



Bild: Roland Arnet

## Reise in die Zukunft

**Nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels: SBB wollen direkte IR ins Tessin opfern  
15-Minuten-Takt als Ziel: Interview mit TILO-Chef Roberto Tulipani**

Schwerpunkt zum Angebot in der Südschweiz ab 2017 ab Seite 3



**Kurt Schreiber**

Präsident  
Pro Bahn Schweiz

## Am Ball bleiben

Anfangs August haben die SBB das neue Angebotskonzept für den Süden vorgestellt. Pro Bahn Schweiz macht dasselbe und widmet diese Nummer des InfoForums diesem Thema. Die auch von Pro Bahn Schweiz ausgelöste Kulanzfrage bei den SBB-Billettkontrollen hat ein grosses Echo ausgelöst. Zwischenzeitlich liessen sich verschiedene und erfreuliche Fortschritte verzeichnen, auch wenn die Gültigkeitsfrage der selbst ausgedruckten Billette noch nicht gelöst ist.

Den vorgesehenen Busbetrieb der SBB/DB nach München hat Pro Bahn als Bankrott-erklärung bezeichnet – eine harte Aussage, die aber Schritte in die richtige Richtung ausgelöst hat: Sonderangebote für reine Zugfahrten sollen nur wenig teurer als eine Busreise sein.

Diese Beispiele zeigen es auf: Es lohnt sich, am Ball zu bleiben. Pro Bahn Schweiz tut es.

## Rester au front

Début août, les CFF ont présenté leur nouveau concept pour les liaisons avec le sud. Cette édition de Pro Rail Suisse en fait de même et consacre ce numéro d'InfoForum à cette thématique.

La question de la flexibilité des contrôles des billets CFF, également abordée par Pro Rail Suisse, a eu un écho important. Depuis, divers pas réjouissants ont été franchis dans ce sens, quand bien même la question de la validité des billets imprimés individuellement n'est pas encore résolue.

Pro Rail Schweiz avait qualifié la liaison CFF/DB par bus, à destination de Munich de banqueroute. Des mots forts, mais qui ont suscité des recherches de solutions dans la bonne direction; des offres spéciales par le rail uniquement et à des prix à peine plus élevés que ceux des trajets en bus.

Autant d'exemples qui démontrent clairement, qu'il est payant de rester au front. Et c'est ce que fait Pro Rail Suisse.

## L'importanza di essere sempre presenti

All'inizio del mese di agosto le FFS hanno presentato la nuova offerta per il Sud e così pure Pro Bahn Svizzera dedica l'attuale numero di InfoForum a questo tema.

La richiesta di una maggior comprensione nei confronti dell'utenza in caso di mancanza di biglietti validi avanzata pure da Pro Bahn ha suscitato un grande eco. Negli ultimi mesi si sono registrati diversi cambiamenti positivi nell'atteggiamento del personale del treno anche se la problematica della validità dei biglietti stampati direttamente dai viaggiatori non è ancora stata risolta.

Pro Bahn aveva definito "una bancarotta" la prevista tratta bus FFS/DB fra Zurigo e Monaco. Un'affermazione molto dura, alla quale sono però seguiti passi nella giusta direzione. Offerte speciali per viaggi effettuati solo in treno devono essere solo poco più care di un viaggio in bus.

Questi esempi mostrano che vale la pena di rimanere sempre presenti. Pro Bahn lavora in questo modo.

## Inhalt

### Schwerpunkt: Angebot in der Südschweiz ab 2017

SBB-Fahrplankonzept am Gotthard .....	3-4
Vorschläge von Pro Bahn Schweiz .....	5
TILO: Streckenplan 2014 und 2019 .....	6
Intervista con Roberto Tulipani, direttore TILO .....	7-8
Interview mit TILO-Chef Roberto Tulipani ..	9-10
Rückschlag für TILO südlich von Chiasso .....	10

### Aktuell

Zürich–Mailand: Längere Fahrzeiten ab Juni 2014 .....	11
Zugsicherung: Pläne unzureichend .....	12
FABI-Abstimmung im Februar 2014 .....	12
Fortschritte bei SBB-Kulanzregeln .....	13
Bahnjammer im Entlebuch .....	14
München–Zürich: Bahn setzt auf Bus .....	15
Güterverkehr: 4-Meter-Korridor nötig .....	16
Wichtiger Schritt für Tram Region Bern .....	17
100 Jahre Badischer Bahnhof .....	18-19

### ÖVerreisen

Auslaufmodell: Rhätische Bahn mit Lok 603 ..	20
Kulturhauptstadt: Mit dem TGV nach Marseille .....	21

### Pro Bahn intern

Besichtigung des Gotthard-Basistunnels .....	22
Sicherheit: Auswertung der Online-Umfrage ..	23

## Impressum

InfoForum 3/2013, Versand: 12. September 2013

### Herausgeber

Pro Bahn Schweiz (PBS)  
Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs  
Postfach 2224, 8021 Zürich  
T 044 741 49 90, M 079 401 05 40  
www.pro-bahn.ch, info@pro-bahn.ch  
Postkonto: 82-4920-4

### Redaktion

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

### Mitarbeit Pro Bahn

Roland Arnet, Elena Bacchetta, Jean-Pierre Baebi, Bastian Bommer-Denss, Edwin Dutler, Stephan Frei, André Guillaume, Kurt Lüthi, Kurt Schreiber, Andreas Theiler.  
Gastbeitrag: Tobias Gafafer

### Bilder

Pressedienste, Redaktion, soweit nicht anders erwähnt

### Korrektur

Stefan Schweizer

### Inserate und Druck

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

### Grafisches Konzept und Layout

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

### Auflage

2000 Exemplare, 4 x jährlich

### Mitgliedschaften

Europäischer Fahrgastverband, Europäischer Verband für die Entwicklung des Schienenverkehrs

### Nächste Ausgaben

InfoForum 4/2013 12. Dezember 2013  
Inserate- und Redaktionsschluss 20. November 2013  
InfoForum 1/2014 13. März 2014  
Inserate- und Redaktionsschluss 19. Februar 2014



Problematisches Vorhaben: Ab Dezember 2016 soll die Gotthard-Bergstrecke mit TILO-S-Bahn-Zügen befahren werden.

Bild: TILO

## Mehrere Fahrplanwechsel stehen an

Überlegungen zum Angebot Gotthard–Ceneri ab 2017 und zur Zukunft des Voralpen-Express.

**Stephan Frei** Die SBB haben am 8. August einige Eckdaten zum Angebotskonzept im Personenverkehr durch die Gotthard- und Ceneri-Basistunnel (GBT, CBT) und über die Gotthard-Stammstrecke ab 11. Dezember 2016 vorgestellt. Aktuell fahren täglich rund 9000 Personen durch den Gotthard, deutlich weniger als früher. Die SBB rechnen 2020 mit rund 15 000 Reisenden pro Tag.

Die Züge werden wie bisher stündlich abwechselnd ab Basel–Luzern und Zürich ins Tessin fahren. Zur halben Stunde werden bis 2019 alle 2 Stunden die Züge Zürich–Milano verkehren. Ab 2020 sollen die Züge nach Milano stündlich fahren, so dass zwischen der Deutschschweiz und dem Tessin ein schneller Halbstundentakt entsteht. Dazwischen sollen pro Stunde und Richtung 6 Güterzüge durch den GBT fahren können.

### Umleitung und Knoten Rotkreuz

Aus den Angaben der SBB zu den Reisezeitverkürzungen kann für das Betriebskonzept während der Sanierung und des Ausbaus Zug–Arth–Goldau folgendes geschlossen werden:

Die Sperre Zug–Arth–Goldau dauert zwar nur 1,5 Jahre, beeinflusst aber dennoch zwei ganze Jahresfahrpläne. Die Änderung des Betriebskonzepts mit einer Reisezeitverlängerung von 15 statt 20 Minuten beruht darauf, dass nicht wie ursprünglich vorgesehen die Trasse Zürich–Zug angepasst wird, sondern ab Arth–Goldau südwärts. Weil sich deshalb die Züge beider Richtungen etwa in Arth–Goldau begegnen werden, muss der gegenseitige Anschluss zwischen IR und IC während dieser Zeit in Rotkreuz sichergestellt werden. Deshalb müssen die Züge Basel–Gotthard in Luzern rund 10 Min. länger halten, weswegen der Reisezeitgewinn Basel–Tessin 2017–2018 10 Min. geringer ist als Luzern–Tessin. Die Relationen Basel–Arth–Goldau und weiter mit dem IR dauern 2017–2018 rund 15 Minuten länger. Analoges gilt für die meisten anderen Relationen via Luzern (z.B. ab Genève–Bern via Zofingen).

### Tessin und Bergstrecke

Ab Arth–Goldau wird es entlang der Gotthardachse im Regionalverkehr innert weniger Jahre zu mehreren grösseren Fahrplanwechseln

kommen: Ende 2016, Ende 2018 und im Sottoceneri auch Ende 2019. Mit dem CBT rücken ab 2020 Sottoceneri und Sopraceneri näher zusammen: Bellinzona–Lugano auf weniger als eine Viertelstunde (rund 10 Min. weniger), Locarno–Lugano auf weniger als eine halbe Stunde (rund 30 Min. weniger). Beide Relationen werden mindestens halbstündlich bedient.

Die bisherigen IR Basel–Zürich–Locarno wollen die SBB teilen: Von Norden bis Erstfeld verkehrt wie bisher der IR, früher oder später wohl als Pendelzug. Die Bergstrecke ab Erstfeld soll mit einem RE Erstfeld–Chiasso erschlossen werden. Auf der Bergstrecke werden wie bisher Göschenen, Airolo, Faido und Biasca bedient. Betrieben werden soll die Linie von TILO mit bereits bestellten Flirt. Am Wochenende sollen einzelne direkte Züge von Norden bis Göschenen verkehren.

Fazit: Die SBB sehen zwar das touristische Potential der Bergstrecke, zwingen die Reisenden aber zu einem rein betriebswirtschaftlich begründeten Umsteigen und setzen stehplatzoptimierte S-Bahn-Fahrzeuge mit zu vielen Türen und unbequemen Sitzplätzen ein.

>>>

**>>> Entscheid noch dieses Jahr**

Die direkten Verbindungen aus dem Norden nach Locarno verschwinden. Für die Pendler aus Schwyz und Uri soll der „Innerschweizer Sprinter“ am Morgen nach Zürich und am Abend zurück fahren. Heute gehört die Gotthard-Bergstrecke zur Fernverkehrskonzession der SBB, welche bis Ende 2017 gilt: Göschenen, Airolo, Faido und Biasca müssen mindestens stündlich bedient werden. Die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels ergibt eine neue Ausgangslage, welche Auswirkungen auf Trassen und Nachfrage über die Bergstrecke hat und damit den Charakter dieser IR-Linie ändert. Das BAV führt also ein Konzessionsänderungsverfahren per Fahrplan 2017 durch. Ähnliches gilt für Locarno, das ebenfalls in der Fernverkehrskonzession der SBB aufgeführt ist.

Die Entscheide sollen noch dieses Jahr fallen. Voraussichtlich wird der Personenverkehr auf Bergstrecke teilweise abgeltungsberechtigt (Mischfinanzierung durch SBB Fernverkehr und Abgeltungen). Abgeltungsberechtigte Leistungen im Regionalverkehr können zwar ausgeschrieben werden, das BAV verzichtet aber vorläufig darauf. Offerten können aber auch ohne Ausschreibung eingereicht werden und müssen geprüft werden: Die SOB schlägt dem BAV vor, den Voralpen-Express (VAE) von St. Gallen ab Arth-Goldau nicht mehr nach Luzern, sondern über die Gotthard-Bergstrecke ins Tessin zu führen.

Deutschschweiz–Tessin

**Reisezeitverkürzung gegenüber dem Fahrplan 2016 (gemäss SBB)**

Fahrplan	2017–2018	2019	ab 2020
	GBT	GBT	GBT CBT
	Sanierung Brunnen–Flüelen Sanierung und Ausbau Zug–Arth-Goldau	Sanierung Brunnen–Flüelen	
Relation			
Zürich–Tessin	rund 25 Min.	rund 40 Min.	rund 60 Min.
Basel–Tessin	rund 30 Min.	rund 40 Min.	rund 60 Min.
Luzern–Tessin	rund 40 Min.	rund 40 Min.	rund 60 Min.
Deutschschweiz–Mailand	rund 30 Min.	rund 30 Min.	rund 60 Min.

Die Hintergründe:

- Der Verkehrsverbund Luzern bevorzugt Luzern–Arth-Goldau einen sauberen S-Bahn-Halbstundentakt und will auf diesem Abschnitt den VAE nicht mehr bestellen. Bereits heute übernimmt der VAE auf diesem Abschnitt S-Bahn-Funktionen. Ausserdem bestellen die Kantone Luzern, Schwyz und St. Gallen ab 2014 den VAE als dann zum reinen SOB-Produkt gemeinsam, was die Abgeltung des Kantons Luzern offenbar erhöht.
- Auf der Relation St. Gallen–Arth-Goldau ist der VAE eine halbe Stunde schneller als die Fahrt via Zürich, nach Luzern hingegen ist der VAE etwa eine Viertelstunde langsamer als die schnellere der beiden Verbindungen pro Stunde via Zürich.
- Der VAE ist trotz der Zuggattung IR abgeltungsberechtigt. Er deckt die Kosten bisher

- zu rund 70 Prozent. Das neue Betriebskonzept St. Gallen–Luzern ab Fahrplan 2014 mit fixen Kompositionen mit zwei Triebfahrzeugen, aber ohne Verstärkungswagen und Schiebedienst, erhöht die Kosten.
- Das VAE-Rollmaterial soll bis 2019 ersetzt werden. Die SOB strebt dafür wie bisher hochwertiges Rollmaterial an, um der Marke VAE gerecht zu werden. Den Kantonen scheint dies aber zu teuer zu sein.
- Die SOB möchte das Streckennetz des VAE ausdehnen, um die Produktionskosten pro km zu senken. Zusätzlich zur vorgeschlagenen Verlängerung ins Tessin kann sie sich auch die Weiterführung via Entlebuch und Emmental nach Bern (bisher BLS) oder via Romanshorn nach Konstanz (HGV-A-Projekt) vorstellen.

**Schneller, wenn auch holprig Richtung Süden**

**Kurt Schreiber** Pro Bahn Schweiz freut sich mit den SBB, dass das Angebot Richtung Süden mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels markant verbessert wird. Der Weg dazu ist aber lang und erst noch holprig. Gleich mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels wird die Fahrzeiterparnis wegen des Streckenumbaus zwischen Zug und Arth-Goldau wieder reduziert, weil die Züge über Rotkreuz umgeleitet werden müssen. Auch der Ausbau des Tessiner S-Bahn-Netzes ist zu begrüssen. Dazu ist es allerhöchste Zeit, und es ist zu wünschen, dass das Erfolgsmodell der übrigen schweizerischen S-Bahnen auch dort endlich Einzug hält – und zwar bis Milano.

Hingegen ist für Pro Bahn Schweiz der vorgesehene Zwang zum Umsteigen in Erstfeld für Reisende über den Berg unverständlich. Wohlverstanden, die entsprechenden Interregio-Züge werden ab Zürich oder Basel–Luzern ohnehin bis Erstfeld fahren. Dort kehren sie wieder um, und die Reisenden werden zum Umsteigen gezwungen, was weder angenehm noch attraktiv ist. Hier fordert Pro Bahn Schweiz, dass diese Züge durchgehend ab Basel oder Zürich ins Tessin verkehren, denn das Umsteigen widerspricht einem der Grundsätze des Erfolgsmodells von „Bahn 2000“, das möglichst viele umsteigefreie Verbindungen vorsieht.



Der neue Gotthard-Basistunnel wird den Fahrplan auf der Nord-Süd-Achse etappenweise revolutionieren: Loktaufe am Nordportal bei Erstfeld.  
Bild: Alptransit Gotthard AG

# Südliche Zukunftsmusik

Die Vorschläge von Pro Bahn Schweiz zum Angebotskonzept auf der Gotthard-Strecke ab 2020.

**Bastian Bommer-Denss** Am 8. August stellten die SBB in Bellinzona das Fahrplankonzept für die Gotthardstrecke bis 2020 vor. Nach der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels (GBT) und Ceneri-Basistunnels (CBT) soll ab Dezember 2019 jede halbe Stunde ein Fernverkehrszug von Norden in den Süden und umgekehrt durch die Basistunnels fahren mit einer um rund 60 Minuten verkürzten Fahrzeit.

Auf der bisherigen Bergstrecke soll zwischen Erstfeld und Chiasso jede Stunde ein TILO-Regioexpress verkehren und in Erstfeld, Bellinzona und Lugano Anschlüsse an den Fernverkehr ermöglichen.

Die Interregiozüge sollen künftig nur noch von Basel/Zürich bis Erstfeld fahren (für Details siehe Artikel auf den Seiten 3 und 4).

Im Tessin soll zwischen Locarno–Lugano und Varese–Lugano/Como halbstündlich eine S-Bahn verkehren, sowie stündlich eine S-Bahn vom Tessin nach Milano-Malpensa.

Für Pro Bahn Schweiz muss ein zukünftiges Angebotskonzept folgende Ziele erfüllen:

1. Jede Stunde eine schnelle direkte Verbindung Zürich–Milano, jede halbe Stunde eine schnelle Verbindung Zürich–Tessin mit Umsteigen.
2. Das Angebot steigt im Tessin parallel zur Infrastruktur (CBT, Ferrovia Mendrisio–Varese).
3. Jede Stunde eine schnelle direkte Verbindung Basel–Tessin mit Anschluss an ICE und/oder TGV in Basel.
4. Jede halbe Stunde eine Verbindung Luzern–Tessin mit Umsteigen.
5. Die Ostschweiz soll vom Fahrzeitgewinn profitieren.

Auch Pro Bahn Schweiz hat für die Gotthard-Strecke mit der Methode „Verfügbarkeiten“ ein Angebotskonzept erarbeitet. Bei dieser Methode werden aus Kundensicht zwischen relevanten Räumen Verfügbarkeiten mit einer gewünschten Reisezeit und einem Takt definiert, und es wird festgelegt, ob diese Verfügbarkeiten direkt oder mit Umsteigen gewünscht werden. Danach wird ein Angebotskonzept hergeleitet, welches die definierten Verfügbarkeiten erfüllt.

Die oben genannten Ziele können mit folgendem Angebotskonzept erfüllt werden:

- a) Jede Stunde fährt ein EC von Zürich nach Milano durch den GBT/CBT.



Mit dem Ceneri-Basistunnel, der Ende 2019 in Betrieb genommen wird, wird es nochmals zu einem Quantensprung kommen: Das im Bau befindliche Nordportal bei Lugano-Vezia mit der bestehenden Gotthard-Linie.  
Bilder: Alptransit AG und Gerhard Lob



- b) Zur anderen halben Stunde fährt ein IR von Zürich ins Tessin über die Bergstrecke und bietet Anschluss an den stündlichen IC von Basel ins Tessin durch den GBT/CBT.
- c) Jede halbe Stunde fährt ein Zug von Luzern und bietet Anschluss an den EC/IC und IR in den Süden.
- d) Der Voralpenexpress aus der Ostschweiz bietet Anschluss an den IC und IR in den Süden.

Pro Bahn Schweiz sieht mit folgenden Optionen, sogar die Möglichkeit das Angebot weiter zu optimieren und attraktiver zu gestalten:

- 1) Der EC von Zürich nach Milano wird bereits ab Stuttgart geführt.
- 2) Der IC von Basel ins Tessin fährt über die Aargauische Südbahn und bietet in Aarau Anschlüsse an die Züge aus dem Raum Biel/Solothurn und Bern, somit profitieren zusätzliche Kunden von einer noch schnelleren Verbindung. Später könnte dieser IC sogar als EC von Strasbourg/Frankfurt nach Milano verkehren.
- 3) Der Voralpenexpress verkehrt anstelle der IR aus Zürich von Arth-Goldau weiter Richtung Uri, eventuell sogar über die Bergstrecke ins Tessin, und kann so als attraktives touristisches Produkt mit Halt an zusätzlichen Stationen entlang der Bergstrecke vermarktet werden. Zwischen Luzern und Arth-Goldau verkehrt die S-Bahn halbstündlich.

- 4) Eine der halbstündlichen Verbindungen von Luzern in den Süden wird ohne Umsteigen angeboten. Dies zum Beispiel mit einem Flügelzugkonzept.
- 5) Im Kanton Uri wird ein neuer Umsteigebahnhof bestimmt, welcher wie Visp als Drehkreuz dient und sogar direkt an die Autobahn angeschlossen werden könnte, um attraktive Verbindungen an den Busverkehr in der Zentralschweiz anzubieten.

Im Kanton Tessin sollen die S-Bahnen zwischen Locarno, Bellinzona und Lugano so verkehren, dass ein Viertelstundentakt entsteht und zwischen Locarno–Lugano und auf dem restlichen Netz bis Varese und Milano ein Halbstundentakt. In Milano muss nicht zwingend jede S-Bahn nach Centrale verkehren, sondern kann auch in einem anderen innerstädtischen Bahnhof enden.

Pro Bahn Schweiz ist überzeugt, dass mit dem oben genannten Angebotskonzept und den zusätzlichen Optionen endlich ein kundenfreundliches und attraktives Angebot für den Nord-Süd-Verkehr über den Gotthard entsteht.

# TILO: Liniennetz 2014 und 2019



Der anstehende Quantensprung im Liniennetz ist klar sichtbar: Rechts der TILO-Streckenplan nach Eröffnung des Ceneri-Basistunnels 2019.  
Grafik: TILO

## Das Unternehmen TILO AG

Betriebsaufnahme: 12. Dezember 2004  
 Sitz: Bellinzona  
 Aktienanteile: 50 Prozent SBB, 50 Prozent Trenord S.r.L.  
 Aktienkapital: 2 Mio. CHF  
 Verwaltungsrat: Sechs Verwaltungsräte mit dreijährigem Mandat  
 Generaldirektor: Roberto Tulipani  
 Finanz- und Personalchef: Sergio Olliaro  
 Angestellte: 68  
 Linien: 3 (S10, S20, S30)  
 S10: (Airolo-) Biasca-Bellinzona-Lugano-Chiasso (-Milano)  
 S20: Castione-Bellinzona-Locarno  
 S30: (Bellinzona-) Cadenazzo-Luino-Gallarate-Malpensa Aeroporto  
 Flotte: 16 4-teilige Triebzüge Flirt, 11 6-teilige Triebzüge Flirt, 3 Re 420  
 Zurückgelegte km (2011): 3 036 949 km  
 Transportierte Passagiere (2011): 7,7 Millionen

## Azienda TILO

Data di fondazione: 12. dicembre 2004  
 Sede: Bellinzona  
 Quote azionarie: 50% Ferrovie Federali Svizzere e 50% Trenord S.r.l.  
 Capitale azionario: 2 Mio. CHF  
 Consiglio d'amministrazione: sei amministratori con carica triennale  
 Direttore generale: Roberto Tulipani  
 Direttore finanze e personale: Sergio Olliaro  
 Dipendenti: 68  
 Linee gestite: 3 (S10, S20 e S30)  
 Flotta: 16 Flirt a 4 vetture, 11 Flirt a 6 vetture, 3 Re 420  
 Km percorsi nel 2011: 3 036 949 km  
 Passeggeri trasportati nel 2011: 7.7 Mio



"I progetti innovativi sono sempre stati, in origine, dei sogni": Roberto Tulipani.

Foto: TILO SA

## "Il nostro obiettivo è una frequenza ogni 15 minuti"

Intervista con Roberto Tulipani, Direttore della TILO SA, sui sviluppi del sistema dei treni regionali in Ticino e Lombardia.

### **InfoForum: La Tilo SA fu fondata nel 12 dicembre 2004. Che bilancio può fare?**

**Roberto Tulipani:** Lo scopo per cui è stata creata la TILO era quello di sviluppare il traffico transfrontaliero tra il Ticino e la Lombardia. Il bilancio è positivo anche se, come per ogni cosa quando si fa un bilancio, si può pensare che si sarebbe potuto fare di più e meglio. Ma se guardo in dietro agli anni precedenti all'introduzione della S-Bahn Ticino, devo ammettere che la qualità del trasporto è sicuramente migliorata in maniera tangibile. Oggi viaggiamo su mezzi puliti, comodi, climatizzati e moderni. Tutta la rete di trasporto è stata migliorata e l'uso del trasporto pubblico è stato favorito anche grazie a progetti come Arcobaleno.

### **Un bilancio positivo, visto anche che il Ticino non ha proprio una tradizione nel trasporto pubblico...**

... effettivamente non è facile per un'impresa di trasporto pubblico inserirsi in un simile contesto. Le statistiche parlano chiaro. Il Ticinese usa maggiormente il mezzo privato rispetto alla media nazionale. È però anche vero che negli ultimi

anni, grazie anche alla bontà del progetto TILO, il numero degli utenti del traffico regionale in Ticino è aumentato di più rispetto alla media svizzera: con l'introduzione dell'S-Bahn abbiamo raddoppiato l'utenza. Oggi trasportiamo più di 8 milioni di clienti annualmente.

### **Quali progetti ci sono per il futuro?**

A corto termine il nuovo collegamento Mendrisio-Varese è sicuramente il progetto più importante. Come TILO siamo chiamati a creare un servizio transfrontaliero di alta qualità.

### **Però ci sono problemi. L'Italia ha già spostato di un mezz'anno da dicembre a fine aprile 2015 l'apertura della linea. Voi credete in questa nuova data?**

Speriamo vivamente che la linea entri in servizio per quella data, ma attendiamo conferme dai partner italiani. Personalmente penso che sia difficile che questo possa avvenire, visto che il ritardo accumulato fino ad ora è ampio. Attendiamo le conferme entro settembre 2013.

### **Veniamo ad altri progetti.**

Per TILO e le FFS, e sicuramente anche per tutta la Svizzera, l'entrata in servizio delle gallerie di base del San Gottardo e del Monte Ceneri saranno delle pietre miliari. Per il Ticino, quella del Ceneri è senza dubbio il progetto del secolo. Da fine 2019, se la politica sosterrà il servizio, ci saranno collegamenti diretti Locarno-Lugano, e ci sarà una triangolazione Bellinzona – Locarno – Lugano, con tempi di percorrenza dimezzati. Il nostro obiettivo è una frequenza ogni 15 minuti. Chiaramente abbiamo bisogno anche di più treni, saranno necessari più di 200 milioni di franchi per il nuovo materiale rotabile entro il 2025.

### **In Italia a livello operativo ogni tanto ci sono problemi, causati da scioperi. In conseguenza ci sono treni TILO soppressi da Trenord. Quanto è difficile la collaborazione con Italia?**

Sul piano operativo la collaborazione con Trenord è buona. Ma l'Italia non è la Svizzera. In Italia esiste la possibilità di scioperare e questo ha un'influenza anche sui servizi. In Ticino e in Svizzera lo sciopero, in generale, non c'è e >>>

>>> non conosciamo questo genere di problematica. Quando in Italia viene indetto uno sciopero, generalmente veniamo avvisati per tempo, così da poter adottare le misure necessarie affinché si possano fermare i treni al confine e avvisare la clientela. Purtroppo questo è un disagio per la nostra clientela "transfrontaliera", per cui abbiamo un margine di manovra limitato.

**Si notano ancora problemi con i biglietti. Ad esempio da Locarno a Malpensa con l'abbonamento metà prezzo si paga meno che nella direzione opposta. Come è possibile?**

La questione del ticketing internazionale è una delle più complesse per le aziende ferroviarie. Ci sono alcuni problemi con l'emissione dei biglietti TILO in Italia che stiamo cercando di risolvere con Trenord, responsabile per la vendita dei titoli di trasporto TILO in Italia. Trenord opera limitatamente solo in Lombardia e attualmente non ha la possibilità di operare a livello internazionale per i biglietti.

**Ci sono pure notizie positive. In Ticino con la comunità tariffale Arcobaleno le tariffe su alcuni tratti sono diminuite. Sembra un miracolo.**

Certo, malgrado certi clienti si lamentano comunque del prezzo troppo alto del trasporto pubblico, Arcobaleno è molto concorrenziale e pratica prezzi molto bassi. Il rovescio della medaglia è che questo genera problematiche di copertura dei costi. Se le entrate non sono sufficienti o troppo basse, la differenza la deve coprire e garantire il committente, cioè il Cantone e la Confederazione. La pressione aumenta, soprattutto con le nuove linee. Se penso alla Mendrisio-Varese il sistema può essere molto interessante. Se penso invece ad altri progetti, come l'estensione del collegamento TILO verso Roveredo nei Grigioni, che avrebbe un grado di copertura inferiore, difficilmente la Confederazione coprirebbe i costi di questo servizio.

**È un sogno o qualcosa di realistico il collegamento da Arbedo-Castione verso Roveredo GR?**

I progetti innovativi sono sempre stati, in origine, dei sogni e quindi bisogna sempre e comunque valutare questi progetti, anche in modo visionario. A mio modo di vedere, questa linea avrebbe senso se ci fosse una continuazione verso la Valtellina, con una galleria verso Chiavenna. Senza questa galleria avrebbe poco senso in un sistema integrato come il nostro. Anche perché in quella zona esiste già un efficace trasporto con i bus che tocca anche tutti i paesi.

**TILO SA punta pure sulla vecchia linea del Gottardo per arrivare dal 2017 a Erstfeld.**

Con l'apertura della galleria di base del San Gottardo, a dicembre 2016, la lunga percorrenza passerà dalla galleria. Per l'attuale linea di montagna è già stato presentato il nostro progetto che prevede un servizio orario tra Erstfeld e Biasca. Attualmente sono in corso le discussioni sul finanziamento di questa linea, sia dal punto di vista dei servizi, sia dal punto di vista del mantenimento dell'infrastruttura, che, ricordo, genera costi milionari che devono essere coperti. Fondamentale è riconoscere l'importanza di una regione come il Gottardo, che a sud include anche la Valle Leventina. Questa regione vallerana non può rimanere tagliata fuori a causa della galleria di base del San Gottardo, ma dovrà rimanere integrata in un sistema di trasporto efficace. Con l'apertura della nuova galleria rinascerà un mito: tutta la Regione del Gottardo sarà il cuore della Svizzera e dell'Europa, un'attrattiva da coltivare e sviluppare a livello turistico e culturale.

**Come valuta il collegamento diretto con Milano Malpensa (S30)? Ci sono idee di aumentare la frequenza che adesso è solo ogni 2 ore e per questo non molto attrattivo?**

Siamo sorpresi in positivo di come si è sviluppata l'utenza nell'ultimo anno, da quando abbiamo introdotto il servizio fino all'Aeroporto della Malpensa. La cadenza di due ore è bassa, il mercato richiederebbe certamente almeno un servizio orario nelle ore interessanti verso l'aeroporto di Milano-Malpensa. Con l'avvio della nuova linea Mendrisio-Varese vi saranno offerte interessanti anche verso l'aeroporto. Sono convinto che l'attrattiva dell'offerta ferroviaria nella regione Insubrica segnerà un deciso passo in avanti, sempre che l'Italia termini i lavori infrastrutturali promessi.

**Molto apprezzato è il servizio diretto con i treni FLIRT fino a Milano Centrale. Si può sperare in aumento di frequenza?**

Certamente, stiamo studiando un incremento di questi servizi compatibilmente con le risorse che i committenti mettono a disposizione. Ad ottobre annunceremo il nuovo piano orario 2014 dove i collegamenti verso Milano e viceversa saranno parte integrante. Stiamo attualmente studiando nuove soluzioni attrattive. Il nostro impegno è orientato alla clientela. Trovare il giusto equilibrio tra risorse disponibili e fabbisogno del mercato è anche un nostro dovere.

Intervista Gerhard Lob



I treni RegioExpress TILO tra Chiasso e Milano Centrale non sono toccati dalla soppressione TILO S10 Chiasso-Como S.G.-Albate. Foto: TILO

**TILO: soppressi i treni fino ad Albate**

Il Consiglio di Stato ticinese ha deciso di interrompere il finanziamento.

A partire dal cambio d'orario del 15 dicembre 2013, i treni della linea S10 circoleranno solo fino alla stazione di Chiasso, salvo quelli diretti a Milano. Il Consiglio di Stato ticinese ha infatti deciso di interrompere il finanziamento del servizio ferroviario Chiasso-Como-Albate Camerlata, spiegando che si tratta di una misura di risparmio per contenere il disavanzo del Preventivo 2014. „In base ai conteggi più recenti è stato constatato che vengono trasportati circa 300 persone al giorno: un carico che non giustifica l'importante impegno finanziario“, ha spiegato l'Esecutivo in un comunicato stampa del 22 agosto. Il servizio regionale Chiasso-Como-Albate era stato attivato nel dicembre 2008 e il Cantone Ticino (75% cantone, 25% comuni) ne aveva assunto il finanziamento integrale ritenendo che rispondeva a un'importante domanda dell'utenza (circa 3 mio. franchi all'anno).

Per l'ASTUTI, l'Associazione ticinese degli utenti del trasporto pubblico, la notizia della soppressione del servizio TILO tra Chiasso e Albate Camerlata era un fulmine a ciel sereno. Pur capendo la situazione finanziaria in cui versa il Cantone secondo l'ASTUTI è difficile comprendere un dietro front così improvviso a fronte degli investimenti fatti negli ultimi anni e quelli previsti per il futuro.

# „Wir streben einen 15-Minuten-Takt an“

Roberto Tulipani, Direktor der TILO SA, zur Entwicklung des Regional- und S-Bahnverkehrs im Tessin und Lombardei.

**InfoForum: Das regionale Bahnunternehmen „Treni Regionali Ticino Lombardia“ (TILO) wurde am 12. Dezember 2004 gegründet. Welche Bilanz lässt sich ziehen?**

**Roberto Tulipani:** Diese Gesellschaft wurde gegründet, um den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr zwischen dem Tessin und der Lombardei zu entwickeln. Die Bilanz fällt positiv aus, auch wenn man wahrscheinlich noch mehr hätte machen können. Doch beim Rückblick sieht man, dass seit der Einführung der S-Bahn Ticino ein qualitativer Quantensprung erreicht wurde. Wir sind heute in sauberen, bequemen, klimatisierten und modernen Wagen unterwegs. Sicherlich haben auch Projekte wie die Tarifgemeinschaft Arcobaleno zum Erfolg beigetragen.

**Eine positive Bilanz, insbesondere wenn man bedenkt, dass das Tessin nicht gerade eine ausgeprägte öV-Tradition hat...**

Tatsächlich ist es für ein öV-Unternehmen nicht einfach, sich in einem solchen Umfeld zu etablieren. Die Statistik spricht eine klare Sprache. Ein Tessiner verwendet das Privatauto viel häufiger als ein Durchschnittsschweizer. Umgekehrt haben wir dank des Projekts TILO in den letzten Jahren höhere Wachstumsraten als in der restlichen Schweiz. Die Zahl der Nutzer hat sich verdoppelt. Inzwischen transportieren wir 8 Millionen Kunden im Jahr.

**Wie konnten sich die Gewohnheiten zugunsten des öV ändern?**

Es gibt eine Reihe von Gründen. Die Modernisierung der Flotte und der neue Taktfahrplan haben die ganze Transportkette verbessert. Wichtig war auch – wie erwähnt – der Tarifverbund Arcobaleno. Auf der anderen Seite ist das Benzin teurer geworden, der Verkehr und die Staus in den Stosszeiten haben zugenommen.

**Es fällt auf, dass die TILO-Züge in den Stosszeiten voll sind, ansonsten aber eher schwach besetzt. Wie wollen Sie dieses Problem lösen?**

Die Überfüllung der Züge zu den Stosszeiten ist ein landesweites Problem. Wir müssen daher versuchen, Kundschaft ausserhalb dieser Zeiten anzulocken. Bei uns handelt es sich vor allem um Personen, die in der Freizeit unterwegs sind, oder Touristen. Daher arbeiten wir beispielsweise mit Partnern im Tourismus zusammen. Bei



Kalte Dusche für Direktor Roberto Tulipani: Die grenzüberschreitende Relation der S10 von Chiasso nach Como und Albate-Camerlata wird ab Dezember 2013 nicht mehr vom Tessin bezahlt und muss eingestellt werden. Die Züge fahren dann nur noch bis Chiasso. Bild: TILO SA

neuen Angeboten wie dem Badezentrum Splash & Spa werden öV-Konzepte erarbeitet, bevor diese neuen Infrastrukturen eröffnet werden.

**Gibt es Projekte für die Zukunft?**

Kurzfristig ist die neue, in Bau befindliche Verbindung Mendrisio–Stabio–Varese das wichtigste Projekt für uns. Als TILO SA wollen wir auf dieser Strecke einen qualitativ hochstehenden und grenzüberschreitenden Service anbieten.

**Doch es gibt Probleme und Verzögerungen auf italienischer Seite. Die Italiener haben die Eröffnung ihrer Teilstrecke bereits um ein halbes Jahr auf April 2015 verschoben. Glauben Sie, dass dieser Termin eingehalten wird?**

Wir hoffen es sehr, aber wir warten noch auf Bestätigungen von italienischer Seite. Persönlich bin ich der Meinung, dass es schwierig sein wird, diesen Termin einzuhalten, weil sich

bereits zu viel Verspätung angestaut hat. Im September sollten wir klarer sehen.

**Kommen wir zu weiteren Projekten.**

Für TILO und die SBB sind die Eröffnung des Gotthard- und Ceneri-Basistunnels Meilensteine. Für uns im Tessin ist vor allem der neue Ceneri-Basistunnel ein Jahrhundertprojekt. Ab Ende 2019 wird es direkte Verbindungen Locarno–Lugano geben und zwischen Bellinzona, Locarno und Lugano entsteht ein Dreieck mit halbierten Fahrzeiten. Die Politik muss das neue Angebot unterstützen. Unser Ziel ist ein 15-Minuten-Takt. Um diesen umzusetzen, brauchen wir zusätzliches Rollmaterial. Investitionen in der Höhe von 200 Millionen Franken bis 2025 sind nötig.

**Werden es wieder Flirt-Züge von Stadler sein?**

Wir können das zum heutigen Zeitpunkt noch nicht sagen. Es werden Flirt-Züge oder >>>

>>> ähnliche Züge sein, die für den Regionalverkehr geeignet sind.

### **TILO ist grenzüberschreitend tätig. Und da in Italien ab und zu gestreikt wird, fallen Züge aus. Wie schwierig ist die Zusammenarbeit mit Italien?**

Auf operativer Ebene arbeiten wir mit Trenord sehr gut zusammen. Aber Italien ist nicht die Schweiz. Und da in Italien das Streikrecht besteht, hat dies Auswirkungen auf unser Angebot. Wenn in Italien gestreikt wird, versuchen wir, unsere Kunden frühzeitig zu informieren. Leider besteht diese Unannehmlichkeit für unsere „grenzüberschreitende“ Kundschaft, aber wir haben hier kaum Handlungsspielraum.

### **Bei der Ticket-Ausgabe und dem Pricing gibt es Probleme. Eine Fahrt zwischen Locarno und dem Flughafen Mailand Malpensa mit dem Halbtax-Abo ist günstiger als dieselbe Strecke in der Gegenrichtung. Wie ist das möglich?**

Das internationale Ticketing ist eine der komplexesten Fragen für die Eisenbahnverkehrsunternehmen. Mit der Ausgabe von TILO-Billetten gibt es in Italien einige Probleme, die wir momentan gemeinsam mit Trenord zu lösen versuchen. Trenord ist nur in der Lombardei aktiv und hat keine Möglichkeiten in Bezug auf internationale Fahrkarten.

### **Eine erfreuliche Tatsache war, dass mit der Einführung des Tarifverbundes Arcobaleno die Billett-Preise für viele Verbindungen gesunken sind. Das erscheint wie ein Wunder.**

Obwohl sich immer noch Kunden beklagen, ist das Tarifsystem Arcobaleno konkurrenzfähig und basiert auf sehr niedrigen Preisen. Der Kehrseite der Medaille besteht im Problem der Kostendeckung. Wenn die Einnahmen zu niedrig sind, müssen die Besteller, also der Kanton oder der Bund, die Defizite tragen. Und der Druck steigt, vor allem mit neuen Verbindungen. In Bezug auf Mendrisio–Varese kann die Kostendeckung vielleicht noch aufgehen, aber bei Projekten wie einer Verlängerung der TILO nach Roveredo (GR) wäre der Kostendeckungsgrad sicherlich minim. Und der Bund würde kaum für die Deckung des Defizits aufkommen.

### **Wird der erwähnte Ast der TILO von Arbedo-Castione nach Roveredo also ein Traum bleiben?**

Innovative Projekte waren am Anfang immer Träume und Visionen. Meiner Meinung nach

hätte dieses Projekt aber nur Sinn, wenn es eine Verbindung bis ins Veltlin gäbe, mit einem Tunnel nach Chiavenna. Ohne diesen Tunnel hat es keinen Sinn, zumal ein effizientes Busangebot mit Haltestellen in allen Gemeinden besteht.

### **Ab 2017 will TILO die Bergstrecke bis Erstfeld befahren. Mit welchem Ziel?**

Der Fernverkehr wird ab Dezember 2016 durch den Gotthard-Basistunnel verkehren. Für die Bergstrecke haben wir unser Konzept vorgelegt, mit einem Stundentakt zwischen Erstfeld und Biasca. Zurzeit gibt es Diskussionen zur Finanzierung der Linie, sowohl in Bezug auf das Angebot als auch auf den Unterhalt der Strecke, der Millionen kostet. Wichtig ist, dass eine Region wie das Gotthard-Gebiet, zu der auch die Leventina zählt, im intergrierten Taktsystem bleibt und nicht abgeschnitten wird. Mit dem neuen Gotthard-Basistunnel wird der Mythos der Gotthard-Region im Herzen der Schweiz und Europas zu neuem Leben erwachen.

### **Wie beurteilen Sie die Direktverbindungen zum Flughafen Malpensa (S30)? Diese verkehren nur alle zwei Stunden und erscheinen daher nicht so attraktiv.**

Wir sind positiv überrascht von den Nutzungszahlen. Der 2-Stunden-Takt ist effektiv schwach, der Markt verlangt eigentlich einen 1-Stunden-Takt. Mit der neuen Strecke Mendrisio–Varese wird es aber auch im Sottoceneri interessante Verbindungen zum Flughafen geben. Es geht es in der ganzen Region Insubrien vorwärts, vorausgesetzt natürlich, dass Italien seine Infrastrukturarbeiten fertig stellt.

### **Die TILO-Direktverbindungen nach Mailand werden sehr geschätzt. Kann man auf dieser Relation auf eine Erhöhung der Frequenzen hoffen?**

Wir arbeiten daran, das heisst an attraktiven Lösungen. Im Oktober werden wir den neuen Fahrplan 2014 bekannt geben.

Interview: Gerhard Lob

## **Verbindung zwischen Chiasso und Como wird aufgehoben**

Der Tessiner Staatsrat wird die S-Bahn S10 von Chiasso bis Albate Camerlata ab Dezember 2013 nicht mehr finanzieren.

**Gerhard Lob** Rückschlag für das Projekt TILO: Mit dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2013 wird die S10 (Bellinzona–Lugano–Chiasso–Como–Albate Camerlata) nur noch bis zum Grenzbahnhof Chiasso geführt. Die weiterführenden Verbindungen bis Como San Giovanni und Albate Camerlata werden eingestellt. Grund sind die geringen Passagierzahlen auf dem italienischen Ast der Strecke bei einem gleichzeitig sehr hohen Betriebsaufwand, der einzig von Tessiner Seite finanziert wird (75 Prozent Kanton, 25 Prozent Gemeinden). Der Spardruck im Kanton Tessin hat nun dazu geführt, die auf rund drei Millionen Franken jährlich geschätzten Subventionen für die Strecke nicht länger bereit zu stellen.

Am 22. August 2013 teilt der Tessiner Staatsrat mit: „Auf Grund der letzten Erhebungen werden nur 300 Passagiere pro Tag auf dieser Strecke transportiert. Dieses Aufkommen ist zu gering, um das bedeutende finanzielle Engagement zu rechtfertigen.“ Die Verlängerung der S-Bahn-Linie bis Albate Camerlata galt als Meilenstein im grenzüberschreitenden öV und wurde vor fünf Jahren, im Dezember 2008,

pompös gefeiert. Die Tessiner Sektion von Pro Bahn Schweiz (ASTUTI) war wenig begeistert von der Nachricht, „die aus heiterem Himmel gekommen ist“. Obwohl man grosses Verständnis für die finanziellen Schwierigkeiten des Kantons habe, sei es unverständlich, gerade bei den Investitionen in den öffentlichen Verkehr nun zurückzubuchstabieren.

Die grenzüberschreitende Verbindung war eingeführt worden, um einen Teil der Grenzgänger von der Strasse auf die Schiene zu bringen. Der Erfolg – wie man nun sieht – war eher bescheiden. Es bleibt zu hoffen, dass die in Bau befindliche S-Bahn Mendrisio–Stabio–Arcisate–Varese (Eröffnung frühestens im April 2015) nicht ähnlich schwach ausgelastet sein wird. Problematisch ist die Einstellung der Linie auch für Bahnreisende aus der Schweiz nach Como, da Fernzüge mit Fahrplanwechsel im Dezember 2013 nicht mehr in Como halten werden.

P.S.: Das Interview mit TILO-Direktor Roberto Tulipani fand vor Bekanntwerden der Sparmassnahme auf der Strecke Chiasso–Albate statt.

## Langsamer nach Mailand

Der neue Fahrplan ab 15. Juni 2014 sollte durch eine Fahrzeitverlängerung eine Stabilisierung im internationalen Gotthard-Verkehr bringen.

**Edwin Dutler** Ab 15. Juni 2014 ändert sich der internationale Fahrplan am Gotthard grundlegend. Im 2-Stunden-Takt verlassen die Eurocity-Züge Zürich um ..32, um nach 4 Stunden und 3 Minuten um ..35 in Mailand anzukommen. Diese Fahrzeitverlängerung um 22 Minuten ist für die Pünktlichkeit der Züge viel wert und schont die Nerven der Kundinnen und Kunden, welche in Mailand in die Fernverkehrszüge von Trenitalia umsteigen. Auch die kostspieligen Doppelführungen mit einem ICN entfallen. Und die Kurzwenden, welche von Pro Bahn Schweiz seit Jahren beanstandet werden, sind dann Geschichte.

### Morgens zu spät ab Milano

Negativ zu vermerken ist beim neuen Konzept der Beginn und das Ende des 2-Stunden-Taktes. Im normalen inneritalienischen Fernverkehr beginnt der Takt jeweils morgens um 6 Uhr. An-

Am Abend erreicht der letzte EC Zürich um 00.28 Uhr, zu einer Zeit, wo der ZVV bereits ins Bett gegangen ist.

ders beim Verkehr in Richtung Schweiz. Der erste EC über den Gotthard nach Zürich verlässt Mailand um 08.25 Uhr und erreicht Zürich um 12.28 Uhr. Wie mit einer derart späten Verbindung Geschäftsleute in die Limmatstadt fahren sollen, wissen nur die Verantwortlichen der SBB. Am Abend erreicht der letzte EC Zürich um 00.28 Uhr, zu einer Zeit, wo der ZVV bereits ins Bett gegangen ist. Pro Bahn Schweiz hat im

Fahrplanverfahren zum Fernverkehr entsprechende Korrekturen verlangt; der Entscheid ist noch offen.

### Frühzeitige Buchungen

Zugleich mit dem neuen Fahrplan haben SBB und Trenitalia auch wieder einmal Qualitätsstandards versprochen, die üblichen Lippenbekenntnisse, die seit 10 Jahren im Halbjahresrhythmus zu hören sind. Dabei sollen die Züge neu bis zu sechs Monate im Voraus gebucht werden können anstatt der bisherigen drei Monate. Doch soll man solchen Märchen glauben? Ich konnte dieses Jahr am 2. Juni bei den SBB keine Fahrkarte für den 11. Juni für die Fahrt von Padua in die Schweiz kaufen. Neun Tage vor der Zugsfahrt fehlten die Verbindungen im System. Ich habe dann in Italien bei einem Reisebüro gebucht; dort funktionierte es problemlos.

## Die fragwürdige Revolution im internationalen Fernverkehr

Das Abfahrtsplakat „Partenze Chiasso“ von 1989 zeigt, wie sich der internationale Eisenbahnverkehr in einem Vierteljahrhundert entwickelt hat.

**Edwin Dutler** Im Sommer 1989 war es von Chiasso aus möglich, folgende Reiseziele in direkten Wagen ohne Umsteigen zu erreichen, in zeitlicher Reihenfolge: Calais, Frankfurt, Dortmund, Amsterdam, Napoli, Ancona, Schaffhausen, Stuttgart, Venezia, Roma, Ventimiglia, Genova, Bayreuth, Zürich Flughafen, Rimini, Bruxelles, Hamburg, Genève Aéroport, Sestri, Rorschach, Paris.

Wenn man das heutige Abfahrtsplakat ansieht, dann ist der grosse Rückschritt, welchen die europäischen Bahnen in den letzten 24 Jahren gemacht haben, klar ersichtlich. Die oben erwähnten Reiseziele können nach wie vor erreicht werden, dazu ist jedoch Umsteigen angesagt. Vor 24 Jahren wurden die Eisenbahnwagen mit den Fahrgästen rangiert, heute kämpft sich der Reisende mit seinem Gepäck in den zu klein dimensionierten Umsteigebahnhöfen durch die Menschenmassen zu den Anschlusszügen durch. Und damit der Anschlusszug nicht vor der Nase abfährt, wird genügend Umsteige-

The image shows a historical departure schedule titled "Partenze Chiasso" from 1989. It lists various destinations such as Calais, Frankfurt, Dortmund, Amsterdam, Napoli, Ancona, Schaffhausen, Stuttgart, Venezia, Roma, Ventimiglia, Genova, Bayreuth, Zürich Flughafen, Rimini, Bruxelles, Hamburg, Genève Aéroport, Sestri, and Rorschach, Paris. The schedule is organized into columns for different destinations and includes train numbers and departure times.

zeit einberechnet, so dass sich der Zeitgewinn auf den neuen Hochgeschwindigkeitsstrecken in Luft auflöst.

Die Reduktion der Direktverbindungen ist eine Seuche, welche ausser in Dänemark bei den Bahnen in Mitteleuropa in den letzten Jahren ausgebrochen ist. Sie geht eindeutig zu weit und ist äusserst kundenunfreundlich, wie das Beispiel Chiasso zeigt. Dazu kommt noch, dass internationale Fahrausweise nicht mehr durchgehend ausgestellt, sondern gestückelt werden.

Eine Besserung der Situation für die Reisenden durch Einführung von Kurswagen respektive Flügelzügen ist leider nicht in Sicht. Im Gegenteil, die jüngsten Kaufentscheide der Bahnen zeigen, dass Punkt-zu-Punkt-Verbindungen mit voll ausgelasteten Triebzügen die beste Rendite bringen. Wer nicht mehr genügend flexibel und beweglich ist, soll das Auto oder den Bus nehmen.

# SBB-Unfallserie macht Schwachstellen deutlich

Zwar wird das bestehende Zugsicherungssystem in den nächsten Jahren auf moderne Komponenten umgerüstet, jedoch in weiten Teilen ohne Erhöhung des Sicherheitslevels.

**Jean-Pierre Baebi** Die Unfallserie des letzten und dieses Jahres auf dem Netz der SBB hat aufgehört. In allen Fällen war das Überfahren eines auf Halt stehenden Hauptsignals die primäre Ursache. Das wurde durch das veraltete Zugsicherungssystem nicht verhindert. Pro Jahr gibt es auf dem Netz der SBB etwa 100 „Signalfälle“, das heisst das Überfahren eines Halt zeigenden Hauptsignals. Glücklicherweise führt nur ein kleiner Teil zu einer Kollision. In den letzten 25 Jahren waren es an die 100 Kollisionen. Die Schadenssumme dürfte weit über 100 Millionen Franken betragen.

Das Zugsicherungssystem Signum wurde seit dem Jahr 1933 bei den Schweizerischen Normalspurbahnen eingesetzt. Integra-Signum ist eine induktive Zugbeeinflussung mit magnetischem Gleichfeld, deren Name sich von der Herstellerfirma herleitet. Das System warnt den

Triebfahrzeugführer beim Vorsignal, wenn er auf ein geschlossenes Signal zufährt oder wenn er die Geschwindigkeit stark reduzieren muss. Weiter löst es eine Schnellbremsung aus, falls der Lokführer die Warnung nicht quittiert oder an einem Halt zeigendem Hauptsignal vorbeifährt.

## 11 000 Hauptsignale

Integra-Signum zeichnet sich durch Einfachheit, Robustheit und grosse Zuverlässigkeit auch im Winter bei Schnee aus. Im Verlauf der Zeit konnten es die gestiegenen Sicherheitsanforderungen nicht mehr vollständig abdecken und wurde seit den 1990er-Jahren an Stellen mit starkem Verkehrsaufkommen durch ZUB ergänzt.

Die SBB ersetzen derzeit die veralteten Zugsicherungssysteme Signum und ZUB durch das europäisch normierte System ETCS. Dies ist auch

dringend nötig. Allerdings geschieht dies wiederum nur halbherzig. So wie die Migration vorgesehen ist, werden nur modernere und kostengünstigere Komponenten eingebaut. Sie bringen aber keinen Sicherheitsgewinn. Von den rund 11 000 Hauptsignalen auf dem Netz der SBB sind derzeit nur gerade 3200 signalmässig sicher, das heisst verhindern ein Überfahren eines auf Halt stehenden Hauptsignals in jedem Fall. Im Zuge der Umrüstung auf die ETCS-Komponenten wird die Sicherheit bei 1700 weiteren Signalpunkten erhöht. Trotz Umrüstung auf ETCS-Komponenten verbleiben jedoch immer noch etwa 6100 Hauptsignalpunkte, wo ein Überfahren eines auf Halt stehenden Hauptsignals möglich ist. Pro Bahn Schweiz fordert, alle Hauptsignale technisch so aufzurüsten, dass ein Überfahren eines geschlossenen Hauptsignals zwingend verhindert wird.

# Die FABI-Abstimmung ist noch lange nicht gewonnen

Das Schweizer Stimmvolk befindet im Februar 2014 über die Finanzierung und den Ausbau der Bahn-Infrastruktur.

**Andreas Theiler** Im kommenden Februar stimmen wir in der Schweiz über FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahn-Infrastruktur) ab. Die öV-Initiative, welche am Anfang stand und im Parlament einen direkten Gegenvorschlag – eben FABI – auslöste, wurde bereits im Juli zurückgezogen. Hauptgrund dafür war, die Ja-Stimmen zum öffentlichen Verkehr nicht zu verzetteln. Denn auch wenn viele öV-Sympathisanten ob dem Schlussergebnis in National- und Ständerat frohlockten – gewonnen ist die Abstimmung um die 6,4 Milliarden Franken noch lange nicht.

## Zukunft für die Randregionen

Eine sinnvolle wirtschaftliche Entwicklung, die in der Schweiz weiterhin möglich sein muss, ist dank dem sehr gut ausgebauten öffentlichen Verkehr mit den Anliegen des Umweltschutzes vereinbar. Hier müssen wir ansetzen, denn in diesem Punkt gibt es kaum Opposition. Ganz wesentlich ist, dass dank FABI eine ausgewogene regionale Entwicklung möglich ist. Im Gegensatz zu unseren Nachbarländern vernachlässigen

wir auch in Zukunft unsere Randregionen nicht. Nur Rennstrecken ausbauen und den Rest des Landes sich selber, respektive dem individuellen Autoverkehr überlassen, das gibt es also nicht. Dies ist einer der ganz grossen Trümpfe von FABI, den wir alle unter die Bevölkerung tragen können.

In vielen Zuschriften wird der fehlende Service vor allem der SBB bemängelt: Schalter an Bahnhöfen werden geschlossen, die Züge sind weniger sauber als früher, die Billettautomaten stellen selbst informatikkundige Leute vor Probleme, zu wenige Züge sind noch begleitet, etc. Dazu stellen wir klar fest: Wir klagen in der Schweiz auf einem hohen Niveau. Wir von Pro Bahn Schweiz befassen uns ständig mit Servicefragen, und setzen uns mit den SBB zusammen, um sie zu diskutieren. In diesem Zusammenhang erinnere ich an die gelungene Kampagne zur fehlenden Kulanz bei der Billettpflicht.

## Abstimmungskampf schon jetzt

Wenn aber die FABI-Abstimmung naht, so besinnen wir uns besser auf die Stärken unseres

einmaligen Verkehrssystems. Zwei Stichworte dazu: Der fast flächendeckende Taktfahrplan macht im Normalfall das Lesen eines Fahrplans überflüssig. Wir haben damit so etwas wie ein „Tramway Suisse“. Und, viel älter, aber immer noch unschlagbar gut, ist das offene System, das uns erlaubt, ohne Reservierung beliebige Verkehrsmittel zu benützen. Dazu gehört notgedrungen ein einfaches und übersichtliches Preissystem, das sich wiederum wohltuend von denen der Nachbarländer oder der Fluggesellschaften abhebt. Diese Pluspunkte werden weiterbestehen, sie bedingen aber, gerade weil sie so attraktiv sind, dass die Infrastruktur mit der Nachfrage Schritt halten kann.

Wir sind überzeugt, dass die Abstimmung zu gewinnen ist, wenn wir überall den nötigen Einsatz zeigen. Das heisst unter anderem, den Kontakt im Umfeld zu suchen und früh mit Unentschlossenen sowie Gegnern das Gespräch zu suchen. Wir wollen nicht warten, bis die Gegenkampagnen im Winter beginnen, und dann reagieren. Bereits jetzt können wir Akzente setzen. Argumente gibt es genug.

# Kulanz bei den SBB – Fortschritte und Ausblicke

Nach den Verbesserungen bei der Anwendung der Billettpflicht bleiben nur noch wenige Punkte ungelöst.

**Andreas Theiler** Seit der Resolution, die an der Delegiertenversammlung vom 13. April 2013 verabschiedet und an Bundesrätin Doris Leuthard verschickt wurde, ist viel passiert. Ob es nun allein unser Verdienst ist, dass sich die SBB plötzlich massiv bewegten – und zwar in die von uns gewünschte Richtung – oder ob die Einsicht direkt aus der obersten Etage kam, spielt schliesslich für die Kundinnen und Kunden keine Rolle; Hauptsache, die eklatanten Schwachpunkte der bisherigen Regelung werden verbessert.

Kurz gesagt geht es um die vergrösserte Kulanz im Rahmen der Ende 2011 eingeführten Billettpflicht bei den SBB. Etliche Verbesserungen, die wir schon im ersten Gespräch mit SBB-Verantwortlichen kurz nach der Verabschiedung der Resolution monierten, wurden blitzartig umgesetzt. Dies zeigt, dass auch innerhalb des Grossbetriebes die Meinungen über gewisse Aspekte der Billettpflicht durchaus geteilt waren und unser medienwirksames Vorgehen diesen Kräften Auftrieb gegeben hat. Und als sich anfangs Juni auch Andreas Meyer der Sache annahm, wurde das Tempo noch schneller.

## Mehr Kompetenz fürs Zugspersonal

Einige Verbesserungen wurden bereits im Frühling und Frühsommer publiziert. Andere Veränderungen lassen sich nicht so schnell von einem Tag auf den andern umsetzen, entweder weil die Technik – zum Beispiel diejenige der Billettautomaten – das Ganze verlangsamt, oder weil Sachfragen nicht nur in der Kompetenz der SBB liegen, sondern Verbände tangieren. Da werden zum Teil hitzige Diskussionen bereits passiert sein oder noch weitergehen.

Ein ganz wesentlicher Punkt für uns war, dem Zugspersonal wieder mehr Kompetenz zu geben. Mit Augenmass und gesundem Menschenverstand können möglichst viele Probleme gleich an Ort und Stelle gelöst werden. Dieses Zurückgehen auf die frühere Politik zeigt deutliche Erfolge; ein Mass dafür ist, wie viel weniger Kundenkontakte das Inkassocenter der SBB seither hat. Es sind eindruckliche Zahlen bereits zu Beginn der neuen Politik, aber weil sie nur einen sehr kurzen Zeitraum umfassen, verzichten wir hier aufs Auflisten konkreter Zahlenreihen.

Wir treffen uns auch weiterhin regelmässig mit den SBB, um über bereits erfolgte, aufgegleiste und erst angedachte Änderungen zugunsten der ehrlichen Kunden zu diskutieren. Es darf ruhig festgestellt werden, dass diese

Gespräche in einem sehr konstruktiven Klima stattfinden und nicht in einer Einbahnkommunikation münden. Mitte August können wir feststellen, dass nur in einer Frage noch wesentliche Differenzen bestehen – bei der Gültigkeit der selber ausgedruckten Billette. Alle anderen

von uns eingebrachten Fälle sind gelöst oder einer Lösung nahe. Dies betrifft speziell auch stossende Vorkommnisse im Raum des ZVV.

## Die aktuellen Kulanzregeln

- Das Online- und Mobile-Billett muss erst bei der effektiven Abfahrt des Zuges gelöst sein und nicht wie bisher bei der fahrplanmässigen Abfahrt des Zuges.
- Reisende, die ein Online- oder Mobile-Ticket gelöst haben, dieses aber nicht vorzeigen können (z.B. Akku leer, Online Ticket vergessen, etc.), können dies nachträglich erledigen. Die Reisenden erhalten dazu vom Inkassocenter eine Rechnung über CHF 30.–.
- Reisende, die kurzfristig keine Möglichkeit haben, vor Abfahrt ihres Fernverkehrszuges ein Billett zu lösen, können es auf dem Perron beim Zugpersonal gegen eine Gebühr von 10 Franken kaufen. Diese neue Regelung gilt nur für begleitete SBB-Fernverkehrszüge, nicht jedoch für Züge, in denen schon bisher die Selbstkontrolle angewandt wurde.
- Reisende, welche ihr persönliches Abo vergessen haben, bezahlen 5 Franken Servicezuschlag.
- Im Fernverkehr (IC, ICN, IR und internationale Züge) ist es weiterhin möglich, ohne Zuschlag einen Klassen- oder Streckenwechsel im Zug zu lösen. Der Mindestpreis für einen Klassenwechsel beträgt CHF 10.–.
- Z-Pass: In den nächsten Monaten wird die Auswahl der Reisewege im Gebiet des Z-Pass auf die am häufigsten genutzten Varianten reduziert.
- Z-Pass: Die SBB verzichten auf Forderungen, wenn ein Reisender in guter Absicht ein Billett mit falschem Reiseweg gelöst hat.
- ZVV: Ab sofort wird an sämtlichen Billettautomaten im Gebiet des ZVV die Telefonnummer einer Gratis-Helpline publiziert.
- Als Reisende mit teilgültigem Fahrausweis gelten im Regionalverkehr:
  - Fehlender Klassenwechsel
  - Fehlender Streckenwechsel bzw. abweichende Strecke (jedoch gleiche Abgangs- und Bestimmungsstation bzw. Abgangs- und Bestimmungszone; anderer, direkter und vergleichbarer Weg)
- Als Reisende mit teilgültigem Fahrausweis gelten überall:
  - Fehlender oder falscher Zuschlag (z.B. Nachtzuschlag)
  - Fahrausweis für falsche Kundengruppe (z.B. Fahrausweis zum halben oder ermässigten Preis ohne Berechtigung)
  - Falsche Verkehrsmittelwahl auf Teilstrecke (z.B. Bern – Zürich Enge via Zürich HB, Teilstrecke in Zürich wird mit dem Tram zurückgelegt)



Was passiert, wenn der Automat das Ticket nicht ausspuckt?  
Bild: SBB

Die vollständige Info kann unter „[www.sbb.ch](http://www.sbb.ch) → Bahnhof & Services → Kundendienst → Reisen ohne gültigen Fahrausweis“ nachgelesen werden.

# Bahnjammer im Entlebuch

Auf der Strecke zwischen Luzern und Bern kommt es leider wiederholt zu Zugsausfällen und Pannen.

**Kurt Schreiber** Es muss nicht immer der Gotthard sein. Seit Jahren erleben Reisende auf der Strecke Luzern–Wolhusen–Langnau–Bern immer wieder Zugsausfälle, Verspätungen oder sie müssen sich in zu wenige Wagen quetschen, weil zusätzliche Wagen, das sogenannte Verstärkungsmodul, nicht vorhanden sind. Stehplatzsituationen wie in einer Luftseilbahn in der Skisaison sind keine Seltenheit – nur ist die Fahrt mit der Luftseilbahn in zehn Minuten vorbei.

Interventionen von Pro Bahn Schweiz, Sektion Zentralschweiz, einzelnen Passagieren sowie von Amtsstellen, neuerdings auch von Parlamentariern, haben bisher keine Verbesserungen gebracht. Die BLS gelobt jeweils Besserung, welche leider von der nächsten Panne weggeschwicht wird.

## Ehemalige Paradeferde

Die auf dieser Strecke eingesetzten Schnellzugskompositionen (RE) sind in der Regel aus den ehemaligen EW-III-Swiss-Express Wagen von 1973 und einer Lok des Typs 465, eine Schwester der Lok 2000 der SBB, zusammengestellt. Damals läuteten diese Wagen zusammen mit

den Swiss-Express-Loks Re 4/4 II eine neue Ära im SBB-Fernverkehr ein; die Züge waren erstmals klimatisiert und es war sogar vorgesehen, die Wagen mit einer Neigeeinrichtung auszurüsten. Später wurden sie von den Einheitswagen IV abgelöst und als Pendelzüge bei den SBB eingesetzt, bis sie von der BLS übernommen wurden. Zusammen mit diesen Wagen übernahm die BLS auch einige der dazu passenden Lokomotiven des Typs Re 4/4 II. Das Material war also vorhanden, ein störungsfreier Betrieb möglich, denn die Steuerwagen und die Lokomotiven passten zueinander.

Verständlich, dass die BLS auf ihrer einzigen, verbleibenden Schnellzugsstrecke auch ein Paradeferd einsetzen will, nämlich ihre Lok 2000 des Typs 465. Leider aber passten die Steuerungssysteme der Loks und der Steuerwagen nicht zusammen, was Umbauten an den Steuerwagen bedingte. Hier liegt auch das Problem: Nach wie vor bestehen in diesem Zusammenhang Kompatibilitätsprobleme bei der Steuerung der Loks ab weiteren Steuerwagen. Folge: Zu wenig Platz im Zug wegen fehlender Wagen. Schade, dass diese Züge nicht immer mit den bewährten Arbeits-

pferden des Typs Re 4/4 II statt mit Paradeferden geführt werden. Sie wären stark und schnell genug; vom Swiss-Express-Steuerwagen-Einsatz bei den SBB sind keine Probleme überliefert – somit hätten sich die gegenwärtigen Probleme im Entlebuch vermeiden lassen.

## Zügel wegnehmen

Offensichtlich ist es nicht möglich, diese Steuerwagenprobleme sofort und nachhaltig zu beheben. Die vielen Pannen beweisen dies. Eine sofortige Lösung könnte darin bestehen, dem Steuerwagen die „Zügel“ wegzunehmen, indem immer am Ende des Zugs zusätzliche Wagen eingereiht werden. Treffen sie am Schluss des Zugs in Luzern ein, müssen sie abgehängt und weggestellt werden. Muss der Zug ab Luzern verstärkt werden, müssen die Wagen zuerst aufs Abfahrtsgleis manövriert werden, um den ankommenden Zug nach Bern zu verstärken. Das gleiche Spiel wiederholt sich in Bern, bedingt zusätzlichen Aufwand, eliminiert aber die Pannen bei den Steuerwagen. Damit verliert das Eisenbahnfahren im Entlebuch wieder etwas von seinem Schrecken.

## Jubiläum der Gornergrat-Bahn



Einziger Anlass vor spektakulärer Kulisse: 508 Alphörner.

Bild: GGB

**Andreas Theiler** 508 Alphörner im gemeinsamen Konzert: Das ist der Weltrekord, der am Samstag, 17. August 2013 auf dem Gornergrat aufgestellt wurde. In einer familiären und fröhlichen Ambiance stellten sich die Alphorn-Gruppen aus der ganzen Schweiz unterhalb des Kulm-Hotels auf und bereiteten sich, jede in ihrer Art, aufs Spielen in der dünnen Luft vor. Während einer halben Stunde erklangen verschiedenste Weisen, inklusive einer Uraufführung des Dirigenten.

Eingeladen hatte die Gornergrat-Bahn, welche am 20. August ihr 115-jähriges Jubiläum feiern konnte. Damit machte sie sich das Geburtstags-geschenk gleich selber. Der Eintrag ins Guinness-Buch der Rekorde ist gesichert, und es ist schon der zweite: Vor vier Jahren waren es 366 Bläserinnen und Bläser, die sich zum Spielen auf über dreitausend Metern zusammenfanden. Heuer wurde dieser Rekord überboten, und man vermutet richtig: Viele kamen bereits zum zweiten Mal, um Teil dieses einzigartigen Anlasses zu sein.

# Wenn die Bahn auf den Bus setzt

Auf der Strecke Zürich – München machen SBB und Deutsche Bahn bald mit einem eigenem Carangebot sich selbst und privaten Busunternehmen Konkurrenz.

**Edwin Dutler** Traurige Botschaft für die Kundinnen und Kunden sowie für Geschäftsleute, welche auf der Strecke Zürich – München komfortables Reisen mit Arbeitsmöglichkeit, genügend Beinfreiheit, Ruhe und 1.-Klasse-Abteile sowie ein gepflegtes Essen im Speisewagen erwarten. SBB und Deutsche Bahn (DB) haben beschlossen, in Kürze in jeder Richtung täglich vier Verbindungen zusätzlich anzubieten – und zwar mit einem Bus für die über vierstündige Reise!

Dass die heutigen vier Verbindungen auf dieser Strecke nicht genügen, hat Pro Bahn praktisch bei jedem Fahrplanverfahren beanstandet. Alle Angebotsweiterungen wurden jedoch konstant abgelehnt. Der Grund ist klar. Wegen der verfehlten Rollmaterialbeschaffung der beiden betroffenen Bahnen für den internationalen Verkehr in den letzten zehn Jahren fehlen schlicht und einfach die Transportgefässe, um auf dieser Linie erfolgreich operieren zu können. Und aus Sicht von Berlin ist die Strecke von München in Richtung Schweiz eine Nebenlinie. Nach der Einführung eines IC-Busses von Freiburg nach München unter der Regie der Deutschen Bahn soll das eigene Busnetz nun ausgebaut werden.

## Befehl des grossen Bruders

Seit der Liberalisierung des öffentlichen Verkehrs in Deutschland gibt es bereits zwei Busanbieter für die Strecke Zürich – München. Vertreter von SBB und DB haben sich noch dieses Frühjahr pointiert negativ über die unliebsame Konkurrenz geäussert. Doch die Erfolgswahlen der beiden Busanbieter sind derart eklatant, dass der Personenverkehrschef der DB, Ulrich Homburg, nun gehandelt hat. Er beschloss, die von Pro Bahn Schweiz immer bemängelten Taktlücken zu schliessen und zwar mit einem Intercity-Bus.

Dem Befehl des grossen Bruders aus dem Norden ist die SBB selbstverständlich sofort nachgekommen. Die Medienstellen der SBB haben den Wortlaut der Deutschen Bahn voll übernommen. Einzig bei VÖV, dem Verband des öffentlichen Verkehrs, ist man nicht begeistert. Sein Sprecher, Roger Baumann, spricht von Rosinenpickern. Doch machen kann auch der VÖV nichts, wenn der grosse Bruder entscheidet.

## Auf dem schnellsten Weg

Der Bus fährt die Strecke Zürich – München auf dem schnellsten Weg auf der Autobahn, die un-



Beliebte Busfahrt nach München: Private Fernbusse am Busbahnhof in Zürich.

Bild: Gerhard Lob

wichtigen (?) Provinz- und Umsteigestädte Winterthur, St. Gallen, Bregenz und Lindau werden nicht bedient. Eine Busverbindung wird sogar bis nach Nürnberg verlängert. Von hier wie auch von München gibt es täglich insgesamt zwölf Busverbindungen der DB nach Prag. Zu besseren Eisenbahnzeiten konnten Nürnberg und Prag noch mit direkten Tageszügen umsteigefrei aus der Schweiz erreicht werden.

Die SBB spricht bei den Intercity-Bussen Zürich – München von einer Übergangslösung, die nach der Elektrifizierung Lindau – Geltendorf wieder entfällt. Wer die Geschichte des Elektrifizierungsprojektes kennt, weiss hingegen, dass der Ausbau und die Elektrifizierung jedes Jahr weiter herausgeschoben werden. Der Bus löst auch noch ein weiteres Problem der DB, er braucht für seine Fahrt keine Fahrdirigenten in den Stellwerken. Und Chauffeure stehen insbesondere im östlichen Europa in Massen bereit, um zu konkurrenzlosen Löhnen arbeiten zu dürfen. Fahrplantechnisch wäre es bereits heute möglich, in beiden Richtungen je sieben Verbindungen anzubieten. Dabei müssten jeweils drei Züge die landschaftlich reizvolle doppelspurig ausgebaute Strecke über Kempten nehmen. Dies würde sogar zusätzliche Reisemöglichkeiten nach weiteren Urlaubsdestinationen ergeben.

So können sich die Kundinnen und Kunden in Zukunft auf Transportmittel wie Greyhound in Amerika freuen, ausser ein privater

Eisenbahnanbieter analog Westbahn oder Leo Express erbarnt sich den Reisenden, sieht die Marktlücke und bietet Eisenbahnverbindungen zwischen der Schweiz und Deutschland an. Pro Bahn würde dies sehr begrüssen.

## TIPP

### Schweizer Karte des Öffentlichen Verkehrs

„Hallwag Kümmerly+Frey“ hat die Schweizer Karte des Öffentlichen Verkehrs überarbeitet und neu aufgelegt. Ob Zug, Bus, Schiff oder Bergbahn, ob Ostschweiz, Tessin, Romandie oder eine andere Region: auf der neuen Übersichtskarte im Massstab 1:275 000 findet sich jede Fahrmöglichkeit auf einen Blick. Die integrierte 84-seitige Broschüre beinhaltet zudem detaillierte Übersichtspläne aller grossen Schweizer Bahnhöfe, aktuelle Liniennetzpläne der lokalen Verkehrsbetriebe, Standorte von „Rent a Bike“ und Mobility an den Bahnhöfen, Ausflugsvorschläge und viele weitere nützliche Informationen. Die Karte wird an den grösseren Bahnhöfen verkauft. Bestellungen zum Preis von 19.80 Fr. sind auch über [www.swisstravelcenter.ch](http://www.swisstravelcenter.ch) möglich.

# Korridorkonzept für Nord-Süd-Achse

Verlagerung des Güterverkehrs: Der Ausbau der Gotthardstrecke auf ein 4-Meter-Profil ist wegen des Transports von Sattelaufliegern nötig.

**Jean-Pierre Baebi** In Jahre 2008 durchquerten 900 000 Strassensendungen die Schweizer Alpen sicher und umweltfreundlich auf der Schiene. In zehn Jahren sollen es doppelt so viele sein. Denn erklärtes Ziel der schweizerischen Verkehrspolitik ist es, den ständig wachsenden Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern und die Anzahl der LKW-Sendungen im Strassentransit von heute 1 200 000 auf 650 000 Einheiten zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthard Basistunnels zu senken, also voraussichtlich 2019. Eine gigantische Herausforderung, zumal der Güterverkehr auf der Nord-Süd-Achse weiter wachsen wird. Und der ebenfalls wachsende Personenverkehr macht dem Güterverkehr die knappen Kapazitäten streitig.

In absehbarer Zeit wird der Gotthard-Basistunnel Realität. Damit dieses Jahrhundertbauwerk tatsächlich die erhoffte Verlagerungswirkung entfaltet, sind wichtige Weichenstellungen notwendig. Wir können es uns nicht leisten, dass diese Infrastruktur der Superlative an den Marktbedürfnissen vorbeigeht. Bei der prognostizierten Steigerung des Verkehrsaufkommens um 2 bis 3 Prozent jährlich muss die transalpine Bahninfrastruktur im Jahr 2019 etwa 1 200 000 Strassensendungen zusätzlich zu den 900 000 Kombi-Sendungen des Vorkrisenjahres 2008 bewältigen.

## Steigender Anteil von Sattelschleppern

Dafür sind die neuen Basistunnel Lötschberg, Gotthard und Ceneri allein nicht ausreichend. Die gesamte Nord-Süd-Achse muss in der Schweiz ebenso wie in den Nachbarländern gemäss einem Korridorkonzept angepasst werden. Denn das schwächste Glied der Kette bestimmt die Leistungsfähigkeit der gesamten Achse. In den letzten zwanzig Jahren hat sich der Anteil der Sattelschlepper im alpenquerenden Strassengüterverkehr durch die Schweiz verdoppelt und beträgt heute 60 Prozent aller Fahrzeuge.

Im internationalen Strassentransit dürfte der Anteil bei mindestens 80 Prozent liegen. Sattelaufleger sind flexibel im Einsatz und mit ihren 4 Metern Eckhöhe besonders geeignet für den Transport von voluminösen Gütern. Zurzeit lässt die Bahninfrastruktur via Gotthard jedoch nur den Transport von Aufliegern bis 3,80 Meter Eckhöhe zu. Auf der Lötschberg-Achse besteht zwar ein 4-Meter-Korridor zwischen Deutsch-

land und Italien. Wegen Engpässen im Süden ist die Kapazität jedoch beschränkt. Der Korridor ist zu über 90 Prozent ausgelastet, wie die unabhängige Trassenvergabestelle Trasse Schweiz bestätigt. Für das grösste und exponentiell wachsende Güterverkehrssegment im Alpen-transit besteht somit kein adäquates schienen-seitiges Angebot.

Bei den Bahnwagen für den kombinierten Verkehr lassen sich keine zusätzlichen Höhen-Zentimeter gewinnen. Die neuesten Modelle sind bis auf 27 cm über Schienenoberkante abgesenkt und schöpfen damit alle behördlich zugelassenen Möglichkeiten aus. Im unbegleiteten kombinierten Verkehr durch die Schweiz beträgt der Anteil der Sattelaufleger gegenwärtig nur 13 Prozent. Auf der Brennerachse hingegen, welche im Jahr 2000 auf das 4-Meter-Profil umgerüstet wurde, sind heute 28 Prozent der beförderten Kombi-Sendungen Sattelaufleger. Auch die Rollende Autobahn kann zurzeit nicht weiter wachsen: weder auf der Lötschbergstrecke (aus Kapazitätsgründen), noch auf der Gotthardstrecke (aus Profilgründen).

## Piattaforma Luino

Für die Südanschlüsse zum Gotthard-Basistunnel wird in zwei Richtungen geplant: Südanschluss "Ost" über die Strecke Chiasso-Como und Südanschluss "West" über die Luino-Achse. Für beide Projekte stehen verschiedene Varianten zur Diskussion. Die neuen Bahnlinien, welche in Abstimmung zwischen der Schweiz und Italien entstehen werden, sind wegen des bergigen Geländes sehr anspruchsvoll und erfordern hohe Investitionen. Gemäss heutigem Stand ist mit einer Umsetzung im Zeitraum 2040–2050 zu rechnen, also weit jenseits des

Zeithorizonts, welcher für das Verlagerungsziel relevant ist.

Damit zeitnah leistungsfähige Bahnlinien zur Verfügung stehen, muss die heutige Infrastruktur punktuell ausgebaut werden, beispielsweise durch die rasche Umsetzung der Piattaforma Luino. Die für 2020 vorgesehenen Sanierungsarbeiten im Gotthard-Strassentunnel werden sich auf den Verkehr in ganz Europa auswirken. Umso wichtiger ist ein adäquates Trassenangebot für den Transport von 4-Meter-Sattelaufliegern auf der Schiene. Die gesamte Gotthardachse muss für die Verlagerung der modernen, 4 Meter hohen Sattelanhänger ausgebaut werden.

## Neue Terminals nötig

Während die neuen Basistunnel dann über das erforderliche Profil P400 verfügen werden, muss an rund hundert bestehenden Tunneln und Brücken des Gotthardkorridors ein Höhengewinn von 20 cm zwischen Schienenoberkante und oberem Tunnelbereich erzielt werden. In Erwartung des Südanschlusses "West" muss die heutige Achse Bellinzona-Luino-Gallarate ausgebaut werden, wie dies auch mit den Projekten Piattaforma Luino vorgesehen ist: geringe Investitionen mit sofort spürbarer Wirkung. Die Projektphase I muss unverzüglich abgeschlossen und die Phase II termingerecht in Angriff genommen werden.

Die Achse via Chiasso dagegen spielt eine wichtige Rolle für den Verkehr östlich von Mailand. Die gesamte Nord-Süd-Achse muss für Züge mit einer Länge von 750 beziehungsweise 650 Metern ausgebaut werden. Im Verkehr von und nach Busto Arsizio beispielsweise beträgt die maximale Zuglänge heute nur 600 Meter. Die Kapazität der Umschlagterminals reicht für die Bewältigung des künftigen Verkehrsaufkommens nicht aus. Bereits heute muss der Bau weiterer Terminals nördlich und südlich der Alpen in Angriff genommen werden.

Gegenwärtig beträgt das Höchstgewicht der Züge 1600 Tonnen. Mit der NEAT-Flachbahn sollten wesentlich schwerere Züge verkehren, um die Trassenkapazität besser auszunutzen. Auf diese Weise lässt sich die Produktivität und Wettbewerbsfähigkeiten des Güterverkehrs verbessern. Dies ist ein wichtiger Aspekt angesichts der ständigen Fortschritte im Strassengüterverkehr.

Wir können es uns nicht leisten, dass diese Infrastruktur der Superlative an den Marktbedürfnissen vorbeigeht.

# Einen Schritt weiter

Die neue Tramlinie Köniz – Bern – Ostermundigen könnte ab 2019 schrittweise in Betrieb gehen. Das definitive Bauprojekt liegt vor.

**Kurt Lüthi** Am 10. Juni 2013 trat die bernische Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer, flankiert von Vertretern der Gemeinden Bern, Köniz und Ostermundigen, vor die Medien und präsentierte das definitive Bauprojekt für die neue Tramlinie Köniz Schliern–Bern–Ostermundigen Rüti (Tram Region Bern, TRB). Das neue Tram soll auf der Strecke der bisherigen Bernmobil-Buslinie 10 Köniz–Bern–Ostermundigen zu fahren kommen. Die Gesamtkosten belaufen sich auf 495 Millionen Franken (MCHF).

Im Vordergrund der Medienpräsentation standen die Kosten und deren Verteilung auf Bund, Kanton und betroffene Gemeinden. Gegenüber dem Vorprojekt werden zwar 55 MCHF eingespart, weil die Teilprojekte 3 (Innenstadt Bern) und 6 (Verlängerung der Linie 9 nach Kleinwabern) in separate Projekte ausgliedert beziehungsweise separate Abstimmungen darüber durchgeführt werden. Umgekehrt wird der Umbau des Viktoriaplatzes mit der Sanierung des Breitenrainplatzes verknüpft und beim Bahnhof Ostermundigen soll ein ausgebauter öV-Knoten entstehen.



Tram Region Bern: Auf gutem Weg.

Bild: Theo Iff

dies in der Hoffnung, das Projekt noch in ihrem Sinn beeinflussen zu können.

## Innerstadt mit zweiter Tramachse

Alle betroffenen Gemeinden werden über ihre Anteile am 28. September 2014 abstimmen. In Köniz wird zu einem späteren Zeitpunkt über die Verlängerung der Tramlinie 9 von Wabern nach Kleinwabern abgestimmt. Hier ist anzumerken, dass dieses Teilprojekt von Seite Bund weiterhin als „C-klassig“, also nicht-prioritär eingestuft wird. Der Baubeginn für das TRB ist für Ende 2014/Anfang 2015 vorgesehen. Auf Ende 2019 soll der Linienast nach Ostermundigen, zwei Jahre später der Ast nach Köniz in den Betrieb genommen werden.

Im Zusammenhang mit TRB ist die Stadt Bern mit der Projektausarbeitung für eine zweite Tramachse durch die Innenstadt beschäftigt, diese soll nördlich der bisherigen Achse Bahnhof–Zytglogge zu liegen kommen. Gleichzeitig werden alternative Lagen der Trolleybus-Linie 12 Bahnhof–Bärengraben–Zentrum Paul Klee auf der vorgenannten Achse studiert, beides mit dem Ziel, Berns Einkaufsmeile vom öV zu entlasten.

Weitere Infos: [www.tramregionbern.ch](http://www.tramregionbern.ch)

## Die öV-Kolumne

### Gare du Nord

*Gerhard Lob* Für SRF-Filmkritiker Michael Sennhauser war der als Weltpremiere gezeigte Film *Gare du Nord* von der Regisseurin Claire Simon der erste grosse Leopardenkandidat im diesjährigen Wettbewerb des Filmfestivals von Locarno. Der zweistündige Streifen – eine französisch-kanadische Koproduktion – erhielt zwar am Ende keine Leoparden und andere Auszeichnungen. Doch man darf hoffen, dass der Spielfilm gleichwohl Einzug in unsere Kinos hält. Vor allem Bahnfreunde dürften daran ihre helle Freude haben. Denn der *Gare du Nord*, dieser grossartige Bahnhof von Paris, wird darin zum Schauplatz von etlichen, sich überschneidenden Geschichten und Ereignissen: Der Bahnhof als ruhende Basis im Strom der Bewegungen.

Da ist Ismaël, eine der Hauptfiguren, der im Auftrag der Métro RATP Passagierumfragen macht, um damit seine eigentliche Aufgabe zu finanzieren: Das soziologische Erfassen möglichst vieler globalisierter Schicksale im Bahnhof. So lernt er auch die kranke Mathilde kennen. Und irgendwann funkt es zwischen den beiden, wenn auch alles kompliziert bleibt. Sie begegnen Joan, die ihr Leben auf diesem Bahnhof immer unterwegs zwischen Lille, London und Paris verbringt, oder Sacha, der seine verschwundene Tochter sucht.

Der Bahnhof als eine Welt für sich, belebt von Franzosen, Einwanderern, Auswanderern, Reisenden, Phantomen – wie eine Wegkreuzung, an der die Existenzen vorbeiziehen, um wieder zu verschwinden. Der lokale Bahnhof als Spiegel der globalen Welt. Realismus und Fiktion gehen ineinander über.

„Die Ausgangslage erlaubt es dem Film, unzählige realistische Geschichten von Menschen zu präsentieren und zugleich ganz langsam und unaufdringlich einen wahrhaft magischen Realismus zu entwickeln, in dem auch Bahnhofsgespenster und andere Phantome Platz haben“, meint Sennhauser.

*Buona visione!*

# Ein Grenzbahnhof der besonderen Art

Der Badische Bahnhof in Basel feiert seinen 100. Geburtstag. Neben dem Bahnverkehr wird inzwischen auch Kultur gepflegt.

**André Guillaume** Am 13. September 2013 wird der von Architekt Karl Moser (1860 – 1936) entworfene Badische Bahnhof 100 Jahre alt. Er ersetzte an neuer Stelle den ersten Grossherzoglichen Bahnhof am Standort der heutigen Messe Schweiz. Seit 1838 war die Badische Hauptbahn, auch Rheintalbahnhof genannt, ab Mannheim Richtung Süden mit einer ursprünglichen Spurweite von 1600 mm im Bau.

Zu Beginn des Jahres 1851 näherten sich die Bauarbeiten der Schweizer Grenze. Bis zum Abschluss eines Staatsvertrages zwischen dem Grossherzogtum Baden und der Schweizerischen Eidgenossenschaft im Juli 1852 musste in Haltingen auf Pferde-Omnibusse umgestiegen werden. Basel wollte einen Kopfbahnhof, während Baden wegen der geplanten Weiterführung der Strecke Richtung Waldshut – Singen einen Durchgangsbahnhof plante. Erst 1855 konnten die Züge bis Basel durchfahren, nachdem am Riehenring ein einfacher provisorischer Holzbahnhof errichtet worden war. Im gleichen Jahr war die Umspurung der Strecke auf Normalspur beendet. 1862 wurde das vom Architekten Karl Joseph Berckmüller entworfene Aufnahmegebäude fertiggestellt. Bereits 1863 fuhren die Züge via Hochrheinstrecke bis Konstanz und 1873 gelang mit der Eröffnung der Basler Verbindungsbahn zum Centralbahnhof (heute Basel SBB) der Bahnanschluss an die Schweiz.

## Prächtige Entwicklung

In den Gründerjahren entwickelte sich der Eisenbahnverkehr prächtig und schon bald schmiedete man Pläne für eine Erweiterung des Badischen Bahnhofs. Ab 1895 pendelte eine erste Basler Strassenbahnlinie via Innenstadt zwischen den beiden Stadtbahnhöfen.

Durch die Stadtentwicklung begann der zuvor an der Peripherie gelegene Bahnhof die weitere Urbanisierung zu behindern. 1900 einigte man sich auf eine Verlegung des Bahnhofs um knapp einen Kilometer nordwärts zur Schwarzwaldallee.

Der neue Bahnhof wurde samt Zufahrtslinien in Hochlage erstellt, was grosse Dammschüttungen und zahlreiche Brückenbauten erforderte. Bemerkenswert sind die grosszügige Trassierung, die Güterumfahrung des Personenbahnhofs und die niveaufreie Einfädelung der Güterlinie vom Hochrheintal in den Ran-



Architekt Karl Moser hat das Gesicht des Badischen Bahnhofs geprägt.

gierbahnhof Weil. In den Langen Erlen wurde eine grosse Kehrschleife errichtet, welche den Höhenunterschied zwischen der Stammstrecke und dem Rangierbahnhof zu überwinden half. Nach der Verlegung des Rangierbetriebes von Weil nach Muttenz vor rund zwanzig Jahren wurden diese Güterstrecken samt den beiden doppelspurigen Wiesenbrücken stillgelegt.

## Markanter Uhrenturm

Der formschöne und grosszügige, von Karl Moser entworfene Bahnhof wurde zwischen 1910 und 1913 errichtet. Dessen Hauptbauten sind bis heute im Wesentlichen unverändert geblieben. Markant sind der Uhrturm, die Kuppelhalle, das halbrunde Buffet und der Fürstengarten. Moser zeichnete auch den Karlsruher Hauptbahnhof, der jenem in Basel ähnelt, die neoromanische Basler Pauluskirche und die als reiner Betonbau erstellte Antoniuskirche. Die Gleisanlagen wurden von fünf grosszügigen Hallenschiffen überdeckt, die leider 1981/82 aus Kostengründen durch banale genormte Perrondächer ersetzt wurden und seither das optische Erscheinungsbild auf Gleishöhe entscheidend beeinträchtigen.

Bemerkenswert ist die grosse Kuppelhalle des Mittelbaus, wo sich heute der DB-Reisedienst befindet. Beim Bau fiel das Leagerüst

den Flammen zum Opfer, was die Fertigstellung des Bahnhofs verzögerte. Die gesamten Baukosten beliefen sich auf 65 Millionen Schweizer Franken und trugen dem Neubau den Ruf ein, der teuerste Bahnhof der Badischen Staatseisenbahn zu sein. Grosszüge Räumlichkeiten waren für die Zollabfertigung und für die bahndienstlichen Bedürfnisse vorgesehen. Im Nordteil wurde speziell für den Grossherzog von Baden ein Fürstengarten angelegt.

Inzwischen wurde im Innern einiges renoviert und modernisiert, die Zollanlagen, obwohl selten besetzt, blieben weitgehend erhalten. Teile des Bahnhofs sind für die Öffentlichkeit gesperrt und bieten einen tristen Anblick.

Dereinst soll das „Herzstück“ die beiden Basler Bahnhöfe unterirdisch miteinander verbinden, die heutigen S-Bahn-Äste im Wiesen-, Laufen- und Ergolzthal zu Durchmesserlinien verschmelzen und dem zeitraubenden Kopfmachen in den Basler Bahnhöfen ein Ende setzen.

## Ein Grenzbahnhof mit Zukunft

Während des Zweiten Weltkrieges fanden die deutschen Pass- und Grenzkontrollen in Lörrach, Weil und Grenzach statt, der Reiseverkehr war nur sehr schwach, ganz im Gegensatz zum Gütertransport nach Italien. Die Züge der Wiesentalbahn fuhren via Umgebungsbahn direkt nach



Teil eines Gesamtkunstwerks: Kuppelhalle (oben links), Aussengang und neuerdings auch ein Theater. Bilder: André Guillaume

Weil, jene nach Konstanz rollten bei geschlossenen Fenstern und unter SS-Bewachung ohne Halt über das Gütergleis zwischen Weil und Grenzach durch. Der Badische Bahnhof ist Teil des Schweizer Staats- und Zollgebietes. Spezielle Verordnungen regeln die Zuständigkeit beider Länder in gemeinsam verwalteten Zonen wie Unterführung und Bahnsteige. Grund und Boden wurden einst dem Grossherzogtum Baden geschenkt, heute ist die DB AG Eignerin von Gelände, Hochbauten und Infrastruktur.

Innerdeutsche Reisende wurden auf den Bahnsteigen zolltechnisch nie kontrolliert. Fahrten zwischen zwei Schweizer Destinationen, die über den Badischen Bahnhof führen, werden nach hiesigen Tarifen berechnet. Der Bahnhof ist in den Nordwestschweizer Tarifverbund und in den Regio-Verkehrsverbund Lörrach integriert.

Seit dem Beitritt der Schweiz zum Schengen-Abkommen finden im Bahnhof und in den

Zügen keine regulären Passkontrollen mehr statt. Es rollen nicht nur Züge ein und aus, es wird auch Kulturelles gepflegt. So befindet sich heute im ehemaligen grossen halbrunden Buffet die „Gare du Nord“, wo Konzerte stattfinden; und im südlichen Flügel residiert das „Helmut Förbacher Theater“.

Wie einst der alte Bahnhof stellt auch der heutige wieder einen städtebaulichen Querriegel dar, den es in absehbarer Zukunft zu durchbrechen gilt. So soll die südliche der beiden Personenunterführungen wieder geöffnet und zum hinter dem Bahnhof liegenden Quartier verlängert werden. Das „Herzstück“ wird wohl zu markanten Veränderungen führen. Mit der Elektrifikation der Hochrheinstrecke kann die letzte Dieselinself der Region eliminiert und der Betrieb S-Bahn-mässig ausgebaut werden.

Neue Tramlinien sollten den Bahnhof besser an die Stadt anbinden.

AAR bus+bahn, Wynental- und Suhrentalbahnhof, nostalgische Publikums- und Extrapfahrten

## „s'farbig Bähnli“

Seit zwei Jahren ist die nostalgische und bekannte Zugskomposition „s'farbig Bähnli“ wieder bei AAR bus+bahn, Wynental- und Suhrentalbahnhof unterwegs. An verschiedenen Tagen im Jahr bietet AAR bus+bahn Publikumsfahrten an.

Weitere Information dazu unter: [www.aar.ch](http://www.aar.ch) → Zusatzangebote → Publikumsfahrten.

Diese Komposition kann auch für aussergewöhnliche Firmen- und Vereinausflüge oder für Familienfeste gemietet werden.

### Reservationen:

AAR bus+bahn, Verkaufsstelle Suhr, 5034 Suhr; Telefon: 062 832 83 86; E-Mail: [suhr@aar.ch](mailto:suhr@aar.ch) oder an jeder anderen Verkaufsstelle von AAR bus+bahn

### Die historische Bedeutung

Die „Lok“ vom Typ Te2/2 von der VBZ wurde 1954 umgebaut und anschliessend im Jahre 1955 von der Aarau-Schöftland-Bahn (AS) als Rangierfahrzeug in Betrieb genommen. Im Jahre 1967 wurde das Fahrzeug abermals umgebaut und zum Führen von Personen- und Güterzügen eingesetzt.

Die beiden baugleichen 2-achsigen Personenwagen B2 mit den Nummern 29 und 30 aus dem Jahre 1946 wurden 1955 von den Zugerland-Verkehrsbetrieben übernommen und durch Personal der eigenen Werkstätte Schöftland umgebaut.





Bald nicht mehr zu sehen: Die älteste noch regelmässig eingesetzte Strecken-Lokomotive der Schweiz, RhB-Nummer 603, an der Spitze des Glacier-Express in Filisur.

Bild: zvg

## Die letzte Fahrt einer Veteranin

Vor bald 70 Jahren nahm die Rhätische Bahn wegweisende Lokomotiven in Betrieb. Nun sollen die letzten verschrottet werden oder an Museen gehen.

**Tobias Gafafer** Bahnhof Davos-Platz, 10.40 Uhr: Der Glacier-Express, Parade-Zug der Rhätischen Bahn (RhB), ist bereit zur Fahrt nach Zermatt. Langsam verlassen wir die Davoser Hochebene in Richtung Zügenschlucht. An der Zugspitze: die älteste noch regelmässig eingesetzte Strecken-Lokomotive der Schweiz, RhB-Nummer 603, Baujahr 1947. Im Führerstand begleitet uns Gian Brüngger: Er hat denselben Jahrgang, ist nach 45 Jahren bei der RhB aber pensioniert.

Zwischen zwei Tunnels kündigt der Bündner einen Wasserfall an. Jede Schwelle kennt er auf der Fahrt. Zu jeder Station hat er viel zu erzählen: „1951 verschüttete hier eine Lawine den Bahnhof. Es gab Tote. Heute steht nur noch das Wärterhaus“, sagt er bei der Durchfahrt in Davos-Monstein. Bis Filisur durchqueren wir zwölf Tunnels mit Namen wie „Eistöbeli“ oder „Bärentritt“ und passieren das Viadukt von Wiesen, mit 87 Metern höchste Brücke der RhB. Wer durch diese wilde, grossartige Landschaft fährt und sie beschreiben will, kommt um Superlative kaum herum.

### Eingeschlossen im Klosterort

Ankunft in Filisur: Brüngger erzählt von der Geschichte der „603“, die ebenfalls reich an Superlativen ist. Zehn Stück des Typs Ge 4/4 I beschaffte die RhB zwischen 1947 und 1953 bei den Industriebetrieben SLM und BBC. Für die RhB

war dies eine technische Revolution. Sie löste die zu langsamen Krokodil-Lokomotiven vor Schnellzügen ab und verfügte erstmals über Bremsen, die Strom zurück in die Fahrleitung speisen können. Dank der Qualitätsarbeit der Schweizer Industrie und einer Modernisierung durch die RhB ist die Lok seit 66 Jahren im Einsatz – und legte gegen sechs Millionen Kilometer zurück.

Benannt sind die Loks dieses Typs meist nach Bündner Bergen. Ein Zufall der Natur wollte es gemäss Brüngger, dass die „603“ tatsächlich einmal in die Nähe des namengebenden Piz Badus kam. 1982 hatte eine Lawine vor Disentis die Strecke verschüttet, die Lok war im Klosterort eingeschlossen. Über die Zahnradstrecke der Furka-Oberalpbahn wurde die „603“ bis Brig und weiter mit den SBB nach Landquart zurückgeführt. Brüngger nutzte die Gelegenheit, um vor dem Gipfel ein Foto mit der „Badus“ zu machen – auf dem Oberalppass an der Kantongrenze zu Uri.

Wir fahren weiter auf der Albula-Strecke und über den Landwasser-Viadukt. Vor Tiefencastel bremst der Lokführer. «Hier ist der Boden stets in Bewegung», sagt Brüngger – und das nicht nur beim Bahntrasse. Rechts oben thront die Kirche von Brienz mit einem der zwei schiefen Kirchtürme in Graubünden. Der Umgang mit Lawinen oder Steinschlägen gehört denn auch bis heute zum Alltag der Bahn. Besonders hart

waren die letzten Winter. Seit 2007 saniert die RhB ihre zahlreichen Kunstbauten. Oft sind die Arbeiten wegen der unzugänglichen Lage vieler Tunnels und Brücken schwierig. Wir passieren eine Hilfsbrücke, die Arbeiter mühsam zwischen schroffem Fels und Tunnels errichtet haben. Vorbei an den Burgruinen des Domleschgs und den Schlössern von alt Nationalrat Andrea Hämmerle und alt Bundesrat Christoph Blocher geht die Fahrt nach Chur.

### Kürzere Lebensdauer

Für die „603“ ist es der letzte Sommer vor dem Glacier-Express. Wegen der rückläufigen Nachfrage wird der Davoser Zug 2014 eingestellt. Die Lok soll nun an ein Bahnmuseum in Deutschland gehen. Doch Gian Brüngger spricht von einer „letzten Gnadenfrist“: Für den geplanten Neubau des Albulatunnels sollen die verbleibenden drei Altbau-Loks Materialzüge ziehen. Das moderne Rollmaterial dürfte dagegen nicht mehr über 65 Jahre im Einsatz stehen, da die Elektronik zu komplex ist. Die RhB wäre schon froh, wenn sie die neuen, wegen technischer Probleme seit Monaten abgestellten Triebzüge von Stadler-Rail endlich einsetzen könnte.

Der Autor ist Redaktor des St. Galler Tagblatts, in dem dieser Artikel am 20.07.2013 zuerst erschien. Nachdruck mit freundlicher Genehmigung des Verlags.

# Marseille und die Côte Bleue

In nur dreieinhalb Stunden erreicht man von Genf mit dem TGV Marseille, die diesjährige Kulturhauptstadt Europas. Von dort empfiehlt sich eine Bahnfahrt entlang der Côte Bleue.

**Gerhard Lob** Hochgeschwindigkeitszüge lassen Distanzen schmelzen. Diese Erkenntnis wird einem auf der Fahrt nach Marseille wieder einmal so richtig bewusst. Nur 3 Stunden und 36 Minuten braucht unser TGV Lyria, um von Genf die Hafenstadt am Mittelmeer zu erreichen. Marseille mit seiner 2600-jährigen Geschichte ist mit zirka 850 000 Einwohnern die zweitgrösste Stadt Frankreichs, das Ballungsgebiet zählt 1,3 Millionen Einwohner. „Und die Stadt wächst nach Jahren des Niedergangs wieder“, sagt unsere Stadtführerin. Ein Grund dafür sei im Übrigen die gute TGV-Verbindung nach Paris (gut drei Stunden), die es erlaube, in der Hauptstadt als Wochenpendler zu arbeiten.

## „Überraschend still“

Marseille hat nicht gerade das beste Image, es gilt als Neapel Südfrankreichs. Doch die Stadtführerin beruhigt: „Wir stehen in der Kriminalitätsstatistik Frankreichs nur an 13. Stelle“. In der Tat kommt in der Altstadt und im Hafengebiet kein Unsicherheitsgefühl auf. Schon die Ankunft im renovierten und erweiterten Bahnhof Saint Charles ist ein Erlebnis. Die ganze Stadt präsentiert sich weitgehend sauber und aufgeräumt, auch wenn es noch viele Baustellen gibt. Die Metropole sei „überraschend still“, schrieb die deutsche Wochenzeitung „Die Zeit“.

Natürlich hat sich die Stadt Marseille in diesem Jahr besonders rausgeputzt. Denn neben Košice (Slowakei) ist sie Europäische Kulturhauptstadt 2013. Unzählige Events finden statt, an allen Ecken und Enden stehen Kunstinstallationen. Auch neue Museen wurden mittlerwei-



Gesamtsicht auf Marseille.  
Fischerboote mitten im Zentrum.



le (allerdings mit reichlich Verspätung) eröffnet: Beispielsweise das Musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée an der südwestlichen Hafensemole nahe der Ruine des Forts Saint-Jean und der eindrucklichen Kathedrale.

Für Bahnfreunde ist Marseille auch Ausgangspunkt für eine der spektakulärsten Bahn-

strecken Frankreichs. Die Ligne de la Côte Bleue schlängelt sich durch Tunneln und Viadukte der Steilküste entlang und durch die Calanques gegen Westen. Der Fahrgast wird mit wunderbaren Ausblicken auf das blau funkelnde Meer belohnt. Zwischen dem Marseiller Stadtteil L'Estaque und Carry-le-Rouet existiert keine Küstenstrasse, nur diese im frühen 20. Jahrhundert entstandene Eisenbahnstrecke. Die Gesamtstrecke bis Miramas ist gut 60 Kilometer lang und wird durch von der SNCF als Transport express régional (TER) mit modernem Rollmaterial betrieben.

TGV Lyria bietet ab Genf zwei Mal täglich umsteigefreie Verbindungen nach Marseille an. Internet: [www.mp2013.fr](http://www.mp2013.fr) ; [www.tgv-lyria.com](http://www.tgv-lyria.com)



Ankunft mit dem TGV Lyria im Bahnhof Saint Charles (links); die bezaubernde Ligne de la Côte Bleue.

Bilder: G. Lob/zVg

# Rückbau auf Installationsplätzen hat schon begonnen

Besichtigung des Gotthard-Basistunnels bei Biasca.

**Roland Arnet** 20 Personen der Sektion Zürich haben sich Anfang Mai in Biasca im Sachen Gotthard-Basistunnel weitergebildet. Ausgangspunkt war das Infocentro AlpTransit in Pollegio, das künftig dem Stellwerk des Gotthard-Basistunnels als Kantine weiterdienen wird. Dort erhielten wir von der Baustellenführerin E. Traversi das Projekt vorgestellt, wechselten anschliessend unser Tenue und wurden temporär zu Tunnelarbeitern. Begleitet hat unsere Gruppe Dr. Pohl, Jurist und ehemaliger Aufsichtsrat der Österreichischen Bundesbahnen und der Brenner-Basistunnelgesellschaft. Er war uns eine grosse Bereicherung mit seiner kompetenten Beantwortung der an ihn gestellten Fragen.

Mit dem „Extrazug“ der Firma Sersa ging es weiter. Er brachte uns in einem weissen EW I mit bescheidenen 30 km/h und Dieselbespannung ein paar Kilometer in die bereits fast fertig ausgebaute Oströhre. Dort besichtigten wir einen der Querstollen mit bereits eingebauter Bahntechnik und mit Stromversorgung – unter anderem auch mit berührungsgeschützten Transformatoren. Bald erhält dieser Technikraum auch die Funktion eines Rettungstollens. Manch einer von uns war gedanklich bereits in der Zeit nach der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels (geplant ist 2016). Kaum vorstellbar, dass wir dann mit 200–250 km/h am Besichtigungsort vorbeiflitzen werden.



Fachkundige Leitung: Dr. Pohl von der Brenner-Basistunnelgesellschaft. Bild: Roland Arnet

Bereits beginnen ausserhalb des Tunnels überall sichtbar die Rückbauarbeiten und die Installationsplätze verschwinden zusehends. So hat auch nach über zehn Jahren Dauereinsatz die Baubahn in der Südschweiz schon zum grossen Teil ausgedient. In der Weströhre wächst die feste Fahrbahn mit Schienenbett täglich um 220 Meter. Wer sich über den aktuellen Stand der Arbeiten informieren möchte oder selbst noch einen Besuch im Tunnel machen will, findet unter [www.alptransit.ch](http://www.alptransit.ch) alle Angaben.

## Baustellenbesichtigung der Durchmesserlinie

**PBS** Interessieren Sie sich für das Projekt der Durchmesserlinie am HB Zürich und möchten einen Blick hinter die Baukulissen der grössten innerstädtischen Baustelle der Schweiz werfen? Erfahren Sie mehr über die Durchmesserlinie und den zweiten unterirdischen Durchgangsbahnhof Löwenstrasse.

### PBS organisiert eine Baustellenbesichtigung.

Datum: Dienstag, 10. Dezember 2013 von 18.00 Uhr bis zirka 20.00 Uhr  
Besammlung: 17.45 Uhr vor dem Ausstellungsraum unterhalb des Gleises 18 im Sektor C  
Ausrüstung: Gutes Schuhwerk, wetterabhängige Kleidung  
Teilnahme: die Teilnehmerzahl ist beschränkt! Mindestalter ist 16 Jahre!  
Unkostenbeitrag: Reisekosten zu Lasten der Teilnehmer / Führung zu Lasten von Pro Bahn  
Organisation: Für weitere Fragen steht Jean-Pierre Baebi sehr gerne zur Verfügung.

Anmeldungen (verbindlich) bis am 15. November 2013 bitte an:  
Jean-Pierre Baebi, Maschgradengässli 2, 6422 Steinen  
Fax: 041 832 04 21, E-Mail: [jeanpierre.baebi@gmail.com](mailto:jeanpierre.baebi@gmail.com)

## 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

# Wunsch nach besser beleuchteten Haltestellen

Die Ergebnisse der Umfrage von Pro Bahn zum Sicherheitsgefühl im öffentlichen Verkehr.

**Andreas Theiler** Unsere letzte Umfrage befasste sich mit dem subjektiven Sicherheitsgefühl, wenn Reisende mit dem öV unterwegs sind. Sicherheit in einem Fahrzeug oder an einer Haltestelle bedeutet wohl fast jedem Passagier etwas anderes. Deshalb fassten wir in der Umfrage den Begriff sehr weit und arbeiteten nur mit ganz konkreten Situationen, die wir detailliert beschrieben. Wir stellten schliesslich zehn Fragen zu möglichen Unsicherheitssituationen sowie sechs Fragen zu Voraussetzungen, die ein sicheres Reisegefühl aufkommen lassen.

Nicht erwartet haben wir zwei wesentliche Zahlen: Erstens war die Teilnahme recht verhalten, nur rund sechzig Antworten erhielten wir – Sicherheit scheint also doch nicht ein so grosses Thema zu sein, wie zwischendurch sofort behauptet wird, wenn irgendwo etwas passiert ist. Und zweitens waren über 90 Prozent der Antwortenden Männer; nun, dies spiegelt natürlich die recht einseitige Zusammensetzung unserer Mitglieder wieder. Die Altersgruppen

**Polizei in Zivil lässt kein gutes Sicherheitsgefühl aufkommen – und Videoüberwachung wird begrüsst.**

sind mit Ausnahme der bis zu 25 Jahre alten Benutzer recht gleichmässig repräsentiert.

## Angst vor Betrunknen

Es sind zwei Situationen, die ganz klar und mit weitem Abstand die Hitliste der „Situation, wo ich mich unsicher fühle“ anführen: Wenn im gleichen Wagen laute oder betrunkene Fahrgäste mitreisen – das dürften wohl in den meisten Fällen junge Erwachsene sein – und wenn eine Haltestelle in der Nacht schlecht beleuchtet ist. Während im ersten Fall meistens eine Aus-

weichgelegenheit besteht, zumindest in einem längeren Zug, so ist der zweite Fall kritischer, weil er jemanden von der Benützung des öV abhalten kann.

Auf den nächsten Rängen folgen die Situationen „Wenn ein Buschauffeur schlecht fährt, zum Beispiel ruppig oder sehr schnell“, „Wenn ich Züge ohne Zugbegleiter benütze“ und „Wenn Haltestellen oder Fahrzeuge verschmutzt sind“. Spiegelbildlich passend dazu sind die Spitzenantworten zur Frage, wann man sich sicher fühlt: „Wenn die Transportpolizei in Uniform anwesend ist“ und „Wenn mindestens ein Zugbegleiter anwesend ist“. Interessant, dass Polizei in Zivil kein grosses Sicherheitsgefühl aufkommen lässt. Dagegen wird die Videoüberwachung von Fahrzeugen oder Haltestellen sehr begrüsst.

Die Folgerungen, welche Transportunternehmen, Besteller wie auch Gemeinden aus unserer Umfrage ziehen müssen, sind klar: Mehr gut sichtbare Mitarbeitende und mehr Licht.

## Rücktritt des Sekretärs von Pro Bahn Schweiz

Nach mehrjähriger Tätigkeit tritt der Sekretär von Pro Bahn Schweiz zurück.

Deshalb ist die interessante, abwechslungsreiche und ehrenamtliche Betreuung des Sekretariats Pro Bahn Schweiz durch eine Sekretärin oder einen Sekretär ab 12. April 2014 (Delegiertenversammlung 2014) neu zu besetzen. Gemäss Statuten hat die Sekretärin bzw. der Sekretär Einsitz im Zentralvorstand von Pro Bahn Schweiz.

Weitere Details und Informationen erhalten Sie über [info@pro-bahn.ch](mailto:info@pro-bahn.ch).

Interessentinnen und Interessenten melden sich bitte schriftlich beim Präsidenten Pro Bahn Schweiz.

Präsident Pro Bahn Schweiz  
K. Schreiber  
Postfach 2224  
8021 Zürich  
[pbs-zv.praesident@pro-bahn.ch](mailto:pbs-zv.praesident@pro-bahn.ch)

## L'ASTUTI scrive al presidente Maroni

**L'Associazione ticinese degli utenti del trasporto pubblico** in luglio ha preso carta e penna e scritto all'onorevole Maroni, presidente della Regione Lombardia. Nella lettera vengono affrontate due questioni scottanti. Prima di tutto il blocco del cantiere della ferrovia Mendrisio–Varese (FMV). Quest'opera ha un'importanza fondamentale: è un tassello che permetterà di agevolare non solo il traffico locale ma anche quello nazionale e internazionale. Sarà possibile raggiungere comodamente Varese, Malpensa e infine i tragitti verso la Svizzera francese saranno accorciati. Ritardi nell'esecuzione dell'opera porteranno con sé purtroppo gravi conseguenze. La lettera tocca un altro punto dolente: i sistemi di erogazione dei biglietti sulle tratte tra Svizzera e Italia non sono ancora ben integrati. I biglietti Trenord e le carte "io viaggio" non sono acquistabili direttamente in Svizzera, così come dalle stazioni lombarde, dove passano le linee TILO, non è possibile acquistare biglietti per il Ticino. (Elena Bacchetta)

## Kontakte

**ZENTRALVORSTAND**  
Kurt Schreiber, Präsident  
Alte Steinacherstr. 13, 8804 Au ZH  
T 044 781 34 08  
[kurtschreiber@bluewin.ch](mailto:kurtschreiber@bluewin.ch)

**ESPACE MITTELLAND**  
Aldo Hänni, Präsident  
Böcklinstrasse 13, 3006 Bern  
T 031 352 83 46  
[haenni.aldo@hispeed.ch](mailto:haenni.aldo@hispeed.ch)

**NORDWESTSCHWEIZ**  
Willi Rehmann, Präsident  
Postfach 3834, 4002 Basel  
T 061 421 31 80  
[willi.rehmann@bluewin.ch](mailto:willi.rehmann@bluewin.ch)

**OSTSCHWEIZ**  
Dr. Benedikt Zeller, Präsident  
Zürcherstrasse 9, 7320 Sargans  
T 081 723 05 17  
[pbs-os.praesident@pro-bahn.ch](mailto:pbs-os.praesident@pro-bahn.ch)

**TICINO ASTUTI**  
Elena Bacchetta, Präsidentin  
Via Pometta 8a, 6500 Bellinzona  
T 076 474 21 79  
[elena.bacchetta@gmail.com](mailto:elena.bacchetta@gmail.com)

**ZENTRALSCHWEIZ**  
Karin Blättler, Präsidentin  
Hirschmattstr. 54, 6003 Luzern  
T 041 210 28 72  
[karin.blaettler@bluewin.ch](mailto:karin.blaettler@bluewin.ch)

**ZÜRICH**  
Urs Schaffer, Präsident  
Flüelastr. 15, 8048 Zürich  
T 044 401 24 35  
[oev.schaffer@bluewin.ch](mailto:oev.schaffer@bluewin.ch)



**Damit Bahnfahren  
Spas macht.**

**Stadler Rail Group**  
Ernst-Stadler-Strasse 1  
CH-9565 Bussnang, Schweiz  
Telefon +41 (0)71 626 20 20  
stadler.rail@stadlerrail.com

[www.stadlerrail.com](http://www.stadlerrail.com)



## Aargau - **wa**arhaftig schöne Region



Entdecken Sie die Schönheiten des Kantons Aargau. Viel Sehenswertes entdecken Sie schon mit einer Fahrt mit AAR bus+bahn, Wynental- und Suhrentalbahn...

... oder geniessen Sie mit der nostalgischen Zugkomposition „s'farbig Bähnli“ eine Publikumsfahrt.  
Mehr: [www.aar.ch/Zusatzangebote/Publikumsfahrten](http://www.aar.ch/Zusatzangebote/Publikumsfahrten)



**Herzlich willkommen bei AAR bus+bahn**

AAR bus+bahn · Postfach 4331 · 5001 Aarau · Tel. 062 832 83 00