



## S-Bahn ohne Grenzen

Endlich: Inbetriebnahme der neuen Bahnlinie FMV Mendrisio–Varese im Januar

**BAV braucht mehr Zeit: Start nationaler Fernbus-Linien verzögert sich**  
**Blick in die USA: Stadtbahnen boomen in städtischen Agglomerationen**



**Karin Blättler**

Präsidentin  
Pro Bahn Schweiz

## D Tempo raus und Fokus auf das Kerngeschäft!

Laufend werden Dienstleistungen abgebaut. Verkaufsstellen werden geschlossen, Bahnreisezentren an unattraktive Orte zu Gunsten von Take Aways verlegt. Toiletten werden ebenfalls in die hintersten Ecken verbannt. Fernbusse sollen nun dazu beitragen, das heutige Bahnangebot zu ergänzen. Kann bei Luzern - Zug - Zürich wirklich von Ergänzung gesprochen werden? Geht es nicht vielmehr nur um Preiskampf? Vom damit lancierten Preiswildwuchs ganz zu schweigen. Ein Halbtaxabo bei Interdiscount für 92.50 Franken und ein Klassenwechsel für Halbtax für 5.00 Franken haben mit Fairness gegenüber den „Normalzahlenden“ gar nichts mehr zu tun. Wohin Preisdumping im Flugbusiness führt, hat uns Air Berlin aufgezeigt. Ich könnte meine Aufzählung noch beliebig fortsetzen. Hat gar nichts mehr Bestand, was zum heutigen Erfolg unseres Schweizer öV-Systems beigetragen hat? Etwas Tempo herausnehmen und sich wieder verstärkt aufs Kerngeschäft konzentrieren: Das würde nicht schaden.

## F Freiner la course et revenir à l'essentiel !

Des prestations continuellement réduites, des points de vente éliminés, des centres de voyage qui cèdent leurs espaces à la restauration rapide, et même des WC relégués à des coins improbables; désormais, les bus longue distance sont destinés à compléter les services des gares. Mais peut-on véritablement parler d'offre complémentaire sur l'axe Lucerne-Zoug ? N'est-il pas question ici de guerre des prix ? Sans parler de la jungle tarifaire ouverte, ou lorsqu'un abonnement demi-tarif à 92.50 frs. est en vente chez Interdiscount et qu'un changement en première classe ne coûte que 5.- frs. Peut-on encore parler de traitement équitable pour l'usager qui paie le prix régulier ? La sous-enchère tarifaire a clairement montré ses effets néfastes avec le triste épisode d'Air Berlin. Et les exemples sont nombreux. Les facteurs qui ont conduit au succès de nos transports publics n'ont-ils vraiment plus aucune raison d'être ? Le moment est venu de ralentir cette course effrénée et de revenir à l'essentiel.

## I Frenare la corsa e maggior attenzione ai compiti prioritari!

La diminuzione dei servizi continua. Punti di vendita vengono chiusi, biglietterie vengono spostati in luoghi poco attrattivi mentre Take Aways prendono il loro posto. Persino le toilettes vengono spostate in luoghi discosti. Bus a lunga distanza dovrebbero ampliare e completare l'attuale offerta ferroviaria, ma se si considera ad esempio la tratta Lucerna-Zugo-Zurigo si può veramente parlare di completamento dell'offerta? Non si tratta piuttosto di lotta di prezzi? Un abbonamento a metà prezzo viene venduto per 92.50 franchi presso Interdiscount, un cambiamento di classe per 5 franchi. Tali offerte non hanno più nulla a che fare con il concetto di Fairness nei confronti di coloro che pagano un regolare biglietto. Il dumping dei prezzi può avere gravi conseguenze, nell'ambito dei trasporti aerei ad esempio, la concorrenza sui prezzi ha portato a situazioni come quella di Air Berlin. Dunque mi chiedo: Ciò che ha portato al successo del sistema svizzero di pubblici trasporti non ha più valore? Secondo me dobbiamo frenare un po' e concentrarci nuovamente sui compiti prioritari.

## Inhalt

### Schwerpunkt „Fahrplanwechsel“

Neues im Süden: Im Januar 2018 geht Mendrisio-Varese in Betrieb ..... 3-5  
Trinational: Frankfurt-Mailand ..... 6

### Aktuell

Ärger mit Sitzplatzblockierern ..... 7  
Mühe mit Sparbilletten ..... 8  
Nicht für alle: Ausbauschnitt 2035 ..... 9-10  
Fernbusse: Konkurrenz oder Ergänzung? ... 11-12  
Fernbusse: Position von Pro Bahn ..... 12  
Neue Stadtbahn für das Luganese ..... 13-14  
Bern: Wichtiger Schritt für neues Tram ..... 15  
Nachrichten ..... 16  
Wenig bekannt: Bus alpin ..... 17  
Vorbild: Elektrofähren in Skandinavien ..... 18  
Güterverkehr: Europäischer Hürdenlauf ..... 19

### Fokus USA

Boom für Stadtbahnen in Agglomerationen ..... 20-21

**Pro Bahn** ..... 22-23

### Frontbild (Fotomontage):

Stabio: Noch Endstation für die S40 (von Mendrisio) – ab Januar geht es bis Varese.

## Impressum

InfoForum 4/2017, Versand: 7. Dezember 2017

### Herausgeber

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

### Redaktion

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

### Mitarbeit Pro Bahn

Roland Arnet, Edy Bernasconi, Karin Blättler, Martin Stuber, Andreas Theiler, Kaspar P. Woker. Gastbeiträge: Kurt Metz

### Bilder

Pressedienste, Redaktion, soweit nicht anders erwähnt

### Korrektur

Stefan Schweizer

### Inserate und Druck

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

### Grafisches Konzept und Layout

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

### Auflage

2000 Exemplare, 4 x jährlich

### Mitgliedschaften

Europäischer Fahrgastverband, Europäischer Verband für die Entwicklung des Schienenverkehrs

### Nächste Ausgaben

InfoForum 1/2018, Versand: 7. März 2018  
Inserate- und Redaktionsschluss 15. Februar 2018  
InfoForum 2/2018, Versand: 6. Juni 2018  
Inserate- und Redaktionsschluss 10. Mai 2018



Perfekte, tiefer gelegte Trasse zwischen Arcisate und Varese: Im Bild die Haltestelle Induno Olana.

Bild: Gerhard Lob

## Im Süden etwas Neues

Die grenzüberschreitende Bahnlinie Mendrisio–Varese ist auf italienischer Seite endlich fertiggestellt. Die Inbetriebnahme erfolgt aber erst im Januar 2018.

**Gerhard Lob** Man muss schon über hundert Jahre zurückblicken, seit letztmals eine normalspurige grenzüberschreitende Bahnlinie zwischen dem Tessin und Italien in Betrieb genommen wurde. Das war im Jahr 1882 die Luino-Strecke (Cadenazzo–Luino), die heute vor allem für den Schienengüterverkehr als Zubringer zu den Hupac-Terminals von Busto-Arsizio und Gallarate dient und mit Schweizer Geldern als 4-Meter-Korridor ausgebaut wird.

Die Idee zu einer grenzüberschreitenden Bahnlinie im Südtessin zwischen Mendrisio und Varese via Stabio kam Ende der 1980er-Jahre auf. Während der 1990er-Jahre wurden verschiedene Studien zu technischer Machbarkeit, Nachfragepotential und Finanzierbarkeit durchgeführt. Für die Lombardei ist die Strecke von Interesse, um über eine vernünftige Zugverbindung zwischen Como und Varese (via Mendrisio) zu verfügen. Für das Tessin erfüllt die Linie mehrere Zwecke: Zum einen ist sie eine funktionierende öV-Verbindung für Grenzgänger aus dem Raum Varese, die im Tessin arbeiten. Weiter bildet sie eine Querspange von der Südschweiz in die Westschweiz (mit Anschluss in Gallarate an die Simplon-Linie) mit entsprechend kürzerer Reisezeit. Schliesslich stellt die Linie auch einen Anschluss an den Interkontinentalflughafen Mailand-Malpensa dar. Für die SBB ist die FMV (Ferrovia Mendrisio–Varese) aus

infrastruktureller Sicht ähnlich wichtig wie das (noch im Bau befindliche) grenzüberschreitende Bahnprojekt in Genf (CEVA) und die (bereits vollendete) Durchmesserlinie in Zürich.

Das erste konkrete Projekt für die FMV – von Kanton Tessin, Bundesamt für Verkehr, SBB und

italienischen Staatsbahnen bestellt – war 2004 parat. Im Jahr 2008 begannen die Bauarbeiten (auf italienischer Seite im Juli 2009) und im Jahr 2014 wurde planmässig der Schweizer Ast der Linie in Betrieb genommen. Die Gesamtstrecke von 17 Kilometern, davon 6,5 Kilometer auf Schweizer Seite zwischen Mendrisio und dem Grenzort Stabio, ist Teil des S-Bahn-Netzes TILO (Ticino-Lombardia), das von den SBB in Zusammenarbeit mit der italienischen Bahngesellschaft Trenord betrieben wird.

### Wichtige Lärmschutzmassnahme

Nicht ganz so planmässig wie auf der Schweizer Seite verlief der Bau auf italienischer Seite: Erwähnt werden muss, dass dieser Teil technisch wesentlich anspruchsvoller war. Zwischen dem Grenzübergang Stabio-Gaggiolo und Arcisate (3,5 Kilometer) mussten ein Tunnel und ein Viadukt (Beveratal) erstellt werden. Zwischen Arcisate und Varese wurde die bestehende eingleisige Linie auf 4,5 Kilometern verdoppelt und tiefer gelegt. Dort führt die Strecke durch dicht besiedelte Dörfer. Die Tieferlegung der Trasse ist eine Lärmschutzmassnahme. >>>



Die Grafiken zeigen gut, dass die neue Bahnlinie regional von Bedeutung ist (Varese/Flughafen Malpensa), aber auch für den nationalen West-Ost-Verkehr (Lausanne/Genf/Bern–Mendrisio/Lugano). Grafik: SBB



In den S-Bahnen TILO wird bereits fleissig für die neue Verbindung Varese-Como geworben.



>>> Besonders problematisch erwies sich die Tatsache, dass bei den Erdarbeiten arsenhaltiges Aushubmaterial gefunden wurde. Die Lagerung dieses Materials und die Frage, wer dafür die Kosten übernimmt, führte zu juristischen Auseinandersetzungen zwischen dem Baukonsortium und der Bauherrin, der staatlichen Bahninfrastrukturbetreiberin RFI (Rete Ferroviaria Italiana). Immer wieder wurden die Arbeiten gestoppt. Aus der angepeilten Eröffnung zur Weltausstellung in Mailand 2015 wurde nichts. In der Bevölkerung hatte man teilweise den Glauben an eine Vollendung des Werkes schon aufgegeben.

Doch mit dem Auftrag an eine neue Generalunternehmerin kam Schwung in das Bauwerk. Vor allem in den letzten Monaten dieses Jahres

ging es mit Riesenschritten vorwärts. Noch im Juli hätte man kaum einen Franken gewettet, dass diese Strecke bald eröffnet werden könnte. Doch die Italiener sind Meister im Endspurt – selbst auf die Bauferien im August wurde verzichtet. In Windeseile wurden die Gleise und die Fahrleitung montiert. Die Haltestellen in Gaggiolo, Arcisate und Induno-Olona waren Ende November zwar noch nicht bereit, doch die Arbeiten weit fortgeschritten. Erste Testfahrten auf den Geleisen sind bereits erfolgt.

#### Nochmals eine Verzögerung

Trotz dieser unglaublichen Anstrengungen wird der italienische Streckenabschnitt nicht, wie vom Präsidenten der Region Lombardie, Rober-

to Maroni, versprochen, zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember in Betrieb genommen. Es kommt nochmals zu einer kleinen Verzögerung, wie der Kanton Tessin Ende November bekannt gab. Erst am 7. Januar 2018 werden die S-Bahn-Züge über Stabio hinaus bis nach Varese rollen, das heisst erst nach den Weihnachtsferien. Diese Zeit ist für weitere Testfahrten und die Erprobung der Sicherheitsstandards nötig. Das ist auch eine Lehre aus der zu schnellen Inbetriebnahme der neuen Bahnstrecke zwischen Terminal 1 und Terminal 2 am Flughafen Malpensa. Dort waren viele Probleme aufgetreten.

Gleichwohl wird es bereits zum Fahrplanwechsel vom 10. Dezember Neuerungen geben. So fährt die S 40 neu von Albate Camerlata-



Gewaltige Baufortschritte in diesem Jahr: Einfahrt in Unterführung in Stabio-Gaggiolo im Juli 2017 (oben links) und November 2017 (oben rechts); an der Brücke befindet sich unerkennbar die Landesgrenze Schweiz/Italien (unten links); eine schlichte Haltestelle und hohe Zäune in Arcisate (unten rechts).  
Bilder: Gerhard Lob



Como via Mendrisio bis nach Stabio durch und die S 50 von Bellinzona–Lugano umsteigefrei bis nach Stabio. Bisher pendelte die S-Bahn zwischen Mendrisio und Stabio. Mit der Verlängerung der Linie ab dem 7. Januar wird es dann jede halbe Stunde eine Verbindung nach Varese geben. Die Fahrzeit für die 17 Kilometer zwischen Mendrisio und Varese beträgt gemäss offiziellem Fahrplan 21 Minuten. Zudem wird am 7. Januar die (eingleisige) Linie zwischen Arcisate und Porto Ceresio reaktiviert. Diese Linie, welche Varese und Porto Ceresio (am Luganersee) verbindet, wurde vollständig erneuert.

Bitter aus Sicht des Kantons Tessin ist hingegen, dass die stündlichen Direktverbindungen von Lugano zum Interkontinentalflughafen Mailand Malpensa mit der S 50 wohl erst auf Ende 2018 aufgenommen werden. Die Ankündigung der Lombardei, vorläufig nur bis Varese zu fahren, hat im Tessin zu einem Proteststurm geführt. Die 2 Millionen Franken an Subventionen für den Betrieb auf italienischer Seite sind einstweilen eingefroren. „Erst wenn diese zugesicherte Verbindung mit einem direkten Anschluss von Bellinzona/Lugano bis Malpensa läuft, wird der Kanton bezahlen“, sagt Riccardo De Gottardi, Chef der Abteilung Raumplanung und Mobilität im Tessiner Bau- und Umweltdepartement.

Ein Blick auf die weitgehend fertiggestellte FMV zeigt indes, dass sich die Italiener viel Mühe gegeben haben, eine futuristische Bahn zu erstellen. Die Haltestellen Gaggiolo, Induno-Olo-

na und Arcisate sind alle mit P+R-Parkplätzen ausgestattet: insgesamt 330. Die beiden „Bahnhöfe“ von Induno-Olana und Arcisate sind zwar schmucklos, aber praktikabel. Es gibt nicht nur Treppen, sondern auch Lifte, die zu den tiefer liegenden Perrons führen.

Wichtig noch: Die Linie wird in den Tessiner Tarifverbund Arcobaleno eingebettet, was für den Bezug der Tickets eine wesentliche Erleichterung bringt. Und welche Erwartungen hat der Kanton Tessin in Bezug auf die neue Bahnstrecke? „Wir hoffen auf täglich rund 5000 Kunden“, sagt De Gottardi.

Bald dürfte dann auch die grosse Abrechnung kommen. Auf italienischer Seite waren 230 Mio. Euro budgetiert (zirka 270 Mio. Franken). Doch die Endkosten dürften wohl deutlich höher ausfallen. Die Kosten für den Schweizer Teil betragen rund 190 Mio. Franken. Das Budget konnte eingehalten werden.

**Die Ankündigung der Lombardei, vorläufig nur bis Varese zu fahren, hat im Tessin zu einem Proteststurm geführt.**

## Revolution für die „Regio Insubrica“

**Gerhard Lob** Die neue Ferrovia Mendrisio–Varese (FMV) verbindet in einem Einzugsgebiet mit rund 600 000 Einwohnern die Städte Bellinzona, Lugano, Mendrisio, Chiasso, Como und Varese. Dabei ist es das erste Mal, dass die S-Bahn TILO ein neues Gebiet mit neuen Gleisen erschliesst. Bisher expandierte TILO auf bestehenden Gleisanlagen und durch eine Verbesserung des Rollmaterials und der Taktfrequenz, beispielsweise nach Albate-Camerlata (bei Como) und Mailand. Mendrisio wird dank der FMV zu einem Schweizer Knotenpunkt der italienischen öV-Verbindung Como–Varese werden.

Für den Tessiner alt Nationalrat Remigio Ratti, Professor für Regionalökonomie an der Universität Lugano, wird die neue Linie FMV zusammen mit Alptransit die öV-Mobilität und damit die internen Gleichgewichte des Kantons Tessin revolutionieren. Ratti zeichnet zwei Dreiecke, deren Spitzen sich in Lugano berühren. Durch den neuen Ceneri-Basistunnel, dessen Inbetriebnahme im Dezember 2020 vorgesehen ist, werden Locarno, Bellinzona und Lugano nahe aneinander rücken. Die Fahrzeit von Locarno nach Lugano wird sich von heute 54 Minuten auf 22 Minuten reduzieren, von Bellinzona nach Lugano wird ein Fahrgast nur noch 12 Minuten brauchen (heute 20 Minuten). Durch die FMV werden auch Locarno und Bellinzona näher an Varese rücken. „Die Regio Insubrica wird im Dreieck Como–Mendrisio–Varese erstmals über eine echte S-Bahn verfügen“, so Ratti.



Stabio ist bisher Endstation für die S-Bahn TILO im Pendelverkehr mit Mendrisio: Nun kommen umsteigefreie Verbindungen.

# Vorwärts zur Vergangenheit

SBB, DB und Trenitalia bieten ab dem 10. Dezember einen direkten Zug von Frankfurt nach Mailand via Schweiz an. Man darf gespannt sein, ob das Angebot ankommt.

**Gerhard Lob** Grosser Bahnhof – im wahrsten Sinne des Wortes – für den neuen trinationalen Eurocity. Auch Ex-Miss-Schweiz Christa Rigozzi durfte natürlich nicht fehlen, als der SBB-Triebzug des Typs ETR 610 am 17. November in Basel auf den Namen „Johann Wolfgang von Goethe“ getauft wurde. „Der bekannte Dichter ist in Frankfurt geboren und unternahm immer wieder Reisen in die Schweiz und nach Italien. Der Zug wird in den kommenden Monaten mit seinem Drei-Länder-Design als Botschafter für die neue Verbindung unterwegs sein“, klärten uns die SBB in

einer Medienmitteilung auf. Tatsächlich ist das Design der drei Länder unübersehbar. Selbst auf den Kopfstützen prangen die Landesfähnchen.

Früher war es eine Selbstverständlichkeit, dass ein Eurocity aus Deutschland über die Schweiz bis nach Italien fuhr, sogar bis Rom. Auch die direkte Verbindung Stuttgart–Zürich–Mailand liegt noch nicht so lange zurück – leider wurde sie mit den pannenanfälligen ETR 470 gefahren. Jedenfalls wurde um trinationale Züge kein grosses Brimborium gemacht. Doch in Zeiten der Hochgeschwindigkeitszüge und Billigflieger-Konkurrenz ist es in der Tat aussergewöhnlich, wieder einen so langen Zuglauf einzusetzen. Es wird umgesetzt, was die Bahn-



Der trinationale Zug im Bahnhof Zürich: Im Regelbetrieb fährt er aber nie über Zürich, sondern via Luzern–Gotthard und in der Gegenrichtung via Lötschberg. Bild: SBB

chefs von SBB, DB und FS aus Anlass der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels Ende Mai 2016 in Lugano vereinbart haben.

Ganz konventionell ist das Produkt aber gleichwohl nicht, denn Hin- und Rückweg sind nicht derselbe. Der trinationale Zug fährt täglich

bei den Passagieren ankommt. Zu hoffen bleibt zudem, dass die Verbindung in Bezug auf Pünktlichkeit verlässlich ist. Nicht, dass man allenfalls auf die Idee kommt, Johann Wolfgang von Goethe nachzueifern. Dieser reiste bekanntlich noch mit der Postkutsche.

ab Frankfurt (Main) (ab 8.01 Uhr) über Basel, Luzern via Gotthard-Basistunnel ins Tessin und weiter nach Mailand (an 15.35 Uhr). In der Gegenrichtung geht es ab Mailand (ab 11.23 Uhr) via Simplon-Lötschbergachse nach Bern, Basel und weiter bis nach Frankfurt (Main) (an 18.59 Uhr). Die Fahrzeit beträgt folglich gut siebeneinhalb Stunden. „Somit ist die Strecke eine bequeme Alternative zum Auto“, schreiben die SBB hoffnungsvoll. Das ist sicher richtig. Aber ist sie auch eine Alternative zum Flugzeug?

Jedenfalls darf man gespannt sein, ob das Produkt

## Die Neuerungen ab dem Fahrplanwechsel

Im nationalen Verkehr ändern Fahrzeiten vor allem in der Romandie.

**Gerhard Lob** Die Intercity- und Interregio-Linien der SBB werden ab dem Fahrplanwechsel in diesem Dezember zur besseren Merk- und Unterscheidbarkeit neu Nummern tragen. Die IC-Neigezüge werden künftig nicht mehr als eigene Kategorie ICN geführt.

Veränderungen im Inland betreffen vorab die Romandie. Die Interregio-Linie 15 (Genf Flughafen–Bern–Luzern) hält neu auch in Nyon, Morges, Palézieux und Romont. Die IR-Züge Genf Flughafen–Lausanne–Brig verkehren neu stündlich ohne Halt zwischen Genf und Lausanne. Ab 22 Uhr werden die IC- und IR-Angebote im Viereck zwischen Zürich, Basel, Bern und Luzern leicht ausgedünnt. Insbesondere Richtung Basel und Luzern werden Direktverbindungen durch solche mit Umsteigen in Olten ersetzt.

Im internationalen Verkehr wird die heute am Wochenende bestehende Direktverbindung Zürich–Venedig auf die ganze Woche ausge-

dehnt. Neben der neuen Direktverbindung Frankfurt–Mailand (siehe Hauptartikel) wird bei der Relation Zürich–Stuttgart ein Stundentakt eingeführt, wobei jede zweite Stunde in Singen umgestiegen werden muss. Im Tessin kommt die Erweiterung des Streckennetzes der S-Bahn TILO bis nach Varese, aber erst im Januar 2018 (siehe Seiten 3 bis 5).

Die SBB sind beim Fahrplanwechsel stark gefordert, weil auf vielen Strecken Bautätigkeiten erfolgen. Um den Betrieb nicht zu beeinträchtigen, werden die nächtlichen Zeitfenster für die Bau- und Instandhaltungsarbeiten verlängert. Die SBB haben anlässlich der Medienkonferenz zur Fahrplanumstellung eingeräumt, dass der Bahnbetrieb Anfang November durch eine aussergewöhnliche Häufung von Betriebsunterbrüchen stark beeinträchtigt war. Die Einführung einer neuen Planungssoftware für das Lok-Personal lief zudem nicht wie geplant.

### 25 Jahre ICE in der Schweiz

**PB** Seit einem Vierteljahrhundert verkehren direkte ICE-Züge zwischen Deutschland und der Schweiz. Am 27. September 1992 fuhr zum ersten Mal ein ICE der ersten Generation von Deutschland nach Zürich. Die Direktverbindungen zwischen Deutschland und der Schweiz wurden seither schrittweise ausgebaut. Heute führen die SBB in Kooperation mit der DB täglich über 40 direkte ICE-, Eurocity- und Intercity-Züge pro Richtung zwischen der Schweiz und Deutschland.



# Vom Mühsal der Sparbillette

Auch wenn die SBB-App eine Verfügbarkeit von Spartickets bei der Fahrplanauskunft anzeigt, können diese häufig nicht gekauft werden.

**Gerhard Lob** Die Sparbillette der SBB sind ein tolle Sache. Es lässt sich viel Geld sparen, vorausgesetzt man kommt an das gewünschte Ticket. Zu manchen Tageszeiten sind überhaupt keine verfügbar, was gewollt und auch verständlich ist. Denn diese Billette sollen zur Auslastung schwach frequentierter Züge beitragen. Sehr ärgerlich allerdings ist es, wenn nach dem Abfragen einer Verbindung (über die SBB-App) ein Prozent-Zeichen die Verfügbarkeit von Sparbilletten signalisiert, doch zwei Schritte weiter – unter Billettoptionen – es dann heisst: „Für diese Verbindung sind Sparbillette nicht oder nicht mehr verfügbar“. Das ist nicht logisch. Manchmal sind die Spartickets über die App nicht zu erwerben, dafür aber online im Internet. Verständlich ist auch dies nicht.

Bei den neuen Spartageskarten funktioniert dies scheinbar besser. Hier gilt das Prinzip „je früher, desto günstiger“. In der App lässt sich für einen Reisetag schnell feststellen, ob eine Spartageskarte verfügbar ist und zu welchem Preis. Die Webseite zu den Spartageskarten ist gut gestaltet und übersichtlich. Allerdings muss unter „Billette Schweiz“ zuerst „Tageskarten“ angeklickt werden, bevor man zu den Sparta-



Obwohl ein Prozent-Zeichen (im schwarzen Dreieck) die Verfügbarkeit von Sparbilletten anzeigt, sind sie nicht immer vorhanden.. Bild: G. Lob

gesparten kommt. Auf einen Blick sieht man die Verfügbarkeit für die kommenden acht Tage. Verkauft werden diese günstigen Fahrausweise maximal 30 Tage im Voraus.

Positiv ist, dass die Spartageskarten auch ohne Halbtax-Abo erworben werden können. Der Mindestpreis einer Spartageskarte für eine Person ohne Halbtax beträgt 52 Franken. Es gibt vier verschiedene Preisstufen: 52, 70, 88 und 106 Franken. Für Fahrgäste mit Halbtax sind die Spartageskarten je nach Verfügbarkeit sogar ab 29 Franken erhältlich – ein echtes Schnäppchen.

Trotz etlicher Sparmöglichkeiten kann es vorkommen, dass eine Fahrt in Zukunft teurer wird als bisher. Wer etwa bisher die 9-Uhr-Multipack-Karte (6 Tageskarten 2. Klasse für 290 Franken) erworben hatte, war unter der Woche nach 9 Uhr für 48.35 Franken unterwegs. Wenn sich nun eine Person nach 9 Uhr spontan für einen Tagesausflug mit einer Tageskarte entscheidet, muss eine reguläre Tageskarte für 73 Franken gekauft werden, denn die Multipack-Karten werden genauso wie die regulären 9-Uhr-Tageskarten auf den Fahrplanwechsel in diesem Dezember abgeschafft. Dies bedeutet eine Preiserhöhung von 51 Prozent.

## Umstrittene Aktionen

Klassenwechsel für 5 Franken und Halbtax-Abos im Discounter für 92,50 Franken.

**Gerhard Lob** Kondukteure können Zugpassagieren neu kurzfristig ein Upgrade für den Wechsel in die 1. Klasse verkaufen. Nach einer Testphase haben die SBB das Angebot definitiv für alle Fernverkehrszüge eingeführt, wie SBB-Sprecher Reto Schärli in der NZZ am Sonntag bestätigte.

Für Halbtaxbesitzer kostet das Billett 5 Franken, wenn die Fahrt weniger als 30 Minuten dauert, sonst 10 Franken. Ziel des neuen Billetts sei es, „die Kunden zu begeistern“. Zum einen geht es um Kundenlenkung, wenn die 2. Klasse voll ist. Es soll Passagieren aber auch schmackhaft gemacht werden, öfter 1. Klasse zu reisen. Der Kondukteur kann den neuen Klassenwechsel laut Schärli „während des Kundenkontakts“ verkaufen, also auch nach der Abfahrt. Auf längeren Strecken ist ein kurzfristiger Wechsel

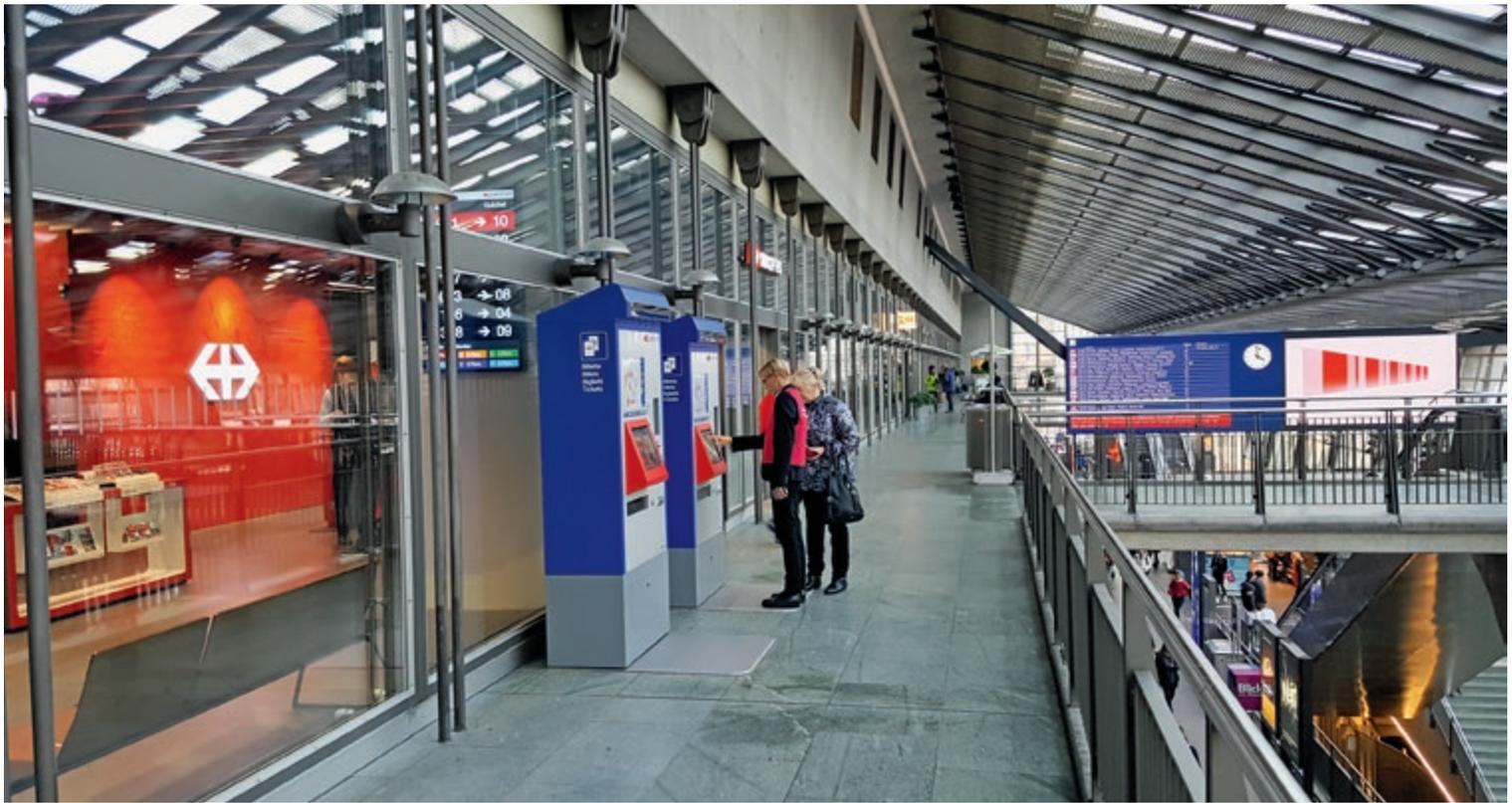
in die 1. Klasse deutlich günstiger als der vorgängige Kauf eines Klassenwechsels oder eines Billetts 1. Klasse. Negative Reaktionen befürchteten die SBB nicht. Kunden, die etwa den normalen Klassenwechsel bezahlt hätten, tun dies laut Schärli in der Regel für die ganze Reise. Der Spezial-Klassenwechsel dagegen sei nur für den betreffenden Zug gültig. Trotzdem hat die Aktion nicht gerade Begeisterungstürme bei regulären 1.-Klasse-Kunden ausgelöst.

Zu hitzigen Debatten führte zudem eine weitere Aktion der öV-Branche. Interdiscount bot vom 20.11. bis zum 26.11.2017 das Halbtax-Abo für 92,50 statt 185 Franken an. „Das Halbtax kann schon ab einem grossen Tagesausflug für Sie rentabel sein“, warb der Discounter. Das Angebot galt indes nur für Neukunden, also Personen, die zum Zeitpunkt des ersten Gültigkeitstages des „Halbtax zum halben Preis“ (20.11. bis 01.12.2017) kein gültiges Halbtax besaßen. In der Presse und den sozialen Medien gab es intensive Diskussionen über das Angebot. Stammkunden fühlten sich über den Tisch gezogen, hiess es häufig. Aber

es gab auch Verständnis, dass die öV-Branche mit Lockangeboten versuche, Autofahrer zum Umsteigen zu bewegen.

## Billette per Rechnung bezahlen

**PD** Kundinnen und Kunden können auf SBB Mobile oder sbb.ch gekaufte Billette neu per Rechnung bezahlen. Dies teilten die SBB Ende November mit. Die Bezahlung mit Kredit- oder Debitkarte bleibe selbstverständlich weiterhin möglich. Gedacht ist die neue Möglichkeit somit für Kunden, die über keine solchen Karten verfügen oder diese nicht als Zahlungsmittel hinterlegen wollen. Um Billette per Monatsrechnung bezahlen zu können, braucht es ein SwissPass-Login. Der Kauf auf Rechnung ist möglich für Personen, die mindestens 18 Jahre alt sind und ihren Wohnsitz in der Schweiz oder dem Fürstentum Liechtenstein haben. Aus Sicherheitsgründen muss zudem bei der Registrierung eine Mobiltelefonnummer angegeben werden.



Beim AS 2035 wird die Zentralschweiz faktisch auf den Sankt-Nimmerleins-Tag vertröstet: der Bahnhof Luzern.

Bild: G. Lob

## Die Weichen richtig stellen

Aus Sicht der Bahnfahrenden ist der Entscheid des Bundesrates zu begrüssen, dass nun der Ausbauschnitt 2035 geplant werden soll. Doch das Paket hat gravierende Mängel.

**Martin Stuber\*** An seiner Medienorientierung vom 9. November hat es SBB-Chef Andreas Meyer auf den Punkt gebracht: Es redet niemand mehr vom Ausbauschnitt 2030 (AS 2030). Erinnerung wir uns: Der Bundesrat hat letztes Jahr dem BAV den Auftrag erteilt, zwei Varianten von Ausbauschnitten auszuarbeiten – AS 2030 für 7 Milliarden, AS 2035 für 12 Milliarden Franken. Dies hat das BAV getan: Die Vernehmlassungsvorlage, welche zusammen mit drei Zusatzberichten 380 Seiten umfasst, wurde am 29. September 2017 veröffentlicht.

### Unterhalt frisst Fonds auf

Wie wir aus sicherer Quelle wissen, hat Bundesrätin Leuthard die Obergrenze dann auf 11,5 Milliarden fixiert. Diese Grenze ist natürlich rein politisch gesetzt. Dahinter steckt aber ein strukturelles Problem. Aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) werden nicht nur die Ausbauten der Bahninfrastruktur bezahlt, sondern auch der Unterhalt und Substanzerhalt. Letzteres hat sogar Priorität, was an sich sinnvoll ist – Ausbauten dürfen nicht auf Kosten des Unterhaltes gehen. Nun ist in der Vernehmlassungsvorlage die Simulationsberechnung bis 2040 veröffentlicht worden. Sie zeigt, welcher Finanzrahmen pro Jahr für Ausbauten zur Verfügung stehen wird, und dass dieser langsam aber sicher sinkt. Was aber auch sichtbar ist: Die 11,5 Milliarden

Franken sind ein relativ willkürlicher Betrag. 12 bis 13 Milliarden wären wohl auch noch finanzierbar. Dies wird in der Vernehmlassung nachzufragen sein.

### Grosse Weichenstellung

Es ist nicht zu unterschätzen, welche Weichenstellung der AS 2035 bedeutet. Faktisch sind damit die nächsten 30 Jahre ziemlich eng vorgespurt. Dabei kommt der AS 2035 angesichts der galoppierenden technologischen und kommerziellen Veränderungen eigentlich zu früh – aktuelle Stichworte sind selbstfahrende Fahrzeuge und Konkurrenz durch Fernbusse. Es ist zwingend eine Gesamtsicht des Verkehrssystems nötig – der AS 2035 müsste sich in eine geplante Weiterentwicklung des gesamten Mobilitätssystems einfügen. Das fehlt in der Vorlage.

Zwei Beispiele mögen dies illustrieren:

- Auf den Hauptachsen des Bahn-Fernverkehrs macht eine systematische Konkurrenzierung durch Fernbusse keinen Sinn, es werden bloss schon zeitweise bestehende Überkapazitäten noch weiter ausgebaut. Hingegen würden dort Fernbusse als Spitzenbrecher in der Hauptverkehrszeit Sinn machen, gekoppelt mit vergleichbaren Rahmenbedingungen für das Personal.

- Selbstfahrende Fahrzeuge sollten in dichter besiedelten Gebieten für einen gewissen Zeitraum dem öffentlichen Verkehr als direkter Feinverteiler ab Bahnhof vorbehalten und bei technischer Reife rasch und gezielt ausgebaut werden. Damit würde die Vertaktung des Busses mit der Bahn, wie sie heute noch sinnvoll ist, entfallen, was mehr planerische Freiheiten gäbe und auch den Modalsplit zugunsten des öV verbessern würde.

Aufgabe von Pro Bahn ist es, aus Kundensicht ein optimales Bahnangebot anzustreben, das zuverlässig funktioniert und bezahlbar bleibt. STEP AS 2035 stellt uns somit vor eine doppelte Herausforderung: eine fundierte Vernehmlassung abzugeben und gleichzeitig politisch aktiv zu werden, um sicherzustellen, dass die Weichen richtig gestellt werden.

Drei Schwächen des AS 2035:

1. Drei wichtige Regionen gehen leer aus und werden auf lange Zeit vernachlässigt: Basel als eine der grössten Wirtschaftsregionen der Schweiz und zentrale Schnittstelle zu unseren beiden wichtigsten Nachbarn geht praktisch leer aus. Basel „darf“ gerade mal sein Herzstück planen, wenn es das selber finanziert, ohne Garantie auf Rückzahlung. Die Realisierung steht in den Sternen. >>>



Und Basels Nord-Süd-Verbindungen werden nicht verbessert, denn die eigentlich schnellere Verbindung über Luzern wird noch lange nicht ausgebaut.

Die Zentralschweiz wird faktisch auf den Sankt-Nimmerleins-Tag vertröstet für den Ausbau des bereits heute an der Kapazitätsgrenze angelangten Bahnhofs Luzern. Der notwendige Befreiungsschlag Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) soll vom Kanton Luzern selber finanziert werden – die Aussichten auf Rückzahlung durch den Bund sind sehr klein.

Die Ostschweiz hört für den AS 2035 praktisch in St. Gallen auf. Zu Recht titelte die NZZ ihren Bericht zum AS 2035: „Viel Bahn für Zürich“!

## 2. Eigene Kriterien nicht eingehalten

Die Vernehmlassungsvorlage gibt vor, die Ausbauten nach vier allgemeinen Leitsätzen ausgewählt zu haben:

- Der Infrastrukturausbau richtet sich nach der zu erwartenden Nachfrage während der Hauptverkehrszeit im Umsetzungshorizont 2030/2035. Die Kapazität des Netzes wird erhöht, um einen stabilen Betrieb sowie die effiziente Umsetzung des Substanzerhalts und der Erweiterungen sicherzustellen. Der Ausbau der Publikumsanlagen ist voranzutreiben.
- Im Fernverkehr wird eine Attraktivitätssteigerung durch Angebotsverdichtung in ausgewählten Korridoren angestrebt. Fahrzeitverkürzungen sind nicht prioritär.

- Im Regionalverkehr wird eine Attraktivitätssteigerung durch Angebotsverdichtung innerhalb urbaner Zentren angestrebt. Die Erreichbarkeit der Tourismusregionen und die Grundversorgung ländlicher Räume sind sicherzustellen.
- Im Güterverkehr werden Voraussetzungen für eine attraktive, wettbewerbsfähige und wirtschaftliche Produktion geschaffen. Der Fokus liegt auf der Sicherstellung der benötigten Anlagen sowie der Trassenkapazität und -qualität im Binnen-, Import- und Exportverkehr.

Ausgerechnet beim zweit teuersten Modul, dem Zimmerberg-Basistunnel II (ZBT II), werden diese Kriterien aber nicht eingehalten; der Variantenentscheid des BAV ist unter keinem Titel nachvollziehbar. Viele Fragen bleiben unbeantwortet, so auch, wie viel Zimmerberg light (ZBL) kostet. Hingegen wird klar, wieso der ZBL so teuer sein soll: der Umfahrungstunnel Meilibach wird hinzugerechnet – also ZBL „künstlich“ verteuert. Einen detaillierten Fragenkatalog von Pro Bahn Zentralschweiz zum DBL und ZBT II hat das BAV erst nach Redaktionsschluss beantwortet: Wir werden im nächsten InfoForum vertieft darauf eingehen.

Hauptargumente für den ZBT II gegenüber dem halb so teuren Ausbau der Stammstrecke (Zimmerberg light) sind eine Fahrzeitverkürzung und nicht nachvollziehbare Aussagen zur Netzwirkung. Ein Modul mit dem Tiefbahnhof als erste Etappe und dem ZBL

wurde offensichtlich gar nicht in Betracht gezogen. Dieses hätte finanziell im AS 2035 Platz.

Nicht recht nachvollziehbar ist in Bezug auf die Kriterien auch die Haltung der SBB beim Lötschberg. Zwar wird bestätigt, dass der Ausbau des Lötschberg-Basistunnels gemäss den Kriterien nicht vordringlich sei, aber trotzdem unterstützen die SBB dessen Aufnahme in den AS 2035 – er müsse einfach Platz haben in den 11,5 Mia. (Aussagen von Andreas Meyer an der SBB-Medienkonferenz vom 9. November).

## 3. Nur ein mögliches Konzept – Motto: mehr vom Gleichen

Das Konzept der Vernehmlassungsvorlage ist eine Möglichkeit – der Ausbau entlang der bestehenden Kapazitätsengpässe. De Facto wird mit diesem Konzept die Metropolitanisierung der Schweiz in zwei Räume – Grossraum Zürich und Arc Lémanique – weiter vorangetrieben.

Die SBB haben ein eigenes nationales Angebotskonzept entwickelt (Input SBB), das den durchgehenden Halbstundentakt und auf den Hauptstrecken den Viertelstundentakt bringen soll. Interessanterweise brauchen die SBB dazu dieselben Grossprojekte, wie sie das BAV vorschlägt.

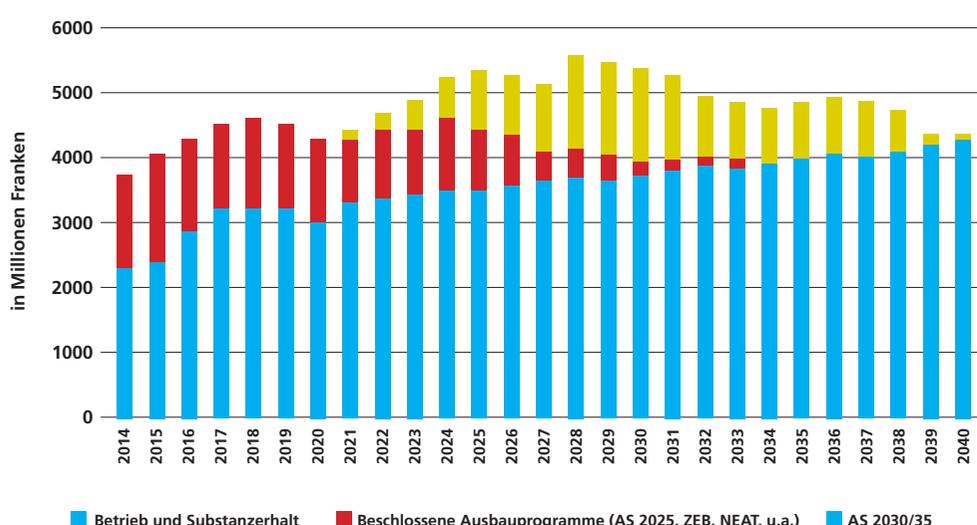
Denkbar wären aber auch andere Konzepte, welche andere raumplanerische Prämissen aufnehmen (z.B. eine dezentralere Metropolitanisierung) oder welche die oben skizzierten anstehenden grossen Änderungen schon miteinbeziehen. Hier dürften die eidgenössischen Räte gefragt sein, einen Denkhalt vorzunehmen.

## Mitsprache dank FABI

Trotz aller oben geäusserten kritischen Punkten: das Versprechen, dass dank FABI eine nachvollziehbare Planung des Bahninfrastrukturausbaus mit Mitsprachemöglichkeit und letzter Kompetenz des Souveräns möglich wird, wurde eingelöst. Die Schweiz wird rundherum beneidet für die Etablierung dieses Prozesses und weiter mit Interesse beobachtet. Nützen wir dies mit einer fundierten Stellungnahme!

\*Der Autor ist Vizepräsident von Pro Bahn Zentralschweiz. Martin Stuber beschäftigt sich als ehemaliger Kantonsrat seit Jahrzehnten mit dem öffentlichen Verkehr und äussert in diesem Artikel seine persönliche Meinung. Pro Bahn Schweiz erarbeitet zur Zeit eine offizielle Stellungnahme zur Vernehmlassungsvorlage.

Abbildung: Ausgaben des Bahninfrastrukturfonds (Stand Juni 2017)



# Fernbusse: Konkurrenz oder Ergänzung?

Bei einem Studiennachmittag der Bahnjournalisten Schweiz in Zürich ging es um die Frage, was die Entwicklung mit Fernbussen bedeutet. Eine Übersicht zu den Standpunkten.

**Andreas Theiler** Die Fachtagung zu Fernbussen fand am 6. November in Zürich statt. Dabei oblag es Widar von Arx, Dozent und Leiter des Kompetenzzentrums Mobilität am Institut für Tourismuswirtschaft der Hochschule Luzern, das Thema in einen grösseren Zusammenhang einzubetten. Eine Studie hat ergeben, dass Fernbus-Kunden aus der Schweiz hauptsächlich jung, einkommensschwach und sowohl öV- wie internetaffin sind. Wichtig sind der Preis und Direktverbindungen. Schliesslich meinte von Arx: Die wesentlichen Konkurrenten der Bahn sind nicht die Fernbusse, sondern das eigene Auto und das Flugzeug.

Andreas Windlinger, Leiter Kommunikation beim Bundesamt für Verkehr (BAV), verwies auf den Bericht des Bundesrats vom 18. Oktober zum internationalen Fernverkehr auf Schiene und Strasse (inklusive nationale Fernbusse). Eine Konzessionierung von nationalen Linien ist im geltenden Recht möglich, solange keine wesentliche Konkurrenzierung erfolgt. Damit sind Nischenangebote möglich; der Bund will aber keine Liberalisierung um jeden Preis, sondern eine saubere Konzessionierung.

Ueli Stückelberger, Direktor Verband öffentlicher Verkehr (VöV), betonte, dass internationale Fernbusse einen Rechtsanspruch auf Fahrten in der Schweiz haben, die nationalen aber eine Konzession nur erhalten, wenn sie keine wesentliche Konkurrenzierung des regionalen Personenverkehrs auf der Schiene darstellen; zusätzlich darf der Fernverkehr auf der Schiene nicht im Bestande gefährdet sein.

## FlixBus mit hohen Wachstumsraten

Fabian Stenger, Geschäftsführer FlixBus für Deutschland, Österreich und die Schweiz, war bestrebt, ein rundum positives Image seines Betriebs wie seiner Pläne zu beschreiben. 14 Haltepunkte gibt es aktuell in der Schweiz, nächstes Jahr sollen neun weitere dazukommen. Die Wachstumsraten sind beeindruckend, und die Prognosen bis 2030 gehen von einer weiteren starken Zunahme zwischen 15 und 20 Prozent aus. Er ist zudem überzeugt: „Fernbus und Züge ergänzen sich – der Kunde profitiert von der Entwicklung“ und führt als Beleg in Deutschland WLAN im Zug, weniger Verspätungen und neue Apps der DB an, die als Reak-

tion auf die Beliebtheit von FlixBus angegangen wurden.

Patrick Angehrn, Leiter Linienbusverkehre bei Domo Reisen, erläuterte das geplante neue Angebot für die Schweiz ab Fahrplanwechsel 2017. Das Unternehmen hat dafür sechs Doppelstockbusse angeschafft, mit 10 Plätzen 1. Klasse und 59 Plätzen 2. Klasse sowie – als Weltneuheit – mit einer rollstuhlgängigen Toilette. Ein radikaler Unterschied zu FlixBus besteht darin, dass Domo Reisen mit eigenen Fahrzeugen und eigenem Fahrpersonal unterwegs sein wird. Das Streckennetz umfasst vier Linien mit einem Knoten von drei Linien in Rothrist. Angefangen wird mit je einer Hin- und Rückfahrt pro Tag, ab nächstem Sommer soll das Angebot verdoppelt werden. Es sind keine Fahrten innerhalb von Tarifverbunden geplant. Und es sollen kombinierte Billette „Fernbus + Bahn“ verkauft werden.

Retus Ruffner, Mitglied der Geschäftsleitung der PostAuto AG, hielt fest, dass PostAuto nationalen wie internationalen Fernbussen positiv gegenübersteht. International sind Fernbusse Zu- und Wegbringer für die Tourismusdestinationen und den öffentlichen Verkehr in >>>



Fernbusse als Segen oder Fluch? Die Meinungen gehen auseinander (im Bild der Busbahnhof von Zürich).

Bild: Peter Hummel

>>> der Schweiz, deshalb ist PostAuto offen für partnerschaftliche Zusammenarbeitsformen. Aber das Kabotageverbot muss eingehalten und vom BAV durchgesetzt werden. National fordert PostAuto gleich lange Spiesse für alle Marktteilnehmer.

Als erste Rednerin des Anlasses nahm Barbara Spalinger, Vizepräsidentin SEV (Gewerkschaft des Verkehrspersonals) klar negativ gegenüber der Konzessionierung von Fernbussen im Inland Stellung. Sie kam mit drei Thesen. These 1: „Das ausgezeichnete öV-System Schweiz widerlegt die Annahme, dass der Wettbewerb alles immer besser und billiger macht.“ These 2: „Es gibt in der Schweiz keinen nachgewiesenen Bedarf für Fernbusangebote.“ These 3: „Faire Wettbewerbsregeln zwischen Schienenfernverkehr und Fernbus werden zum Verschwinden des Fernbusses führen“. Oder anders gesagt: Deutschland und Frankreich sind nicht mit der Schweiz zu vergleichen. Zum Schluss noch ein Zitat: „Es ist besser, in der Schweiz verdienen alle so viel, dass sie sich die Bahn leisten können, als mit den Fernbussen ein Malaise korrigieren zu wollen.“

Martin Vincenz, CEO Graubünden Ferien, erläuterte, welche Aspekte die Verkehrsmittelwahl der Touristen in Graubünden beeinflussen. Der PW hat die Nase vorn, wenn es um Gepäck, Reisezeit und mangelnde Alternativen geht, der öV dagegen bei Sicherheit, Reisetage, Zuverlässigkeit und – nicht unbedingt so zu erwarten – bei den Kosten. Fernbusse sind für Graubünden positiv, weil sie vielen potenziellen Feriengästen die Anreise erleichtern und das Einzugsgebiet bis München und Mailand vergrössern. Mehr öV bedeute mehr Gäste. Schliesslich ist eine Anreise per Bus nachhaltiger als der Einzeltransport mit dem PW.

Thierry Müller vom Amt für Energie und Verkehr Graubünden verwies auf folgende Erkenntnisse: Ein Drittel der Kunden gewinnt der Fernbus von der Bahn, ein Drittel von der Strasse (MIV) und ein weiteres Drittel wäre gar nicht an dieses Ziel gefahren. Kunden, die mit dem Fernbus anreisen, haben an der Destination kein Auto zur Verfügung und nutzen den öV vor Ort. Das erhöht den Kostendeckungsgrad. Seiner Meinung nach macht es definitiv keinen Sinn, nationale Fernbusssysteme aufzubauen, welche der Bahn die Kunden mittels einer aggressiven Preispolitik abjagen. Damit werden geplante Taktverdichtungen und Angebotsausbauten gefährdet.

## Absage an Fernbusse im Inland

Aus Sicht von Pro Bahn Schweiz leiten Fernbusse den Niedergang des schweizweiten und internationalen Schienenpersonenverkehrs ein.

**Karin Blättler** Fernbusse locken mit Dumpingpreisen öV-Kunden von der Schiene auf die Strasse. In Frankreich sieht TGV Lyria rund 10 Prozent eines Marktes durch Fernbusse oder Mitfahrangebote gefährdet. Den ersten Schritt, den TGV eingeleitet hat, war die radikale Schliessung von Linien ohne Perspektive respektive ohne genügende Rentabilität. Was das für die öV-Kunden bedeutet, versteht sich von selbst. Ist es das, was wir für die Schweiz anstreben?

Was spricht aus Kundensicht für Fernbusse? Wettbewerb tut immer gut, so dass auch die Bahnunternehmen besser werden könnten, etwa beim Service, WLAN und der Verpflegung. Die günstigen Preise ermöglichen Leute die Fahrt, welche sie sich sonst nicht leisten könnten. Dies sind insbesondere Studenten, Pensionierte mit schmalen Portemonnaie und Wenigfahrer. Aus Kundensicht sind die Fernbusangebote eine willkommene Ergänzung zum heutigen öV-System. Reisende erhalten mehr Direktverbindungen und dies erst noch zu einem günstigeren Preis. Auch fürs Gepäck gibt es genügend Platz. Die Kunden müssen dafür etwas mehr Zeit aufbringen.

Doch was spricht aus Kundensicht gegen Fernbusse? Angesichts der regelmässigen gross-

räumigen Staumeldungen bestehen Zweifel, ob die Fernbusse den Fahrplan immer einhalten können. Der Kunde erwartet auch Haltestellen, die über ein Mindestmass an Infrastrukturen verfügen, wie z.B. WC-Anlagen, Kundeninformationen, geschützter Wartebereich.

Ein Marktverlust zu Gunsten der Fernbusse kann wie beim TGV dazu führen, dass der heutige Taktfahrplan gefährdet und ausgedünnt wird. Und das, obwohl in die Bahninfrastruktur massiv investiert wird. Die Stadtzentren sind schon heute völlig verstopft. Zusätzliche Busse würden die Situation zusätzlich verschärfen. Die Konsequenz: Städtische Busunternehmen stehen noch mehr im Stau und verlieren dadurch an Attraktivität.

Pro Bahn Schweiz spricht sich aus vorgeannten Gründen klar gegen Fernbusse im Schweizer Netz aus. Im internationalen Verkehr hingegen sieht sie Pro Bahn Schweiz durchaus als Ergänzung, aber nur unter gewissen Bedingungen. Die wichtigsten Punkte sind:

- Wir fordern gleich lange Spiesse für Bahn- und Busunternehmen in jeder Hinsicht. Bedingung für diese Unternehmen muss sein, dass es sich um schweizerische Unternehmen handeln muss.
- Die Sicherheit beim Ein-/Aussteigen und Verladen des Gepäcks muss an allen Haltestellen gegeben sein, d.h. reine Haltekanten an befahrenen Strassen dürfen nicht zugelassen werden.
- Es muss einen festgelegten Fahrplan geben. Dieser ist einzuhalten. Fahrgastrechte müssen auch für die Fernbusse Gültigkeit haben.
- Behinderte sollen selbstständig ein-/aussteigen können und auch selber aufs WC gehen können.

Ich persönlich als Präsidentin von Pro Bahn Schweiz vertrete die Meinung, dass Fernbusse den Niedergang des schweizweiten und internationalen Schienenpersonenverkehrs einleiten bzw. teilweise schon eingeleitet haben. Unsere Nachbarn beneiden uns um unser Schweizer öV-Erfolgsmodell. Wir unternehmen alles, um die Fehler dieser Nachbarländer zu übernehmen. Wozu das geführt hat, ist allseits bekannt.

Beim Text handelt es sich um eine Zusammenfassung des Referats anlässlich der Fernbus-Fachtagung in Zürich.

### Konzession: Entscheid im 2018

**GL** Das Bundesamt für Verkehr (BAV) braucht zusätzlich Zeit, um das Konzessionsgesuch von Domo Reisen zu prüfen. Eine Inbetriebnahme der ersten inländischen Fernbusse zum Fahrplanwechsel 2018 ist daher nicht möglich. Ein Entscheid soll nun im ersten Quartal 2018 fallen. Domo Reisen rechnet damit, im März 2018 mit dem Betrieb starten zu können. Schwieriger als erwartet erwies sich die Verfügbarkeit von Haltestellen, da einige Städte und Gemeinden keine Bewilligungen erteilten. Das BAV



teilte mit, diese Thematik mit den Städten und Gemeinden auf grundsätzlicher Ebene aufnehmen zu wollen.

Vorläufig nicht in Betrieb.  
Bild: Peter Hummel

# Eine Revolution für das Luganese

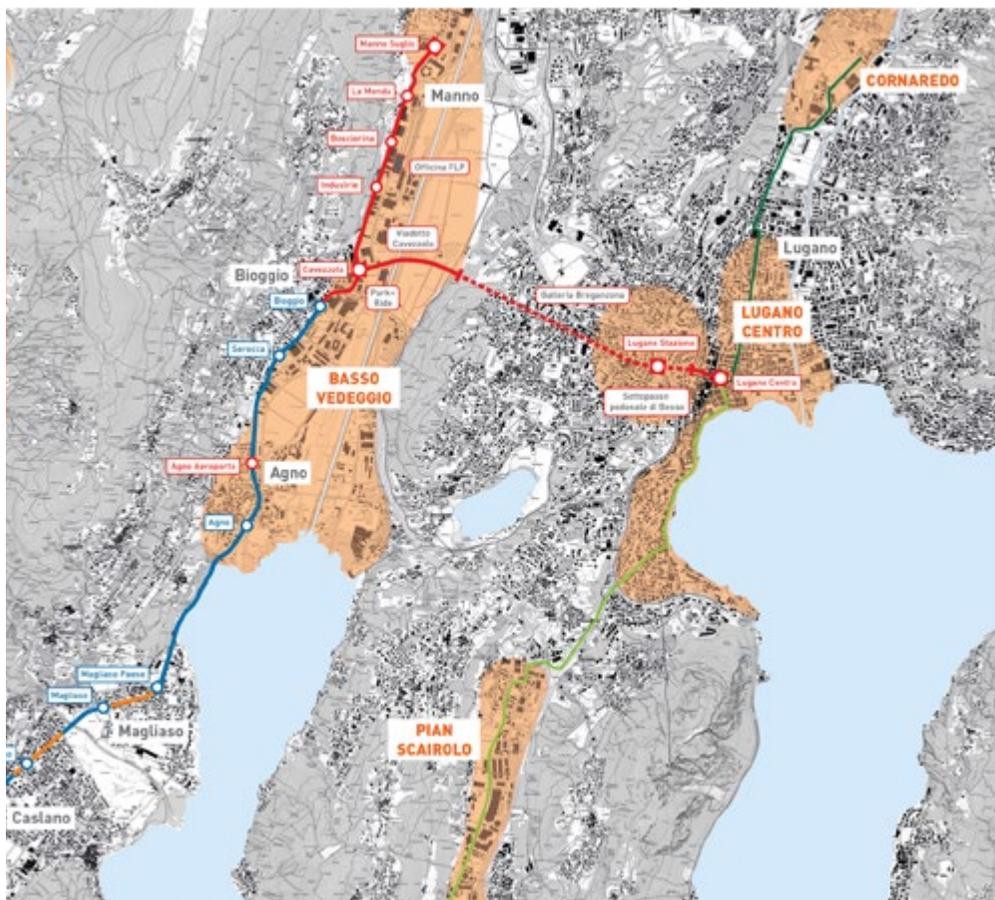
Il tram-treno Luganese è un progetto fondamentale per il principale agglomerato a sud delle Alpi. I lavori di costruzione dovrebbero cominciare nel 2020.

**Edy Bernasconi** Il Luganese è la regione quotidianamente più congestionata dal profilo del traffico stradale in Ticino. Ad essere messa sotto pressione è soprattutto la parte meridionale della Valle del Vedeggio, lungo la quale si muovono gran parte dei frontalieri che entrano in Ticino da Ponte Tresa. Accanto ai progetti stradali (la circonvallazione di Agno), il Cantone insieme alla Commissione regionale dei trasporti ed ai Comuni ha elaborato un progetto legato al trasporto pubblico che vuole avere un impatto epocale. Si tratta del nuovo collegamento tram-treno tra il Vedeggio, la stazione FFS e il centro di Lugano che si inserirebbe, almeno in parte, sul tracciato della già esistente Ferrovia Lugano-Ponte Tresa (FLP).

Punti focali del progetto, già approvato dal Consiglio di Stato e ora al centro di una consultazione, sono la costruzione di una nuova gal-

leria tra Bioggio e Lugano ed il prolungamento del tracciato a nord fino a Manno (zona industriale). A Manno rimarrebbe aperta la possibilità di allacciare la rete urbana tram-treno con la stazione FFS di Lamone (Tilo). A Lugano il tram-treno non si fermerà invece come avviene oggi con la Lugano-Ponte Tresa all'altezza della stazione FFS, con la quale sarà collegato tramite una grande scala mobile, ma proseguirà fino in centro città. Quella descritta è solo la prima tappa di un progetto che nel futuro potrebbe essere completato con una nuova asta cittadina a nord verso la zona di Cornaredo ed a sud in direzione dell'area commerciale-industriale del Pian Scairolo. Per la realizzazione della prima fase è previsto un investimento di quasi 400 milioni dei quali 263 a carico della Confederazione, che ha già garantito il proprio sostegno (la

>>>



Die Linienführung der künftigen Stadtbahn (Tram-Treno) entspricht einem H: Die zentrale Achse verläuft von der Innenstadt (Lugano Centro) durch einen Tunnel nach Bioggio. Grafik: Dipartimento del territorio, Canton Ticino

## öV-Kolumne

### Schnell aufs Abstellgleis

Kurt Metz

*Allein sein Name ist banal: Superverloce bedeutet ja nichts anderes als „sehr schnell“. Das mag er höchstens auf rund fünfzig Kilometern in der Dunkelheit des Gotthard-Basistunnels (und später noch einem Dutzend Kilometer mehr im Ceneri-Basistunnel) sein.*

*Die Idee dieser „Spitzenverbindung“ reiht sich lückenlos in die effekthascherischen Ankündigungen von sogenannter Leistungsverbesserung für die „lieben Kundinnen und Kunden“ ein, die vollmundig viel versprechen und im Alltag wenig halten.*

*Daher ist der Superverloce aufs Abstellgleis zu manövrieren, bevor er Fahrt aufnimmt. Das mindestens aus drei Gründen:*

*Der Schienenpersonenverkehr kann wegen seiner grossen Transportgefässe kommerziell nicht erfolgreich im Punkt-zu-Punkt-Verkehr über längere Distanzen wie Zürich – Mailand betrieben werden. Sonst würde die Swiss allmorgendlich auf dieser Strecke längst eine Boeing Triple Seven mit 340 Plätzen einsetzen oder FlixBus im Konvoi mit 10 Bussen von Zürich nach München fahren.*

*Die NEAT wurde für die Verkehrsverlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene gebaut und nicht für Wunschträume von Eisenbahnnostalgikern. Der angedachte Superverloce liegt völlig quer zur angestrebten Kapazität für ein sinnvolles und zweckmässiges Miteinander von Güter- und Personenverkehr mit einer vom Stimmvolk gewollten Priorität für den Schienengütertransport.*

*Der bescheidene Zeitgewinn entlang der kompletten Reisekette von zuhause bis an den Zielort steht in keinem Verhältnis zum Energieverbrauch, dem Trassenverschleiss und dem erhöhten Aufwand an Infrastruktur und Fahrzeugen durch die Beschleunigungs- und Abbremsvorgänge.*

*Statt Hüscht und Hott zu fahren, ist ein kontinuierlich zuverlässiges und im Vergleich zu allen anderen Verkehrsträgern angenehmes Reisen ohne Stop-and-go wie beim Fliegen und Stress und Stau wie im Bus oder Auto anzustreben. Das ist das „Super“, dem sich die SBB stellen müssen, ohne „veloce“.*

>>> quota di partecipazione finanziaria del Cantone sarà di 63 milioni e quella dei Comuni di 45 milioni).

### Un aumento esponenziale

Per il Ticino si tratta del maggior investimento nel trasporto pubblico degli ultimi decenni dopo la galleria ferroviaria di base del Monte Ceneri ed il nuovo collegamento transfrontaliero su rotaia Lugano–Mendrisio–Varese–Malpensa. E' considerato al tempo stesso un progetto di portata storica destinato – negli intenti del Cantone – a rivoluzionare la mobilità all'interno del principale agglomerato a sud delle Alpi. I lavori di costruzione dovrebbero cominciare nel 2020 e la messa in esercizio è fissata per il 2027, tempistica che sarà rispettata ricorsi permettendo. Il numero dei passeggeri, rispetto agli attuali 7.500 che utilizzano quotidianamente la Ferrovia Lugano-Ponte Tresa, secondo le previsioni dovrebbe salire fino a 20.000 (con un aumento del 170 per cento). Sotto la galleria Bioggio–Lugano transiteranno invece quotidianamente 15.000 persone. Risulteranno pure massicciamente ridotti i tempi di percorrenza. Ad esempio, se da Ponte Tresa a Lugano con il treno si impiegano oggi 35 minuti con il tram-treno si scenderà a 24 minuti. Da Bioggio si potrà raggiungere Lugano in 7 minuti (oggi 22 minuti). Le Ferrovie regionali Luganesi, la stessa società che gestisce oggi la Lugano–Ponte Tresa, si doterà di nuovo materiale rotabile con una capacità di 250 posti (70 seduti).

### Non mancano le critiche

Tra gli aspetti controversi del progetto vi è, prima di tutto, l'accesso all'aeroporto di Lugano-Agno. La fermata prevista è considerata troppo lontana dal terminal. Altre voci critiche si sono alzate per contestare il nuovo collegamento Bioggio–Manno. Così alcuni imprenditori attivi nella zona ritengono che il percorso proposto dal Cantone creerebbe troppi ostacoli agli accessi alle aree industriali. A sua volta l'Associazione RailValley che propugna un ammodernamento tecnologico del trasporto pubblico è dell'avviso che le potenzialità della futura struttura andrebbero sfruttate meglio prolungando il percorso a nord fino a alla stazione FFS di Tavernes sfruttando il tracciato attualmente utilizzato dai treni merci che partono dal terminale del Vedeggio e questo per un migliore inserimento del tram-treno nella rete Tilo e una valorizzazione della linea ferroviaria storica dopo l'apertura della galleria di base del Monte Ceneri.

## Eine Revolution für das Luganese

Eine Stadtbahn soll die chronischen Verkehrsprobleme in der wichtigsten Tessiner Agglomeration lösen. Mit dem Baubeginn wird 2020 gerechnet.

**Edy Bernasconi** Das Luganese leidet unter chronischen Verkehrsproblemen. Der tägliche Verkehrsinfarkt betrifft nicht nur das Stadtzentrum, sondern auch das Valle del Vedeggio, wo viele Grenzgänger tätig sind, die via Ponte Tresa ins Tessin kommen. Neben einer Umfahrung von Agno hat die regionale Verkehrskommission ein öV-Projekt ausgearbeitet, das sich unübertrieben als epochal bezeichnen lässt: Es handelt sich um eine Stadtbahn (tram-treno), die teilweise auf dem bestehenden Gleis der Ponte Tresa-Bahn verkehrt, aber auch neue Streckenabschnitte beinhaltet, insbesondere eine Tunnelverbindung zwischen dem Vedeggio-Tal und dem Bahnhof von Lugano (siehe Skizze).

Zudem ist auch ein Ast nördlich bis nach Manno geplant – eventuell später mit einer Verlängerung bis zur SBB-Haltestelle in Lamone. Die Stadtbahn soll – im Gegensatz zur heutigen Ponte Tresa-Bahn – nicht am Bahnhof enden, sondern bis ins Stadtzentrum führen. Von dort sind weitere Äste in Richtung Stadion (Cornaredo) sowie südlich zur Industriezone Pian Scairolo (IKEA) angedacht. Die Realisierung der ersten

Phase ist auf 400 Mio. Franken veranschlagt, wovon 263 Mio. zu Lasten des Bundes gehen, der dem Gesamtprojekt bereits seine Unterstützung zugesagt hat.

### Nur 7 statt 22 Minuten

Die Arbeiten sollen 2020 aufgenommen werden; die Inbetriebnahme ist für 2027 vorgesehen. Die Planer rechnen mit einem gewaltigen Passagieraufkommen. Die Fahrzeiten werden sich stark reduzieren, beispielsweise zwischen Bioggio und Lugano von 22 auf 7 Minuten. Neues Rollmaterial soll angeschafft werden.

Wie bei allen Projekten dieser Tragweite gibt es auch Kritik. Bemängelt wird beispielsweise, dass die vorgesehene Haltestelle in Agno zu weit vom Flughafen Lugano-Agno entfernt ist. Auch die Trasse Bioggio–Manno gefällt nicht allen. Einige Unternehmer, die in dieser Gegend aktiv sind, glauben, dass so die Gleisanschlüsse zu dieser wichtigen Industriezone nicht aufrechterhalten werden können. Der Verein Rail-Valley sieht das Potential der Stadtbahn nicht ausreichend ausgeschöpft und schlägt eine Verlängerung bis nach Tavernes vor.

## Wichtiger Schritt für neue Tramlinie in Bern

**Kaspar P. Woker** „Danke Stadt Bern! Und am 4. März nun der Kanton!“. Mit diesem Twitter kommentierte Regierungsrätin Barbara Egger die erfreuliche Zustimmung der Berner am 26. November zum städtischen Anteil von 24 Mio. Franken an das projektierte Tram Bern–Ostermundigen. Trotz den beiden „Ja“ der Vorortgemeinde und der Stadt können die Bagger noch nicht auffahren. Am 4. März 2018 wird von Gadmen bis Courtelary über den kantonalen Beitrag von 102 Mio. Franken abgestimmt. Einzig und allein, weil ein eigennütziges Komitee aus dem betroffenen Berner Stadtquartier das Referendum gegen den Grossratsbeschluss ergriffen hat.

### Alleebäume gegen Tramgleise

Was ist von den Argumenten der Tramgegner zu halten? Fast gar nichts: Die völlig überlasteten Busse der Linie 10 – die Busse folgen sich zu Spitzenzeiten im Zwei-Minuten-Takt und sind heute schon rappendvoll – sollen nach deren Vorstellungen durch Mega-Busse ersetzt wer-

den oder die Tramlinie weitab der bewohnten Quartiere durchgeführt werden, einzig um die alten Alleebäume zu schonen, welche beim Bau der Tramlinie fast alle ersetzt würden. Zudem argumentieren die Gegner, am Zytglogge entstehe ein Tram-Chaos. Würde das Tram aber auf einer anderen Route verkehren als die Buslinie, wären besagte Tramgegner vom öV abgeschnitten. Am liebsten wäre ihnen das Tram weit weg und eine „exklusive“ innerstädtische Buslinie ohne Gedränge für ihr Wohlergehen – reines Wunschdenken. Zugegeben: Das Berner Tramnetz mit seiner Wespentaille zwischen Zytglogge und Hirschengraben ist problematisch und dort überlastet. In absehbarer Zeit tut Abhilfe Not. Mit einem Nein zur kommenden kantonalen Abstimmung ist aber gar nichts gewonnen. Die Pro-Bahn-Sektion Espace Mittelland empfiehlt für die kantonale Abstimmung vom 4. März 2018 zum Tramkredit Bern–Ostermundigen ein überzeugtes „Ja“. Nur so reist man in Zukunft als Fahrgast und nicht als „Bus-Sardine“ auf der Linie 10.

# Im Strom der Pendler

Tagung in Lausanne zum Spannungsfeld zwischen Verkehr und Raumplanung. Pro Bahn ist gefordert.

**Kaspar P. Woker** Gelingt die Koordination zwischen Verkehr und Raumplanung? Mehr Bewohner, mehr Wohnqualität, mehr Bauzonen, mehr Autobahnen, mehr S-Bahnen, weitere Pendlerdistanzen, täglicher Stau auf der Strasse – so dreht sich die Spirale immer weiter. Mit FABI und NAF stehen in der Schweiz zwei Finanzierungstöpfe bereit, die stetig fliessende Mittel für den Verkehrsausbau garantieren. Soll das so weitergehen? Gerade jetzt, wo das Parlament den „Ausbaustritt 2035“ für die Bahninfrastruktur zu verabschieden hat (siehe Bericht auf den Seiten 9/10)? Mit diesen Fragen beschäftigte sich eine Tagung der Dialog-Plattform „Avenir-Mobilität/Zukunft Mobilität“ kürzlich in Lausanne.

Aus dem Gros der Referate ging die sektorielle Betrachtung dieser Frage hervor. Die Vorgaben der nationalen Planung decken sich nicht immer mit den regionalen, geschweige denn kommunalen Interessen punkto Entwicklung und Bewältigung von Siedlungsdruck und Verkehr. Allzu oft ist die Planung und Realisierung von Verkehrsinfrastrukturen einfach eine Fortschreibung des Ist-Zustandes oder die Behebung von Engpässen. Wird mit grossen Worten wieder eine Umfahrungsstrasse eingeweiht und von der erhofften Entlastung fabuliert, so holt die Verkehrsentwicklung die Realität in allzu kurzer Zeit wieder ein.

## Trend zum Auto gebrochen

Als fachlich unbedarfter Beobachter seitens Pro Bahn brachte mir das Eingangsreferat von Pierre Desmontet „Die Dynamik der Raumentwicklung: Auf dem Weg zur Metropolitanregi-



Städter und Personen aus der engeren Agglomeration bleiben dem öV für die Arbeitswege treu. Bild: BLS

on Schweiz“ die grösste Einsicht. Während die Schweiz 1850 lediglich eine Handvoll „Grosstädte“ zählte, darunter La Chaux-de-Fonds, kamen 1930 die Agglomerationen auf. Während 1950 nicht mehr als 17 Prozent der werktätigen Bevölkerung zur Arbeit pendelten, sind dies heute rund 70 Prozent.

Wir leben mittlerweile in einem „océan des pendulaires“. Dabei spielt bei den über 45-jährigen, oft in periurbanen Siedlungen zu Hause, das Auto – mehr als eines pro Haushalt – die „mobile Hauptrolle“. Anders bei den Bewohnern der Städte und der Agglomeration: Hier

geht die Autobenützung zurück. Noch erstaunlicher: Bisher stiegen Pendler im Segment 25 bis 64 Jahre immer häufiger auf das Auto um. Der jüngste Trend zeigt in die entgegengesetzte Richtung. Städter und Personen aus der engeren Agglomeration bleiben dem öV und dem Fahrrad für die Arbeitswege treu. Sie verzichten auf ihr persönliches Mobilitäts-Symbol, das Auto. Statistisch ist dies für das Alterssegment 15 bis 34 Jahre erwiesen.

## Starkes Signal

Hier klingelt ein äusserst starkes Signal für Pro Bahn Schweiz. Dieses Bevölkerungssegment ist auf ein funktionierendes Bahn- und Busnetz angewiesen: intelligentes Liniennetz, dichter Takt, Barriere-Freiheit für Familien mit Kinderwagen und Gepäck, ganztägiges Angebot bis in die späten Abendstunden – und nicht zu Letzt leichter Zugang zu einem preisgünstigen Tarif, der die Mobilität zum Pendeln und für die Freizeit abdeckt. Kombinierte Mobilitätsformen sind bereit zu stellen und die junge Bevölkerung ist für deren Benützung zu sensibilisieren. Pro Bahn Schweiz wird sich mit diesem Themenkreis auseinandersetzen. Engagierte jüngere Personen sind eingeladen, bei uns als Interessenvertretung der Kunden und Kundinnen des öffentlichen Verkehrs mitzudenken. Nur so können wir den Transportunternehmen und Behörden Mobilitätsbedürfnisse aufzeigen, für welche Lösungen bereitzustellen sind.

Der Fazitbericht zu diesem Anlass lässt sich über die Homepage von „Zukunft Mobilität“ finden: [www.zukunft-mobilitaet.ch/veranstaltungen](http://www.zukunft-mobilitaet.ch/veranstaltungen)

Anzeige



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

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

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

**BOMBARDIER**  
the evolution of mobility

# Nachrichten

## Gestaffelte Vorlesungszeiten

Die Fachhochschule Nordwestschweiz FHNW ist eine weitere Bildungsinstitution, die in Zusammenarbeit mit der SBB ihre Vorlesungszeiten anpasst. Auf dem neuen FHNW-Campus in Muttenz BL beginnen die Vorlesungen teils zu einem späteren Zeitpunkt. Damit sollen die Pendlerspitzen gebrochen werden. Der neue FHNW-Campus Muttenz wird ab Herbst 2018 der Studien- und Arbeitsort von rund 3700 Studierenden und 800 Mitarbeitenden sein. Für ein Drittel der Studierenden werden dort ab dem Herbstsemester 2018 die Vorlesungszeiten angepasst. (pd)

## Litra-Preis 2017 vergeben

Der Prix Litra 2017 ging an drei Abschlussarbeiten an der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften ZHAW, die sich allesamt mit der Zukunft der Bahn beschäftigen. Ausgezeichnet wurde Tobias Cerny vom Institut of Management and Law für seine Masterarbeit „Cost cap tariffs and their market potential for public transportation“. Der zweite Preis ging an die beiden Bachelorabsolventen Robert Schuler und Benjamin Steiner von der ZHAW School of Engineering für ihre Arbeit „Chancen von Social Media im operativen Betrieb und in der Kundeninformation bei der SBB“. Der dritte Preis ging an Martin Moser und Gregor Schibig, die ihre Bachelorarbeit „Analyse und Modellierung von Eisenbahnunfällen“ am gleichen Institut verfasst haben. (pd)

## SmartShuttle bis Bahnhof

Der Testbetrieb und die Strecke der selbstfahrenden Postautos in Sion werden verlängert. Dies haben die Stadt Sion, der Kanton Wallis und PostAuto gemeinsam beschlossen. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat grünes Licht gegeben für die Verlängerung der SmartShuttle-Strecke bis zum Bahnhof. Die gesamte Route wird sich von 1,5 auf 3 Kilometer verdoppeln. Der Test soll bis mindestens Ende 2018 laufen. PostAuto betreibt mit dem SmartShuttle in Sion das weltweit am weitesten entwickelte Angebot automatisierter Busse auf öffentlichen Strassen. Das Interesse in anderen Ländern ist gross. Selbst in den USA ist man auf den Versuch von Sion aufmerksam geworden. (pd/gl)

## Bern–Freiburg: Keine Bahn-Neubaustrecke

Der Bundesrat hat im Auftrag des Nationalrats untersucht, ob die Linienführung der SBB-Strecke Bern–Freiburg geändert werden soll, um den Abschnitt Flamatt–Schmitten zu umfahren und gleichzeitig die Fahrzeit zwischen Bern und Lausanne zu verkürzen. Die Abklärungen haben ergeben, dass keine der untersuchten Varianten für eine Neubaustrecke ein positives Ergebnis brächte. Zudem sind die Störungen auf der Strecke dank Sanierungsmassnahmen stark zurückgegangen. Der Bundesrat will darum keine Neubaustrecke zwischen Bern und Freiburg bauen lassen, wie er Anfang November beschlossen hat. (pd)



## Erfolgreicher App-Test

PostAuto Schweiz bezeichnet das am 30. November beendete Pilotprojekt NordwestMobil im Grossraum Basel als Erfolg. Die Mobilitäts-App sei bei den Nutzerinnen und Nutzern gut angekommen. NordwestMobil war eine Mobilitäts-App mit ausgebautem Routenplaner. Angeboten wurden nicht nur Verbindungen und öV-Tickets, sondern auch Routenvorschläge für den Individualverkehr, Fussgänger- und Veloverbindungen, Angebote von Taxidiensten sowie Bike- und Carsharing. Auf den Frühling 2018 wird PostAuto die bestehende PostAuto-App zu einer nationalen multimodalen App ausbauen. Diese App wird die gleichen Funktionalitäten aufweisen wie NordwestMobil, aber Angebote für die ganze Schweiz und nicht nur für den Grossraum Basel liefern. (pd)

## Neue Angebote auf dem SwissPass

Die sechs Tarifverbände A-Welle, Z-Pass, Frimobil, Libero, Passepartout und Tarifverbund Schwyz bieten einen Teil ihrer Abonnemente auf dem SwissPass an. Parallel dazu werden weitere Sortimente und Angebote auf dem SwissPass integriert, wie die SBB mitteilten. Dazu gehören der Velo-Pass und die Monatskarte zum Halbtax. Anfang 2018 folgen das Gleis 7, der Monatsklassenwechsel zum GA und das Ausflugs-Abo. Ebenfalls 2018 wird eine Mobile App lanciert. Auch die Mehrwertpartner werden ausgebaut: Aktuell wird der SwissPass als Türöffner getestet. Zusammen mit dem Coworking-Netzwerk VillaGeOffice führen die SBB einen Pilotversuch durch. (pd)

## Bahnhof St. Gallen erneuert

Nach einer rund 1,5-jährigen Bauzeit ist das Bahnhofgebäude St. Gallen seit dem 17. November wieder vollständig öffentlich zugänglich. Die rundum sanierte Halle im Ostflügel erstrahlt in neuem Glanz. Die neuen Geschäftsflächen sind von einer raumhohen Innenverglasung umgeben und werden von einer neuen Beleuchtung bestrahlt. Ebenfalls eröffnet wurden in der Bahnhofshalle zwei neue Gastronomiebetriebe sowie die neue, kostenpflichtige WC-Anlage. Für Pro Bahn Sektion Ostschweiz ist der Umbau nur zum Teil gelungen: Die grosse Schalterhalle ist zwar schön renoviert, aber mit dem Einbau der zwei Gastronomiebetriebe völlig unternutzt. (lo/pd)

# Tourismus und öV

Perspektiven für den Freizeitverkehr und für touristische Ausflugsziele in der Schweiz. Eine Tagung von Bus alpin in Bern.

**Andreas Theiler** Eine spannende Tagung zum Thema Tourismus und öffentlicher Verkehr fand am 19. Oktober in Bern statt. Schon nur die Liste der Unterstützer war bunt wie kaum je sonst an einer öV-Zusammenkunft. „Bus alpin“ hatte eingeladen, der Verein für die öV-Erschliessung touristischer Ausflugsziele im Schweizer Berggebiet. Als dessen Träger kamen das Netzwerk Schweizer Pärke, der SAC, der VCS, die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Berggebiete, PostAuto Schweiz sowie der Verband öffentlicher Verkehr (VÖV) dazu.

Was ist Bus alpin? Bus alpin fördert öV-Angebote zu touristisch attraktiven Ausflugszielen, die bisher nicht oder nur schlecht mit dem öV erschlossen sind. Mitglieder sind die genannten nationalen Trägerorganisationen und die Regionen, in denen die öV-Angebote betrieben werden. Die Kosten werden gedeckt durch Billetteinnahmen, regionale Träger, Sponsoren sowie in Einzelfällen durch Kantone. Seit der

Vereinsgründung 2011 sind die Busangebote ohne Subventionen unterwegs. Auftragnehmer sind PostAuto, Busunternehmen oder private Taxibetreiber.

Die Fahrgastzahlen sind extrem unterschiedlich. 2016 verzeichnete das bestfrequentierte Angebot im Binntal rund 10 500 Passagiere, gefolgt von Greina/Bleniotal mit rund 9500 Fahrgästen. Alp Flix sowie Habkern–Lombachalp verzeichneten je rund 3200 Benutzer, während fünf der elf Regionen mit Einzelreiseverkehr unter tausend Fahrgästen blieben.

Ueli Stüchelberger als Direktor des VÖV nahm anlässlich der Tagung den Binnen-Freizeitverkehr unter die Lupe. Obschon es ein fast perfektes System mit Takt und Knoten gibt, was gleichbedeutend mit guten Umsteigeverbindungen ist, und obwohl satte 57 Prozent der Bevölkerung ein öV-Abo haben, ist der Anteil des öV am Freizeitverkehr unterdurchschnittlich. Stüchelberger nannte den Bus alpin ein relativ neues und vor allem in weiten Teilen der Bevölkerung noch unbekanntes Angebot.

Seine These: Den Kunden interessiert Bus alpin als Name nicht, sondern dessen Angebot mit den Kriterien „einfach, klar, zuverlässig“. Das bedeutet, dass der Bus alpin mit einem klar

kommunizierten Fahrplan fahren muss, nicht je nach Wetter oder Bedarf. Zudem muss nicht nur wie auf den Zubringerstrecken ein Takt vorhanden sein, sondern die Bekanntheit des Bus alpin allgemein verbessert werden. Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass generell in der Schweiz ein Frequenzrückgang bei Rufbusen zu verzeichnen ist.

Das führte Ueli Stüchelberger zur Forderung, dass der abgeltungsberechtigte Verkehr (RPV) in Zukunft neu definiert werden soll. Heute umfasst er nur Verkehr zu Siedlungen, ohne Nachtbus- oder Tourismus-Angebote. Der öV müsse aber ein System sein, da Kunden sonst nicht begreifen würden, warum für gleich aussehende Angebote verschiedene Regeln gelten. Also sollte ein Teil des touristischen Verkehrs ebenfalls in den RPV übernommen werden. Dies begründete Ueli Stüchelberger mit gesellschaftlichen Entwicklungen, etwa mit dem immer noch steigenden Potential von älteren, aber mobilen Menschen, oder mit der ebenfalls noch zunehmenden Individualisierung.

Alle Referate der Tagung können über [www.busalpin.ch/de/anlaesse-publikationen](http://www.busalpin.ch/de/anlaesse-publikationen) abgerufen werden.

## 120 Jahre Righi-Standseilbahn in Genua

**Roland Arnet** An einer Jubiläumsfeier im September in Genua zu Ehren des Werks von Franz Josef Bucher und 120 Jahren Righi-Bahn nahmen unter anderem der Vize-Stadtpräsident von Genua, Stefano Balleari, der Schweizer Generalkonsul für Italien, Félix Baumann, und der Direktor der Schweizer Rigibahnen, Stefan Otz, teil. Dem 1834 in Kerns (Obwalden) geborenen Franz Josef Bucher-Durrer ist es zu verdanken, dass Genua bereits 1896 die elektrische Strassenbahn erhielt. 1897 war auch der Bau der

Funicolare von Zecca auf den Mura delle Ghiappe fertiggestellt, von Bucher Stolz „Righi-Bahn“ getauft (auf Italienisch spricht sich „Righi“ wie auf Deutsch „Rigi“). Dem erfolgreichen Hotelkönig, Eisenbahnpionier und Unternehmer war ein weiteres Wunderwerk der Technik geglückt. Bucher gründete 1863 mit seinem Schwager Josef Durrer-Gasser die Firma Bucher & Durrer, die ab 1886 auch im Bahnbau erfolgreich war und bis 1895 existierte. Auch die damals weltweit grösste Hotel-Unternehmung, die

„Schweizerische Hotelgesellschaft“, gehörte Bucher. Einige Standseilbahn-Meilensteine von Bucher: 1873 Grandhotel Bürgenstock, 1886 Lugano Stadt – Bahnhof, 1888 Bürgenstock, 1890 Monte San Salvatore, 1893 Stanserhorn, 1899 Reichenbachfall, 1900 Vevey–Chardonne–Mont Pèlerin. Auch die Palace-Hotels Lugano, Milano und Luzern gehörten Bucher, der 1906 in Ägypten kurz vor Eröffnung seines (im Namen noch heute existierenden) Luxushotels „Semiramis“ in Kairo verstarb.



Ein Grund zum Feiern: Die Standseilbahn Righi in Genua einst und heute.

Bilder: Roland Arnet

# Elektrofähren im Auftrieb

Die in Skandinavien bereits eingesetzte Elektrotechnologie könnte Vorbild für den Fährbetrieb auf Schweizer Seen sein.

**Kurt Metz** Die nordischen Länder setzen auf batteriebetriebene und damit umweltschonende und passagierfreundliche Technologien im Schiffbau. Nach der „Ampere“, der ersten Elektrofähre der Welt in Norwegen, und der „Elektra“ für FinFerries erhält Siemens als technologischer Partner den dritten Auftrag vom norwegischen Fährbetreiber Fjord1. Die Ampere nahm im Mai 2015 ihren Dienst auf und hat seither über die eineinhalbfache Länge des Äquators zurückgelegt. Mit der Umstellung von Dieselantrieb auf Batterie senkte der norwegische Schiffseigner Norled die Treibstoffkosten um 60 Prozent.

## Strom vom Netz

Die neueste Elektrofähre ist die „Elektra“: Im Juni 2017 begann sie mit dem Regelbetrieb zwischen Nauvo und Parainen in den Schären vor Turku. Ihre beiden Lithium-Ionen-Batteriepakete mit einer Aufnahmeleistung von zusammen über einem Megawatt werden in den Häfen über landseitige Ladestationen mit Energie aus dem Netz versorgt. Sie dienen als Primärenergiequelle für den Antrieb und – im Falle von Eisbildung – unterstützen sie Dieselmotoren, die auch als Notstromaggregate bereit stehen. Die Elektra ist Finnlands grösste Autofähre: Mit der Länge von fast 98 m, der Breite von 16 m und den fünf Ladespuren von total 450 m transportiert sie pro Fahrt bis zu 90 Strassenfahrzeuge und 375 Passagiere. Sie pendelt alle 15 Minuten auf der 1,6 Kilometer langen Strecke. Die Batterien werden in rund fünf Minuten während

des Be- und Entladens in den beiden Häfen aufgeladen. Die zwei Lithium-Ionen-Batteriepakete verfügen über ein Energiespeichervermögen von je 530 kWh.

## Betriebskosten gesenkt

Die Elektra ist mit dem elektrischen Antriebssystem BlueDrive PlusC von Siemens ausgerüstet. Dieses umfasst ein Energiespeichersystem, drehzahlveränderbare Antriebstechnik für die Propeller und ein integriertes Warn- und Beobachtungssystem. Daraus ergeben sich niedrigere Betriebskosten, Einsparungen bei Wartung und Reparatur ebenso wie eine verbesserte Steuerung und Sicherheit durch die beiden Energiemanagement- und Strahlrudersteuerungsanlagen. „Die höheren Investitionskosten gegenüber einer traditionellen, dieselangetriebenen Fähre werden durch die deutlich tieferen Betriebskosten wie die gesteigerte Verfügbarkeit dank der Hybridtechnologie mehr als nur kompensiert“, freut sich FinFerries-CEO Mats Rosin. Die komplette elektrotechnische Lösung von Siemens umfasst auch die Fernüberwachung EcoMain sowie die WLAN-Lösung für die Ladestationen an Land, die für eine automati-

Die Perspektiven für weitere Elektroschiffe stehen gut.

sche Schnellladung sorgt und vom Energiemanagementsystem der Fähre aus gesteuert wird.

## Für Umwelt und Komfort

Für Passagiere ist die Fahrt an Bord einer Elektrofähre aus dreierlei Sicht angenehm: Die Rauchentwicklung der Motoren und der Gestank von Dieselöl fallen weg. Die Elektromotoren verursachen keinen hörbaren Lärm – das Rauschen der Wellen ist lauter. Die Fahrmanöver beim Wegfahren und Andocken sind ruckfrei. Auch für die Umwelt sind die elektrisch betriebenen Schiffe ein Gewinn: CO<sub>2</sub>-Emissionen gibt es keine. In Norwegen stammt die elektrische Energie zu 95 Prozent aus erneuerbarer Energie, in Finnland ist es noch etwas weniger.

## Vielseitige Anwendung

Die Perspektiven für weitere Elektroschiffe stehen gut: Im Januar 2018 nehmen zwei Einheiten von Fjord1 den Pendelverkehr auf der Europaroute 39 in Westnorwegen über eine Strecke von 2,4 Kilometer auf. Im 2019 gehen zwei Fähren für Fosen Nansos Sjø ebenfalls in Betrieb. Schliesslich ist für die Fischzucht in norwegischen Küstengewässern das Elektro-Arbeitsschiff „Elfrida“ bereits unterwegs. Somit ist es nur eine Frage der Zeit, wann auch die auf Schweizer Seen – Bodensee, Zürichsee, Vierwaldstättersee und Lac Léman – pendelnden Fähren des öffentlichen Verkehrs und Schiffe in ökologisch sensibler Umgebung ihren Antrieb auf die kostengünstige und umweltfreundliche Elektrotechnologie umstellen.



Höhere Investitionskosten, deutlich tiefere Betriebskosten: die Elektrofähre Elektra bei Turku (Finnland).

Bild: zVg

# Der Hürdenlauf

Zu viele nationale Reglemente: Von den grossen Schwierigkeiten im europäischen Schienengüterverkehr.

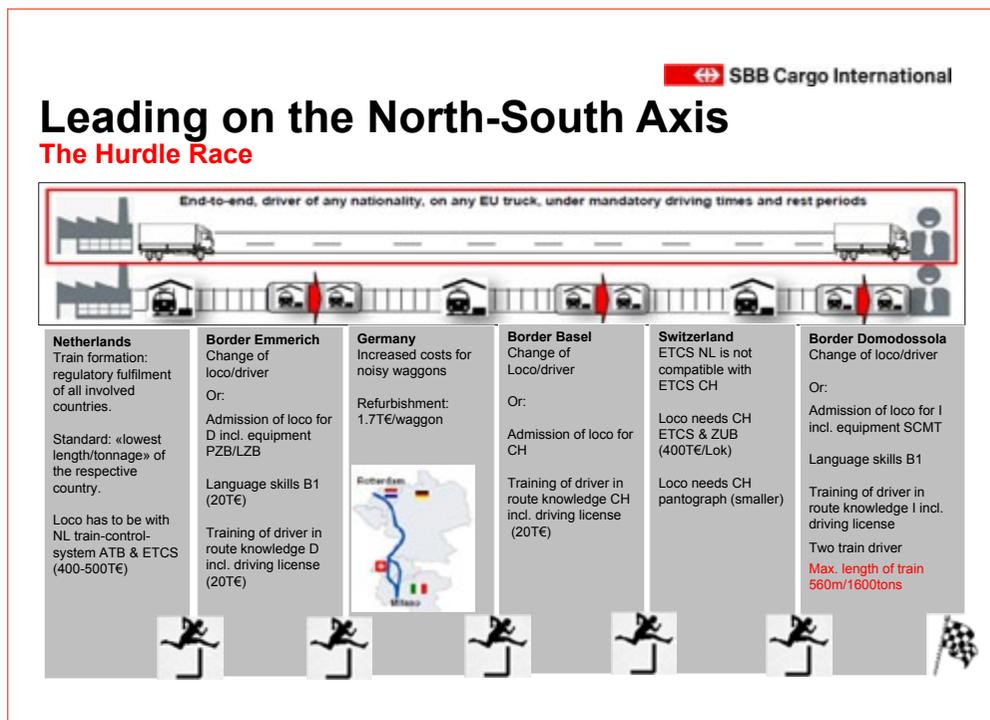
**Andreas Theiler** Am 20. September startete in Basel eine dreitägige Besichtigung des Schienengüterkorridors 2 (offiziell „Rail Freight Corridor 2“, RFC2), einer zusätzlichen Verbindung zwischen Antwerpen/Zeebrugge und Rotterdam im Norden sowie Basel und Lyon im Süden. An diesem Korridor liegt der am 7. Juli eröffnete grösste europäische Inlandterminal für den Intermodal-Güterverkehr von Dudelange in Luxemburg. Der Organisator der Reise, Kurt Metz, wählte für den Einstieg eine Runde mit Referaten von Fachleuten aus der Branche. Dieser Beitrag nimmt nur Bezug auf ein dort verhandeltes Problem, nämlich die nationale Regulierungsdichte im Schienengüterverkehr respektive das Fehlen europäischer Normen, die diese Bezeichnung verdienen. Für einen kompletten Überblick der drei Tage bietet sich als sehr gute Quelle die Website [www.fokus-oev-schweiz.ch](http://www.fokus-oev-schweiz.ch) von Ernst Rota an.

Pascal Jenni von SBB Cargo International brauchte eine ganz simple, aber enorm aussagekräftige Folie, um die heutige Misere darzustellen. Er verglich den Güterschienenverkehr in Europa mit einem Hürdenlauf. Da gibt es etwa wenige Lokomotiv-Produzenten, die jeweils für jedes Land spezielle Teile einbauen müssen, und die Typenabnahme steht nach wie vor unter nationaler Hoheit. Dann kommen die Hürden für die Lokführer: Sprachprüfungen und begleitete Instruktionfahrten.

## Mangelnde Flexibilität

Kein Wunder, denn in Deutschland regeln über 32 000 Seiten den Bahnverkehr, während es für die Binnenschifffahrt gut 2800 sind, für den Lastwagenverkehr nicht einmal mehr 1100. Gemäss Christian Stäubli, Leiter Produktmanagement bei der BLS, gibt es keine Lokomotiven, welche den gesamten Korridor von Belgien und Frankreich nach Italien und in Gegenrichtung befahren dürfen. Zusätzlich fehlt eine gewisse Flexibilität: In Frankreich machen oft Streiks einen Strich durch die Rechnung, und generell – darauf wies auch Pascal Jenni deutlich hin – fehlt nach wie vor, trotz aller schönen Worte, eine verbindliche Absprache zwischen den Ländern über geplante Grossbaustellen.

Gemäss beiden Referenten ist zum Beispiel das E in ETCS (European Train Control System) eine Irreführung oder ein Bluff. Das niederländische System ist grundsätzlich verschieden vom schweizerischen, obschon beide gleich



Der Hürdenlauf auf der Nord-Süd-Achse in einer Darstellung von Pascal Jenni.

Grafik: SBB

heissen. Spannend ist auch die nach wie vor gültige Vorschrift der Italiener nach einem zweiten Lokführer.

Ein Lastwagen dagegen, ob voll oder leer, fährt die Strecke einfach durch; die Sicherheitsbestimmungen sind laxer als bei der Bahn; von den Arbeitszeiten respektive Entlohnungen wollen wir nicht reden; und Kontrollen gibt es kaum. Am Schluss ist auch noch die Fahrzeit kürzer.

Pro Bahn Schweiz beschäftigt sich im Grunde nicht mit dem Güterverkehr. Die Panne in Rastatt hat aber vermutlich vielen Schweizern die Augen geöffnet, wie gefährdet unsere Verlagerungspolitik im Transit ist. Die Bürokratie, sei es nun die deutsche oder die französische, trägt auf jeden Fall einen rechten Beitrag zum vorhersehbaren Knick in den Verladezahlen 2017 bei. Erinnern wir uns wieder einmal an

**In Deutschland regeln  
32 000 Seiten den  
Bahnverkehr.**

die Abstimmung über die Alpen-Initiative 1994, die immer noch der kompletten Umsetzung harrt, und erinnern wir uns auch als Mitglieder von Pro Bahn daran, dass die NEAT als ein Projekt für den Schienengüterverkehr angepriesen wurde.

Die Forderungen der Sprecher an dieser Eröffnungstagung in Basel an den ebenfalls anwesenden Managing Director des RFC2, Guillaume Confais-Morieux, waren sehr klar: Gleiche Auflieger-Masse, vereinfachter Zugang zum Flaschenhals St. Louis – Basel, höhere Flexibilität sowohl bei Trassen wie Lokomotiven und ihrer Führer, und eine kompetente Ansprechperson im Falle eines Problems. Der One-Stop-Shop ist zwar gemäss dem RFC2-Verantwortlichen bereits ein solcher Ansprechpartner, aber die Praktiker sind mit den Dienstleistungen des One-Stop-Shops noch nicht zufrieden. Dazu kommen die schon oben aufgeführten nicht koordinierten Baustellen. Pascal Jenny fasste dies alles in drei „Y“ zusammen.: Fortschritte braucht es, damit der Gütertransport auf der Schiene konkurrenzfähig bleibt, bei „quality“, bei „capacity“ und schliesslich bei „easy“.

Auf der Webseite [www.kurtmetz.ch](http://www.kurtmetz.ch) können alle Referate abgerufen werden.

# Langsames Umdenken im Autoland

In den USA wird der öffentliche Verkehr in den Städten immer wichtiger. Eindrücke von einer Reise in den Westen Amerikas.

**Gerhard Lob** Ein Eigenheim und ein eigenes Auto. In wohl kaum einem anderen Land der Welt ist dieser „Traum“ so sehr Realität geworden wie in den USA. Und dies mit Folgen für die Siedlungsstrukturen. Die Städte wuchern. Agglomerationen und Innenstädte brechen mittlerweile unter dem wachsenden Autoverkehr zusammen. Viele Amerikaner verbringen täglich viele Stunden in ihrem Fahrzeug, um zum Arbeitsplatz zu pendeln.

Allerdings scheint dieser Trend ein wenig gebrochen. Zumindest in den grossen städtischen Agglomerationen, die wir im Oktober im Rahmen einer Studienreise an der US-Westküste besuchen konnten. Egal ob Seattle, Portland oder San Francisco. Überall konnten wir dieselbe Botschaft hören: Gerade für junge Menschen ist es nicht mehr erstrebenswert, irgend-

wo im Grünen im eigenen Häuschen zu leben. Auch das eigene Auto gehört nicht mehr zu den Top-Prioritäten. Warum soll man sich um ein eigenes Fahrzeug kümmern, wenn einen ein „Uber-Taxi“ günstig von A nach B bringt? Gefragt sind generell kürzere Arbeitswege, eine öV-Station in Fuss- oder Velodistanz zur Wohnung, der Einkaufsladen um die Ecke.

## Boomstadt Seattle

Städtische Busse und öffentliche Verkehrsmittel galten lange als Einrichtungen für „Loser“ – das heisst für Personen, die sich kein Auto leisten können. Katastrophal war häufig der Zustand des Rollmaterials der „People mover“, wie die Massentransportmittel in den Agglomerationen genannt werden. Doch auch hier hat sich einiges getan. Wer mit einer Stadtbahn (Light



Rail) in Seattle fährt, ist in modernen Fahrzeugen unterwegs. Bis zu 100 km/h fahren diese schlanken Züge.

Überhaupt Seattle: Die Hauptstadt des Bundesstaates Washington ist sozusagen ein Pa-

## Oakland Airport Connector

**GL** Ein innovatives System des öffentlichen Verkehrs lässt sich in Oakland im Osten von San Francisco entdecken. Dort hat Doppelmayr ein sogenanntes „Cable Liner Pinched Loop System“ aufgebaut. Die Züge rollen – angetrieben von Seilen – auf einer erhöhten Trasse über 5,1 Kilometer vom Flughafen Oakland zur Bahnstation Coliseum, die ihrerseits einen Knotenpunkt im öffentlichen Nahverkehrssystem der San Francisco Bay Area darstellt. 10 Minuten dauert eine Fahrt mit dem „Automated People Mover“, dem führerlosen Wagen. Vier Jahre dauerten die Arbeiten; die Investitionen beliefen sich auf rund 400 Millionen Dollar; die Inbetriebnahme war im November 2014. Die Kundschaft hat diesen Service gut angenommen, allerdings leidet der horizontale Cable-Service nun unter der Konkurrenz vom Taxi-Anbieter Uber. Grund ist der Preis: Eine einfache Fahrt mit dem Airport Connector kostet 6 Dollar. Für Familien ist es damit häufig günstiger, von Coliseum mit Uber bis zum Flughafen Oakland zu fahren.



Innovativ: People Mover von Doppelmayr in Oakland.

## Wenn Passagiere in die Luft gehen

**GL** Die Zunahme von Seilbahnen als öV-Mittel in urbanen Räumen war Thema vom InfoForum 3/2017. Ein schönes Beispiel dieses Trends findet sich in Portland (Oregon). Dort wird seit 2007 ein Spitalkomplex mit sieben Krankenhäusern auf einem Hügel mit einem „Aerial Tram“ erschlossen. Da es nur eine kleine Zugangsstrasse und wenige Parkplätze gab, kam die Idee einer Seilbahn auf, die von Garaventa/Doppelmayr verwirklicht wurde. Die Erwartungen wurden übertroffen, mittlerweile nutzen 1,36 Millionen Passagiere pro Jahr das schwebende Tram. Die Talstation ist direkt an das Strassenbahnnetz der Stadt angeschlossen, ausserdem gibt es viele Velo-Abstellplätze. Portland will sich als Velo- und öV-Stadt etablieren. Symbol dieser Berufung ist die neue, im September 2015 eröffnete Tilikum-Brücke über den Fluss Willamette. Sie ist ausschliesslich Fussgängern, Radfahrern, Trams und städtischen Bussen vorbehalten – ein Unikum in den USA für ein Bauwerk dieser Dimension.



Erwartungen übertroffen: Portland Aerial Tram.



Moderne Stadtbahnen erobern Seattle:  
Massiver Ausbau bis 2040.  
Bilder: Gerhard Lob

radebeispiel dieser schleichende Revolution. Eine boomende Stadt: Hier befindet sich der Firmensitz von Amazon mit 50 000 Beschäftigten; genauso viele Personen sind am Hauptsitz von Microsoft tätig. 42 000 neue Arbeitsstellen

## Stadler baut in den USA

**GL** Vom Boom im Personennahverkehr in den USA will auch der Schweizer Schienenfahrzeughersteller Stadler profitieren. Ganze 50 Millionen Dollar investiert Stadler in Salt Lake City (Utah) in ein eigenes Werk. Der Spatenstich erfolgte am 13. Oktober 2017. Ausschlaggebend für die Investition war eine im August 2016 eingegangene Bestellung von Caltrain (Kalifornien) über mindestens 16 Triebzüge für den Einsatz im Silicon Valley, wo Facebook und Google zu Hause sind. Die Strecke wird elektrifiziert. „Das ist für uns ein Vorzeigeprojekt“, sagt Martin Ritter, CEO von Stadler USA. Und er macht keinen Hehl daraus, dass er Folgeaufträge erwartet. Stadler muss in den USA produzieren, wenn es an Aufträge kommen will, bei denen Bundesgelder fliessen. Der so genannte „Buy America Act“ schreibt genaue Prozentzahlen der Wertschöpfung fest, die in den USA generiert werden müssen. Stadler hat sich zuerst in ein Servicewerk der Utah Transit Authority eingemietet, um Flirt-Züge für TEXRail zu bauen. Die Platzverhältnisse sind dort sehr bescheiden. Das neue Werk liegt in unmittelbarer Nähe zum Flughafen von Salt Lake City und nahe an einer Autobahn.



Grosse Erwartungen: Martin Ritter, CEO Stadler USA.

sind in wenigen Jahren im Zentrum entstanden, aber nur 2300 neue Parkplätze. Im Grossraum Seattle leben 3 Millionen Menschen; das entspricht 40 Prozent der Bevölkerung des ganzen Bundesstaates. Innerhalb der nächsten 25 Jahre wird mit einem weiteren Bevölkerungswachstum von 33 Prozent gerechnet. Gemäss einer Studie aus dem Jahr 2015 verbringt jeder Auto-Arbeitspendler pro Jahr 63 Stunden im Stau.

### Siemens liefert Fahrzeuge

Sound Transit (ST) heisst das Verkehrsunternehmen, das in dieser Agglomeration tätig ist und zumindest einen Teil der Verkehrsprobleme löst beziehungsweise lösen soll. Täglich werden Tausende von Pendlern mit Zügen, Bussen und Light Rail transportiert. Besonders erfolgreich erweist sich das Tram-Zug-System „Light Rail“, mit dem erst 2009 begonnen wurde. Mittlerweile zählt man auf dem Light Rail 77 000 Passagiere pro Werktag (Stand: Juli 2017) – mit Zügen und Bussen zusammen beträgt das tägliche Passagieraufkommen 163 000 Passagiere. Und die Ausbaupläne für ein „High-Capacity Transit System“ sind gewaltig. Neue Linien, neue Haltestellen, neues Rollmaterial: Im Jahr 2040 wird täglich mit bis zu 690 000 Passagieren gerechnet. Die Bevölkerung hat – in Schweizer Manier – darüber abgestimmt. Ein grosser Teil der Finanzierung funktioniert über die so genannte „Sales-Tax“, ein Aufschlag auf jedes verkaufte Produkt. Der Bundesstaat Washington kennt keine Einkommenssteuer.

Dieses massive Ausbauprogramm bringt einen hohen Bedarf an Rollmaterial mit sich. Gut im Geschäft ist Siemens: Sound Transit hat im Mai 2017 bei Siemens weitere 30 Stadtbahnen vom Typ S70 (Light Rail Vehicle) bestellt. Sie sind für den Betrieb im Regionalnetz des Grossraums Seattle und der Region Central Puget Sound im US-Bundesstaat Washington vorgesehen. Damit wurde eine Option eines im Jahr 2016 unterzeichneten Vertrages eingelöst. Damals orderte Sound Transit 122 Züge vom Typ S70. Mit der neuerlichen Bestellung wächst die Anzahl der Siemens-Fahrzeuge für die Region Seattle auf insgesamt 152. Gebaut werden die Bahnen im Siemens-Werk in Sacramento, Kalifornien.

Internet: [www.soundtransit.org](http://www.soundtransit.org)

# Kundenlenkung gross geschrieben?

**Kaspar P. Woker** Was bei der Westbahn in Österreich fast zu gross geraten ist, bleibt beim schweizerischen Design zu klein. Kundennutzen versus Ästhetik: Beide Anschriften für Fahrräder wurden anlässlich von Probefahrten in der Schweiz entdeckt: an den Bombardier-Doppelstockzügen für die SBB und an den Stadler-Doppelstock-KISS für die Westbahn.

Wir überlassen es den Betrachtern dieser Fotos zu entscheiden, welche Anschrift auf den beiden Fernverkehrszügen sie nützlicher oder schöner finden. Pro Bahn als Vertretung der Kundinnen und Kunden im öV spricht sich für klare von weitem sichtbare Anschriften aus. Es ist nachzutragen, dass einige dieser SBB-Züge mit etwas grösseren Velosymbolen auf den schmalen Türfenstern unterwegs sind. Auf einem Perron voll wartender Fahrgäste mit Kinderwagen, Velos etc. sind auch diese kaum von weitem zu entdecken. Liebe SBB, bitte Kundenlenkung aufbessern!

Minimale und maximale Kennzeichnung: Schweiz (oben) und Österreich.

Bilder: Kaspar P. Woker



## MV 2018 mit Besuch im Bahnlabor in Deisswil

Am Samstag, 10. März 2018 findet die Mitgliederversammlung von Pro Bahn Sektion Espace Mittelland, statt. Der Morgen beginnt im Restaurant Linde in Stettlen mit dem statutarischen Teil. Nach dem Mittagessen statten wir dem Bahnlabor DESM im Bernapark in Deisswil einen Besuch ab. Der Verein „Dynamisches Eisenbahn System Modell“ betreibt in der ehemaligen Kartonfabrik den einzigen Lok-Vollsimulator zu Forschungszwecken in der Schweiz. Gäste und Mitglieder anderer Sektionen sind willkommen.

Programm:	10.30 Uhr	MV
	12.15 Uhr	Mittagessen
	13.45 Uhr	Transfer nach Deisswil
	14.30 Uhr	Vorführung Loksimulator

Wir freuen uns auf zahlreiche Teilnehmer. Vorstand, Pro Bahn Sektion Espace Mittelland

## Applaus für Bieler „Fernbus“-Linie via Autobahn

**Kaspar P. Woker** Was Flixbus kann, das können wir auch, sagten sich die Bieler Verkehrsbetriebe und setzen flix und fix mit der Eröffnung der Südumfahrung der A5 in Biel einen regionalen „Fernbus“ in Betrieb. Linie 12, Brügg-Bahnhof – Bözingerfeld direkt. Zehn Minuten dauert die Fahrt, sechs davon auf der Autobahn. Bahnhof und Zentrum von Biel werden sprichwörtlich links liegen gelassen.

Perfekt der Anschluss von und zur S3 in Brügg und damit ideal für Pendler aus dem Raum Bern-Lyss zu den Arbeitsplätzen im Bözingerfeld. Pro Bahn Espace-Mittelland kann den Bieler Verkehrsbetrieben nur applaudieren für dieses wirklich kundenfreundliche Angebot.

Wir wünschen dem Bieler „Fernbus“ einen ebenso rasanten Passagierzuwachs wie den grünen Flixbussen und freuen uns über diese Initiative.

## Gönnermitglieder

**BERN MOBIL**



**SIEMENS**

**Kummler+Matter**



**SOB SÜDOSTBAHN**



## Gemeinden

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

# Petition in Nidwalden chancenlos

Begehren für Fahrplan-Verbesserungen scheitert im Landrat.

**Rod** Über 350 Personen haben diesen Sommer die Petition „Bessere Zugverbindungen von und nach Nidwalden“ unterschrieben, welche von Pro Bahn Sektion Zentralschweiz, VCS Ob- und Nidwalden und weiteren Partnern lanciert wurde. Die Petitionäre forderten den Nidwaldner Regierungsrat auf, zwischen Nidwalden und Luzern drei zusätzliche Zugverbindungen zu bestellen. Seit dem Fahrplan 2014 müssen Nidwaldner Pendler in Richtung Basel, Bern, Zürich wie auch Spätheimkehrende lange Wartezeiten von fast 30 Minuten in Luzern in Kauf nehmen.

Die deutlich besseren Fahrgastfrequenzen der letzten Jahre und eine Effizienzsteigerung haben Mehrerträge für die Zentralbahn ergeben, was wiederum zu geringeren Abgeltungen für den Kanton Nidwalden führte.

Statt die Anschlusslücken zu schliessen und die Mehrerträge in einen gezielten Angebotsausbau zu investieren, beantragte der Regierungsrat beim Parlament jedoch eine Senkung des öV-Rahmenkredits 2018/2019 um 1,4 Millionen auf 14,4 Millionen Franken. Diese Stossrichtung akzeptierten die öV-Organisationen

nicht. Aufgrund der guten finanziellen Ausgangslage lancierten sie die Petition, um die besseren öV-Verbindungen von und nach Nidwalden per Fahrplan 2019 umzusetzen. Die Petition sowie ein Antrag der Grünen Nidwalden, den beantragten Kredit um 150 000 Franken zu erhöhen, scheiterten jedoch Ende August 2017 im Landrat.

Pro Bahn bedauert diesen Entscheid ausserordentlich und wird sich auch in Zukunft für verbesserte Anschlüsse von und nach Nidwalden einsetzen.

## Sind Pendler mobil oder immobil?

Im InfoForum 3/2017 berichteten wir über die These des Soziologen Vincent Kaufmann, wonach Pendler eigentlich immobile Wesen seien. Denn Pendler scheuten in Wahrheit einen Wohnortwechsel oder einen Berufswechsel. „Gependelt wird gerade, weil man keinen echten Wechsel, keine Mobilität will“, so Kaufmann. Auf die Aufforderung, diese These zu diskutieren, gingen zwei Beiträge ein, die wir hier publizieren.

### **Marisa Cervini aus Oberengstringen schreibt:**

„Das eine hat doch nichts mit dem anderen zu tun! Das eine ist mein Weg zur Arbeit. Wechsle ich meinen Wohnort, verändert sich vieles, aber vermutlich bleibt mir ein Arbeitsweg. Also mobil heisst doch sich bewegen! Und das kann man in der Schweiz überall, denn sogar, wenn man still steht, bewegt man sich immer noch bei jedem Atemzug. Wer also das Gefühl hat, nicht mobil sein zu können,

der sollte sich vielleicht Gedanken machen darüber, was denn „mobil“ heisst. Zudem: Warum für andere sprechen? Ich kann nur meine Sichtweise vertreten. Also fragt doch mal alle Pendler, wie sie sich fühlen.“

### **Professor Daniel Mange aus Lausanne schreibt:**

„Si l'on suit le professeur Vincent Kaufmann, qui veut clairement brider la mobilité en Suisse, les 220 employés de Shire – l'entreprise condamnée à quitter Nyon pour Zoug – sont invités à brader leur résidence, à rompre leurs attaches familiales et associatives, à arracher leurs enfants de leurs écoles et clubs sportifs, pour tout recommencer sur les bords du lac de Zoug. « La découverte de l'altérité », selon Vincent Kaufmann, compense largement ces menus détails d'intendance. On peut imaginer le scénario inverse. Avec un réseau ferroviaire à grande vitesse – où Lausanne serait à une heure de Zurich et à deux heures de Lugano –,

nous aurions tous la possibilité de franchir la Sarine ou le Gothard pour aller à la rencontre de nos concitoyens suisses alémaniques et suisses italiens à la faveur d'un spectacle, d'un concert ou d'une conférence. Et le pendulaire, condamné à suivre son entreprise, pourrait conserver ses racines, sa terre et toute son organisation familiale.

Les pendulaires ne se déplacent pas pour le plaisir d'avalier des kilomètres, mais par nécessité de combiner une vie familiale sédentaire avec les contraintes d'un employeur nomade. Les infrastructures de transport sont notamment là pour permettre cette adéquation et, en fin de compte, pour participer à la production de richesse du pays.“

## Kontakte

### ZENTRALVORSTAND

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

### NORDWESTSCHWEIZ

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

### TICINO ASTUTI

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

### ZÜRICH

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

### ESPACE MITTELLAND

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

### OSTSCHWEIZ

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

### ZENTRALSCHWEIZ

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

### Michael Strasser, Co-Präsident

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



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



# ProBahn

Schweiz

Jetzt Mitglied werden ...

<input type="checkbox"/> Einzelmitglied CHF 50.- / Jahr	Name _____
	Vorname _____
<input type="checkbox"/> Familienmitglied (Familien, Ehepaare, Partner im gleichen Haushalt) CHF 80.- / Jahr	Adresse _____
	PLZ / Ort _____
<input type="checkbox"/> Studenten / Lehrlinge CHF 25.- / Jahr	E-Mail-Adresse _____
	Datum _____
<input type="checkbox"/> Vereine / Verbände CHF 100.- / Jahr	Unterschrift _____
<input type="checkbox"/> Gemeinden CHF 200.- / Jahr	Empfohlen durch _____ (Name / Adresse)
<input type="checkbox"/> Firmen / Gönner mindestens CHF 500.- / Jahr	_____

... ausschneiden und  
einsenden:

Pro Bahn Schweiz  
CH - 8000 Zürich

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

Wer mindestens drei  
neue Mitglieder für Pro  
Bahn Schweiz wirbt,  
erhält als Geschenk  
Reisegutscheine reka-rail  
im Wert von CHF 50.-.