als zu hoch erachtet worden.

Die bestehende Linie mit der Spitzkehre in Chambrélieux wird damit erhalten bleiben. Die Sanierung der Strecke und eine allfällige Elimination der Spitzkehre wird ebenfalls einige hundert Millionen Franken kosten, dies bei nur unwesentlich verkürzter Fahrzeit. Ob das bestehende Angebot auf einen reinen Halbstundentakt ausgebaut werden kann, werden wohl weitere Untersuchungen aufzeigen, denn das gegenwärtige Angebot kann nicht als attraktiv bezeichnet werden.

TransRUN hat einen Misserfolg erlitten. Auch in Zürich wurde 1972 eine U- und S-Bahn-Vorlage abgelehnt. In der Folge wurde eine neue Vorlage mit der heutigen S-Bahn entwickelt,

welche als Erfolgsgeschichte bezeichnet werden kann. Vielleicht wiederholt sich die gleiche Geschichte – einfach im Kanton Neuenburg. Es darf gehofft werden.

## Dommage

**ks** La votation au canton de Neuchâtel au sujet de transRUN a donné un résultat négatif comportant une différence minime. Ce projet aurait amélioré les transports publics neuchâtelois d'une manière considérable. A titre d'exemple, le temps de parcours entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds aurait été réduit de la moitié, à quinze minutes seulement.

C'est avec regret que Pro Rail Suisse prend connaissance de cette décision. Des motifs différents en sont la cause, d'une part le fait qu'une partie du canton n'en aurait pas profitée, d'autre part la charge financière de 560 millions de francs pour le canton et les communes estimée trop lourde.

Par conséquent la ligne existante avec le rebroussement à Chambrélieux restera en service. L'assainissement du parcours avec

élimination éventuelle du rebroussement entraînera également des frais de plusieurs centaines de millions de francs et réduira le temps de voyage de quelques minutes seulement. L'offre actuelle n'est pas attrayante. Sans doute, des investigations seront nécessaires pour déterminer la possibilité d'une amélioration de l'offre existante à un horaire cadencé de trente minutes, ceci avec les installations existantes.

Le projet TransRUN a subi un échec. En 1972, aussi à Zurich le projet du metro et RER a été rejeté. Par la suite, avec le RER zurichois un nouveau projet a été élaboré qui, aujourd'hui, connaît un grand succès. Peut-être l'histoire à ce sujet se répète aussi au canton de Neuchâtel. Des espoirs sont permis.

## Wir leiden unter zu viel Mobilität

Zum InfoForum 1/2012; Artikel „Die Weichen für die Zukunft stellen“

Wenn ich in diesem Artikel lese, dass bis 2030 bei der Bahn eine Zunahme des Personen- und Güterverkehrs von 60 bis 70 Prozent erwartet wird, bekommen mich mulmige Gefühle. Ich stelle mir vor, dass das Schienennetz noch mehr ausgebaut werden muss – mit noch mehr Landverschleiss und Zerschneidung von Siedlungsstrukturen, noch mehr Gedränge in immer häufiger überfüllten Zügen, immer mehr Lärm durch Tag und Nacht vorbeirumpelnde Güterzüge. Und dazu noch Jahr für Jahr massiv steigende Billettpreise: Das ist ein Horrorszenario!

Natürlich ist die Zielsetzung richtig, Verkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Aber es kann doch nicht sein, dass der Verkehr immer weiter zunimmt. Brauchen wir tatsächlich immer mehr Mobilität, müssen immer noch mehr Güter von A nach B und von B nach A befördert werden? Klar, es gibt tausend Gründe, warum das Verkehrsvolumen ständig wächst. Aber diese Gründe einfach als Sachzwang hin-

zunehmen und als Folge davon – auf Teufel komm raus – die Verkehrsinfrastruktur auszubauen, wären doch mal ernsthafte Anstrengungen zu unternehmen, das Wachstum und die damit verbundene Zwangsmobilität grundsätzlich in Frage zu stellen. Und es wären Konzepte zu entwickeln, das Wohnen und Arbeiten wieder zu relokalisieren. Dies würde nicht nur den Wahnsinn des «immer mehr» eindämmen, wir kämen auch wieder zu einem menschlicheren Leben ohne tägliche drei Stunden Arbeitsweg.

Leider liest und hört man wenig darüber, dass wir unter einem Zuviel an Mobilität leiden und nach Gegenkonzepten suchen sollten. Neustart Schweiz ([www.neustart.ch](http://www.neustart.ch)) oder die Decroissance-Bewegung sind einige der wenigen Gruppierungen, die neue Ideen entwickeln. Der Mainstream aber schweigt – und baut weiter!

Hartwig Roth, Solothurn



## Der Zug ist keine Turnhalle

Zum InfoForum 3/2012; Artikel „Höhenflüge oder ein Tag in den Seilen“

Auf Seite 15 steht ein Beitrag über den Seilpark Gantrisch. Ich finde es gar nicht gut, wenn man ein Foto mit umher turnenden Kindern im Bahnwagen zeigt. Man sollte ja diesen Wagen Sorge tragen und sie nicht noch mit Turnen auf und über den Bänken zusätzlich belasten. Ich bitte Sie, solch missverständliche Fotos nicht mehr abzdrukken.

Erika und Max Freitag, Zürich

## Tram-Bahn durch Liechtenstein

Zum InfoForum 2/2012, Artikel „Blick ins Ländle“

Im genannten Artikel geht es ja um die Tram-Bahn durch Liechtenstein und den Doppelspurausbau von Feldkirch nach Buchs SG. Dazu möchte ich bemerken, dass bei der Fahrt von Paris nach Wien sich in Unterterzen der erste niveaugleiche Bahnübergang mit Barriere befindet, dann Ausgang Sevelen, dann Räfis (Buchs) und dann sieben Barrieren in Schaan FL und drei Barrieren in Nendeln FL gibt. Bis Wien gibt es nach meinem Wissen keine Barrieren mehr!

So etwas darf es doch an internationalen Strecken nicht mehr geben, denke ich. Es ist ja auch eine nervliche Belastung für die Lokführer, auf solche Bahnübergänge loszufahren. Deshalb und aus anderen Gründen argumentiere ich dagegen. Ich selbst sehe nur ein Bussystem, aber mit durchgehenden Bussen bis Chur, Rankweil, Altstätten, etc. Oder einer Verlängerung der RhB, wie schon vor hundert Jahren geplant. Die Bemerkung, dass alles von Volksabstimmungen abhängt, ist sicherlich zutreffend.

Hans Frommelt, Triesen (FL)



## Führerstandsfahrt: Ein Erlebnis auch zum Schenken

Die SZU bietet ein unvergessliches Bahnerlebnis mit der Uetlibergbahn S10, der steilsten Adhäsionsbahn Europas, und mit der Sihltalbahn, der Linie S4 der Zürcher S-Bahn.

In Begleitung einer Fachperson «erfahren» Sie die beiden S-Bahn-Strecken im Führerstand und erhalten so einen Einblick in die vielfältige Arbeitswelt eines Lokführers.

Beratung und Verkauf: SZUextra,  
Telefon 044 206 45 07, [szuextra@szu.ch](mailto:szuextra@szu.ch).

# Überfüllter Regionalzug, leerer Glacier-Express

Diskussion über die „Sitzplatzpolitik“ bei der Matterhorn Gotthard Bahn

Ich bin ein paarmal in der Vorsommersaison nach Zermatt gereist und jedes Mal sind mir in beiden Richtungen einige Glacier-Express entgegengekommen, die zu Dreiviertel leer waren, nicht nur in der 1. Klasse. Der Regionalzug war jeweils gut gefüllt, auch in der 1. Klasse. Am letzten Sonntag fuhr ich um 11.23 Uhr von Brig ins Goms, prächtiges Wetter und Ferienzeit. Auf dem Perron standen ein paar hundert Leute und warteten. In den Glacier-Express, der ein paar Minuten vorher in die gleiche Richtung abfährt, stieg praktisch niemand ein, dieser war wiederum zu über dreiviertel leer, beide Klassen. Dafür war dann der Regio überfüllt, am Abend zurück vom Goms ebenfalls.

Das „Aussperren“ von Reisenden, die nicht bereit sind, den Sitzplatz zu reservieren (in der Schweiz kündigt sich das schöne Wetter nicht schon Wochen vorher an) und einen exorbitanten Zuschlag zu bezahlen, zeigt offenbar Wirkung. Ob die Rechnung für die MGB (und die RhB) noch aufgeht? Wohl kaum. Die Gruppenreisen aus Fernost, welche gegenwärtig als einzige im Schweizer Tourismus noch boomen, beinhalten normalerweise keine Glacier-Express-Fahrt. Diese dauert zu lange und erfordert zu viele Übernachtungen im knapp bemessenen Zeitbudget. Wahrscheinlich werden dann im November Dumping-Angebote gemacht, um die Passagierzahlen aufzubessern.

Die aktuelle Politik der MGB ist ein einziger Fehlschlag. Man führt teure Leerzüge, welche den regulären Fahrplan stören, und in den regulären Zügen werden Stehplätze angeboten. Es muss doch möglich sein, zumindest in der Hochsaison ein paar normale Wagen an den Glacier-Express zu hängen und diesen zusätzlich auf ein paar wichtigen Stationen halten zu lassen; wegen Zugskreuzungen muss er sowieso mehrfach ausser Fahrplan halten, was eigentlich niemanden stört. Noch besser wäre, man gliederte ihn gleich in den regulären Fahrplan ein, analog zur MOB. Am besten wäre es aber, man würde den ganzen Zug für die „normalen“ Fahrgäste wieder zugänglich machen, über einen bescheidenen Zuschlag für die Panoramawagen liesse sich diskutieren. Es muss doch möglich sein, einen funktionierenden Fahrplan für eine solche Lösung zu erarbeiten. So viel Verkehr herrscht nun auf den Linien der MGB auch wieder nicht.

Ich wäre froh, wenn PBS sich um dieses Thema kümmern könnte. Es ist stossend, wenn eine hoch subventionierte Unternehmung in Zeiten knapper Finanzen teure Kompositionen praktisch leer herumgondeln lässt und auf den andern Zügen Stehplätze anbietet.

**Heinrich Estermann, Basel**

**Helmut Biner, Leiter Märkte-Kommunikation der Matterhorn Gotthard Bahn (MGB), nimmt wie folgt Stellung:**

*Es gibt verschiedene Gründe, weshalb es zu der geschilderten Situation kommen kann: An Schönwettertagen während der Hochsaison kann es vorkommen, dass ab Brig Richtung Goms die Sitzplatzkapazitäten in den Regionalzügen nicht ausreichen. Fast immer ändert sich diese Situation schon nach den Halten in Mörel (Riederalp) und Betten (Bettmeralp), weil viele Reisende das Aletschplateau besuchen. Nach einer relativ kurzen Fahrzeit von rund 13 Minuten mit vollen Zügen stehen den Reisenden nach diesen Station wieder genügend Sitzplätze zur Verfügung.*

*Zurzeit können die Kapazitäten nicht beliebig erhöht werden. Seit der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels ist die Zahl der Reisenden um rund 40 Prozent gestiegen. Das Angebot wurde in der gleichen Zeit um 25 Prozent erhöht und Fahrpläne optimiert. Die begrenzte Anhängelast bei mit Lokomotiven bestückten Zügen (auf Zahnradstrecken maximal 130 Tonnen) erlaubt es technisch nicht, längere Züge anzubieten. Eine kürzlich ausgelöste Bestellung von Rollmaterial für den Regionalverkehr mit einem Volumen von über 100 Millionen Franken sowie geplante bauliche Massnahmen im Bereich Infrastruktur (Verlängerung Perrons, Kreuzungsstellen etc.) ermöglichen es, ab dem Fahrplanwechsel 2014 mehr und längere Züge (Triebwagen) auf der Strecke Brig – Fiesch (und in Richtung Zermatt) zu führen. Bis 2017 ist ein verdichteter Halbstunden-Takt zwischen Zermatt und Fiesch geplant. Damit sollten auch an Spitzentagen genügend Kapazitäten vorhanden sein.*

*Rund 30 Prozent der Glacier-Express-Gäste stammen aus dem asiatischen Raum. Es trifft zu, dass die Reisezeit des Glacier Express wichtig ist. Dies ist mit ein Grund, dass dieser Panoramazug als Express und nicht als Regionalzug mit Halt an allen Stationen verkehren kann. Im November verkehrt der Glacier Express nicht.*

*Die Verantwortlichen der Matterhorn Gotthard Bahn sind überzeugt, mit den genannten Investitionen die richtigen Massnahmen eingeleitet haben, um das Angebot laufend zu verbessern und die Engpässe zu beseitigen. Die MGB ist immer bemüht, den Kunden das bestmögliche Angebot zur Verfügung zu stellen. Der Kunde steht im Mittelpunkt und soll es auch zukünftig bleiben.*



Soll nicht zum Regionalzug mit Halt an allen Stationen werden: Glacier Express.

Bild: MGB



Der 1 000 000. Lastwagen war an den jeweiligen Silvesterfeiern anwesend und verkündete: Ich bin der letzte! Bild: Alpen-Initiative

# Symbolische Silvesterfeiern zum Ende des Lastwagenjahrs

Die Transitkorridore brauchen dringend eine Entlastung vom Schwerverkehr. Doch es fahren weiterhin mehr Lastwagen durch die Alpen als das Gesetz erlaubt.

**Remco Giovanoli** Das Güterverkehrsverlagerungsgesetz GVG hält fest, dass ab 2011 nur noch eine Million Lastwagen pro Jahr die Alpen durchqueren dürfen. Tatsächlich wurden im vergangenen Jahr jedoch über 1,2 Millionen Fahrzeuge gezählt. Dieser Missstand wurde vom Bundesrat und den zuständigen Behörden mit einem Schulterzucken quittiert – eine mutige und anpackende Reaktion darauf blieb aus. So erstaunt es nicht, dass auch im Jahr 2012 die gesetzlich definierte Höchstgrenze klar überschritten wird. Mitte September war es schliesslich bereits soweit: Der Millionste Lastwagen durchquerte die Schweiz; das Kontingent war

aufgebraucht und das Jahr hätte eigentlich zu Ende sein müssen. Darauf hat die Alpen-Initiative am 21. September in den vier Orten Luzern, Chur, Sion und Lugano entlang der Transitachsen aufmerksam gemacht.

„Sind Gesetze da, um gebrochen zu werden?“, fragte denn auch Alf Arnold, Geschäftsführer der Alpen-Initiative beim Lastwagen-Silvester in Luzern. Er erinnerte auf dem Kapellplatz daran, dass solch untätiges Wegschauen der Politik hauptsächlich aus anderen Ländern bekannt sei und dass man in der Schweiz dann dazu neige, diese als Bananenrepubliken zu titulieren.

Adrian Borgula, neu gewähltes Mitglied der Luzerner Stadtregierung, machte auf die negativen Auswirkungen wie Luftverschmutzung aufmerksam, welche der Strassentransit auch für die Stadtluzerner und die Agglomerationsbewohner mit sich bringt. Auch für ihn ist klar, dass die Transitgüter auf die Schiene gehören. Mit Blick auf die vom Bundesrat aufgegleiste zweite Strassenröhre am Gotthard wies er darauf hin, dass die knappen Bundesmittel für Infrastrukturprojekte effizient zu investieren seien – etwa für einen Luzerner Tiefbahnhof, welcher der Zentralschweiz weit mehr nütze als ein zweiter Gotthard-Strassentunnel.

Auch an den anderen drei Standorten sties die Rednerinnen und Redner ins gleiche Horn: Eine ernstgemeinte Verlagerungspolitik verlange die Einführung der Alpen-Transitbörse

## Sektion Zentralschweiz unterstützt Anliegen

Der Güterverkehr gehört auf die Bahn. Die Lastwagenflut durch den Alpenraum muss eingedämmt werden. Die Bevölkerung hat ein Recht zu erfahren, dass das Lastwagenkontingent für das Jahr 2012 bereits aufgebraucht ist. Unsere Sektion unterstützt die Alpeninitiative und hat deshalb am 21. September 2012 auf dem Luzerner Kapellplatz das vorgezogene Happy New Year mitgefeiert.

Karin Blättler,  
Präsidentin Sektion Zentralschweiz

## Pro Bahn Schweiz gegen zweiten Gotthard-Strassentunnel

**Kurt Schreiber** Die in St. Gallen tagende Präsidentenkonferenz von Pro Bahn Schweiz hat im September einstimmig einen Vorschlag verabschiedet, welcher einen zweiten Strassentunnel durch den Gotthard nicht notwendig macht, nämlich einen vorgezogenen zweigleisigen Ausbau des Lötschberg-Basistunnels. Wird dieses Vorhaben ohne Verzug in Angriff genommen, wäre bis zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels eine zweite Transitachse auf der Schiene durch die Alpen bereitgestellt – also zwei Fliegen auf einen Streich.

Der Bau des zweiten Gotthard-Strassentunnels wird unweigerlich Zwang nicht zuletzt von der Europäischen Union auslösen und dazu führen, dass nach seiner Vollendung über kurz oder lang beide Röhren zweispurig offen zu halten sind. Dieser Druck kann mit dem vorgezogenen Ausbau des Lötschberg-Basistunnels von allem Anfang an ausgeschlossen werden und die Kosten dieses Ausbaus würden durch den Verzicht auf den zweiten Strassentunnel weitgehend kompensiert.

Trotz Sanierung des Gotthard-Strassentunnels wird der Kanton Tessin nicht von der übrigen Schweiz abgetrennt. Lastwagen von und nach dem Tessin sollen auf der rollenden Landstrasse bevorzugt behandelt werden. Im Personenverkehr wird ab 2016 die Sonnenstube der Schweiz eine Stunde schneller erreichbar sein. Der einzige Nachteil besteht darin, dass auf den Zug umgestiegen werden muss. Er wandelt sich aber in einen Vorteil, weil die Reisezeit im Zug kürzer ist als mit dem Auto.

und den Ausbau der Bahnzulaufstrecken zu den Basistunnels, denn ohne diese Instrumente lässt sich auch das Endziel von 650'000 alpenquerenden LKW-Fahrten ab 2018 nicht erreichen. Der Bundesrat wurde aufgefordert, die verkehrspolitisch weisen Entscheidungen der letzten 20 Jahre endlich zu respektieren und alles daran zu setzen, dass die damit formulierten Ziele endlich eingehalten werden können – dies in der Hoffnung, dass das Ende des legalen Lastwagenjahres bald wieder mit dem Ende des Kalenderjahres übereinstimmen möge.

# Verlagerungspolitik gerät ans Limit

Bei einer Tagung von Fachexperten aus Politik und Wirtschaft in Zürich ging es um den Transport von Gütern.

**Gerhard Lob** Die Quote der Bahn im alpenquerenden Güterverkehr ist in der Schweiz mit 64 Prozent sehr hoch und ein europäischer Rekord. Allerdings, so scheint es, stösst die Verlagerungspolitik an ihre quantitativen Grenzen, trotz jährlichen Subventionen des Bundes für den Schienengüterverkehr in Höhe von fast 300 Millionen Franken. Peter Füglistaler, Direktor des Bundesamtes für Verkehr (BAV), sprach am 23. November anlässlich einer Infrastrukturtagung des UVEK an der ETH Zürich deutliche Worte: „Die Verlagerungspolitik ist ein Erfolg, die Massnahmen wirken, aber die Ziele werden verfehlt.“ Konkret: Das Verlagerungsziel von einer Million Lastwagen im alpenquerenden Güterverkehr, das für 2011 als Zwischenziel definiert wurde, um die gesetzlich festgelegte Obergrenze

von 650 000 Fahrten zu erreichen. Dieses Endziel wurde auf 2018 verschoben. Heute fahren immer noch weit mehr als eine Million Camions pro Jahr durch die Schweiz (siehe Artikel über den Lastwagen-Sylvester).

## Was ist zu tun?

„Die Alpentransitbörse wäre das Heilmittel, wenn sie von der EU akzeptiert würde“, so der BAV-Chef. Denn mit dieser Börse würde einfach die Zahl der LKW-Transitfahrten gemäss dem festgelegten Kontingent versteigert, so wie es vom Verein Alpeninitiative mit Nachdruck gefordert wird. Doch politisch habe dieses Mittel angesichts des Widerstands in der EU keine Chance. Füglistaler: „Man kann schwer mit einem Partner verhandeln, der dieses Instrument

absolut nicht will.“ Auch die Auswirkungen der Inbetriebnahme des neuen Gotthard-Basistunnels (2016) und des neuen Ceneri-Basistunnels (2019) werden gering sein.

Einen gewissen Effekt verspricht man sich vom Vier-Meter-Korridor, der dank eines höheren Lichtraumprofils mehr Transporte im unbegleiteten Verkehr zulässt, doch erst 2020 oder 2022 bereit sein wird. Mit diesem Korridor können voraussichtlich 210 000 LKW-Fahrten vermieden werden. Nötig dafür sind indes 940 Millionen Franken, welche auch die so genannte Vorfinanzierung in Höhe von 230 Millionen Franken auf den Zulaufstrecken in Italien beinhalten. Für Bundesrätin Doris Leuthard ist diese Vorleistung nötig, wie sie im Interview mit dem InfoForum verdeutlichte (siehe Text unten).

## „Alpentransitbörse momentan kein Modell“

Bundesrätin Doris Leuthard, Vorsteherin des Eidgenössischen Departements für Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), zur Verlagerungspolitik und zur Alpentransitbörse als Mittel zur Beschränkung alpenquerender LKW-Fahrten.

### InfoForum: Ist die Alpentransitbörse definitiv gestorben?

**Doris Leuthard:** Ich finde es wichtig, dass man die Alpentransitbörse als Modell in der Diskussion hält. Noch vor 10 Jahren war ein Toll-Plus-System für die EU undenkbar. Heute diskutieren wir darüber. Es gibt schon Fortschritte. Der Mobilitätsdruck ist gesamteuropäisch vorhanden. Dass man deshalb grössere Transitwege auf die Schiene verlagert, ist seit einem Jahr auch im Weissbuch der EU als Ziel festgeschrieben.

### Wird der Bundesrat weiter über die Alpentransitbörse sprechen?

Ja. Aber innerhalb der Alpenländer verfolgen wir nun prioritär das Mautsystem Toll plus. Konzeptuell sind Kontingente schwer mit dem Ansatz einer freien Mobilität im europäischen Sinne vereinbar. Und die Börse bedeutet Kontingentierung. Auch das Toll-Plus-System hätte übrigens eine Verteuerung des Schwerverkehrs und eine Verlagerung zur Folge. In der Politik muss man immer abwägen, was sich realisieren lässt. Im Moment ist die Alpentransitbörse für unsere Nachbarstaaten kein Modell.



Bundesrätin Doris Leuthard.

Bild: Beat Schweizer

**Kommen wir zu den festgelegten Zielen an alpenquerenden LKW-Transitfahrten. Das Zwischenziel von einer Million Lastwagen für 2011 wurde bereits verfehlt. Wäre es nicht ehrlicher einzugestehen, dass es illusorisch ist, die Zahl dieser Fahrten auf 650 000 zu beschränken?**

Dieses Endziel liegt noch ein paar Jahre entfernt, Ende 2018, zwei Jahre nach Eröffnung

des Gotthard-Basistunnels. Dann werden wir sicherlich nochmals schauen müssen, welchen Punkt wir erreicht haben. Natürlich ist es schwierig, aber Zahlen allein sind nicht entscheidend. In vielen Gesetzen stehen Zahlen, die dann vielleicht nicht mehr der Realität entsprechen. Das Signal an die Gesellschaft ist wichtig: Wir machen mit der Verlagerungspolitik weiter.

### Und dafür wird Italien im Rahmen der Finanzierung des 4-Meter-Korridors auch mit Millionen beschenkt?

Ohne stärkere Einbindung unserer Nachbarn kommt die Verlagerung nicht weiter. Die EU plant nun auch Töpfe für dieses Anliegen und wir werden sicherlich versuchen, uns abzustimmen. Auch in Deutschland investieren wir übrigens in die Elektrifizierung diverser Linien, denn Deutschland hat finanzpolitisch nicht immer die Priorität bei den Infrastrukturen, oder eher bei der Strasse als bei der Schiene. Es ist eine Tatsache: In der Schweiz sind wir weiter voran als unsere Nachbarn.

(Interview: Gerhard Lob)

# Gutes Beispiel für Integration in Kundeninformationssystem

FLUX – Goldener Verkehrsknoten für den Flughafen Zürich.

**Edwin Dutler** PostAuto Schweiz und der Verband öffentlicher Verkehr vergeben jährlich den Preis für den Goldenen Verkehrsknoten. Das diesjährige Schwerpunktthema der Preisausschreibung waren Kundeninformation und Signaletik. Die VBG (Verkehrsbetriebe Glattal AG) und die Flughafen Zürich AG haben zusammen den Preis erhalten, da der prämierte Verkehrsknoten Zürich Flughafen ein gutes Beispiel ist, wie ein neuer Verkehrsträger, also die Glattalbahn, nahtlos in ein bestehendes Kundeninformationssystem integriert wurde. Die Jury des FLUX beurteilte nebst dem Stellenwert des öffentlichen Verkehrs und der Wichtigkeit bei der Sicherstellung der Transportkette zwischen den

Verkehrsmitteln auch Architektur und Design der Infrastruktur. Sie kam zum Schluss, dass man den hohen Ansprüchen der verschiedenen Zielgruppen am Flughafen – vom Flugprofi über den Gelegenheitsflieger, Besucher oder Pendler bis hin zum Gast mit eingeschränkter Mobilität – sowie der Mehrsprachigkeit gerecht wird und die Ergänzung des bestehenden

Systems mit der Glattalbahn exemplarisch gelöst wurde. Die leicht verständliche Signaletik mit ihren schwarz-weißen Zeichen lenkte die Kunden trotz zahlreichen Bedürfnissen und unterschiedlicher Reisegewohnheit problemlos ans Ziel. Pro Bahn Schweiz gratuliert der VBG und dem Flughafen Zürich.

## Pro Bahn Schweiz ist Teil von Koalitionen

**PBS** Pro Bahn Schweiz beteiligt sich personell und teilweise auch finanziell an zwei Koalitionen. Eine kurze Info für unsere Mitglieder über den aktuellen Stand.

- Schon seit einigen Jahren ist die Koalition No Megatrucks aktiv. Sie setzt sich zum Ziel, die Lastwagen von 25 m Länge definitiv vom Schweizer Strassennetz fernzuhalten. Ein Etappenziel wurde letztes Jahr erreicht, als die maximale Länge von 18,75 m statt in einer Verordnung in einem Gesetz festgeschrieben wurde. Die aktuelle Problematik ist das klammheimliche Anwachsen der maximalen Höhe auf 4,05 oder sogar 4,10 m. Damit würde eine Verlagerung dieser Transporte auf die Bahn durch die Schweiz unmöglich. Die Koalition wird durch die Alpeninitiative

geführt; weitere Mitglieder im Ausschuss kommen vom VCS, vom SEV, der IGÖV sowie eben von PBS.

- Als der Entscheid von SBB Cargo bekannt wurde, über 150 Zustellpunkte zu schließen, formierte sich die Koalition Pro Cargo. Vorrangiges Ziel ist, bei der im nächsten Jahr fälligen Parlamentsdebatte über den Binnengüterverkehr die vom SEV angedachte dritte Variante ebenfalls ins Spiel zu bringen. Das BAV beschränkt sich darauf, nur zwei Varianten zur Beratung vorzuschlagen. Hier wird das Sekretariat vom SEV geführt. Neben PBS sind der VCS, die Alpeninitiative, die Grünen sowie der SGB aktiv vertreten.

In beiden Gremien ist von Seiten unseres Vereins Andreas Theiler die Verbindungsperson.

## Easy Ride 2.0 findet noch keine Akzeptanz beim Kunden

**Thomas Lendenmann** Bei der letzten Umfrage zeigte sich, dass Easy Ride 2.0 bei den Kunden auf wenig Gegenliebe stösst. Nur gerade 34 Prozent der Antwortenden befürworten das erleichterte Reisen. Grund dafür wird sein, dass der Kunde ein grosses Misstrauen hat, dass seine Daten missbraucht werden und auch seine Reisen von A bis Z genauestens erfasst und registriert werden. Sollte Easy Ride wirklich eingeführt werden, hat der öV noch viel Überzeugungsarbeit vor sich. Die Umfrage zeigte auch, dass die öV-Karte mehrheitlich befürwortet wird. Nur gerade 32

Prozent antworteten mit einem Nein. Nach wie vor möchte der Kunde sein Ticket so beziehen wie er sich dies bis jetzt gewohnt ist. Interessant wäre natürlich noch, ob ein Unterschied bestünde bei den verschiedenen Altersgruppen. Fazit unserer Umfrage: für Easy Ride im Moment ein klares Nein; für die öV-Karte ein deutliches Ja. Der Kunde möchte nicht gläsern werden.

Pro Bahn Schweiz wird das Thema Easy Ride 2.0 weiter mit den Verantwortlichen der öffentlichen Verkehrsunternehmen verfolgen und Sie darüber auf dem Laufenden halten.

## Gönner Pro Bahn

Gemeinden, Firmen, Transportunternehmungen und Organisationen schätzen die Arbeit von Pro Bahn. Als Gönnermitglieder (CHF 500. – pro Jahr) unterstützen sie uns. Der Gegenwert: Vorzugstarif für Inserate im InfoForum.

**BERN MOBIL**



**SIEMENS**



**SOB SÜDOSTBAHN**



## Gemeinden

BL: Läufelfingen  
 TG: Frauenfeld  
 ZH: Dietikon, Dietlikon, Dübendorf, Elgg, Rafz, Richterswil, Schlieren, Schwerzenbach, Thalwil, Uetikon, Wädenswil



Nationalrat Thomas Weibel.

Bild: zVg

## Ein guter Draht ins Eidgenössische Parlament

Nationalrat Thomas Weibel als Verbindungsmann für Pro Bahn Schweiz.

**Kurt Schreiber** Gute Verbindungen ins eidgenössische Parlament sind für jede Organisation sehr wichtig. Dies gilt auch für Pro Bahn Schweiz und deshalb sind wir sehr froh und dankbar, dass sich Nationalrat Thomas Weibel, GLP, aus Horgen bereit erklärt hat, als Verbindungsmann zu wirken.

Thomas Weibel ist dipl. Forstingenieur ETH/SIA und Dozent an der Hochschule Wädenswil. Er verfügt über eine lange parlamentarische Erfahrung. Von 2002 bis 2008 war er im Kantonsrat in Zürich und ab 2007 im Nationalrat, wo er in diversen Kommissionen mitwirkt. Die

Förderung des öffentlichen Verkehrs hat schon immer zu seinen Schwerpunkten gezählt, was er kürzlich durch den Eintritt zum Vorstand der LITRA, Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr, unterstrichen hat. Damit verfügt Pro Bahn Schweiz über einen ausgewiesenen öv-Fachmann als Verbindungsmann in Bern, dies auch zu den weiteren eidgenössischen Parlamentarierinnen und Parlamentariern, die dort ebenfalls als Mitglieder von Pro Bahn Schweiz wirken. Ihnen allen sei bei dieser Gelegenheit bestens für ihren Einsatz gedacht.

### Kontakte

#### ZENTRALVORSTAND

Kurt Schreiber, Präsident  
Alte Steinacherstr. 13, 8804 Au ZH  
T 044 781 34 08  
kurtschreiber@bluewin.ch

#### ESPACE MITTELLAND

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

#### NORDWESTSCHWEIZ

Willi Rehmann, Präsident  
Postfach 3834, 4002 Basel  
T 061 421 31 80  
willi.rehmann@bluewin.ch

#### OSTSCHWEIZ

Hans Schärer, Präsident  
Falletenbachstrasse 5, 8867 Niederurnen;  
T 055 610 24 03  
pbs-os.praesident@pro-bahn.ch

#### TICINO ASTUTI

Elena Bacchetta, Präsidentin  
Via Pometta 8a, 6500 Bellinzona  
T 076 474 21 79  
elena.bacchetta@gmail.com

#### ZENTRALSCHWEIZ

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

#### ZÜRICH

Urs Schaffer, Präsident  
Flüelastr. 15, 8048 Zürich  
T 044 401 24 35  
oev.schaffer@bluewin.ch

## Mitgliederversammlung 2013 der Pro-Bahn-Sektion Ostschweiz

Nachfolger/in für den langjährigen Präsidenten Hans Schärer gesucht.

Die nächste Mitgliederversammlung findet am Samstag 16. März 2013 in Engi GL statt. Am Morgen sind wir zu Besuch bei der Autobetrieb Sernftal AG. Dort befindet sich auch das Museum der ehemaligen Sernftalbahn, welches allerdings bis zum April 2013 geschlossen ist. Wir werden sicher auch noch etwas zur Geschichte der Sernftalbahn erfahren, deren Betrieb am 31. Mai 1969 eingestellt wurde. Zum anschliessenden Mittagessen und für den statutarischen Teil verschieben wir uns in Hotel Hefti in Engi. Die Mitglieder erhalten rechtzeitig eine schriftliche Einladung samt Traktandenliste und dem Jahresbericht 2012 per Post zugestellt. Nach 12 Amtsjahren demissioniert der Präsident Hans Schärer per Mitgliederversammlung vom 16. März 2013. Wir suchen dringend einen Nachfolger oder eine Nachfolgerin für Hans Schärer und bitten alle Sektionsmitglieder um Vorschläge. Noch schöner wäre es, wenn sich jemand von sich aus zur Verfügung stellen würde. Wenn Sie diese Zeilen lesen und sich berufen fühlen, das Sektionspräsidium zu übernehmen, dann melden Sie sich doch bitte umgehend beim Sektionspräsidenten. Er ist jederzeit für weitere Auskünfte bereit. Mail an: [pbs-os.praesident@pro-bahn.ch](mailto:pbs-os.praesident@pro-bahn.ch). Herzlichen Dank für Ihr wertvolles Engagement.

## Ihre Meinung ist uns wichtig.

Machen Sie mit bei der neuesten Umfrage auf unserer Homepage.

Alle 3 Monate finden Sie eine neue Umfrage auf unserer Homepage

**[www.pro-bahn.ch](http://www.pro-bahn.ch)**

zu aktuellen Themen des öffentlichen Verkehrs.

Die Stimme von Pro Bahn Schweiz wird wahrgenommen

## «Geschlossene Toiletten und unbediente Bahnhöfe machen den Bahnbenützern zu schaffen»,



sagt Kurt Schreiber, der als Pro-Bahn-Präsident die Interessen der öV-Benutzer vertritt. So ist es auf [tagesanzeiger.ch](http://tagesanzeiger.ch) am 23. August 2012 zu lesen. Pro Bahn Schweiz ist stets präsent, wenn es um die Anliegen von Kundinnen und Kunden von Bahn, Bus und Tram geht.

Werden Sie Mitglied von Pro Bahn Schweiz oder werben Sie Mitglieder für uns – beide profitieren. Wer mindestens drei neue Mitglieder wirbt, erhält als Geschenk eine Tageskarte 1. Klasse.

Anmeldung auf [www.pro-bahn.ch](http://www.pro-bahn.ch) oder Talon senden an Pro Bahn Schweiz, Sekretariat, Dorfstrasse 21, 3323 Bärswil.

- Pro Bahn interessiert mich. Bitte nehmen Sie mich als Mitglied auf.
- Ich melde / Wir melden folgende Personen als Mitglied von Pro Bahn an.

Name / Vorname \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

PLZ / Ort \_\_\_\_\_

empfohlen durch (Name / Adresse) \_\_\_\_\_

- Einzelmitglied, CHF 45.–       Partnermitglied, CHF 25.–
- Studenten, CHF 20.–       Vereine / Verbände, CHF 100.–
- Gemeinden, CHF 200.–       Firmen / Gönner, mindestens CHF 500.–
- Ich möchte Pro Bahn zuerst kennenlernen, senden Sie mir die nächsten beiden Nummern Ihrer Zeitschrift InfoForum.



## ACTS AG Ihr Partner im kombinierten Verkehr



ACTS AG, Ihr Anbieter für Transporte im Bereich Abfall und Entsorgung

- Erarbeitung von Logistikkonzepten / -lösungen im kombinierten Verkehr
- massgeschneidert (angepasst an die Bedürfnisse unserer Kunden)
  - regional und grenzüberschreitend
  - systemunabhängig
- Organisation und Betreuung von Transporten auf der Schiene und der Strasse
- Disposition und Koordination mit Partnerunternehmen (Bahn- / LKW-Unternehmen / etc.)
  - Laufüberwachung
  - Wagen- / Behältermanagement
  - Vor- / Nachlauftransporte auf der Strasse



**ACTS AG | BOLLWERK 4 | CH – 3001 BERN**

Tel: +41(0)31 310 03 30 | Fax: +41 (0)31 302 98 42 | E-mail: [info@actsag.ch](mailto:info@actsag.ch) | [www.actsag.ch](http://www.actsag.ch)