



Bild: André Guillaume

Tramstadt Basel im Aufbruch

**Jahrhundertbauwerk: Gotthard-Basistunnel feierlich eröffnet
Erst fahren, dann zahlen: Versuche und Tendenzen im E-Ticketing**

Schwerpunkt zum Regionalverkehr im Raum Basel ab Seite 3



Kurt Schreiber

Präsident
Pro Bahn Schweiz

D Und erstens kommt es anders ...

Sie lesen hier das Editorial des neuen alten Präsidenten von Pro Bahn Schweiz. Verschiedene und unterschiedliche Ansichten haben dazu geführt, dass in Bezug aufs Präsidium alles beim Alten geblieben ist. Weitermachen und am gleichen Strick und in die gleiche Richtung ziehen – so lautet also die Devise.

Gerade am Eröffnungsfest für den Gotthard-Basistunnel wurde dies in eindrücklicher Art und Weise unter Beweis gestellt. Dank der Initiative der Präsidentin der Sektion Zentralschweiz war Pro Bahn Schweiz an diesem Anlass mit einem Stand vertreten und hat so den Bekanntheitsgrad unserer Vereinigung in weiten Teilen der Bevölkerung erhöht. So kommt Pro Bahn Schweiz weiter; der grosse Einsatz aller daran Beteiligten verdient ein grosses „Dankeschön“.

F Du changement dans la continuité

Vous avez sous les yeux l'éditorial de l'ancien et nouveau président de Pro Rail Suisse. Des considérations diverses et variées quant à la présidence de l'association ont finalement conduit à maintenir les choses en l'état. Comme un changement dans la continuité, afin de poursuivre les efforts dans la même direction.

Une devise qui fait magistralement ses preuves, juste à point pour l'ouverture du tunnel ferroviaire du Gotthard. Grâce à l'initiative de la présidente de la section de Pro Rail en Suisse centrale, nous avons disposé d'un stand sur place, qui nous a permis de promouvoir notre association et nos activités auprès d'un public encore plus nombreux. Un engagement qui fait avancer Pro Rail Suisse. Que toutes les personnes concernées en soient vivement remerciées.

I È sempre diverso da ciò che si immagina ...

L'editoriale che state leggendo è scritto dal nuovo/vecchio presidente di Pro Bahn Svizzera, infatti, a seguito di un arricchente confronto tra opinioni e riflessioni diverse, si è giunti alla decisione di non modificare nulla al presidio di Pro Bahn. Tutto è rimasto come prima, proseguiamo la nostra attività guidati dal motto: "Continuità e collaborazione nella stessa direzione".

Le nostre intenzioni si sono concretizzate già alla festa di apertura della galleria di base del Gottardo. Grazie all'iniziativa della presidentessa della sezione della Svizzera centrale, Pro Bahn Svizzera era presente all'evento con una bancarella che ha permesso di far conoscere la nostra associazione al grande pubblico. Continuando su questa linea Pro Bahn potrà crescere, grazie quindi di cuore a tutti coloro che si sono impegnati per la realizzazione di questo evento.

Inhalt

Schwerpunkt „Basel“

Die besondere Situation am Rheinknie	3
Über die Grenze: Wiesental-S-Bahn	4
Basel als Tramstadt	5-6
Verlängerung St-Louis: Tram wird trinational ..	7-8
Die Zukunft der Waldenburgbahn	9
Projekt Bahnanschluss EuroAirport	10
Ausbau für Schweizer Rheinhäfen	11

Aktuell

Gotthard-Basistunnel eröffnet	12
„Putzete“: Die Arbeit des Clean-Teams	13
Die Trends im E-Ticketing	14-16
Nachrichten	17
SBB Historic lanciert TEE-Gönnerclub	18
Eisenbahnindustrie im Waadtland	19

ÖVerreisen

Erfahrungen aus Südostasien	20-21
-----------------------------------	-------

Pro Bahn intern

Gotthard-Bergstrecke: Diskussion in Biasca	22
DV: Der neue Pro-Bahn-Präsident ist der alte ...	23

Frontbild: Visualisierung der neuen Haltestelle Saint-Exupéry der nach Frankreich verlängerten Tramlinie 3 in Basel

Impressum

InfoForum 2/2016, Versand: 9. Juni 2016

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, info@pro-bahn.ch
Postkonto: 82-4920-4

Redaktion

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

Mitarbeit Pro Bahn

Edwin Dutler, André Guillaume, Karl Meyer, Willi Rehmann, Kurt Schreiber, Andreas Theiler, Kaspar P. Woker

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 3/2016 Versand: 8. September 2016
Schwerpunkt: Blick hinter die Kulissen der Betriebszentralen von SBB und BLS
Inserate- und Redaktionsschluss 18. August 2016

InfoForum 4/2016, Versand: 8. Dezember 2016
Schwerpunkt: InnoTrans 2016
Inserate- und Redaktionsschluss 17. November 2016



Bewusstsein von Grenzen im Raum Basel: Flexity der BVB (Basler Verkehrs-Betriebe) und Tango der BLT (Baselland Transport AG).

Bild: BVB

Die besondere Situation am Rheinknie

Im Dreiland rund um Basel wird viel von grenzüberschreitender Zusammenarbeit gesprochen. Doch in der Realität ist das Unterfangen nicht so leicht umzusetzen.

André Guillaume Die Agglomeration Basel – am Rheinknie gelegen und von der restlichen Schweiz durch die Jurakette abgetrennt – ist in vielerlei Hinsicht eine Grenzregion mit „besonderen Bedingungen“. Zwei Länder, fünf Kantone und verschlungene Grenzverläufe prägen dieses Gebiet. Beim Dreiländereck treffen mitten im Rhein Deutschland, Frankreich und die Schweiz aufeinander.

Seit 1833 ist der ehemalige Kanton Basel in zwei Halbkantone aufgeteilt. Basel-Stadt zählt auf einer Fläche von 37 km² rund 191 000 Einwohner und besteht aus der Kernstadt und den beiden Landgemeinden Riehen und Bettingen, besitzt 5,1 km gemeinsame Grenze mit Frankreich im Norden, 22,2 km mit Deutschland im Osten und 15,7 km mit dem Kanton Baselland im Süden und Westen. Basel-Landschaft zählt 276 000 Einwohner auf 518 km² Fläche, verteilt auf 86 Gemeinden. Dessen Hauptort Liestal liegt rund 15 km von Basel entfernt.

Administrativ ist Baselland in 5 Bezirke aufgeteilt, wovon der stadtnahe Bezirk Arlesheim, gerne als „Speckgürtel“ bezeichnet, der be-

völkerungsreichste und steuerkräftigste ist. Die Nachbarkantone Aargau mit dem Fricktal und Solothurn mit den Bezirken Dorneck und Thierstein besitzen Territorien, die mit teilweise gewundenen Grenzverläufen geografisch, kulturell und wirtschaftlich eng mit der Region Basel verflochten sind. Im Südwesten begrenzt der französischsprachige Kanton Jura mit dessen Hauptort Delémont die Agglomeration Basel.

Grenzen überwinden

Vor dem Ersten Weltkrieg waren Grenzübertritte ins nahe Ausland ohne strenge Kontrollen möglich. Basler Tramwagen fuhren von der Innenstadt bis Sankt-Ludwig und Hüningen durch, die Linie in die Stadt Lörrach folgte 1919. Nach den Schrecken der beiden Weltkriege und wegen der Entfremdung zwischen den „Erzfeinden“ Deutschland und Frankreich wurden die Grenzen undurchlässiger. Die neuen Zollschranken wirkten sich auf das regionale Denken mehr trennend als verbindend aus.

Das Misstrauen hüben und drüben wuchs nach 1933 mit der Machtübernahme der Nazis

und deren Kriegsrhetorik. Basler Gäste waren damals im Schwarzwald nicht mehr so gerne gesehen wie auch schon. Zwischen 1939 und 1945 blieben die Grenzen praktisch geschlossen, und danach dauerte es lange, bis das Verbindende das Trennende überwog.

Erst in jüngerer Zeit hat sich die Idee einer grenzübergreifenden Region – zuerst Regio Basiliensis, dann Dreiland oder Région tripartite genannt – zu konkreten Schritten vermehrter Zusammenarbeit über die Grenzen hinweg entwickelt. Es galt, Misstrauen und Vorurteile abzubauen. Als Leuchtturm der „coopération franco-suisse“ galt lange Zeit der aufgrund eines Staatsvertrages 1946 auf Elsässer Boden angelegte binationale Flughafen Basel-Mulhouse, heute EuroAirport, der allen drei Ländern dient.

Die Realisierung grenzübergreifender Projekte ist schnell gefordert, stösst in der Praxis aber immer wieder auf politische, administrative, finanzielle oder mentale Hindernisse. So bestehen je nach Land ganz unterschiedliche Verfahren, wie ein Projekt aufgelegt, geprüft, bewilligt und finanziert wird. Während im >>>

>>> weitgehend zentralistisch verwalteten Frankreich trotz Regionalisierung Paris oft das letzte Machtwort spricht, entscheidet in Deutschland das Bundesland Baden-Württemberg in manchen Bereichen autonomer.

In der Schweiz greift der Bund in der Regel erst ein, wenn übergeordnete beziehungsweise nationale Interessen im Spiel sind oder Bundessubventionen gesprochen werden müssen.

Bei grenzüberschreitenden Vorhaben gilt es vorgängig abzuklären, welche Amtsstelle mit welcher kommunizieren darf und welche Instanz über welche Entscheidungsspielräume verfügt. Obwohl Politiker gerne von der Überwindung von Grenzen sprechen, erweist sich dies in der Realität als weitaus schwieriger. Verständlicherweise dauern deshalb gewisse Kooperationsprozesse im Dreiländ länger als in weniger „grenzbelasteten“ Regionen unseres Landes.

Im grenznahen Oberelsass sind beispielsweise folgende Körperschaften miteinzubeziehen: die Communauté d'Agglomération des Trois Frontières, ein Zweckverband zehn grenznaher Gemeinden; der Canton Mulhouse oder Altkirch als Verwaltungseinheit; das Département Haut-Rhin mit dem Hauptort Colmar; seit der Fusion 2014 die Grossregion ALCA (Alsace-Lorraine-Champagne-Ardennes) mit Verwaltungssitz in Strasbourg sowie die République Française mit ihren Ministerien in Paris. In Deutschland sind die Kommunen, der Landkreis Lörrach, das Bundesland Baden-Württemberg mit der Hauptstadt Stuttgart und die Bundesrepublik mit ihren Ministerien in Berlin die Ansprechpartner.

Gemeinsam in die Zukunft

Aber auch innerhalb der Schweiz bestehen Grenzlinien, welche zuweilen die interkantonale Kooperation erschweren. Während in Basel die Linke traditionell stärker vertreten ist, dominieren auf der Landschaft die bürgerlichen Kräfte. Aus historischen Gründen steht die Landschaft der wirtschaften Dominanz der Stadt eher skeptisch gegenüber. Die oft beschworene Partnerschaft funktioniert zwar einigermaßen, gerät allerdings zuweilen arg ins Stottern. Eine Wiedervereinigung der Basler Halbkantone ist in weite Ferne gerückt. Immerhin darf die Region weiterhin stolz darauf sein, vor Jahren ein solch wegweisendes Projekt wie das U-Abo verwirklicht zu haben.

Nun gilt es, das bisher Erreichte zu sichern, auszubauen und das benachbarte Ausland bezüglich öV-Tarife besser einzubinden, was infolge unterschiedlicher Tarifstrukturen ein komplexes Unterfangen ist. Das Ziel ist, die von Grenzen zerschnittene Agglomeration am Rheinknie ungeachtet aller Unterschiede besser

Im Nahverkehr über die Grenze

Die S6 von Basel SBB nach Zell im Wiesental ist ein erfolgreiches Beispiel einer grenzüberschreitenden S-Bahn-Linie.



Mit SBB-Zügen unterwegs im Wiesental.

Bild: zVg

Willi Rehmann Dank der Betriebsübernahme der Wiesentalbahn 2003 durch die SBB entstand aus der vernachlässigten Regionalbahn von Basel nach Zell eine erfolgreiche S-Bahn mit zeitgemäßem Stadler-Rollmaterial. Im Sommer 2004 wurde der Abschnitt von Lörrach-Stetten bis Haagen zweigleisig ausgebaut. Seit Dezember 2006 fährt die S6 umsteigefrei ab/bis Basel SBB mit Spitzkehre in Basel Badischer Bahnhof, betrieben durch SBB GmbH Konstanz. Die Strecken werden im 30-Minutentakt bedient, zwischen Steinen und Stetten teilweise sogar im 15-Minutentakt. Die SBB betreiben auch die S5 von Weil nach Steinen im Wiesental (Gartenbahn).

Der Güterverkehr im Wiesental wurde bis auf den Verladeplatz Lörrach eingestellt. Dort erfolgt noch Holzverlad im Umfang von rund

zusammen zu führen. Dazu gehören trinational durchgebundene S-Bahnen, wie es das Projekt „Herzstück“ vorsieht, der Ausbau grenzüberschreitender Bus- und Tramlinien, eine integrierte Tarifpolitik sowie der Bahnanschluss des EuroAirports. Die Agglomerationsprogramme des Bundes bieten dazu eine willkommene und effiziente grenzüberschreitende Diskussions- und Planungsplattform, auch wenn nicht alle Wünsche berücksichtigt werden können.

480 Güterwagen im Jahr, was etwa 1000 Lastwagen entspricht. Ab Lörrach fahren auch die Autoreisezüge nach Norden, welche die Deutsche Bahn einstellen will. Doch nun zeichnet sich ein Weiterbetrieb durch ein anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen ab.

Geschichte

Die Linie wurde 1862 mit einer Länge von 20 Kilometern bis Schopfheim eröffnet, später bis Zell im Wiesental verlängert. Die Wehratalbahn ab Schopfheim nach Bad Säckingen mit dem langen Fahrnauer Tunnel folgte 1890. Als eine der ersten Strecken in Deutschland wurde die Wiesentalbahn 1913 gemeinsam mit der Wehratalbahn elektrifiziert. Verwendet wurde Einphasen-Wechselstrom vom Wasserkraftwerk Augst mit einer Frequenz von 15 Hertz und einer Spannung von 15 kV, ab 1936 mit der heutigen Frequenz.

Wehratalbahn

Die Wehratalbahn war Teil einer strategischen Verbindung, die durch das Militär vorangetrieben wurde. Die 1890 durchgehend eröffnete Strecke sollte Süddeutschland via Sauschwänzlebahn, Hochrheinlinie und Wehratalbahn mit dem Elsass verknüpfen, das 1870/1871 bis 1918 unter Deutscher Herrschaft war. Der Militärtransporte wegen berührt die Linie nirgends Schweizer Gebiet.

Per Ende 1994 wurde die Wehratalbahn stillgelegt. Die Stadt Wehr (Baden) hat 2005 ein Gutachten zur möglichen Wiederinbetriebnahme in Auftrag gegeben. Das vom Tübinger Nahverkehrsberater Ulrich Grosse erarbeitete Gutachten fiel positiv aus. Die Linie würde heute perfekt ins Netz der Regio-S-Bahn Basel passen. Weitere Details zur Wehratalbahn finden sich im Infoforum 4/2005.

Mit dem alemannischen Dialekt besitzt die Region immerhin eine gemeinsame Sprache, wobei zu vermerken ist, dass Deutsch im Elsass nur noch von 38 Prozent der Bevölkerung gesprochen wird – vorwiegend von älteren Personen. Die grenzüberschreitende Kooperation zwischen Jura, Vogesen und Schwarzwald wird sich vertiefen und die Region am Rheinknie unter Einbezug aller lokalen Unterschiede schrittweise zusammenführen.



Umsteigeknoten: Eine Reihe von Tramlinien und der Bus zum EuroAirport halten direkt vor dem Bahnhof SBB.

Bild: BVB

Basel als Tramstadt

Das Tramnetz der Stadt stagnierte über Jahrzehnte. Nun ist Aufbruch spürbar. Ein historischer Überblick über Basel und sein „Drämmli“.

André Guillaume Nach dem Fall des mittelalterlichen Mauerringes nach 1850 dehnte sich Basel schnell ins nahe Umland aus. Die Bevölkerung und die Industrie wuchsen rasant und das Bedürfnis nach Transportleistungen stieg entsprechend an.

Netzentwicklung 1895 bis 1934

Ein privater schienenloser Pferdeomnibus, im Volksmund „Rösslitram“ genannt, verband ab 1881 den Centralbahnhof mit dem Badischen Bahnhof via Innenstadt. Nach dem Vorbild der „Tramway“ von Mülhausen im Elsass rollten in Basel ab 1895 kleine elektrische Tramwagen durch Gassen und Strassen. Die staatlich geführten „Basler Strassenbahnen“, 1946 in „Basler Verkehrs-Betriebe“ (BVB) umbenannt, erweiterten in den folgenden drei Jahrzehnten ihr Gleisnetz mehr oder weniger kontinuierlich und überwand dabei auch die Landesgrenze nach Sankt-Ludwig (ab 1918 Saint-Louis), Hüningen und Lörrach. 1934 fand der Netzausbau mit den neuen Strecken über die Dreirosenbrücke und nach Binningen für lange Zeit seinen Abschluss.

Tram oder Bus?

In den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg geriet das Tram zunehmend in Konflikt mit dem schnell wachsenden Autoverkehr. Kühne Pläne

für eine „Tiefbahn“ wurden geschmiedet und verworfen. Ebenso stand damals wie anderswo auch die Forderung nach einer Umstellung vom „altmodischen“ Tram auf den „zeitgemässen“ Auto- und Trolleybus zur Diskussion. Letzterer feierte 1941 in Basel seine Jungfernfahrt. Die dringend notwendig gewordene Erneuerung des Rollmaterials ging aus politischen Gründen nur schleppend voran. Zwischen 1957 und 1966 wurde auf den drei „internationalen“ Linien und auf jener über die Johanniterbrücke der Trambetrieb zugunsten des Autobusses aufgegeben. Der damalige Zeitgeist forderte eine möglichst autogerechte, das heisst schienenfreie Stadt nach amerikanischem Vorbild. Aufgrund seiner Topografie und in weiser Voraussicht hielt Basel jedoch grundsätzlich am System Strassenbahn fest, während etwa die Nachbarstädte Mulhouse und Strasbourg das Tram ganz aufgaben. Inzwischen erlebt dieses dort eine grosse Renaissance.

Veränderungen 1974 bis 2001

1974 fusionierten die vier Vorortslinien nach Pratteln, Dornach, Aesch und Rodersdorf zur Baselland Transport AG (BLT). Spürbare Angebotsverbesserungen ergaben sich mit der Verlängerung der Linie 11 durch die Innenstadt, mit der Einführung der BLT-Tramlinie 10 (ehe-

Baselland Transport AG

Mit 53,5 Millionen Fahrgästen oder 146 500 pro Tag konnte die Baselland Transport AG (BLT) auch 2015 wiederum mehr Passagiere für den öV gewinnen. Die Zahl der Fahrgäste stieg gegenüber dem Vorjahr um 769 000. Seit 2005 konnte die BLT mehr als zehn Millionen zusätzliche Fahrgäste pro Jahr transportieren.

Die Erneuerung und Modernisierung der Fahrzeugflotte der BLT ist sichtbar. 2015 wurden weitere elf Tango-Trams ausgeliefert. Im September 2016 werden insgesamt 38 Tango-Trams auf dem BLT-Netz im Einsatz stehen.

Quelle: www.blt.ch

mals Birsigtalbahn) ins Stadtnetz und deren Verknüpfung mit der Birseck-Linie sowie 2001 mit der direkten Anbindung der beiden Vorortslinien 10 und 11 aus dem Birstal an den Bahnhof SBB über eine kurze Neubaustrecke.

Inzwischen ist das Umweltabonnement (U-Abo) zum grossen Renner geworden, des- >>>

>>> sen Erfolg bis heute andauert: die Frequenzen schnellten nach oben.

2008 folgte ein knapper Volksentscheid dem Antrag der Stadtbasler Regierung und versetzte dem bescheidenen, aber umweltfreundlichen Basler Trolleybus-Netz aus betrieblichen und finanziellen Gründen den Gnadentoss. Erdgasbusse waren angesagt. Als Reaktion darauf forderte die Initiative „Ja zur Tramstadt Basel“ die Wiederherstellung der 1966 auf Bus umgestellten Tramachse Badischer Bahnhof – Johanniterbrücke – Bahnhof SBB, um das öV-Angebot und die Ökobilanz in den vom Individualverkehr stark belasteten Quartieren aufzubessern.

Das Tramnetz 2020

Der vom Stadtbasler Stimmvolk 2010 angenommene Gegenvorschlag zur Städte-Initiative verlangt eine zehnpromzentige Reduktion des motorisierten Individualverkehrs bis 2020. Dieses Ziel bedingt einen starken Ausbau des öV-Angebots. Die Basler Regierung wollte der Traminitiative einen eigenen Vorschlag gegenüber stellen. Der Studienauftrag Tramnetz 2020 wurde von den beiden Kantonen Basel-Stadt und Baselland partnerschaftlich initiiert, durchgeführt und dessen Ergebnisse vom Basler Grossen Rat im September 2012 gutgeheissen.

Gleichzeitig wurde ein Rahmenkredit von 350 Mio. Fr. für die ersten Planungs- und Umsetzungsphasen gesprochen. In der Folge wurde die Traminitiative zurückgezogen.

In Tramnetz 2020 sind mehrere Neubaustrecken von insgesamt 19 km Länge vorgesehen, so beispielsweise:

- die sich im Bau befindliche Tramverlängerung der Linie 3 nach Saint-Louis,
- die direkte Anbindung des Leimentals an den Bahnhof SBB via Margarethenstich,
- die Erschliessung des sich stark entwickelnden Areals des Chemiekonzerns Roche mit Tausenden von Arbeitsplätzen und dessen bessere Anbindung an die Bahnhöfe,
- die Gleisverbindung im Claragraben, welche die Innenstadtachse entlasten und eine flexiblere Betriebsführung ermöglichen soll,
- die Wiedereinführung des Trambetriebes auf der Achse Badischer Bahnhof – Johanniterbrücke – Bahnhof SBB als Ersatz für die Buslinie 30 („Tram 30“ genannt),
- die Anknüpfung der zukünftigen Stadtentwicklungsgebiete Klybeck und Hafeneareal Kleinhüningen ans Tramnetz. Es stehen zwei Trassevarianten zur Diskussion.

Nachdem im Mai 2014 das umstrittene Projekt Erlenmatt-Tram wegen hoher Kosten (vor allem bedingt durch die Teilsanierung des



Verbindet zu Spitzenzeiten den Bahnhof SBB und den Badischen Bahnhof: das Tram 1. Bild: BVB

Basler Verkehrs-Betriebe

Die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) befördern pro Jahr fast 134 Millionen Fahrgäste. Das sind täglich über 360 000 Personen. Auf neun Tramlinien verkehren 125 Motorwagen sowie 66 Anhängerwagen. 118 Busse bedienen 15 Buslinien. Rechnet man die Fahrleistung aller BVB-Fahrzeuge zusammen, so umrunden diese jeden Tag einmal die Erde.

Über 1200 BVB-Mitarbeitende sorgen für einen reibungslosen Betrieb. 1895 gegründet, betreiben die BVB heute als grösste Partnerin im Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) in Basel-Stadt und Umgebung mehr als 190 Kilometer Tram- und Buslinien. Die BVB werden seit 2006 als öffentlich-rechtliche Anstalt geführt, die sich zu 100 Prozent im Besitz des Kantons Basel-Stadt befindet.

Quelle: www.bvb.ch

Schwarzwald-Autobahntunnels) an der Urne verworfen wurde, werden gegenwärtig die als prioritär eingestuften Neubaustrecken Claragraben, Roche und Klybeck mit Realisierungshorizont 2019 bis 2022 planerisch weiter entwickelt. Mittelfristig figuriert auch das „Tram 30“ im Plan, wozu weitere Abklärungen nötig sind. Jedes Teilprojekt wird einer Machbarkeitsstudie und einer Kosten-Nutzen-Analyse unter-

zogen, bevor das Parlament darüber befindet. Mit Widerstand beziehungsweise einem Referendum muss bei Tramprojekten gerechnet werden; ebenso wird die zukünftige politische Ausrichtung der Basler Regierung nach den Erneuerungswahlen mitentscheidend sein.

Das Roche-Tram und die Verlängerung der Tramlinie 8 bis Weil Läublinpark wurden als A-Projekte in den Wunschkatalog des Agglomerationsprogrammes Basel, 3. Generation aufgenommen. Bis Ende 2016 soll für das Roche-Tram ein Vorprojekt vorliegen.

Die Ende 2014 in Betrieb genommene Tramverlängerung zum Bahnhof Weil, deren Erfolg sich bestätigt, wurde bereits vor dem Tramnetzkonzept 2020 in enger Zusammenarbeit mit den deutschen Behörden aufgestellt und profitierte von Bundesmitteln. Ende 2017 wird das Tram nach 60 Jahren Abwesenheit auch wieder Saint-Louis bedienen (siehe nächste Seite).

Parallel zum Netzausbau wird auch das Rollmaterial umfassend erneuert. So wurden kürzlich 55 neue Citaro-Dieselmotoren angeschafft und bis 2017 erfolgt die Ablieferung von 61 Flexity-Niederflurtrams. Die BLT erneuert ihre Tramflotte mit 38 Tangos.

Einbezug der Öffentlichkeit

Um das erforderliche öffentliche Wohlwollen für diese Ausbaupläne zu gewinnen und Skeptiker mit ins Boot zu holen, führt das Bau- und Verkehrsdepartement eine offene Informationspolitik mit Ausstellungen und öffentlichen Anhörungen durch, gegenwärtig bei den Projekten Claragraben, Klybeck und Roche. Ob es gelingt, in der Öffentlichkeit die erforderliche Akzeptanz für neue Tramverbindungen zu schaffen, wird die Zukunft weisen, wenn es nicht mehr nur um Konzepte, sondern um ganz spezifische, konkret fassbare Bauprojekte geht. Dabei wird vielleicht der eine oder andere liebgewordene Parkplatz betroffen sein, es müssen Strassen aufgerissen, Leitungen verlegt und Bäume gefällt und neu gepflanzt werden. Die Erfahrung mit dem gescheiterten Erlenmatt-Tram zeigt, dass dies sehr viel Informations- und Überzeugungsarbeit erfordert.

Es ist begrüssenswert, dass sich das Basler Tramsystem nach einer achtzigjährigen Phase der räumlichen Stagnation – das Busnetz hingegen wurde stark erweitert – gemäss den realen Bedürfnissen der Bevölkerung entwickeln kann. Die trinationale Agglomeration wächst zusammen. Basel bekennt sich zum Label „Tramstadt“; die Baslerinnen und Basler schätzen ihr „Drämmli“, unterziehen jedoch dessen Angebot und Leistung stets auch einer kritischen Prüfung.



Detail des Bahnhofsvorplatzes St-Louis Westseite: Mit Parkhaus und Tramgleisen in Richtung EuroAirport.

Bild: A. Guillaume

Tram im Raum Basel wird trinational

Nächstes Jahr wird das „Grenztram“ nach Saint-Louis in Frankreich in Betrieb gehen. Seit Dezember 2014 fährt das Tram 8 bis nach Weil am Rhein.

André Guillaume Als am 22. Juli 1900 zum ersten Mal ein grüner Basler Tramwagen beim Lysbüchel über die Landesgrenze ins Elsass rollte, hiess der Zielort Sankt Ludwig und stand unter reichsdeutscher Verwaltung. Elf Jahre später wurde die Strecke nordwärts bis zur katholischen Kirche verlängert. Nach dem Ersten Weltkrieg löste gemäss Versailler Vertrag im Elsass die Trikolore das schwarz-weiss-rote Reichsbanner ab und die kleine Grenzstadt nannte sich wieder Saint-Louis. Von 1939 bis 1947 ruhte der Trambetrieb jenseits der Grenze kriegsbedingt vollständig. Ab dem 1. August 1947 betrieb die Stadt Saint-Louis sein „tramway“ auf eigene Kosten, mit eigenem Personal und von den BVB gemieteten Tramwagen, welche im Regelbetrieb die Grenze zur Schweiz nicht mehr überquerten. Für die Passagiere hiess es aussteigen und die Zollkontrolle zu Fuss passieren.

Bereits zehn Jahre später, an Sylvester 1957, rumpelte „le tramway“ zum letzten Mal durch die Rue de Bâle. Schlechte Gleise, antiquiertes Rollmaterial, ein isolierter Inselbetrieb, fehlen-

der politischer Wille, Finanzknappheit, die in Frankreich gehätschelte Autokultur gekoppelt mit der vermeintlichen „Unzeitgemässheit“ des Systems Strassenbahn förderten dessen rasches Ende. Saint-Louis folgte damit dem Beispiel fast aller französischen Agglomerationen. Fortan übernahm der lokale „Otobüs“ den Dienst. Wenige Jahre danach rollten auch in Hüningen und Lörrach letztmals Basler Tramwagen über ausländischen Boden. Einzelne Stimmen forderten schon damals und seither immer wieder die Rückkehr des „Grenztrams“, doch das Auto hatte Vorfahrt.

Mangels eines attraktiven öV-Systems in den vorwiegend noch ländlichen Regionen des Sundgaus und der Rheinebene liegt bis heute der Anteil der elsässischen Autopendler überproportional hoch. Erst die in den letzten Jahren vom Bund geförderten Agglomerationsprogramme zielen auf eine Verbesserung des Modal Split zugunsten des öV auch bei den grenzüberschreitenden Pendlerströmen. So gelang es mit Unterstützung der Behörden beidseits der Grenze,

die Tramverlängerung nach Saint-Louis in das Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation (2014 bis 2017) aufzunehmen. Ursprünglich sah die Basler Tramplanung zwei grenzüberschreitende Linien nach St-Louis vor:

1. die Verlängerung der aktuellen BLT-Linie 11 vom Grenzübergang Lysbüchel durch die Rue de Bâle mitten durch das Geschäftszentrum zur Ostseite des SNCF-Bahnhofs, also auf praktisch analoger Route wie der vor rund sechzig Jahren verschwundene „tramway“;
2. die Verlängerung der Linie 3 von der aktuellen Endstelle Burgfelden-Grenze in Form einer westlich des Ortskerns entlang führenden Tangentiale quer durch die zum Teil locker urbanisierten Zonen des Ortsteils Burgfelden bis zum Bahnhofsingang Saint-Louis-West.

Basel und Bundesbern priorisierten anfänglich das Projekt Linie 11 wegen seiner direkten und zentralen Linienführung, während der >>>

>>> Bürgermeister von Saint-Louis kein Tram in der einige Jahre zuvor umgestalteten Rue de Bâle sehen wollte und die Variante Linie 3 favorisierte. Schliesslich gelang es der Basler Regierung, die Variante Tram 3 vom Bund zum prioritären Projekt aufstufen zu lassen. 2014/15 erfolgten dann die nötigen Beschlüsse und amtlichen Genehmigungen. Die Gesamtkosten betragen rund 98 Mio. Franken, wovon der Bund 35 Prozent übernimmt. Auf die Schweiz entfallen rund 35 Mio., auf Frankreich rund 63 Mio. Franken. Im Projekt enthalten sind auch Verbesserungen für den Langsamverkehr sowie flankierende und gestaltende Massnahmen.

Symbolischer Spatenstich

Am 23. November 2015 konnte am Grenzübergang Burgfelderstrasse in Anwesenheit von Regierungs- und Behördenvertretern aus dem Elsass und aus Basel ein symbolischer Spatenstich in Form einer Gedenktafel-Enthüllung gefeiert werden. Seither wird beidseits der Grenze intensiv gebaut, denn bereits Ende 2017 soll der Trambetrieb auf der 3,1 km langen Neubaustrecke – wovon 500 m auf Schweizer Boden liegen – aufgenommen werden. Durch diese neue Verbindung werden auf Schweizer Seite das Paraplegie-Rehab-Zentrum, ein Alterspflegeheim des Unispitals und die Sportanlage Pfaffenholz erschlossen, während jenseits der Grenze zwei grosse Schulzentren, ein Schwimmbad, ein Klinikzentrum, ein Hochhaus-Aussenquartier, ein Supermarkt und westlich des Bahnhofs dereinst das zukünftige Stadtviertel Le Lys erschlossen werden. Bei der Endstation wird ein grosses, von der Schweiz massgeblich mitfinanziertes P+R-Parkhaus die Pendler zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr einladen.

Die Stadtverwaltung Saint-Louis will abklären, ob und wie das Tram später über den Bahnhof hinaus in Richtung EuroAirport verlängert werden kann.

Betrieben wird die Tramlinie 3 Birsfelden – Burgfelden Grenze – Saint-Louis Gare ab Ende 2017 mit den neuen Niederflur-Flexity-Tramzügen von Bombardier. Jeder zweite Kurs wird bis Saint-Louis durchfahren, was einen 15-Minuten-Takt ergibt, während die Zwischenkurse auf der neuen Schlaufe am Zoll wenden. Als Kuriosum ist zu bemerken, dass ein Teil der Wendeschlaufe am Burgfelder Zoll auf französisches Territorium zu liegen kommt. Eine moderne Liftanlage wird den behindertengerechten Zugang zu den tiefer liegenden öffentlichen Gebäuden ermöglichen.

Die Zukunft wird aufzeigen, ob und wie stark das neue Tramangebot die Elsässer Autopendler zum Umsteigen verleiten wird.

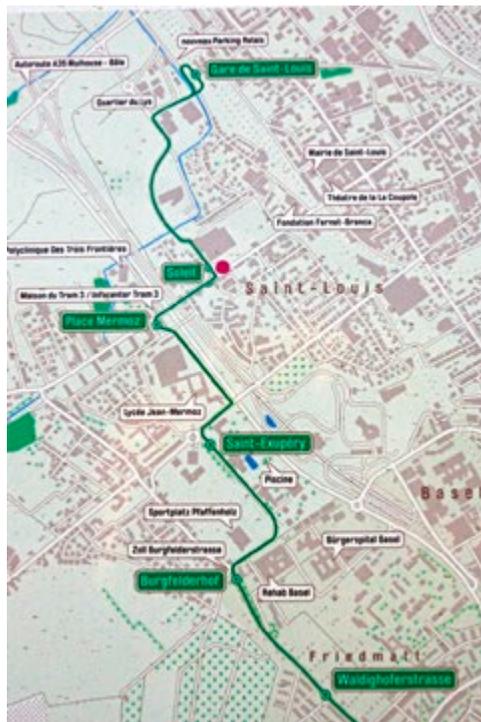


Burgfelden Grenze: Wendeschlaufe an der bisherigen Endhaltestelle der Linie 3 wird verlegt.
Bilder: A. Guillaume

Das erste grenzüberschreitende Tram seit 1945

Auf deutscher Seite ist die im Dezember 2014 in Betrieb genommene Tramverlängerung der Linie 8 von Kleinhüningen nach Weil am Rhein zu nennen, die einen äusserst regen Zuspruch findet. Allerdings wird sie gegenwärtig weit mehr von Schweizer Einkaufstouristen als von deutschen Pendlern in Anspruch genommen, was der Strecke den Namen „Schnäppchenjäger-Express“ eintrug. Sie ist die erste neue grenzüberschreitende Tramlinie Europas seit dem Zweiten Weltkrieg.

Die Stadt Weil möchte die Strecke, die heute beim dezentral gelegenen DB-Bahnhof endet, in einer ersten Phase um 1,5 km durch das Zentrum Richtung Altweil verlängern und später vielleicht bis zum Vitra-Areal führen, wobei die Finanzierung noch offen ist. Die Stadt Weil hofft auf weitere Beiträge aus der Schweiz.



Übersichtskarte für das binationale und zweisprachige Tramprojekt.

Basler Tram wieder trinational

Nach fast 60 Jahren kann das Basler Tram nun wieder als trinational bezeichnet werden und so die Region am Rheinknie, die wiederholt durch Kriege und deren Spätfolgen auf unnatürliche Weise getrennt wurde, enger zusammenführen. Grenzüberschreitende Buslinien gibt es in der Region übrigens schon lange. Ausserdem führt seit 1910 die Birsigtalbahn, seit 1984 als BLT-Tramlinie 10, ins solothurnische Rodersdorf und durchquert bei Leymen auf rund 3 km elsässischen Boden. Das Basler „Grenztram“ hat also Tradition.

Die Zukunft der Waldenburgerbahn

Der Kanton Basel-Landschaft will mit dem Bundesamt für Verkehr Lösungen für eine Finanzierung der Umspuration auf Meterspur suchen.

Karl Meyer Seit 1880 verbindet die von der Bevölkerung liebevoll „Waldeburgerli“ genannte Waldenburgerbahn (WB) auf der zirka 13 Kilometer langen Strecke Waldenburg mit Liestal. Die in der Eisenbahn-Pionierzeit gewählte Spurweite von 75 Zentimeter wurde seither beibehalten. Die WB verfügt weitgehend über eine eigene Trasse, nur die Ortsdurchfahrten in Niederdorf und Oberdorf verlaufen noch auf der Strasse. Im Betrieb werden ausschliesslich Pendelzüge eingesetzt, die in Hauptverkehrszeiten in Doppeltraktion verkehren. Mit dem in die Jahre gekommenen Rollmaterial werden pro Jahr rund 1,9 Millionen Passagiere befördert.

Tagsüber wird der Halbstundentakt, zu Spitzenzeiten der Viertelstundentakt angeboten. Die Fahrzeit beträgt 24 Minuten. Um Synergien nutzen zu können, wurde die WB im Juni 2016 in die Baselland Transport AG (BLT) integriert. Vor dem Hintergrund des anstehenden Kaufs von neuen Zügen und den vorgesehenen Ausbaurbeiten im Bahnhof Liestal wurde mit umfangreichen Analysen geprüft, welche der folgenden Betriebsarten optimal ist:

Umstellung auf Meterspur

Während des Ausbaus des Bahnhofs Liestal auf vier Spuren muss wegen der Totalsperre des 1,2 km langen Abschnitts Liestal Bahnhof – Liestal Altmarkt während eines Jahres ein Busersatzbetrieb eingerichtet werden. Das zeitliche Zusammentreffen dieser Sperre mit dem Rollmaterialersatz und der notwendigen Erneuerung grosser Streckenabschnitte erlaubt es, die Umspuration und die Anpassungen beim Lichtraumprofil mit geringen Mehrkosten umzusetzen. Durch die Umstellung auf die in der Schweiz übliche Meterspur ergeben sich Synergien mit der BLT beim Infrastrukturunterhalt, bei der Beschaffung und Inbetriebnahme von neuen Fahrzeugen und deren Unterhalt. Weil die Tramnetze nicht verknüpft sind, können dagegen keine betrieblichen Synergien erwartet werden. Die Risiken bezüglich zeitlicher Umsetzung und der Kosten gelten als gering, sofern das Lichtraumprofil für eine Wagenbreite von 2,40 Meter gebaut wird. Wesentlich risikoreicher ist die Umstellung auf eine Wagenbreite von 2,65 Meter, weil an mehreren Stellen ein Landerwerb und eventuell auch ein Abbruch von Häusern erforderlich werden. Mit der Umspuration ist der Betrieb der historischen Dampfzüge nicht mehr



Überbleibsel aus der Eisenbahn-Pionierzeit: Spurweite von 75 Zentimeter.

Bild: BLT AG

möglich, was von der Bevölkerung und vom Verein Dampfzug Waldenburgerbahn sehr bedauert wird.

Beibehaltung der bisherigen Spurweite

Die bisherige Spurbreite von 75 cm bedingt wegen der vorgesehenen Wagenbreite von 2,40 m – das bisherige Rollmaterial war 2,20 m breit – ebenfalls Anpassungen bei den Kreuzungsstationen und bei den Ortsdurchfahrten. Die baulichen Eingriffe sind aber mit dieser Spurbreite am geringsten. Einzelne Streckenabschnitte sind noch in gutem Zustand, die Erneuerung kann deshalb zeitlich gestaffelt ausgeführt werden. Die Risiken beim Beibehalten der Spurbreite von 75 cm bestehen darin, dass für die maschinellen Unterhaltsarbeiten Spezialmaschinen nötig sind, deren Verfügbarkeit nicht gesichert ist. Aufgrund des speziellen Entwicklungsaufwandes wird auch der spätere Rollmaterialersatz teurer. Langfristig weist die Spurweite 75 cm daher das grössere Risiko und mehr Unsicherheiten auf als die Meterspur.

Wechsel von Bahn auf Bus

Das kantonale Tiefbauamt hat zusammen mit der BLT ein Betriebskonzept erarbeitet und eine

grobe Kostenschätzung erstellt. Grundsätzlich ist ein Busbetrieb möglich. Als äusserst problematisch wird aber die Linienführung durch Liestal erachtet. Für die Durchfahrt zum Bahnhof Liestal besteht für die Busse eine durch Ampeln gesteuerte Einbahnregelung.

In den Spitzenzeiten fährt die WB im Viertelstundentakt und bewältigt bis zu 200 Personen pro Zug. Dafür wären zwei bis drei Gelenkbusse nötig, welche die bereits bestehenden Buslinien bei der Ein- und Ausfahrt zusätzlich behindern. Dadurch kann die Fahrplanstabilität aller Buslinien nicht mehr gewährleistet werden, was die Qualität des öV stark verschlechtert. Abhilfe könnte die Verlegung der Buslinie auf dem Abschnitt Liestal Altmarkt – Liestal Bahnhof auf die Trasse der heutigen WB schaffen. Diese Variante wird aus Kostengründen als wenig realistisch beurteilt.

Beschluss des Landrates

Der Landrat, das Parlament des Kantons Basel-Landschaft, hat sich gegen die Busvariante entschieden und den Regierungsrat beauftragt, Verhandlungen mit dem Bundesamt für Verkehr über die Finanzierung der Umspuration auf Meterspur aufzunehmen.

Zwingend und dringend

Der Bahnanschluss des EuroAirport Basel/Mulhouse/Freiburg soll bis 2022 bereit sein.

Willi Rehmann Um die Jahrtausendwende bestand die Erwartung, es könnte bis zum Jahr 2010 gelingen eine Bahnstation beim EuroAirport zu bauen. Bereits 1980 wurde am Flughafen Zürich ein Bahnhof eröffnet; der Genfer Flughafenbahnhof folgte 1987. Nach vielen Hindernissen und Verzögerungen wird nun ein neuer Anlauf für den Bahnanschluss des EuroAirport genommen, denn inzwischen ist die Finanzierung des Vorprojektes gesichert. Der Zeitplan für die Umsetzung könnte so aussehen:

2017 Fertigstellen des Vorprojektes bis Herbst

2018 Eingabe des Projektes zur DUP, Déclaration d'Utilité Publique bei den französischen Behörden; die DUP ist zwingend für das Projekt

2019–2020

Finanzierungsverhandlungen und Entscheide Schweiz/Frankreich, Plangenehmigungen

2020–2022

Bau der neuen Linie und Station EuroAirport

2022 Betriebsaufnahme

Eine neue Verbindung von etwa sieben Kilometer Länge zwischen dem Norden des Flughafens



Verbindet im Moment den Bahnhof Basel SBB mit dem EuroAirport: die Buslinie 50. Bild: BVB

und dem Bahnhof von Saint-Louis wird den Flughafen direkt bedienen und kann von allen Personenzügen befahren werden, die zwischen Mulhouse und Basel verkehren. Güterzüge verkehren weiterhin auf der bisherigen Strecke.

Die Projektführung obliegt dem französischen Bahninfrastrukturbetreiber „SNCF Réseau“.

Ein attraktives Verbindungsangebot ist vorgesehen:

- zwei Züge pro Stunde und Richtung in verkehrsarmen Zeiten
- vier Züge pro Stunde von/nach Mulhouse in Stosszeiten
- sechs Züge pro Stunde von/nach Basel SBB in Stosszeiten

Die Sicht von Pro Bahn Nordwestschweiz

Der Bahnanschluss zum EuroAirport ist zwingend und nötig. Er bringt den dringenden Weiterausbau der Regio-S-Bahn Basel, indem mehrere Linien der S-Bahn von Basel SBB weiter zum EuroAirport geführt werden. Der Regionalexpress Basel SBB – Strassburg (TER Alsace) hält künftig am Flughafen. Die Linie wird gestärkt und aufgewertet, eine Wiederaufnahme des Stundentaktes an den Wochenenden wird absehbar. Dank Bahnanschluss kann der Anteil von Flugreisenden auf der Bahn erhöht werden, was die Erweiterung des Bahnangebotes ermöglicht. Zudem wird der Druck zum Ausbau von Autoparkings am Flughafen verringert. Die Bahnhöfe Basel SBB und Basel Badischer Bahnhof werden im Verbund mit der neuen Station EuroAirport gestärkt.

Basler Dreispitz-Areal: Das Ende des Bahngüterverkehrs

Willi Rehmann Im Jahr 1901 wurde auf dem grossen Gelände im Dreispitz – es gehört noch heute der „Christoph Merian Stiftung“ (CMS) – ein Rohmaterialbahnhof in Betrieb genommen und an das Schienennetz der jungen, eben erst gegründeten SBB angeschlossen. Die beiden Kantone Basel-Stadt und Baselland betrieben das Gleisnetz, welches sich nach und nach auf fünfzehn Kilometer Länge ausdehnte mit eigenen Lokomotiven. Immer mehr Unternehmen aus Logistik, Handel und Industrie nutzten den Standortvorteil der guten Bahnerschliessung und siedelten sich im Dreispitz-Areal an. Das Gebiet wurde durch die Gleisgeometrie sehr stark geprägt.

Vor rund 20 Jahren wurde die Güterbahn Dreispitz mit Investitionen von rund 50 Millionen Franken elektrifiziert, modernisiert und mit einer neuen Zufahrt durch einen Tunnel über das Ruchfeld an den Rangierbahnhof Muttenz angeschlossen. Fortan war es nicht

mehr nötig, wegen querenden Güterzügen die Strasse und eine Tramlinie temporär zu sperren. In den vergangenen Jahren haben nun auch hier die Lastwagen das Zepter mehr und mehr übernommen und die Bahn weitgehend verdrängt. Durch den Wegzug einer Stahlhandelsfirma und die Schliessung eines Röhrenherstellers sind zwei wichtige Bahnkunden mit grossen Tonnagen von Montanprodukten verschwunden. Damit ist die Nachfrage im Bahngüterverkehr drastisch eingebrochen, so dass sich der Unterhalt und Weiterbetrieb des grossen Gleisnetzes nicht mehr lohnt.

Nun werden rund 70 000 Quadratmeter mit Geleisen belegte Flächen für andere Nutzungen frei; erhalten bleibt einzig die Schienenanbindung des Migros-Verteilzentrums. Den Rangierbetrieb für die Migros führt ein privates Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Diesellokomotiven durch.

Velos statt Züge

Mit dem Verschwinden der Bahn werden ein grosser Gleisbogen und die Gleisflächen für eine neue Nutzung frei. Die CMS wird den Gleisbogen als neues Erschliessungstrasse für Velofahrende und Fussgänger einrichten. Die Verbindung soll ans übergeordnete Langsamverkehrsnetz in Basel und Münchenstein angebunden werden. Plätze und Grünanlagen werden dem Gleisbogen entlang – wie auf einer Perlenkette aufgereiht – zum Verweilen einladen oder als soziale Knotenpunkte dienen. Grössere Teile der bisherigen Gleisfelder sollen der spontanen Vegetation als naturnahe Freifläche überlassen werden und frei wachsenden Pflanzen sowie der ortsspezifischen Fauna zur Verfügung stehen. Das Ende der Güterbahn Dreispitz bringt einen historischen Umbruch im Areal – vermutlich leider unabwendbar.

Projekt einer Südanbindung

Ausbaupläne für die Schweizerischen Rheinhäfen im Raum Basel.

Willi Rehmann Die Schweizerischen Rheinhäfen, entstanden von 1919 bis 1954 in Kleinhüningen, Birsfelden und Muttenz, starten nun die nächsten Entwicklungsschritte. Auf den beiden Hafengebieten Nord und Süd sind Investitionen in die umweltfreundliche Drehscheibe Schiff-Bahn und in den Containerumschlag geplant. Ein grosses Vorhaben ist die bahnseitige Verknüpfung des Hafengebiete Süd mit dem Industriegebiet Schweizerhalle.

Hafenbahn Schweiz

Die Bahnanlagen in den Schweizerischen Rheinhäfen werden von der Hafenbahn Schweiz AG betrieben. Sie ist eine Tochtergesellschaft der Rheinhäfen und entstand per 1. Januar 2011 aus der Zusammenlegung der konzessionierten Hafenbahnen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft. Sie besitzt die Infrastruktur und überträgt den Betrieb und Unterhalt den SBB. Die Infrastruktur wird aufgrund der Bedürfnisse laufend erneuert und ist strategisch für einen zukunftsgerichteten starken Verkehrsträger Bahn gerüstet. Die Hafenbahn gewährleistet allen Eisenbahnverkehrsunternehmen den freien Netzzugang. Die Bahnanlagen bestehen aus etwa 80 Kilometern Geleisen, auf denen jährlich 4,5 Millionen Tonnen Güter auf 185 000 Bahnwagen bewegt werden. In beiden Hafengebieten gibt es eine leistungsfähige elektrifizierte Ein- und Ausfahrgruppe.

Südanbindung der Hafenbahn

Im November 2015 wurde das Plangenehmigungsverfahren für das Projekt „Südanbindung Hafenbahn“ beim Bundesamt für Verkehr eingereicht. Das Projekt sieht eine zweite Schienenanbindung zum Industrieareal Schweizerhalle und weiter zum Rangierbahnhof Muttenz vor. Ziel der neuen Verbindung ist die Absicherung der Landesversorgung durch eine redundante Zu- und Wegfahrt zum Hafengebiete Birsfelden/Auhafen Muttenz. Bei einem Betriebsausfall des bestehenden Verbindungsgleises via Hardwald/Birsfelden ist der Hafengebiete vom Schienennetz abgeschnitten und damit die Landesversorgung mit Agrar- und Mineralölprodukten empfindlich gestört.

Das neue 900 Meter lange Verbindungsgleis wird zudem das wichtige Industrieareal Schweizerhalle und Salina Raurica mit dem Hafen verbinden. Vor allem der Einzelwagenverkehr ist abhängig von der Trassenverfügbarkeit und Abstellplätzen für Güterwagen. Mit der Südanbindung kann eine Kapazitätserhöhung durch Entflechtung von Einzelwagenverkehren und Ganzzügen sowie durch neue Logistikkonzepte mit Einbezug der Bahn realisiert werden. Die Kosten für die Südanbindung der Hafenbahn belaufen sich auf 35 Millionen Franken und werden über Leistungsvereinbarungen des Bundes mit der Hafenbahn Schweiz AG finanziert. Die Inbetriebnahme ist im Jahre 2020 vorgesehen.



Direkter Umschlag: Hafenbahn in Kleinhüningen.

Bild: Marc Eggmann Fotografie

Projekt Gateway Basel Nord

WR Die drei Schweizer Logistik- und Transportunternehmen Contargo, Hupac und SBB Cargo haben im Juni 2015 die Gateway Basel Nord AG gegründet. Die Gesellschaft mit Sitz in Basel plant und realisiert das trimodale Containerterminal (Schiene – Schiff – Strasse) für den Import-Export-Verkehr zwischen Basel mit den Schweizerischen Rheinhäfen. Das sind die wichtigsten Fakten:

Ort, Situation

Zwischen der NEAT-Hauptachse (Rheintal-Bahnlinie) und der Autobahn Schweiz-Deutschland beim Hafengebiete 3. Das Gateway Basel Nord befindet sich auf Schweizer Gebiet; das Gelände ist Eigentum von SBB Cargo.

Fokus

Einziger trimodaler Grossterminal in der Schweiz, schneller Import-/Export-Güterumschlag. Hohe Bündelung mit effizienten Logistikketten und tiefen Kosten. Schlüsselinfrastruktur für Logistik. Grosse Wertschöpfung und Lenkungshoheit in der Schweiz. Stärkung des Logistikstandorts Basel. Kapazitäten im Containerverkehr erweitern.

Ausbaustufe 1, 2019–2020

Basisterminal Schiene – Strasse (bimodal) Containerumschlag „Basel SBB Wolf“ endet Umschlagskapazität 140 000 Standardcontainer pro Jahr

Ausbaustufe 2, 2021

Terminal Schiene – Strasse (bimodal) Umschlagskapazität 210 000 Standardcontainer pro Jahr

Ausbaustufe 3, 2022

Terminal Schiene – Strasse – Wasser (trimodal) Umschlagskapazität 390 000 Standardcontainer pro Jahr

Verkehrsträger Eisenbahn

Direkt am Güterverkehrskorridor „Rhein – Alpen“, Rotterdam – Genua (4-Meter-Korridor). Gateway Basel Nord für Güterzüge bis 750 m Länge, direkt angebunden an Rheintal-Bahnlinie. Containerkräne überspannen alle Geleise. Schweizweite Verteilung Container ex-Bahn/ex-Schiff mit Liniengüterzügen und im Einzelwagenladungsverkehr (Konzept 2017) der SBB Cargo

Rheinschifffahrt

Gemäss Mannheimer Akte von 1868 völkerrechtlich verbrieft Hochseezugang. Kabotagefrei (Drittlandtransporte), staufrei, grosse Reservekapazität ist vorhanden, bis Basel Nord 24-Stunden-Betrieb, 365 Tage pro Jahr

Strasse

Verteilung im Nahbereich und schweizweit Container ex Bahn / Schiff mit LKW

Internet: www.gateway-baselnord.com



Jubel in Rynächt: Der Eröffnungszug mit den ausgelosten Passagieren hat soeben den Tunnel durchfahren (links); der Zug mit den VIP-Passagieren trifft wenig später in Pollegio ein (rechts).

Das Jahrhundertwerk ist eingeweiht

In Anwesenheit von europäischen Staatsoberhäuptern und viel Politprominenz wurde am 1. Juni der Gotthard-Basistunnel offiziell eröffnet.

Gerhard Lob Es ist geschafft. Das 8 Millionen Franken teure Mega-Fest vom 1. Juni auf beiden Seiten des Gotthard-Basistunnels ist bereits Vergangenheit. Der Gotthard-Basistunnel ist offiziell eingeweiht und von der Bauherrin Alptransit AG an die Betreiberin SBB übergegangen. Für einen Tag durfte sich die Schweiz und ihr neuer Weltrekord-Tunnel im europäischen Rampenlicht sonnen. Komplimente noch und noch. „So viel Lob ist uns fast peinlich“, titelte der „Blick“ am Tag danach.

Doch warum nicht den Moment geniessen? Wer „Stuttgart 21“ verfolgt hat oder das Drama um den neuen Flughafen Berlin, kann wohl verstehen, dass die deutsche Bundeskanzlerin Angela Merkel in ihrer Ansprache in Pollegio vom Schweizer Jahrhundertbauwerk begeistert war. Es blieb im vorgesehenen Kostenrahmen und Zeitplan. „Der Gotthard ist wie das Herz, nun fehlt noch die Aorta“, zitierte Merkel die NZZ mit Bezug auf die Verzögerungen bei den Neat-Zulaufstrecken in Deutschland. Sie bat ihren anwesenden Verkehrsminister Alexander Dobrindt, doch bitte die Hausaufgaben zu erledigen.

Auch der französische Staatspräsident François Hollande zeigte sich beeindruckt. Frankreich bewundere grosse Werke und verneige sich deshalb vor der Schweiz, „was selten vor kommt“, wie er etwas ironisch ergänzte. Der österreichische Bundeskanzler und Ex-ÖBB-Chef Christian Kern gratulierten der Schweiz zur Realisierung eines „aussergewöhnlichen Projekts“. Das sei nicht nur ein grosser Tag für die Schweiz, sondern auch ein grosser Tag für Europa.

Bundespräsident Johann Schneider-Ammann sah die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels als Ausdruck der gemeinsamen Werte in Europa.



Freude herrscht: Neat-Vater Adolf Ogi (oben); Bundeskanzlerin Angela Merkel bei ihrer Festrede im Tessin; Bundespräsident Johann Schneider-Ammann im Blitzlichtgewitter der Medien in der Betonhalle von Rynächt. Bilder: Gerhard Lob

Dank Weitsicht, Mut, Durchhaltewillen und viel Engagement sei es möglich gewesen, die Neat mit dem Herzstück Gotthard zu vollenden. Schweizer Politiker betonten, dass der Tunnel die Fahrzeit zwischen Norden und Süden stark verkürzt und somit einen Beitrag zur Kohäsion des Landes leistet.

Unterschiedlich aufgenommen wurden die theatralischen Inszenierungen auf der Nord- und Südseite. Einige Kommentatoren sprachen von „bizarren Aufführungen“. Dem hier

Direktverbindung Frankfurt–Mailand

GL Die deutsche Finanzmetropole Frankfurt/Main soll ab dem Fahrplanwechsel Ende 2017 direkt mit Mailand verbunden werden. Darauf haben sich am Vortag der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels die Bahnchefs von Ferrovie dello Stato Italiane (FS), Deutsche Bahn (DB) und SBB – Renato Mazzoncini, Rüdiger Grube und Andreas Meyer – geeinigt. Offiziell handelt es sich um eine Absichtserklärung. Kurios ist die Linienführung: Richtung Süden wird der EC via Luzern–Gotthard-Basistunnel verkehren, Richtung Norden via Simplon–Lötschberg–Bern. Die Fahrzeit soll rund sieben Stunden betragen. Zum Einsatz kommen sollen die SBB-Züge ETR 610, die jüngst einige Schwierigkeiten machten. „Von Kinderkrankheiten, die behoben werden“, sprach FS-Chef Mazzoncini. Stadler-Chef Peter Spuhler sagte zum InfoForum, er hoffe, dass dereinst die von seinem Unternehmen gebauten Gotthard-Züge (Giruno) diese Verbindung fahren werden. Angedacht sei sogar eine Verlängerung bis Rom.

Schreibenden gefiel indes die Inszenierung in Rynächt. Schade war eher, dass – abgesehen von AlpTransit-Chef Renzo Simoni – kein Projektbeteiligter zu Wort kam, etwa ein Mineur. Für die Projektbeteiligten fand am 2. Juni ein eigenes Fest statt, noch vor dem grossen Publikumsanlass vom 4./5. Juni.

Die Zeitersparnis dank des neuen Gotthard-Basistunnels beträgt ziemlich genau 30 Minuten. Sie wird ab der Fahrplanumstellung vom 11. Dezember gültig sein. Die vorläufig festgelegten Fahrzeiten sind der Webseite www.fahrplanentwurf.ch zu entnehmen (bei Fahrplansuche 600 für die Gotthard-Strecke eingeben). Stellungnahmen sind bis am 19. Juni 2016 möglich.

„Putzete“ für 11 Wagen in 22 Minuten

Das Team Clean bietet Flüchtlingen eine Beschäftigungsmöglichkeit. Die Kundenreaktionen sind durchwegs positiv.

Andreas Theiler Sauberkeit steht weit oben auf der Wunschliste von Reisenden. Die gesellschaftliche Entwicklung geht aber auch am öV nicht spurlos vorbei. Für Gratiszeitungen und Reisensnacks, vor der Abfahrt irgendwo mit möglichst viel Verpackungsmaterial gekauft, können die Abfallbehälter weder in Fernverkehrs- noch in Regionalzügen gross genug sein. Wohl wird an verschiedenen Orten beim Wenden in der zur Verfügung stehenden Zeit so gut wie möglich gereinigt, aber auch so bleibt immer noch Potential für unterwegs.

Bernmobil setzt sie seit einigen Jahren ein, die SBB seit vergangenem Sommer: Die mobilen Teams in Bussen, Trams und Zügen, welche am Vormittag und am Nachmittag die Fahrzeuge zwischen zwei Halten wieder auf Vordermann bringen. In einem Pilotversuch wurden Beschäftigungsplätze für den ergänzenden Arbeitsmarkt zwischen Bern und Thun sowie Bern und Freiburg angeboten. Die Kundenumfrage, welche die SBB im Oktober durchführten, erbrachte eindeutig zufriedene Ergebnisse, so dass jetzt das Einsatzgebiet bereits deutlich grösser ist. Seit kurzem ist das „Team Clean“ auch in den Regionen Biel und Olten tätig. Die Programmteilnehmenden werden vollumfänglich durch

das Kompetenzzentrum Integration der Stadt Bern betreut und besuchen neben der Tätigkeit im „Team Clean“ Deutsch- und PC-Kurse.

Win-Win-Situation

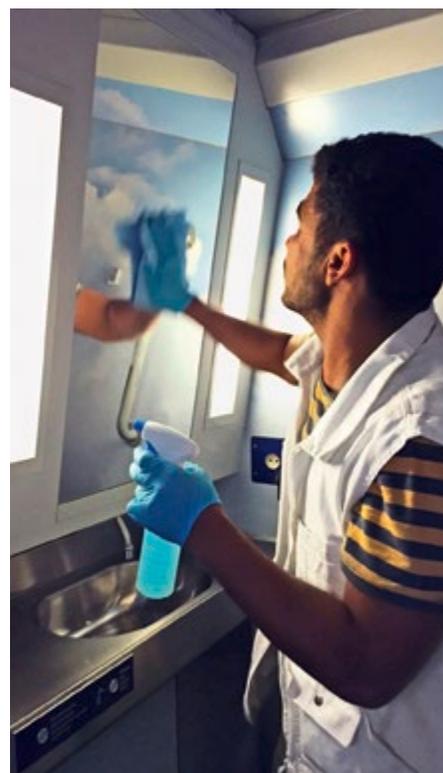
Von einer Win-Win-Situation wird heute oft gesprochen und geschrieben. Hier ist der Modebegriff eindeutig richtig. In die Teams werden nämlich ausschliesslich Flüchtlinge mit verschiedenem Aufenthaltsstatus aufgenommen. Sie konkurrenzieren so nicht den normalen, ersten Arbeitsmarkt – wobei hier die Frage erlaubt sei, ob sich genug Schweizerinnen und Schweizer für diesen Job finden würden –, und die Arbeit mit Kundenkontakt ist ein wertvolles Integrationsinstrument.

Das InfoForum durfte in Begleitung von Barbara Schoch, Projektleiterin beim Flottenmanagement der SBB einen Einsatz zwischen Bern und Freiburg und zurück direkt mitverfolgen. Der Teamleiter teilt die Equipen ein. In einem Doppelstockzug nehmen zwei Frauen in der oberen Etage alle losen Abfälle aus den Abteilen mit, im Klartext Gratiszeitungen und Snackverpackungen. Das Leeren der grossen Abfallkübel beim Treppenaufgang gehört ebenfalls zu ihrer Aufgabe. Beim Einsammeln ergeben sich viele,

wenn auch meistens sehr kurze Kontakte mit Reisenden. Im unteren Stock wird an diesem Tag ein neuer Mitarbeiter vom Gruppenleiter in die praktische Arbeit eingeführt. Die Kontrolle der WC fällt dieser Gruppe zu, wie auch das Einsammeln der Abfälle in den Reiseabteilen in der unteren Etage.

Leichter durch den Doppelstöcker

In den ersten Monaten führte diese zweite Equipe einen metallenen Rollkoffer mit allem nötigen Material mit. Das doch recht sperrige Stück wurde nun durch einen Rucksack ersetzt, was das Arbeiten – vor allem in den Doppelstöckern – leichter und damit effizienter macht. Diese Effizienz ist wichtig, denn die Abläufe sind durch die Fahrzeit zwischen zwei Zentren vorgegeben, und damit auch die klar definierten Einstiegs- und Ausstiegstüren. In nur 22 Minuten zwischen Freiburg und Bern einen IC-2000-Zug mit durchschnittlich elf Wagen zu säubern ist Knochenarbeit. Beim Ausstieg in Bern steht der Container genau dort, wo die Equipe aussteigt und ihre Säcke abliefern kann. Die Arbeit ist also sehr klar getaktet, wobei Barbara Schoch die möglichen Zeitpläne im Vorfeld selber während mehrerer Tage austestete. Deshalb klappt es jetzt!



Das Team Clean unterwegs zwischen Freiburg und Bern: Die Arbeit ist klar getaktet.

Bilder: Res Theiler

Paradigmenwechsel im öffentlichen Verkehr

Schweizer Verkehrsunternehmen haben diverse Versuche mit dem E-Ticketing gestartet. Gemäss dem Motto: Erst fahren, dann zahlen.

Andreas Theiler Zumindest seit dem Beginn kommerzieller Schiffs- oder Kutschenfahrten galt immer „zuerst zahlen, dann fahren“. Alle momentan laufenden Entwicklungen in der Schweiz basieren unterdessen aber auf „zuerst fahren, dann zahlen“. Wie das Neugeborene nun genannt wird, ob BiBo, CiBo oder CiCo, ob es App-basiert ist oder zum Beispiel mit dem SwissPass verknüpft werden kann, spielt überhaupt keine Rolle, das sind Nebenschauplätze. Pro Bahn Schweiz beobachtet die aktuell laufenden Versuche verschiedenster öV-Unternehmen mit einer gesunden Skepsis.

Eigentlich war dieser Beitrag als Information über laufende Versuche gedacht. Da sich aber ständig weitere Unternehmen in die Versuche einklinken – alle mit ihrer eigenen Lösung –, wäre die Aufzählung beim Erscheinen des Heftes schon veraltet. Hier also nur eine Kurzinformati- on zu den drei oben genannten Abkürzungen:

- BiBo („be in, be out“)

Diese Lösung wurde seinerzeit bereits für „Easy Ride“ angedacht. Damals sollte an allen Türen jedes öffentlichen Verkehrsmittels ein Leser das Ein- und Aussteigen registrieren. Die Infrastrukturkosten wären immens gewesen. Die vorletztes Jahr vorgestellte BiBo-Lösung der SBB basierte auf Lesegeräten in allen Wagen, Bussen, Schiffen und Seilbahnen, die zwischen zwei Halten die anwesenden Karten registriert und so den Reiseweg berechnet hätten. Unabhängig davon hat die Südostbahn bereits seit 2014 verschiedene Testreihen durchgeführt, um die beste technische Lösung zu eruieren.

- CiBo („check in, be out“)

Dies ist eine rein App-basierte Lösung, welche aktuell zum Beispiel von PostAuto in Sitten und Umgebung getestet wird. Der Ausstieg wird durch das in allen Postautos bereits vorhandene WiFi protokolliert.

- CiCo („check in, check out“)

Auch dies ist eine App-basierte Lösung, die manuell sowohl gestartet wie beendet werden muss. Aktuell wird sie zum Beispiel von der BLS im Libero-Tarifverbund eingeführt. Fairtiq von VBL, tpf und RhB ist ein Projekt, welches drei Unternehmen in drei verschiedenen Räumen miteinander verbindet, also bereits einen Schritt in Richtung gesamtschweizerischer Lösung geht.



PostAuto testet im Wallis eine App mit dem CiBo-System.
Bild: PostAuto

Keine Lösung, sondern ein erster Schritt

Für viele Reisende mag es erstaunlich sein, dass ganz verschiedene Transportunternehmen respektive Tarifverbände ihre je eigene Lösung entwickeln. Dieser frühe Wettbewerb ist aber vom zuständigen Gremium so erwünscht – siehe dazu den Beitrag von Andreas Kronawitter. Auf diese Weise kann in einigen Jahren schweizweit ein bereits in Praxistests erprobtes System eingeführt werden, also für einmal kei-

Machtverschiebung beim Mobilitätsangebot

Paul Schneeberger schrieb in der NZZ vom 6. Mai 2016 im Artikel „Durch geschickte Vermittlung aus Stehzeugen Fahrzeuge machen“ unter anderem: „Öffentliche Verkehrsunternehmen beginnen sich bewusst zu werden, dass sich eine Machtverschiebung abzeichnet von jenen, die Mobilitätsangebote produzieren, hin zu jenen, die diese koordinieren oder den einfachsten Zugang zu ihnen vermitteln. Vor diesem Hintergrund ist das Wettrennen um möglichst kundenfreundliche Billett-Apps zu sehen, das unter schweizerischen Verkehrsunternehmen eingesetzt hat.“

ne Schreibtischlösung, wie das oft und zuletzt beim SwissPass bemängelt wurde. Insofern könnte man auch hier von einem Paradigmenwechsel sprechen.

Die neuen Ansätze sind nicht für bisherige GA-Besitzer gedacht, sondern sollen den Nicht-Abo-Besitzern einen gleichen Komfort bieten: einfach einsteigen und losfahren. Die Strecke muss nicht zum Voraus in allen Details bekannt sein, verrechnet wird am Schluss die effektiv gefahrene Strecke. Und das zum sogenannten „best price“. Dieser neudeutsche Ausdruck steht dafür, dass zum Beispiel im Libero-Tarifverbund alle Fahrten, die während eines Tages gemacht werden, erst am nächsten Morgen um etwa vier Uhr berechnet werden: Ist eine Tageskarte billiger als die Summe der Einzelfahrten, so muss nur diese bezahlt werden. Diese Deckelung ist ein wesentliches Argument, um gelegentliche öV-Benutzer zu animieren, mehr mit Bahn, Bus und Tram unterwegs zu sein.

Ein vorderhand nur im Hintergrund sichtbarer Aspekt dieser Arbeiten ist die dringend nötige Vereinfachung des ganzen Tarifsystems Schweiz. Dieses basiert ja auf zwei ganz unterschiedlichen Grundideen, dem Streckentarif gemäss direktem Verkehr und dem Zonentarif in den jeweiligen Tarifverbänden. Daran wird also mit Hochdruck gearbeitet – dies zur Information all unserer Mitglieder, die uns immer wieder bitten, in dieser Sache zu intervenieren.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass alle Anbieter ihre Lösungen als einen unter mehreren Verkaufskanälen sehen. Es soll weiterhin – dieses Adverb mag in unserer schnelllebigen Zeit konkret vieles bedeuten – andere, auch anonymisierte Wege geben, einen Fahrausweis zu erwerben, zum Beispiel am Automaten.

Achtung Stolpergefahr

Pro Bahn Schweiz begrüsst alle Massnahmen, die Gelegenheitsreisenden einen deutlich einfacheren Zugang bieten als die bisherige unübersichtliche Vielfalt. Trotzdem bleiben für uns in all diesen Ansätzen – unter der Annahme, dass sie innert nützlicher Frist schweizweit zum Tragen kommen – zwei wesentliche Stolpersteine, die wir hier präventiv thematisieren:

- Datenschutz

Durch die lückenlose Speicherung aller zurückgelegten Wege in Fahrzeugen des öV gewinnen die Transportunternehmen kost-



Und was machen eigentlich die SBB?

Das grösste öV-Unternehmen konzentriert sich auf BiBo: Passagiere beim Einsteigen und Aussteigen erfassen – mit Rechnung am Monatsende.

Protokoll: Andreas Theiler

Im Moment spricht man nur von all den App-basierten Lösungen, welche den Billettkauf für nicht regelmässig Reisende vereinfachen sollen – und dabei fällt nie der Name „SBB“. Verschläft da der grösste Player eventuell die Entwicklung? Eine Frage, über die wir am 12. Mai am SBB-Sitz im Wylerpark in Bern mit Beat Burkhalter, Leiter Unternehmensentwicklung Vertrieb & Services, sowie Christof Zogg, Leiter Digital Business gesprochen haben. Nachfolgend ein Protokoll des Gesprächs.

Beat Burkhalter: Unsere Vision ist nach wie vor, bereits seit der Easy-Ride-Zeit, dass jeder zukünftige Kunde so einfach reisen kann wie der GA-Besitzer heute. Mit Easy Ride und BiBo wählten wir einen technischen Ansatz, der aber bei der grossen Zahl von Transportunternehmen (rund 240) eher schwierig zu realisieren wäre. Das führte uns dazu, die übergreifenden Fragen, welche viel weiter als die Technik gehen, zu definieren und Antworten zu suchen. Zuerst brauchen wir also in der Branche ein gemeinsames Zielbild, bevor wir über technische Lösungen diskutieren. Im Auftrag des Strategieausschusses des direkten Verkehrs (StAD), dem Verwaltungsrat des öV Schweiz, entwickeln wir dieses bis Ende 2016 zu den Themen Preis, Sortiment, Vertrieb, Ticketing und Kontrolle. Wir von den SBB betreuen einen grossen Teil der einzelnen Projekte. All das unter der oben genannten Prämisse.

Bisher konzentrierten wir uns auf die Vision BiBo: Ich werde beim Einsteigen erfasst, fahre, werde beim Aussteigen wieder erfasst und erhalte am Monatsende eine Rechnung. Hält das aber das Versprechen von „seamless travel“? Ist es das, was der Kunde in Sachen Transparenz oder Einfachheit vom öV-System erwartet? Dementsprechend sind wir im Moment daran, „SBB Mobile“ von Grund auf neu zu entwickeln. Bereits in der Vorabversion der App hat der Kunde mit einer Fingerbewegung den Fahrplan, mit zwei weiteren das entsprechende Billett. Uns scheint das einfacher und transparenter, also kundenfreundlicher zu sein als BiBo. Noch einmal, wir haben dabei den Gelegenheitsfahrer im Fokus, wo die Abfolge Fahrplan – Billett in den allermeisten Fällen zu trifft.

Christof Zogg: Weil wir eben davon ausgehen, dass diese Abfolge praktisch immer gilt, wollen wir bereits heute das System so vereinfachen, dass es in diesem Punkt der angedachten BiBo-Lösung praktisch ebenbürtig ist. Gegenüber den CiCo-Anwendungen ist sie schon jetzt überlegen, denn ich muss beim Ein- und Aussteigen keinen Kontrollgriff machen. Aktuell testen bereits über 130 000 Kunden die neue SBB-Mobile-App, und bis zur Lancierung Ende des Jahres werden wir noch zahlreiche Verbesserungen und Erleichterungen vornehmen.

Burkhalter: Das ist in unseren Augen die bestmögliche Annäherung an die Bequemlichkeit, von der die GA-Besitzer profitieren.

Wir untersuchen das vertieft: Für welche Kundengruppen machen welche Vereinfachungen Sinn? Was im Moment in Feldversuchen von verschiedenen Unternehmen angeboten wird, betrachten wir aus regionaler Sicht zwar als sehr gute und einfache Modelle. Unser Einwand ist der, dass sie im Prinzip verbundorientiert ausgestaltet wurden, wir von der SBB aber eine schweizweite Lösung mit eben sehr vielen Anbietern finden müssen.

Ein bisher noch nirgends gehörtes Argument wurde dann von Christof Zogg länger ausgeführt: Wie funktioniert die Kontrolle bei diesen Lösungen? Oder ganz pragmatisch ausgedrückt: Wie viel Einnahmen gehen verloren, wenn CiCo-Reisende bewusst falsch ein- oder auschecken? Im Verbund läuft das im Maximum pro Person auf den Preis einer Tageskarte hinaus – und im nationalen, direkten Verkehr?

Beat Burkhalter machte anschliessend darauf aufmerksam, dass es zum Beispiel extrem schwierig ist, für ein schweizerisches CiCo-System einen gerechten Höchstpreis festzulegen, der erhoben wird, wenn der Kunde das Auschecken vergisst. Unter anderem deshalb gilt es, in einem ersten Schritt die Preis- und Sortimentslogik deutlich zu vereinfachen. Kein Unternehmen weltweit, welches diese Angebote eingeführt hat, kam darum herum, zuerst die Sortimentsstruktur massiv zu straffen. Aber auch andere kritische Fragen sind vorgängig gemeinsam mit der öV-Branche zu lösen, etwa Fragen der Einnahmeverteilung, des Datenschutzes oder der Leistungen im Service après vente (SAV).

Burkhalter: An diesen Fragen arbeiten wir intensiv, aber im Hintergrund. Dies mag das Bild einer gewissen Passivität der SBB geprägt haben. Aber in Wahrheit ist nichts falscher als diese Annahme. Wir treiben mit Hochdruck die nötigen Vorarbeiten für eine nationale Lösung voran – aber eben nicht im Rampenlicht.

Zogg: Zum Thema Transparenz, wie es von Pro Bahn Schweiz formuliert wird (siehe Haupttext): Genau die von uns favorisierte Lösung mit dem fahrplanbasierten Billettkauf gibt dem Kunden die Vorabinformation zum Preis, nämlich bevor die Reise beginnt.

Burkhalter: Weiter entwickeln wir, und das im Gegensatz zu BiBo, den Rahmen für anonymisiertes Reisen. Wer keine Spuren hinterlassen will, soll sich so frei und problemlos bewegen können wie die Besitzer von „SBB Mobile“.

>>> bare Datensätze. Daten sind Macht, vor allem wenn sie in falsche Hände geraten, aber ebenso für die Marketing-Abteilungen der Transportunternehmen. Und Daten sind Geld, denn dank Verknüpfungen mit anderen Datenbanken lassen sich vielerlei Profile erstellen und teuer verkaufen. Wohin überall werden unsere Datensätze also am Schluss wandern oder geschickt werden?

- Intransparente Preisgestaltung

Die nachträgliche Verrechnung erlaubt natürlich ein dynamisches Tarifsystem vom ersten Tag an. Ob dann die Spitzenzeiten teurer werden oder die Nebenzeiten billiger, ist nicht der springende Punkt, sondern das Einführen von Schlaumeiereien, über die

man erst im Nachhinein orientiert wird. Mobility Pricing ist so lange ein zweischneidiges Schwert, als Pendlerinnen wegen starren Arbeits- oder Schulzeiten keine Möglichkeit haben, einer unverschuldeten Mehrbelastung auszuweichen.

Deshalb fordern wir für alle Weiterentwicklungen die folgenden Eckpunkte ein:

- Transparente Datenschutzbestimmungen gekoppelt mit einem konsequenten Opt-in-System
- Klare Vorabinformationen zu den Tarifgestaltungen
- Weiterführen des GA im schweizweiten Verkehr

Das stille Kämmerlein hat ausgedient

Der Leiter IT bei der BLS, Andreas Kronawitter, zu den Versuchen mit E-Ticketing.

Andreas Kronawitter* Gut 20 Prozent der Testteilnehmenden im Libero-Tarifverbund sagten, sie würden die neue BLS-App (siehe Hauptartikel) nur brauchen, wenn sie national funktionieren würde. Es ist offensichtlich, dass im Moment mehrere Player – sprich: öV-Unternehmen – an ähnlichen Lösungen arbeiten. Dadurch entsteht ein neuer, kreativer Wettbewerb um die bestmöglichen Lösungen für die Kunden, was positiv zu werten ist. Andererseits nutzen wir in der Branche das Potential zur Zusammenarbeit verschiedener Leistungsträger noch zu wenig.

Für eine gute Zusammenarbeit braucht es Vertrauen zwischen den Unternehmen. Aus dieser Optik starten wir bei der BLS mit unserem Angebot am Anfang nur mit 2000 Kundinnen und Kunden in einem Verbund, dem Libero-Tarifgebiet. So erreichen wir, dass potentielle Einführungsrisiken überschaubar bleiben und die Partnerunternehmen optimal einbezogen werden können. Bevor wir die App definitiv einführen, werden wir die Entscheide in den zuständigen Libero-Gremien mit Zahlen und Fakten überprüfen. Die BLS entwickelt dieses

System „von der Branche für die Branche“. Wir werden unser System schweizweit zur Verfügung stellen, zusammen mit Partnern. Dazu führen wir im Moment Gespräche, sowohl mit Unternehmen in den Verbänden als auch mit der SBB und PostAuto Schweiz.

Parallel zur Einführung im Libero und weiteren Verbänden arbeiten wir an der Integration des direkten Verkehrs; dies wurde von der Mehrheit der Testkunden klar gewünscht. So führt zum Beispiel die von uns betriebene S1 (Thun–Bern–Freiburg/Fribourg) an beiden Enden über den Libero-Verbund hinaus und kann so nicht mehr einfach mit der App benutzt werden: Fahre ich diese Strecke mit einem IC, so gilt das andere Regime des direkten Verkehrs. Man kann nun sagen, das sei ein alter Zopf, aber damit ist nichts gewonnen. Technisch ist die Lösung relativ einfach, die Hürden liegen anderswo.

Ich bin auf jeden Fall froh, dass sich etliche Akteure bereits auf den Weg gemacht haben und in einem kreativen Wettbewerb Einsetzbares entwickelt haben. Auf diese Art werden am

Ende des Tages die Nutzer entscheiden können, welches der getesteten Systeme für sie das Beste ist. Wenn dadurch das Gesamtsystem besser wird, so haben wir gewonnen – selbst wenn sich nicht unsere Lösung durchsetzt.

Damit hätten wir nicht zuletzt wieder eine Spitzenposition im Bereich Zugangssysteme erreicht. In vielen Faktoren ist ja unser öV-System sehr gut, aber wir müssen aufpassen, nicht plötzlich von branchenfremden Lösungen überschwemmt zu werden – Stichwort „Uber“. Deshalb ist es wichtig, jetzt mal mit einer für die Schweiz bisher untypischen Wettbewerbsstruktur eine schnelle und vor allem brauchbare Ticketing-Lösung zu entwickeln.

*Andreas Kronawitter ist bei der BLS Leiter IT-Strategie und Innovationen und gleichzeitig Präsident der Kommission IT-Systeme (ein Gremium des VöV/direkten Verkehrs) und Mitglied im „Lenkungsausschuss öV-Projekte“. Pro Bahn Schweiz traf ihn am 27. April 2016 zu einem Hintergrundgespräch in Bern. Die Zusammenfassung stammt von Andreas Theiler.



Einsteigen und losfahren

Einfach einsteigen und losfahren, ohne vorgängig ein Ticket zu lösen und ohne Tarifkenntnisse, zum bestmöglichen Preis. Mit diesen Vorteilen erfüllt die Ticket-App „lezzgo“ zentrale Kundenbedürfnisse, wie der kürzlich durchgeführte Feldtest der BLS nach eigenen Angaben bestätigt hat. Am 30. Mai 2016 lancierte die BLS im Libero-Verbund eine zahlenmässig limitierte Beta-Version der neuen App. Damit können insgesamt 2000 Kundinnen und Kunden auch ohne Abonnement mit der GA-Freiheit reisen. Im Unterschied zum ersten Feldtest werden mit der Beta-Version von „lezzgo“ gültige Tickets ausgegeben und die bezogenen Leistungen verrechnet. Weitere Infos: www.lezzgo.ch

Nachrichten

Der neue „Goldenpass Express“

Ab Ende 2018 wird es dank neuer, mit variablen Drehgestellen ausgestatteten Panoramazügen möglich sein, Montreux und Interlaken zu verbinden – ohne Umsteigen in Zweisimmen. Dieses Produkt wird partnerschaftlich von BLS und MOB entwickelt, wie anlässlich des 40. Geburtstag der ersten MOB-Panoramawagen im Mai bekannt wurde. Es wird somit möglich sein, innerhalb von drei Stunden mit einer beeindruckenden und zugleich komfortablen Zugfahrt von den Waadtländer Alpen mit dem Genfersee ohne Umsteigen die Berner Alpen mit Thuner- und Brienersee zu erreichen. 16 neue Schmalspurpanoramawagen werden die aktuelle Flotte der MOB aus 11 Panoramawagen ergänzen. Dies ermöglicht die Bildung dreier Kompositionen plus die nötigen Reserven, um die täglichen Verbindungen mit dem neuen Namen „Goldenpass Express“ zu garantieren. (pd)

Weniger Opfer im öV

Im vergangenen Jahr gab es 183 Unfälle im öV in der Schweiz. Das ist der tiefste Stand der letzten fünf Jahre. Die Anzahl der Schwerverletzten sank auf 124, die Zahl der tödlich Verunfallten blieb mit 32 im Fünfjahresvergleich stabil. Das geht aus dem Sicherheitsbericht 2015 hervor, den das Bundesamt für Verkehr (BAV) im April 2016 veröffentlicht hat. In den meisten Fällen waren es Personen, die unbefugt Gleisanlagen betreten, oder unaufmerksame Passanten und Autofahrer. Zwei der Opfer waren Reisende. Beide kamen im Tramverkehr ums Leben, eines beim Aussteigen, das andere bei einem Bremsmanöver. Im europäischen Vergleich gehörte die Schweiz punkto Sicherheit des öV zur Spitzengruppe. (pd)

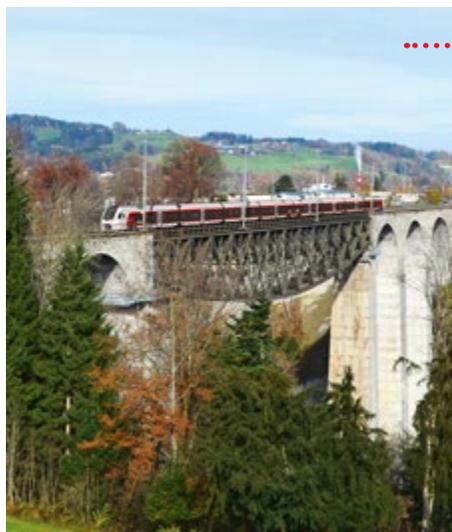
Nachtzüge 1

Die Allianz zur Rettung der Nachtzüge, der auch Pro Bahn Schweiz angehört, hat Ende April EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc in einem offenen Brief aufgefordert, sich für den Erhalt der Nachtzuglinien der Deutschen Bahn einzusetzen. Gefordert wird zudem eine Angleichung der Wettbewerbsbedingungen zwischen der Bahn und den heute steuerlich privilegierten Fluggesellschaften. Dies insbesondere mit Bestrebungen für eine

europa- und weltweite Einführung einer CO₂-Abgabe auf Kerosin. (pd)

Nachtzüge 2

Es geht auch anders: Während die Deutsche Bahn aus dem Nachtzug-Geschäft weitgehend aussteigen will, gehen die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) in die Offensive. Der Aufsichtsrat der ÖBB-Holding machte in seiner Sitzung am 21. April 2016 den Weg frei für einen Ausbau der Nachtverbindungen von Städten wie Hamburg, Berlin, Düsseldorf und München nach Österreich, Italien und der Schweiz, wie „Der Standard“ meldete. Besonders erfreulich: Den Anfang wollen die ÖBB mit einer Zugverbindung von Norddeutschland nach Zürich machen. (lo)



SOB erhält neues Rollmaterial

Die Schweizerische Südostbahn AG (SOB) löst für die Ersatzbeschaffung des Voralpen-Express ein Investitionsvolumen von 170 Millionen Franken aus. Der Auftrag zur Lieferung der Fahrzeuge geht an den Thurgauer Fahrzeugbauer Stadler, der sich bei einer öffentlichen Ausschreibung durchsetzte. Im Jahr 2014 hatten Bund und Kantone grünes Licht für die Beschaffung des neuen Rollmaterials gegeben, um die älteren, teils über 40 Jahre im Einsatz stehenden Kompositionen des Voralpen-Express zu ersetzen. Ab Fahrplanwechsel 2019/20 soll das Erfolgsprodukt Voralpen-Express auf der Strecke St. Gallen-Luzern mit einer zeitgemässen Fahrzeuggeneration verkehren. (pd)

Schalter im Bahndorf Bergün gerettet

Die Rhätische Bahn (RhB) beabsichtigte, den Bahnhof Bergün während der Sommersaison in einen Selbstbedienungsbahnhof (nur Automaten) umzuwandeln. Doch Bergün ist bekanntlich ein „Bahndorf“ mitsamt Bahnmuseum Albula. Da macht es sich schlecht, wenn Reisende beim Aussteigen einen geschlossenen Bahnhof vorfinden. Gemeinsam mit den RhB ist eine Lösung gefunden worden. Der Bahnhof bleibt demnach auch während der Sommermonate geöffnet. Die Schalterbedienung wird von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern von „Bergün Filisur Tourismus“ wahrgenommen. Pro Bahn Schweiz begrüsst diese Initiative. (pbs)

Stadler in Kanada

Rocky Mountaineer und Stadler haben am 12. Mai eine Vereinbarung zur Erweiterung des spezialgefertigten GoldLeaf-Wagenparks des kanadischen Luxusbahnunternehmers bekannt gegeben. Im Zuge des Projekts werden ab 2018 zehn brandneue Panoramawagen nach Kanada geliefert. Die Wagen werden mit Hilfe der bekannten Fachkompetenz von Stadler in der Schweiz und in Deutschland völlig neu entworfen. Im Vordergrund stehen dabei die Effizienz sowie der Komfort der Fahrgäste. Rocky Mountaineer ist gemäss eigenen Angaben das weltgrösste private Luxusbahnunternehmen. (pd)

Erfolgreiches Jahr für SBB Historic

Um historische Fahrten auf dem Schweizer Netz zu ermöglichen, wurde der TEE-Zug mit ETCS Level 2 ausgerüstet.

Edwin Dutler Die Stiftung Historisches Erbe der SBB, kurz SBB Historic, hat ein erfolgreiches Jahr hinter sich. Nach ihrer grossen Umzugsaktion Ende 2014 stand SBB Historic ab Anfang 2015 mit ihren Sammlungen, Archiven und der Bibliothek in neuen Publikumsräumen in Windisch der Öffentlichkeit zur Verfügung. Die Publikumsräume sind in Gehdistanz ab dem Bahnhof Brugg optimal erreichbar.

An der Jahresmedienkonferenz orientierten der Stiftungsratspräsident Werner Nuber und der Geschäftsleiter Walter Hofstetter über ihre Aktivitäten. Zwei Ereignisse waren dabei besonders erwähnenswert: Der Fachverband der deutschen Wirtschaftsarchivare hat SBB Historic zum Wirtschaftsarchiv des Jahres 2015 erkoren. Ausserdem ist die von Walter Hofstetter und seinem Team organisierte unvergessliche Fahrt des legendären Krokodils Ce 6/8 III 14305 zum Eisenbahnfest 100 Jahre elektrische Züge in Schweden zu erwähnen. Nur wer an dieser Fahrt dabei gewesen ist, hat erlebt, wie unser Krokodil in Schweden von riesigen Menschenmengen begeistert in Empfang genommen wurde, jeder Pop-Star wäre vor Neid erblasst. Selbst eine Panne wurde mit einem grossen



Schmuckstück von SBB Historic: der RAe TEE II 1053.

Bild: SBB Historic

persönlichen Engagement aller Beteiligten gehoben und konnte die erfolgreiche Reise nicht stoppen. Ein herzlicher Dank gebührt Walter Hofstetter und seinem ganzen Team.

Stolze Jahresgebühr für Gönnerclub

Im Jahr 2016 steht SBB Historic vor grossen Herausforderungen. Im Rahmen des Gesamtprojektes Swiss Rail Park St. Gotthard wird SBB Historic auf der Gotthard-Bergstrecke im Norden historische Erlebnisfahrten anbieten, kombiniert mit Führungen und Ausstellungen im Eisenbahndepot Erstfeld. Und damit das Schmuckstück von SBB Historic, der TEE-Zug RAe TEE II 1053 auf dem Schweizer Schienennetz unbe-

schränkt verkehren kann, wurde dieser Zug mit ETCS Level 2 ausgerüstet.

Um diesem Luxuszug eine gesicherte Zukunft zu geben, wurde von SBB Historic der Gönnerclub RAe TEE II 1053 ins Leben gerufen. Die Mitglieder dieses Gönnerclubs verreisen einmal jährlich mit einer Begleitperson und in der Gesellschaft von Gleichgesinnten auf einer Ausflugsfahrt, in der kulturelle und kulinarische Aspekte nicht zu kurz kommen. Die Jahresgebühr für den Gönnerclub entspricht der Betriebsnummer des TEE und beträgt jährlich 1053 Franken. Um den exklusiven Rahmen zu gewährleisten, ist die Mitgliederzahl im Gönnerclub auf 100 Personen beschränkt.

Prügelknabe Generalabonnement

Kurt Schreiber Gemäss Ulrich Gygi, scheidender Verwaltungsratspräsident der SBB, soll bei den Preisen der Generalabonnemente eingegriffen und der Ansatz für Pendler überdurchschnittlich angehoben werden. Das hat er in der „Sonntags-Zeitung“ vom 15. Mai 2016 in einem Interview gesagt, auch wenn die SBB-Medienstelle danach versuchte, die Aussage zu relativieren.

Tatsächlich zahlt ein GA-Kunde pro Reise fünf Mal weniger als ein normaler Kunde. Diese Differenz ist sehr hoch. Pro Bahn Schweiz warnt gleichwohl vor zu massiven Preiserhöhungen. Sobald sich nämlich ein GA nicht mehr lohnt, wird aufs Auto ausgewichen und vor jeder Fahrt abgewogen, ob der eigene Wagen nicht doch günstiger und schneller wäre. Im Zweifelsfall fällt der Entscheid zu

Gunsten des Privatwagens und die Züge werden sich leeren, was wieder weniger Einnahmen mit sich bringt.

Pro Bahn Schweiz hat bereits vor drei Jahren ein GA light vorgeschlagen, das im lokalen Bereich während des ganzen Jahres und im einem Bereich von mehr als rund 30 km an maximal hundert Tagen pro Jahr gültig ist.

Diese Lösung ist unkompliziert. Der lokale Bereich könnte auf die SwissPass-Karte geladen und für den Fernverkehr könnten Kartenblöcke zu 6 Fahrten abgegeben werden, wie das bei den heutigen Mehrfahrtenkarten der Fall ist – dies zu einem Preis, welcher zirka 25 Prozent unter demjenigen des normalen Generalabonnements liegt. Anstatt teure und zeitraubende Lösungen zu suchen, könn-

te auch einmal pragmatisch vorgegangen werden.

Generell sind die Billettpreise in der Schweiz viel zu hoch. Ohne Vergünstigung kostet eine Fahrt Zürich – Bern retour 100 Franken in der 2. Klasse und 176 Franken in der ersten Klasse. Wäre – wie von der Service-public-Initiative gefordert – der letztjährige SBB-Gewinn zur Fahrpreisreduktion eingesetzt worden, würde dies zirka 6 Prozent ausmachen. Zürich – Bern retour für 94 anstatt 100 Franken. Dies wird keinen Menschen auf die Bahn locken. Vielmehr müssen die Preise generell um mindestens ein Drittel gesenkt werden. Dies ergäbe auch wieder ein vernünftigeres Verhältnis zu den GA-Preisen und würde noch mehr zum freiwilligen Umsteigen aufs öffentliche Verkehrsmittel einladen.

Eisenbahn-Industrie im Waadtland

Betriebsbesichtigungen beim Werk Villeneuve von Bombardier und bei der Hauptwerkstätte der Montreux–Oberland-Bernois-Bahn.

Kaspar P. Woker Bei frühlingshaftem Sonnenschein entführte im März der Verein der Bahnjournalisten der Schweiz eine halbe Hundertschaft an die Waadtländer Riviera und ermöglichte einen Blick ins Innere von zwei völlig verschiedenen – den meisten unbekannte – Eisenbahnwerkstätten. Die fast einzige Gemeinsamkeit: Bahnfahrzeuge werden auch heute noch mit viel Handarbeit zusammengesetzt, in Betrieb gebracht und unterhalten.

Erste Station war das Werk Villeneuve von Bombardier, früher Vevey-Technologies. Hier werden die Twindexx-Doppelstock-Triebzüge der SBB zusammengebaut. Aus Görlitz in Sachsen werden 25 Meter lange, 4 Meter hohe und fast 3 Meter breite verhüllte Monster-Pakete angeliefert. Anfänglich kamen die Dinger preisgünstig per LKW, nach Abrasieren von diversen Strassensignalen und Kreiseln kommen sie jetzt auf Hilfsdrehgestellen mit der Bahn. Es handelt sich um die Rohbauwagenkasten aus Aluminium. In einer Fertigungsstrasse von zwei mal vier Ständen wird gemalt, isoliert und zusammengebaut. Fünf Kilometer Kabel sind pro Wagenkasten zu verlegen! Alles erfolgt genau nach Plan und weitgehend von Hand bis zur Prüfung jeder einzelnen Komponente. Zum Schluss kommt noch die Alpweide-Tapete ins WC. Dann werden die Kasten auf die Drehgestelle gesetzt und mit den Endwagen, die in Görlitz fertig montiert wurden, zu achtteiligen Zügen zusammengestellt. Prüfgleis, Strom einschalten, funktioniert es? Vier Züge aus Villeneuve sind für Probefahrten bereits unterwegs, der erste mit Speisewagen – ein IC-200-Twindexx – folgt demnächst. Ein bitter-böses erheiterndes



Der erste Twindexx-IC-200-Zug mit Speisewagen für die SBB ist im Bombardier-Werk Villeneuve fertig zusammengebaut und steht für die Inbetriebnahme bereit. Bild: Kaspar P. Woker

Detail: Jeder Zug verfügt über einen Lift, pardon Warenaufzug, um das Minibar-Wägeli in den oberen Stock zu hieven. Bis die Züge kommerziell unterwegs sind, gehören die Minibars aber der Geschichte an. Nur halb so schlimm, denn die Durchgänge im Oberdeck sind teilweise so schmal, dass Personen mit Gepäck sich nur mühsam hindurch zwängen können, da wäre wohl auch die Minibar stecken geblieben.

Aufwändiger Unterhalt

Völlig gegensätzlich präsentierte sich die Hauptwerkstätte der Montreux–Oberland-Bernois-Bahn. Seit über hundert Jahren wird in Chernex ob Montreux die gesamte Flotte unterhalten und in Betrieb gesetzt. Motoren werden gewickelt, es wird geschreinert, gebohrt, gefeilt, gereinigt, geschmiert, aus- und zusammengebaut. Die Triebwagen der Rochers-de-Naye-Bahn (800-mm-Spur mit Zahnrad) packt

man auf Diplorlys, um sie hier zu revidieren. Der erste Wagen des „Goldenpass Express“ (Montreux–Interlaken) erhält ein Upgrading und auf dem Nebengleis werden gleich zwei von Stadler Bussnang angelieferte Triebwagen in Betrieb gesetzt. Der GTW ABeH 2/6 9302 wird zwischen Vevey und Les Pleiades sowie von Montreux nach Les Avants verkehren, während der Doppeltriebwagen ABe 4/4 9302 + Be 4/4 9202 dereinst Neunwagen-Züge von Montreux nach Zweisimmen schleppen wird. Eindrücklich ist die Arbeit, welche hinter den Kulissen geleistet wird, damit Kunden und Kundinnen des öv tagtäglich in perfekt funktionierende Züge einsteigen können. Die gute alte Bahntechnik konnte notfalls mit ein paar gezielten Hammerschlägen wieder zum Laufen gebracht werden. Ganz leise lässt es den Besucher erahnen, wie viel aufwändiger modernste Bahnfahrzeuge zu bauen und zu unterhalten sind.

Anzeige

BOMBARDIER IN DER SCHWEIZ – KOMPETENZ & INNOVATIONEN, DIE BEWEGEN.

BOMBARDIER

© Bombardier Inc. oder einer ihrer Tochtergesellschaften. Alle Rechte vorbehalten.

Mit 1'000 Mitarbeitenden an drei Standorten und einem Depotstandort verbindet Bombardier den Bodensee mit dem Genfersee.

In **Zürich** ist der weltweite Hauptsitz für Verkauf, Marketing, Entwicklung, Einkauf und Projektleitung der Geschäftsbereiche Lokomotiven und Antriebstechnik sowie der Basisstandort für unsere Services Dienstleistungen.

In **Winterthur** ist das Kompetenzzentrum für Drehgestelltechnologie und im Werk **Villeneuve** werden Personenverkehrszüge, Niederflurwagen sowie Strassen- und Stadtbahnen für die Schweiz gefertigt. Der Depotstandort **Oberwil** ist verantwortlich für den Unterhalt der Tramflotte der BLT und dient als Reparaturzentrum für Bahnelektronik.

www.bombardier-transportation.ch

BOMBARDIER
the evolution of mobility

ÖV-Erfahrungen in Südostasien

Unterwegs mit Metro und Zug in Bangkok, Kuala Lumpur und Singapur.

Gerhard Lob Nicht immer ist es einfach, sich im Ausland im öffentlichen Verkehr zurecht zu finden, insbesondere in etwas exotischeren Gefilden. Bei einer Reise in der Osterzeit konnten wir Erfahrungen in Südostasien sammeln. Start war in Bangkok, der Hauptstadt Thailands. Eindrücklich und effizient ist die Verbindung vom topmodernen internationalen Flughafen Suvarnabhumi ins Zentrum. Der Expresszug Airport Rail Link fährt in nur 20 Minuten die rund 30 Kilometer bis zur Endstation Phai Thai. Im Zentrum verkehren dann ein Skytrain (Hochzug), die Metro und auch Stadtbusse.

Wer am Automaten ein Ticket löst, muss immer die Zielstation eingeben – so wie wir es in der Schweiz im Fernverkehr, nicht aber im Nahverkehr gewohnt sind. Glücklicherweise ist alles auch auf Englisch angeschrieben. Auffällig ist das geordnete Vorgehen beim Ein- und Aussteigen in die Wagen. Vollautomatische Türen sind

die Normalität auf dem Bahnsteig. Die Züge halten an genau vorgegeben Haltepunkten an; die Passagiere stellen sich aufgereiht rechts und links vor die Türen. Keine Mensentrauben, kein Drängeln. Alles geht sehr ruhig zu. Während im Freien Hitze herrscht, sind die Metros dank potenter Klimaanlage fast immer eiskalt – häufig zu kalt. Die Temperatursprünge sind gewaltig und gewöhnungsbedürftig.

Im Gegensatz zum städtischen Nahverkehr ist der Fernverkehr kaum noch schienegebunden – Flugzeuge und Busse spielen in Thailand die wichtigere Rolle. Beim Besuch der Thonburi Station in Bangkok fragt man sich, ob hier überhaupt noch Züge verkehren. Das Gleis führt durch Slumgebiete. Der Fahrplan zählt noch 10 Züge pro Tag – dafür gibt es drei bediente Ticketschalter!

In Kuala Lumpur, der Hauptstadt Malaysias, findet sich noch der schöne, 1892 erbaute

Bahnhof (Bangunan Stesen Kereta). Das Gebäude, eines der wenigen historischen Gebäude in dieser von Hochhäusern wimmelnden Metropole, ist erhalten und befindet sich direkt gegenüber vom Hauptsitz des staatlichen Bahnunternehmens Keretapi Tanah Melayu (KTM). Doch der ehemalige Bahnhof hat eindeutig schon bessere Tage gesehen; die Station ist nur noch eine Haltestelle für die KTM-Regionalzüge.

Geringes Zugaufkommen in KL Sentral

Die Fernverkehrszüge halten mittlerweile in „KL Sentral“, einem riesigen Verkehrsknotenpunkt im Stadtzentrum. Das Zugaufkommen im Fernverkehr ist allerdings gering – vielleicht zwei Züge pro Stunde; gleichwohl sind Verspätungen an der Tagesordnung. Wenigstens günstig ist die Fahrt von Kuala Lumpur nach Singapur im Intercity: umgerechnet acht Dollar. Auch hier sind die Fahrgastabteile viel zu kalt;



Thonburi Station in Bangkok (oben links und rechts). Drei Schalterbeamte für 10 Züge. Im Gegensatz dazu die modernen Skytrains der thailändischen Metropole (unten links). Gedränge beim Einsteigen kennt man hier nicht.

Bilder: Gerhard Lob

immerhin gibt es einen funktionierenden Speisewagen. Doch die 300 Kilometer bis Singapur, wofür mehr als sieben Stunden Fahrzeit benötigt werden, sind vom Landschaftserlebnis eher eine Enttäuschung. Auf der schnurgeraden Strecke sieht man nichts anderes als Palmen.

Einen direkten Zug bis ins Zentrum von Singapur gibt es nicht mehr. Der Intercity aus Kuala Lumpur fährt bis Johor Bahru, der malaysischen Grenzstadt zu Singapur, und hält im dortigen Bahnhof (JB Sentral). Von dort nimmt man einen Bus (oder einen Shuttle-Zug bis Woodlands Train Checkpoint) und erreicht in wenigen Minuten die grosse Grenzkontrollstation für die Einreise nach Singapur. Danach geht es mit dem Bus weiter ins Zentrum.

Auch Singapur hat – wie Bangkok und Kuala Lumpur – einen höchst funktionalen Nahverkehr mit einer topmodernen Metro und Light-Rail. Die innerstädtischen Bahnhöfe „Tanjong Pagar



Bukit Timah Railway Station in Singapur: Nur noch Industriearchäologie.

Bild: Gerhard Lob

Railway Station“ und „Bukit Timah Railway Station“ wurden hingegen 2011 ausser Betrieb genommen. Einige Meter der Gleise sind noch verblieben; sie wurden nahe des Bahnhofsgeländes Bukit Tama in einer Art Industriearchäologie umgewandelt. Ansonsten wurde die Trasse begrünt und dient heute als Freizeitpark.

Hoffnung auf eine Wiederbelebung des Zugverkehrs zwischen Kuala Lumpur und dem Stadtstaat Singapur bietet eine neue Hochge-

schwindigkeits-Verbindung. Doch soeben teilten die Regierungen der beiden Staaten mit, dass der ursprünglich geplante Fertigstellungstermin 2020 angesichts der Komplexität des Projekts überdacht werden müsse. Die geplante Zugverbindung sollte die 300 Kilometer zwischen den beiden Städten in 90 Minuten bewältigen (statt der bisherigen 7 bis 8 Stunden). Das Projekt wurde 2013 gestartet; die Kosten sind nicht bekannt.



Modernes Rollmaterial in Kuala Lumpur: Die „KTM Komuter“ kennt reine Frauenwagen und viele Verbote (oben links); der IC von Kuala Lumpur nach Singapur ist modern, aber langsam, verspätet und viel zu kalt (unten links).

Bilder: Gerhard Lob

Die Zukunft der Gotthard-Bergstrecke

Diskussionsabend der Tessiner Sektion von Pro Bahn in Biasca

Gerhard Lob Was passiert mit der Gotthard-Bergstrecke nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels? Das ist eine zentrale Frage für Pro Bahn Schweiz – nördlich und südlich des Gotthard-Scheiteltunnels. Im InfoForum 1/2015 wurde das Betriebskonzept der SBB für das Jahr 2017 aus Sicht der Sektion Zentralschweiz bereits zerpfückt. Doch auch bei der Sektion Tessin (Astutti) kommt das Vorhaben nicht gut an.

Dass das Thema bewegt, zeigte die rege Publikumsbeteiligung an einem Diskussionsabend, der am 13. April in Biasca auf Einladung der Pro-Bahn-Sektion Tessin stattfand. Ausgangspunkt war die Gewissheit, dass die SBB zumindest bis Ende 2017 diese Linie gemäss Konzession als Fernverkehr weiter betreiben werden. Im Unterschied zu den heutigen Inter-Regio-Fernverkehrszügen werden künftig aber RegioExpress-Züge eingesetzt, die von Erstfeld via Scheiteltunnel nach Biasca–Bellinzona fahren, pro Stunde und Richtung ein Zug. Manche sollen sogar bis nach Mailand geführt werden. Es handelt sich um Flirt-Züge, die im Tessin als S-Bahn TILO im Einsatz sind.

Was passiert Ende 2017?

Flavio Crivelli, SBB-Regionalleiter Personenverkehr Süd, räumte ein, dass der Zwang zum Umsteigen in Erstfeld eine Verschlechterung des Angebots darstellt, relativierte aber zugleich: Gemäss SBB-Erhebungen steigen in Arth-Goldau 80 Prozent der Kunden von einem IR auf einen ICN um, um 20 Minuten schneller in Locarno zu sein, auch wenn dies ein nochmaliges Umsteigen in Bellinzona bedeutet. Damit wollte er sagen: Umsteigen ist nicht so abschreckend, wie behauptet wird. Er wies zudem die Kritik am Rollmaterial zurück. Seiner Meinung nach sind die TILO-Züge verlässliche Züge und bestens für die Strecke geeignet.

Was nach Dezember 2017 passiert, ist bisher offen. Wird die Strecke vom Fernverkehr auf Regionalverkehr herabgestuft, werden die Kantone Uri und Tessin zur Kasse gebeten. Der Kanton Tessin wird sich aber dagegen wehren, wie Riccardo de Gottardi vom Tessiner Verkehrsdepartement klar machte. „Es darf nicht sein, dass die SBB nur die gewinnträchtigen Strecken



Symbol der Bergstrecke: das Kirchlein von Wassen. Bild: zVg

betreiben“, sagte er. Allein für den Betrieb der Bergstrecke (ohne Unterhalt der Infrastruktur) seien rund 10 Millionen Franken pro Jahr nötig.

Raffaele de Rosa, Leiter des Amtes für Regionalentwicklung in Biasca, erinnerte seinerseits daran, dass die Bergstrecke als Rückfallebene im Falle von Schwierigkeiten mit dem Basistunnel vorgesehen sei. „Und wenn der Bund so eine Funktion vorsieht, muss er auch dafür bezahlen“, so de Rosa. Er kritisierte zudem, dass das Bundesamt für Verkehr das Angebot der Südostbahn zu einem alternativen Betrieb der Bergstrecke nicht wirklich näher geprüft habe.

Einen Kontrapunkt setzte Remigio Ratti, Professor an der Uni Lugano und Experte für Verkehrspolitik. Er kritisierte, dass der Kanton Tessin immer nur mit Forderungen zu einem simplen Erhalt und weiteren Betrieb der Bergstrecke auftrete. Kurzfristig sei dies verständlich. Doch viel wichtiger sei es, eine echte und langfristige Vision für das Gotthard-Gebiet zu entwickeln, insbesondere in touristischer Hinsicht.

Derweil hat die Eisenbahnergewerkschaft SEV im Rahmen einer Medienkonferenz am 19. Mai in Faido auf einen weiteren wunden Punkt im künftigen Betriebskonzept via Bergstrecke hingewiesen: Auf den TILO-Zügen werden keine Zugbegleiter mehr präsent sein. Der SEV hält dies nicht nur für kundenunfreundlich, sondern auch für ein Sicherheitsproblem, falls etwa eine Evakuierung im Gotthard-Scheiteltunnel im Ereignisfall nötig sein sollte.

Die SBB reagierten noch gleichentags mit einer Medienmitteilung. Demnach hat eine Sicherheitsprüfung ergeben, „dass die Passagier- und Personalsicherheit auf den unbegleiteten RegioExpress-Zügen die Sicherheitsstandards erfüllt und den Netzzugangsbedingungen des Bundesamts für Verkehr entspricht.“ Pro Bahn Schweiz liess sich dadurch nicht beeindrucken. In einer Stellungnahme wurde einmal mehr festgehalten, „dass dieses Konzept nur als kundenfeindlich und lieblos bezeichnet werden kann.“

Gönner Pro Bahn

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

BERN MOBIL



SIEMENS



SOB SÜDOSTBAHN



Gemeinden

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

Kein Wechsel beim Präsidium

Entscheid der diesjährigen Delegiertenversammlung von Pro Bahn Schweiz in Schaffhausen.

PBS Als Folge einer beantragten Reorganisation der Strukturen von Pro Bahn Schweiz haben sich unterschiedliche Ansichten ergeben, was dazu geführt hat, dass der Vizepräsident von Pro Bahn Schweiz, Bruno Eberle, anlässlich der Delegiertenversammlung vom 9. April in Schaffhausen seine Bereitschaft zurückgezogen hat, als neuer Präsident von Pro Bahn Schweiz zu wirken. Damit ein nahtloser Weiterbestand von Pro Bahn Schweiz ermöglicht werden kann, hat sich Kurt Schreiber daraufhin bereit erklärt, den Verein für ein weiteres Jahr zu führen. Er wurde von der Delegiertenversammlung einstimmig wiedergewählt. Daneben konnten die statutarischen Traktanden zügig abgehandelt und sämtliche Vakanzen innerhalb des Zentralvorstandes besetzt werden. Damit ist Pro Bahn

Schweiz bereit, seine Aufgabe als Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs wirksam weiterzuführen.

Nicht unter die Erde

Die DV begann bei geschlossenen Fensterläden. Damit wollte Kurt Schreiber das Umfeld vermitteln, wenn dereinst die Passagiere in den öffentlichen Verkehrsmitteln ihre Reise in Tunnels anstatt in der Landschaft zu absolvieren haben. „Alle Leute kommen einmal unter den Boden, es ist also wirklich nicht notwendig, sie schon zu Lebzeiten unter den Boden zu verdammen.“ Auch bei Autobahnausbauten oder -neubauten werde der Weg in erster Linie oberirdisch gesucht. Das Gleiche soll auch bei der Bahn gelten.

In seiner Rede kam Schreiber auch auf aktuelle Probleme zu sprechen, etwa den teilweisen Doppelspurausbau zwischen Zug und Arth Goldau, der nun in letzter Minute von beschwerdeführenden Bürgern und in Folge eines Entscheids des Bundesverwaltungsgerichtes verhindert oder verzögert werden soll. „Dieses Vorgehen kann nur auf persönlichen Egoismus zurückgeführt werden, worunter die Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs zu leiden haben“, kritisierte Schreiber. Für Pro Bahn Schweiz sei es höchste Zeit, dass solchem Vorgehen Einhalt geboten werde, indem die Einspruchsrechte eingeschränkt werden. Es dürfe nicht sein, dass Einzelpersonen oder Gruppierungen Projekte von nationaler Bedeutung auf diese Art und Weise sabotieren können.

Pro Bahn Schweiz gibt dem öV wieder ein Gesicht

Wiederholter Aufruf an die Mitglieder von Pro Bahn Schweiz.

PBS Seit Jahren thematisiert Pro Bahn Schweiz das Verschwinden persönlicher Kontakte im öV. Statt nur zu klagen, machen wir nun einen unkonventionellen Vorstoss, damit der öV auf Schiene, Strasse, Wasser und in der Luft wieder ein Gesicht erhält. Dafür sind wir auf die Mitarbeit der Kundinnen und Kunden angewiesen! Wir wiederholen hier daher nochmals den Aufruf aus Heft 1/2016.

Während den Monaten Mai und Juni sammeln wir Berichte über Mitarbeitende, die sich mit einer speziellen Dienstleistung hervorgetan haben. Einige Beispiele, damit klar wird, wonach wir suchen:

- Während einer Störung macht der Zugchef eine speziell gute Durchsage, welche die Gemüter beruhigt. Eine Schalterangestellte

nimmt sich besonders viel Zeit und Mühe, Ihnen ein passendes Billett für eine Auslandsfahrt auszustellen. Eine Aufsichtsperson auf dem Perron hilft Ihnen, Ihr in einem kurzen Moment der Unaufmerksamkeit verloren gegangenes Kind zu suchen – und zu finden.

- Eine Lokomotivführerin fährt wie auf Wolken und holt trotzdem eine Verspätung auf. Ein Mitarbeiter der Seilbahn hilft Ihnen äusserst taktvoll; so wird Ihre Fahrt trotz Ihrer Angst vor Reisen in einer Kabine hoch über dem Erdboden erträglich.

Die ausserordentlichen Taten können Pro Bahn Schweiz schriftlich per Post oder per E-Mail mitgeteilt werden. Nennen Sie uns den Ort, das Datum, den Zeitpunkt und mit welchem

Transportmittel in welche Richtung Sie gefahren sind. Noch besser ist natürlich der Name des betreffenden Mitarbeitenden. Schreiben Sie in einem kurzen Bericht, warum Sie ihn oder sie als würdig erachten, von uns die Auszeichnung PREMIO PRO zu erhalten.

Die Mitglieder des Ressorts Dienstleistungen amten anfangs Juli als interne Jury, welche fünf gleichwertige Auszeichnungen vergibt. Die Übergabe findet Ende August/Anfang September im Verkehrshaus der Schweiz statt.

Fragen und Meldungen an:

- PREMIO PRO, Andreas Theiler, Wylermatt, 3635 Uebeschi oder
- pbs.theiler@bluewin.ch (Betreff: PREMIO PRO)

Kontakte

ZENTRALVORSTAND

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

NORDWESTSCHWEIZ

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

TICINO ASTUTI

Melitta Jalkanen
Via Nosedà 15, 6977 Ruvigliana
T 091 971 21 32
melitta.jalkanen@verditicino.ch

ZÜRICH

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

ESPACE MITTELLAND

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

OSTSCHWEIZ

Dr. Benedikt Zeller, Präsident
Büntenstrasse 26, 8880 Walenstadt
T 079 407 60 23
pbs-os.praesident@pro-bahn.ch

ZENTRALSCHWEIZ

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



Sicher.
Unabhängig.
Leistungsstark.

VVST
Elisabethenanlage 25
Postfach
CH-4002 Basel

info@wst.ch
www.wst.ch



ProBahn

Schweiz

Jetzt Mitglied werden ...

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Einzelmitglied
CHF 50.- / Jahr | <input type="checkbox"/> Partnermitglied
CHF 30.- / Jahr |
| <input type="checkbox"/> Studenten / Lehrlinge
CHF 25.- / Jahr | <input type="checkbox"/> Vereine / Verbände
CHF 100.- / Jahr |
| <input type="checkbox"/> Gemeinden
CHF 200.- / Jahr | <input type="checkbox"/> Firmen / Gönner
mindestens CHF 500.- / Jahr |

... ausschneiden und einsenden:

Pro Bahn Schweiz
CH - 8000 Zürich

oder online
www.pro-bahn.ch

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

Name / Vorname _____

Adresse _____

PLZ / Ort _____

E-Mail-Adresse _____

Datum / Unterschrift _____

Empfohlen durch
(Name / Adresse) _____