



Bild: wo

Tramlinien bauen macht Spass

Ein Dossier zum Ausbau der Tramnetze in der Schweiz
und die aktuellen Strassenbahnfahrzeuge, ab Seite 3



Edwin Dutler
Präsident
Pro Bahn Schweiz

Schwarzfahrer brächten Geld

Es liegt in der Natur der Sache, dass der öV nicht kostendeckend zu betreiben ist. Ein angemessener Preis für diese Leistung ist von den Fahrgästen gefragt. Eine weitere Tarifrunde steht an. Tiefer ins Portemonnaie greifen müssen alle, welche korrekt mit Billett unterwegs sind. Bis vier Prozent beträgt die Quote der Schwarzfahrer – hier entgeht den Transportunternehmen jährlich ein mehrstelliger Millionenbetrag. Grosskontrollen beweisen diese Quote regelmässig. Trotzdem wird dieses heisse Eisen von den Verantwort-

lichen ungerne thematisiert. Die Billettkontrolle erheischt personellen Aufwand. Pro Bahn Schweiz ist der Ansicht, dass sich dies mehr als lohnen würde. Nur mit regelmässigem und rigorosem Kontrollieren sowie gezieltem Inkasso, notfalls auch von den Gerichten unterstützt, können diese entgangenen Millionen reingeholt werden. Warum sollen nur ehrliche Fahrgäste die leider nötigen Tarifmassnahmen tragen? Ein Umdenken bei den Transportunternehmen und den Bestellern des öV ist angezeigt.

Une source de revenus méconnue

Les transports publics ne couvrent pas leur coût – c'est dans la nature des choses. Une contre-prestation appropriée est néanmoins demandée aux voyageurs et de nouvelles négociations tarifaires seront prochainement entamées. Toutes celles et tous ceux qui voyageront désormais avec un titre de transport valable seront concernés par la hausse future des tarifs. Seuls y échapperont les resquilleurs, dont la proportion se monte à quatre pour cent comme le confirment des contrôles menés à grande échelle. Ils sont responsables d'une perte de gain de plusieurs dizaines de millions de francs que subissent chaque année les entreprises de

transport. Pourtant, les autorités n'abordent pas volontiers le sujet. Les contrôles des billets sont synonymes de frais de personnel. Or, Pro Rail Suisse estime que ces dépenses seraient largement compensées : seuls des contrôles stricts et réguliers ainsi qu'un encaissement rigoureux, soutenu par la justice le cas échéant, permettent de compenser les millions perdus. Et pourquoi les voyageurs honnêtes seraient-ils seuls à payer le prix de la hausse des tarifs, malheureusement indispensable ? Il est temps que les entreprises de transport et les commanditaires des prestations de transports publics changent d'attitude face aux resquilleurs.

I viaggiatori senza titolo di trasporto porterebbero dei soldi

Che il trasporto pubblico non copre i costi è nella sua natura. Dagli utenti si chiede un prezzo appropriato per questa prestazione. Un altro aumento delle tariffe è alle porte. Tutti quelli che viaggiano correttamente con il biglietto devono sborsare di più. La quota dei viaggiatori in nero è stimata al quattro per cento – una cifra di parecchi milioni che annualmente sfugge alle imprese di trasporto. Controlli regolari a tappeto ne sono la prova. Ciò nonostante ai responsabili non piace te-

matizzare questo argomento scottante. Il controllo dei biglietti esige personale. Pro Rail è del parere che questo ne vale proprio la pena. Solo con controlli regolari e rigorosi come pure incasso mirato, sostenuto, se necessario, anche dai tribunali, si possono far entrare questi milioni sottratti. Perché solo i passeggeri onesti devono sopportare le ahimè necessarie misure di tariffe? E' indicato un cambiamento di rotta presso le imprese di trasporto e i committenti del trasporto pubblico.

Inhalt

Schwerpunkt

Tram-Renaissance.....	3
Jeder Stadt das eigene Tram.....	5
Tram Genf.....	8
Tram Bern.....	9
Tram / S-Bahn Basel.....	11

Aktuell

Fernpendler und GA.....	12
-------------------------	----

Hintergrund

Billettautomaten.....	14
-----------------------	----

Regional

Meiringen Umwege.....	17
Zürich Flughafen.....	18
Zürich Street Parade.....	18
Lamone Cadempino.....	19

Ausflug

Chablais für Bahnliebhaber.....	20
---------------------------------	----

International

SNCF und Rollstuhl.....	21
Tram Nizza.....	22

Pro Bahn intern

Abstimmung in Zürich.....	23
---------------------------	----

Impressum

InfoForum 3/10, Versand: 16.9.2010

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

Kaspar P. Woker (wo)
Pourtalésstrasse 11, 3074 Muri b. Bern
T/F 031 951 23 00
ktwoker@bluewin.ch

Mitarbeit Pro Bahn

Jean-Pierre Babi (jpb), Edith Dutler (edi),
Stephan Frei (sf), Marcel Homberger (mh),
Francesco Mismirigo (fm), Willi Rehmann (wr), Hans Rothen (hr), Kurt Schreiber (ks), Andreas Theiler (at)

Bilder

Redaktion, soweit nicht anders erwähnt

Korrektorat

Yvonne Schär
4900 Langenthal
yschaer@sunrise.ch

Traduction/Traduzione

Irène Minder (im), Roger Hasler (rh)

Inserate und Druck

Stämpfli Publikationen AG
Postfach 8326, 3001 Bern
T 031 300 66 66
Inseratemanagement:
inserate@staempfli.com

Grafisches Konzept

gs graphic-studio gmbh
T 055 450 80 80
www.graphic-studio.ch

Layout

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

Auflage

2500 Exemplare, 4 x jährlich

Mitgliedschaften

Europäischer Fahrgastverband,
Europäischer Verband für die
Entwicklung des Schienenverkehrs

Nächste Ausgaben

InfoForum 4/10 Inserateschluss	10. Dezember 5. November
InfoForum 1/11 Inserateschluss	10. März 4. Februar
InfoForum 2/11 Inserateschluss	16. Juni 5. Mai

Renaissance mit Effizienz

Alle drei Minuten ein Gelenkbus oder alle sechs Minuten ein Tram? Keine Frage, das Tram ist effizienter, schneller, bequemer und belastet die Umwelt noch weniger als moderne Busse. In der Schweiz holt das Tram verlorenes Terrain zurück.



In Zürich steht mit der Limmattalbahn schon das nächste Projekt an.

Bild: ZVV

18 von 23 Tramnetzen sind in den 1950/60er-Jahren verschwunden, von zweien blieb eine einzige Linie übrig. Jetzt hat der Wind gedreht. Auch die Schweiz ist von einer Tramrenaissance erfasst worden, weil der öV in den Agglomerationen langfristig auf der Schiene effizienter und kostengünstiger abgewickelt werden kann als mit Bussen. PBS unterstützt diese Bestrebungen und ist deshalb auch in verschiedenen Mitwirkungsgremien vertreten. Vorerst werden bestehende Netze ausgebaut, Vorortsbahnen ins Tramsystem integriert und die ersten Neubauprojekte geplant.

Grossspurig in Genf

Mit der grössten Kelle ange richtet wird in Genf, wo der Bahnhof Cornavin endlich wieder mit dem Tram erschlossen ist und fünf Streckenäste im Bau resp. bereits in Betrieb sind (siehe Seite 8). Später soll auch die Landesgrenze wieder über-

quert werden, denn gerade der Pendlerverkehr macht dort nicht halt, wie es die öV-Angebote an vielen Orten leider immer noch suggerieren.

Vielfältig in Lausanne

In Lausanne ist der Ausbau durch die Topografie und die bisherige Bahnentwicklung recht kompliziert. Am öV-Knoten Lausanne-Flon treffen heute drei Verkehrsträger zusammen, welche alle eine schweizerische Pionierrolle einnehmen. Die Vorortsbahn Lausanne-Echallens-Bercher ist die älteste Schmalspurbahn (1873) der Schweiz, musste aber mehr als hundert Jahre kämpfen, bis sie den Zutritt ins Stadtzentrum erhielt. Die älteste Standseilbahn (1877) wurde 1958 zu einer metroähnlichen Zahnradbahn umgebaut. Ihrerseits wurde diese 2008 von der ersten richtigen Metro oder U-Bahn M 2 abgelöst, welche im vollautomatischen Betrieb Ouchy den Bahnhof und Flon mit

den höher gelegenen Quartieren verbindet. Konzipiert für 25 Mio. Fahrgäste pro Jahr, wurden bereits im zweiten Betriebsjahr 22 Mio. Passagiere gezählt. Effizient und erfolgreich. Kaum bescheidener ist die dritte Bahn, die Lausanne-Flon erreicht. Seit 1991 verkehrt die als M 1 bezeichnete erste richtige Stadtbahn mit Eigentrasse und Hochperrons zum Universitätsviertel und nach Renens. Knappe Finanzen liessen die Planer vorsichtig sein. Heute platzt sie aus allen Nähten und die einspurige Strecke, die kurzen Kreuzungsgleise und der spezielle Wagenpark erweisen sich als Handicap.

Demnächst soll auch das Tram auferstehen. Die Linie M 3 soll von Renens bis Flon und gegebenenfalls nach Bussigny resp. Blecherette verlängert werden. Gerechnet wird mit der Inbetriebnahme bis 2020. Dazu kommen Buslinien mit eigener Spur, weitgehend vom übrigen Verkehr getrennt.

Einsam in Neuenburg

Mit einer einsamen Rolle muss sich das Tram in Neuenburg begnügen. *Le Tram 5* nach Boudry wird als klassische Vorortslinie wie seit Jahrzehnten im 20-Minuten-Takt betrieben. Beim Umbau des zentralen öV-Knotens, der Place Pury, wurde deren Endhaltestelle aber weg von allen Busperrons an den Rand eines Parkings gedrängt. Der Bus 7 nach Hauterive stellt die Verbindung zum Bahnhof her, nur kommt er an dessen Hinterseite an. Ebenso unkoordiniert gibt sich die Funambule, die für die Expo 02 gebaute Standseilbahn. Ihr seeseitiges Ende lag ausgezeichnet für Expo-Besucher, ist aber heute für Ortsunkundige kaum aufzufinden und hat keinerlei Anschluss an das Busnetz. Mit vertretbarem Aufwand liesse sich die Linie 5 bis hierhin verlängern, denn nur ein eng vernetztes Angebot ist wirklich attraktiv. Doch bei dieser Verlängerung müssten die Autos wohl eine Fahrspur ans Tram abtreten ... ist sie wohl deshalb noch in keinem Bauprogramm zu finden?

Bern, Biel, Basel

Die Berner und Bieler Trampläne werden auf Seite 9 dargestellt. Bern steigt damit wieder in die Liga der richtigen Tramstädte auf, nachdem die Stadtentwicklung zwischen 1980 und 2000 eher einen Rückbau von drei der sechs Tramlinienäste erahnen liess.

Sachte geht's in Basel vorwärts, siehe Seite 11. Am Rheinknie fällt die enorme Ausdehnung des Busnetzes im Zentrum der Stadt auf. Mit der Abschaffung des Trolleybusnetzes vor ein paar Jahren wurden neue

Fortsetzung auf Seite 4

Fortsetzung von Seite 3

Busdurchmesserlinien über den Rhein geschaffen, die weitgehend parallel zu den Tramlinien verlaufen. Ob das die richtige Entwicklung ist, bis die Entlastung durch den Bau des S-Bahn-Herzstückes greift, bleibt offen.

Lugano ist dabei

Lugano erstickt regelmässig im Autoverkehr, die Busse stecken im Stau, siehe Seite 19. Was liegt da näher, als das Tram wieder auferstehen zu lassen. Vorerst ist eine West-Ost-Linie von Bioggio (Anschluss an die FLP aus Ponte Tresa?) ins Stadtzentrum geplant. Kommen die 200 Mio. Franken zusammen, soll 2015 der Bau beginnen. Eine spätere Nord-Süd-Linie soll Cornaredo mit der Scairolo-Ebene bei Noranco verbinden.

Durchmessen in St. Gallen

In St. Gallen fordert die Topografie die Planer genauso wie in Lausanne, windet sich doch

die Linie der AB aus Teufen-Gais noch in engen Kurven an der Zahnstange in die Stadt hinab und endet westlich des Zentrums im sogenannten Nebenbahnhof. Da bleibt man ja abgehängt. Hier endet auch die Trogenerbahn, welche östlich der Stadt als eine der steilsten Vorortbahnen Richtung Speicher die Appenzeller Hängel erklimmt. Dass dem nicht mehr so sei, ist eine Durchmesserlinie geplant. Die beiden Linien sollen verbunden werden, die Zahnstangenstrecke durch einen Tunnel ersetzt und die technischen Normalien vereinheitlicht werden. Mit 50 m langen Zügen, analog der Zürcher Forchbahn, wird zwischen Teufen, St. Gallen und Trogen ein 15-Minuten-Takt angeboten. Nicht ganz ein Trambetrieb, aber doch ein besseres Angebot als heute. Der Baubeginn ist für 2012 geplant und Ende 2015 soll die neue Linie in Betrieb gehen. Das St. Galler Tram führte einstmal von Neudorf



St. Gallen: Gaiser-Bahn und Trogener-Bahn werden durchgehend.

bis Stocken, quer durch die Stadt, heute als Linien 1/4 die Hauptlinie des Trolleybusnetzes. Nicht ausgeschlossen, dass hier in fernerer Zukunft das Tram aufersteht, im Zentrum der Stadt auf denselben Schienen wie die Linie Trogen-Teufen. www.appenzellerbahnen.ch/contento.

Züri-Linie 2025

Zürich, als Tramstadt par excellence, lässt sich nicht lumpen. Kurz vor der Inbetriebnahme im Dezember 2010 steht die dritte Linie der Glattalbahn, Stettbach-Auzelg-Flughafen. Mit dem «roten Zwölfer» fährt erstmals eine Tangente dem Stadtrand entlang und nimmt das Potential des immer stärkeren Pendlerverkehrs von Agglo zu Agglo auf, ist aber trotzdem bestens mit dem bestehenden Tramnetz verbunden. Ein Jahr später wird's in Zürich-West so weit sein, dass dieser boomende Stadtteil mit einer neuen Strecke ans Zentrum und den Bahnhof Altstetten angeschlossen ist.

Bisher hat es das Zürcher Tram noch nicht geschafft, die Bahnanlagen westlich des Hauptbahnhofes zu queren. Dies blieb Bus und Trolleybus vorbehalten. Mit dem Konzept VBZ 2025 soll dies ändern. 2015 wird die Linie 8 über die Hardbrücke ins Werdhölzli verlän-

gert, bis 2020 sollen die neuen Linien 16/17 auf der heutigen Westtangente Zürich Nord und Zürich West verbinden. Als Ganzeseindurchdachtes Programm, das den öV-Nutzern einen echten Mehrwert verspricht. Ob die Autos dort in einen Tunnel verschwinden oder zugunsten des Trams zurückgedrängt werden, darüber streiten sich die politischen Geister Zürichs noch eine Weile. www.vbz.ch/Liniennetz_2025.

Tram im Limmattal

Im März 2010 ist zudem der Startschuss für die Limmattalbahn gefallen. Voraussichtlich ab 2022 werden meterspurige Zweirichtungsfahrzeuge vom Bahnhof Altstetten via Schlieren, Dietikon zum Bahnhof Killwangen-Spreitenbach im Aargau verkehren. Dabei werden auch die Industriegebiete, das Spital Limmattal und die Einkaufsmeile in Spreitenbach bedient. Eine Verknüpfung mit dem Zürcher Tramnetz und der Bremgarten-Dietikon-Bahn ist vorgesehen. Damit steigt auch «s Lisebethli», wie die seinerzeitige Limmattal-Strassenbahn liebevoll genannt wurde, wie ein Phönix aus der Asche. Im Zürcher Trammuseum träumt wohl schon der gelbe Zweiaxler der LSB von 1900 von seiner zweiten Jungfernfahrt. www.limmattalbahn.ch.

Kaspar P. Woker



Speziallinie 4/13 während des Umbaus Escher-Wyss-Platz für Tram Zürich-West.

Jeder Stadt das eigene Tram

In jeder Schweizer Stadt fahren andere Trams. Muss das so sein? Welches ist der beste Typ? PBS hat sie getestet.

Vor siebzig Jahren mussten die schweizerischen Trambetriebe ihre zweiachsigen hochbeinigen Wagen durch leistungsfähige moderne Tramzüge ersetzen. Im Schosse des VST (heute Verband öffentlicher Verkehr) wurde ein Standardtyp entwickelt, der in Basel, Bern, Luzern, Genf, Zürich – je mit Anpassungen zwar – Eingang gefunden hat. Offensichtlich waren diese Wagen so erfolgreich, dass sich in den vier grossen Städten die Strassenbahn halten konnte, während in den andern Tramstädten der Schweiz Trolleybus und Autobus das Regime übernahmen. Wagen dieses Typs verkehren einzig noch in Basel.

Eigene Wege

Ab den Sechzigerjahren ging jeder Verkehrsbetrieb punkto Beschaffung eigene Wege. Zürich setzte auf die (mirage-teuren) Doppelgelenkwagen, Basel postete günstige Düwag-Trams in Deutschland, Bern liess sehr starke Wagen entwickeln, welche mit unbequem steilem Einstieg brillierten. Genf – als



Grossstädtisch in Lausanne: Doppelwagen der Metro auf Pneu.

Nachzügler – entschied sich in den Achtzigerjahren für ein Niederflurtram als schweizerische, wenn nicht europäische Pioniertat. Für Zürich wurde anschliessend die Tramgeneration 2000 von SIG/SWS/BBC entwickelt. Basel, sowie inzwischen auch Baselland-Transport, setzten auf Trams von Siemens und SWP in Pratteln. Zudem entwickelten die Basler als Erste die Sänften, das heisst, in bestehende Trams wurde ein niederfluriger Mittelteil einge-

baut, womit die grünen und gelben Wagen am Rhein deutlich komfortabler wurden als ihre blauen und grün-beigen Brüder.

Prinzipiell sind alle schweizerischen Tramnetze gleich. Punkto Kurvenradien, grösster Steigung, zugelassenen Achsdrucks und Weichen- resp. Signalsteuerung gibt es Unterschiede. Insider wissen, dass auf allen Tramnetzen schon Wagen anderer Städte eingesetzt wurden – meist zur Probe oder als

Aushilfe. Trotzdem sucht jede Stadt das «beste» Tram. Anders in Frankreich, wo fast ausschliesslich Citadis-Trams von Alstom-France rollen. Da spielt wohl der Heimvorteil mit.

Alle schweizerischen Trambauer sind in der Firma Bombardier aufgegangen. Als letzte Fahrzeuge wurden in deren Werk Villeneuve die Zürcher Cobra-Trams gefertigt, wohl eher der Not als der Ökonomie gehorchend, weil dieser Tramtyp – zu Beginn von Schindler und den VBZ als ultimative Entwicklung gepriesen – eine unrühmliche, unendlich lange und teure Leidensgeschichte hinter sich hat. Dieses Tram durfte nicht länger als 36 Meter sein wegen der Haltestellen Kunsthaus und Central und wurde deshalb 10 cm breiter gebaut, um gleich viele Passagiere aufnehmen zu können, wie die gut 40 Meter langen Wagen anderswo. Mit nur 12 Rädern (Achsen hat Cobra keine) statt 16 wie bei andern modernen Trams ist aber der Druck auf

Fortsetzung auf Seite 6

Renaissance du tram: la Suisse romande est de la partie

En France voisine, le tram fait son grand retour depuis trente ans déjà et la vague a désormais atteint la Suisse. Car on l'a reconnu : le tram est le moyen de transport par excellence pour maîtriser les flux de pendulaires dans les agglomérations de moyenne dimension. A Zurich, Berne et Bâle, l'extension des réseaux est en cours.

Lausanne et Genève ne demeurent pas en reste : à Lausanne, les lignes M 1 (Flon-Renens) et M 2 (Ouchy-Croisette) constituent respectivement le premier RER véritable et le premier métro (sur pneu) totalement automatisé. L'accroissement massif du nombre de voyageurs témoigne de la pertinence des investis-

sements effectués, d'un montant inédit en Suisse. Même les Romands découvrent les TP.

La ville du bout du lac, pour sa part, mise d'une part sur le CEVA et d'autre part sur l'extension de son réseau de tram. Il aura fallu vingt ans pour créer un réseau de transports de proximité efficace et moderne, doté de six branches, à partir des dernières reliques de l'ancien réseau de trams genevois, à savoir le fameux « tram 12 ». Le nouveau réseau genevois représente le plus vaste projet de tram en Suisse, dont une bonne partie est déjà réalisée. Six lignes qui se chevauchent permettent aujourd'hui de sillonner la ville sans changer. L'entrée en fonc-

tion de la ligne Onex-Bernex, fin 2012, mettra fin à ce confort, dans la mesure où il est prévu de réduire le réseau à trois lignes : désormais, la moitié des voyageurs devra changer de véhicules à Plainpalais, Bel-Air ou Cornavin. Ce changement ne devrait pas aller sans créer des difficultés dans ces stations cruciales; par conséquent, Pro Rail Suisse demande, au nom des voyageurs qui empruntent les transports publics, de repenser cette décision.

Peu de progrès par contre pour ce qui est des transports publics intra-urbains à Neuchâtel : le tronçon manquant qui relie le tram 5 de Colombier-Boudry au Funambule (liaison lac-gare) continue de manquer à l'appel ...

Fortsetzung von Seite 5

den Untergrund zu hoch, um z. B. in Bern die alten Stahlbrücken zu befahren.

Niederflur über alles

Gewitzigt aus den ersten Cobra-Erfahrungen der Zürcher, beschafften sich die Basler neue Trams zu sehr günstigen Konditionen bei Siemens. Doch die Combinos, eine Neukonstruktion, erwies sich als Flop. Alle elektrischen und pneumatischen Einrichtungen sind auf dem Dach angeordnet, was zusammen mit der Bauweise von starren zweiachsigen Teilwagen schon nach kurzer Zeit zu Ermüdungsbrüchen führte. Siemens bezahlte sehr teures Lehrgeld bei der Sanierung der Basler und anderer Combinos. Mittlerweile laufen die grünen Combinos der ersten Generation in Basel so zuverlässig wie die seither durch Bern beschafften roten Combinos der zweiten Generation.

Aus zuverlässiger Quelle ist zu vernehmen, dass Siemens in Bern das weitaus günstigste Angebot unterbreitet habe und die Wahl darum leichtgefallen sei. Mit dem massiven Ausbau des Genfer Tramnetzes (siehe Seite 8) mussten neue Wagen beschafft werden. 100% Niederflur und Zweirichtungswagen sollten es sein, womit Bombardier mit dem Typ Cityrunner-Flexity zum Zuge kam.

Die Cobra-, Combino- und Flexity-Trams bestechen mit der durchgehenden Niederflurkonstruktion. Eintreten statt Einsteigen ist gefragt, ideal für Kinderwagen und Rollstuhlfahrende. Diese Bauweise birgt aber – auch für die Benützer – nicht unbedeutende Nachteile. Der Radantrieb kann nicht unter dem Boden installiert werden, sondern bedingt im Wageninnern sperrige Kästen, welche entweder zur Coupé-Anordnung der Sitze führen (Cobra) oder enge Durchgänge

bewirken (Combino, Flexity). Die Fahrgeräusche im Wagen sind deshalb eher hoch. Die Cobras, welche dank ihrer Einzelradaufhängung nie mehr quietschen in den Kurven, rumpeln dafür ganz ordentlich, denn die Räder werden sehr rasch zu unrundern Polygonen. Ein Phänomen, das die Ingenieure noch nicht im Griff haben.

Ruhige Fahrweise

Stadler-Rail hat aus solchen Überlegungen den Tango entwickelt. Nur drei Viertel des Wagenbodens sind tief gelegt, mit allen Einstiegstüren. Dafür rollen diese Trams auf luftgefederten Drehgestellen, ruhigere Fahrt garantiert. Aus der Sicht von PBS ist dieser Niederfluranteil absolut genügend. Die wenigsten Fahrgäste zirkulieren durch den Tramwagen hindurch. Somit stören zwei Stufen im Wageninnern nicht. Weitblickend taten sich die Basler (BVB, BLT) zusammen, um sechzig

Trams gemeinsam zu beschaffen. Mit vier Prototypen sollte vorerst die Tauglichkeit dieser Neukonzeption bewiesen werden. Fast rundum zufrieden lautet das Urteil und sehr zuverlässig. Auf der Basis von Kundenumfragen wurden acht für die Passagiere sicht- und spürbare Verbesserungen realisiert. «Mehr Sein als Design – das Fahrzeug ist benutzerfreundlicher» zitiert die BAZ vom 5. August 2010 den Direktor der BLT zum nachgerüsteten Tango. Eigentlich wäre die Serienbestellung angestanden, doch dem kommt die schon fast epidemische Unverträglichkeit beider Basel in die Quere. Die BVB scheren aus, wollen neu ausschreiben und sich offenbar für ein anderes Modell entscheiden – vorgeschoben werden wenig überzeugende Argumente (BAZ 14. Mai 2010). Deshalb bleibt es vorerst bei 15 BLT-gelben Tangos auf den Strecken ins Birseck und ins Birsigtal.



Von links: Cobra, Tango, Combino I, Combino II, Flexity. Meist unbefriedigend: Die Frontzielanzeige bei Gegenlicht.

Einen Erfolg feiert Tango in Genf. Stadler hat das Rennen um die nächste Trambeschaffung gewonnen. Ab 2011 werden 32 Zweirichtungs-Tangos auf der neuen Linie nach Onex-Bernez unterwegs sein.

In jeder Stadt anders?

In früheren Jahren waren Vorlieben, regionale Interessen und (vernachlässigbare?) technische Eigenheiten für die Auswahl dieses oder jenes Tramtyps massgebend. Heute gelten die WTO-Beschaffungsregeln, womit ganz klar das beste (günstigste?) Angebot obsiegt. In Zürich hat in den letzten beiden Jahren ein Tram-Casting stattgefunden (InfoForum 2-09) im Hinblick auf die nächste Trambeschaffung. Die Kunden konnten ihre Präferenzen angeben, ohne dass ein klarer Sieger erkoren wurde. Es wird spannend sein, welcher Typ ausgewählt wird. PBS hat deshalb die heute in der Schweiz

eingesetzten modernen Tramtypen verglichen. Einbezogen wurden dabei auch die Wagen der M2 in Lausanne, welche als Metro auf Pneu hierzulande neue Massstäbe setzt. Trams von Alstom Frankreich, Končar Kroatien oder Tatra Tschechien sind nicht berücksichtigt.

Tango, Combino, Cobra

Dieser Test betrifft ausschliesslich fahrgastrelevante Kriterien. Die technischen Gegebenheiten und die wirtschaftlichen Aspekte spielen bei der Beschaffung eine wesentliche Rolle, können aber von PBS nicht beurteilt werden, weshalb dieser Test etwas einseitig ausfällt. Alle Tramtypen wurden auf ihrem Netz im täglichen Betrieb nach folgenden Kriterien begutachtet: Anteil Niederflur, Türen/Einstiegssituation, Sitzanordnung und -qualität, Haltemöglichkeiten, Stauraum beim Einstieg / innere Zirkulation, Raum für Kin-

derwagen/Rollstühle, Klimaanlage, Lautsprecherqualität, Aussenanzeigen Linie/Ziel, Kundeninfosystem optisch/akustisch, Werbung sowie Fahrqualität mit -lärm innen/aussen, optischer Eindruck innen/aussen. Zu beachten ist, dass Kundeninformationssystem und die Fremdwerbung unternehmens- und nicht fahrzeugspezifisch sind, flossen aber in die Beurteilung ein. Das Genfer Flexity-Tram ist ein Zweirichtungsfahrzeug, was betriebliche Vorteile hat, dem Fahrgast aber klare Nachteile beschert. Die Lausanner Metro verkehrt nicht auf der Strasse, sondern in einem geschlossenen Bahnsystem, daher eine Wertung ex aequo. Bereits entschieden wurde durch die VBZ, keine Cobra-Trams mehr zu beschaffen. Zum Vergleich wurden sie trotzdem einbezogen. Jedes der 21 Kriterien wurde mit gut, genügend, schlecht beurteilt. Generell muss gesagt

sein, dass alle Typen die Anforderungen an ein modernes, kundenfreundliches Tram erfüllen. Die Entwicklung steht nicht still. Dies geht aus der Wertung zwischen Combino I und Combino II hervor, welche in den Jahren 2000 resp. 2010 ausgeliefert worden sind.

Tango (Baselland) – in der nachgebesserten Version – führt die Rangliste an mit 90% Erfüllungsgrad. Dicht gefolgt von Combino II (Bern) mit 87%. Auf 87% kommen auch die Metrozüge (Lausanne). Die Cobra (Zürich) nimmt, trotz Rumpeln und Coupé-Sitzen, mit 82% den dritten Rang ein. Mit je 66% schneiden Combino I (Basel) und Flexity (Genf) deutlich weniger gut ab.

Jetzt darf man gespannt sein, für welches Tram sich Zürich entscheiden wird und ob Basel auf eines der getesteten Modelle setzt oder ein weiterer Typ auf Schweizer Schienen auftaucht. **Kaspar P. Woker**



Umsteigen statt sitzen bleiben in Genf

Auf den massiven Ausbau des Tramnetzes soll eine Vereinfachung des Liniennetzes erfolgen. Vermehrtes Umsteigen statt direkte Fahrten sind die Folge. Unverständlich.



Cornavin: Nichts als Baustellen.



Plainpalais: Sie steigt immer um.

Heute sechs Linien

Le tram douze zwischen der Grenze bei Annemasse und Carouge bildete mehr als dreissig Jahre lang das Rückgrat des Genfer öV-Netzes. Die Linie 12 ist das einzige Relikt des alten Genfer Tramnetzes. Vor nicht allzu langer Zeit erst wurde der letzte Abschnitt auf Doppelspur ausgebaut. Im Zuge der gezielten Förderung des öV in der Rhonestadt (InfoForum 2-10 zur CEVA) hat der Zwölfer fünf jüngere Brüder erhalten. Auf dem Genfer Tramnetz trifft man dauernd auf Baustellen. Neue Schienen werden verlegt, Linien verlängert oder anders verknüpft. Genial, doch für Ortsunkundige etwas verwirrend, weil an der Rond Point de Plainpalais Linien übers Kreuz die Strecke wechseln und die beiden Äste nach Palettes über Carouge resp. Lancy eine grosse Schleife bilden. Dazu kommen *lignes barrées*, Kurse, welche nicht die ganze Strecke befahren und mit einer schräg gestri-

chenen Nummer angezeigt werden.

- 12 Moillesulaz–Bel-Air–Plainpalais–Carouge–Bachet–Palettes
- 13 Nations–Cornavin–Plainpalais–Carouge–Bachet–Palettes
- 14 Meyrin–Gravière–Cornavin–Plainpalais–Carouge–Bachet
- 15 Nations–Cornavin–Plainpalais–Lancy–Palettes
- 16 Meyrin–Gravière–Cornavin–Bel-Air–Moillesulaz
- 17 Moillesulaz–Bel-Air–Plainpalais–Lancy

Alle sechs Linien verkehren im 6'- bis 12'-Takt, wodurch sich ausser zwischen Lancy und Palettes die Trams im Abstand von 2 bis 6 Minuten folgen, je nach Ziel in Direktfahrt oder mit einmaligem Umsteigen. Für Habitués eine gute Sache, für den Betrieb anscheinend kompliziert. Suboptimal sind die elektronischen Anzeigen an den Haltestellen, schlecht lesbar

und mit ständig wechselnden Linieninformationen.

Neue Strecken, aber ...

Im Dezember 2010 (evtl. erst später) kommt als nächster Aussenast in Meyrin der Hauptast, d.h. die Verlängerung bis zum Cern, in Betrieb. Damit werden die Linien 14 und 16 unterschiedliche Endhaltestellen erhalten. Ein Jahr später startet die Linie 18 Cornavin–Bel-Air–Onex–Bernex. Dabei wird eine zweite Rhone-Querung für das Tram über die Ponts de l'Île – die heutige Hauptachse des Busnetzes – realisiert. Daraus ergibt sich auch eine Netzredundanz bei Unterbrüchen. Für solche Linienverknüpfungen wurden und werden an den vier Knotenpunkten Cornavin, Stand, Bel-Air und Plainpalais umfangreiche Weichenverbindungen eingebaut sowie nach wenigen Jahren wieder komplett umgebaut (Cornavin). Offensichtlich mangelt's doch nicht am Geld.

... weniger Direktfahrten

Seltsames bahnt sich an, wie die «Tribune de Genève» vom 13. Dezember 2009 meldet. Mit der Inbetriebnahme der Linie nach Bernex sollen die sich überlappenden Linien aufgehoben und das Netz auf drei Linien vereinfacht werden.

- 12 Moillesulaz–Bel-Air–Plainpalais–Carouge–Bachet
- 13 Nations–Cornavin–Stand–Plainpalais–Lancy–Palettes–Bachet
- 14 Meyrin Cern/Gravière–Cornavin–Bel-Air–Onex–Bernex

Dazu dient die etwas seltsame Erklärung des Entwicklungschefs der TPG: «Die Trams müssen sich an den Haltestellen in der richtigen Ordnung folgen», was heute nicht mehr der Fall sei wegen Staus usw. Die neu geordneten Linien würden dabei in dichtem Takt, je nach Abschnitt alle 3 bis 6 Minuten, verkehren. Das heisst, dass eine grosse Zahl von Direktfahrten entfällt. In Cornavin, Bel-Air und Plainpalais – nur an diesen drei Orten – werden in Zukunft wesentlich mehr Fahrgäste umzusteigen haben. Trotzdem folgen sich die Trams auf den Ästen Moillesulaz und Carouge alle 3 Minuten, nur tragen alle die gleiche Liniennummer, statt dass sie unterschiedliche Routen ansteuern wie heute. Unbegreiflich, denn an den drei Umsteigepunkten kreuzen sich heute schon grosse Verkehrsströme (Tram, Bus, Auto, Velo, Parkingausfahrten). Die Tribune zitiert dazu den Directeur de l'Aménagement «*Cela va poser de gros problèmes.*»

Fahrgastnutzen wichtig

Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass nicht der Nutzen der Fahrgäste, sondern die finan-

ziellen Auswirkungen im Vordergrund stehen. Ist etwa den Genfern der Mut vor den eigenen Taten schon wieder abhandengekommen, weil die Betriebskosten als Folge des rasch gewachsenen Tramnetzes ebenfalls steigen? Das vereinfachte Tramnetz bedeutet aber auch, dass erst kürzlich gebaute und heute genutzte Gleisverbindungen brach liegen werden. Bei der ersten Erneuerung wird man sich Gedanken über deren Nutzen machen. Einzelne müssen wohl dem Rotstift weichen.

PBS begrüsst den Ausbau des Genfer öV-Netzes und freut sich mit den Benutzerinnen der neuen Tramlinien. Ein persönlicher Test: Fahrt mit Tram 16 von Moillesulaz nach Cornavin am 9. August, 14 Uhr; der Grossteil der Fahrgäste profitiert von der direkten Verbindung zum Bahnhof. Im neuen Netz wären in Bel-Air mindestens vierzig Personen umgestiegen. Unverständlich, denn an den drei Umsteigeknoten liegen die Perronkanten der einzelnen Linien weit voneinander entfernt.

Blick über die Grenze

Übrigens: Auf dem Tramnetz von Zagreb, Kroatien, überlappen sich die 15 Linien sehr gezielt. An jeder Endstation hat man, je nach Ziel in der Innenstadt, die Wahl von zwei bis drei Linien. Dies wurde vom Autor – ohne lokale Sprachkenntnisse – getestet und als genial empfunden. Pro Bahn Schweiz fordert die Verantwortlichen auf, die zukünftige Gestaltung des Genfer Liniennetzes nochmals zu überdenken. Dies umso mehr, als weitere Tramlinien bereits *en projet* sind: Nach St-Genis-Pouilly, Ferney-Voltaire, St-Julien-en-Genevois und Annemasse, allesamt über die Grenze.

**André Guillaume /
Mitarbeit wo**

www.way-tram.ch

Tram Bern macht vorwärts

Die grösste Netzerweiterung steht unmittelbar bevor. Der Vorstoss in die Region ist in Planung und in Biel tut sich etwas in Sachen Tram. Pro Bahn Espace-Mittelland (PB-EM) ist in der Mitwirkung aktiv eingebunden.

Im Westen wie im Osten

2008 wurde mit dem Bahnhofplatzumbau und den damit verbundenen Tramwendeschlaufen ein neues Zeitalter beim Betrieb von Bernmobil eingeleitet. Zur gleichen Zeit begannen die Bauarbeiten für das Tram Bern West. Mit dem Einbringen der letzten Schienen in Bümpliz Anfang August ist der Bau abgeschlossen. Im Herbst erfolgen die Testfahrten nach Brünnen und Bümpliz.

Am 12. Dezember 2010 findet das Eröffnungsfest statt und zukünftig fährt man mit dem Tram schneller und bequemer in Berns Westen. Gleichzeitig beendet «ds blaue Bähnli», die Linie G nach Worb-Dorf, seine Metamorphose zum Tram und wird zur Bernmobil-Linie 6 Worb-Muri-Bern Bahnhof-Fischerhärtli. Damit findet eine langwierige Geschichte ihren Abschluss, an der auch PB-EM

mit diversen Aktionen und der Teilnahme an Diskussionsforen ihren Beitrag geleistet hat. www.tram-bern-west.ch.

Soeben hat der Regierungsrat einen Kredit für den Bau einer Wendeschleife in Siloah Gümligen bewilligt. Damit können auch die Einrichtungsfahrzeuge von Bernmobil die Einschaltkurse der Linie 6 bis Gümligen bedienen. Mit diesem Kredit wird auch die Haltestelle Scheyenholz ausgebaut werden, wo bisher nur einseitig ein Perron vorhanden ist.

Im Osten Berns werden ebenfalls neue Schienen verlegt. Einerseits Dienstgeleise vom Guisanplatz zum neuen Depot an der Bolligenstrasse und andererseits entlang dem Stade de Suisse über die Grossbaustelle Wankdorfplatz zur S-Bahn-Station Bern Wankdorf als Verlängerung der Linie 9. Damit ist dort ab 2012 ein Um-

steigen von der S-Bahn Richtung Breitenrain oder Richtung Wyler möglich, was wir von PB-EM begrüssen.

Weiter in die Region

Am Projekt «Tram Region Bern» wird seit zwei Jahren intensiv gearbeitet. Eile ist geboten, um die versprochene Mitfinanzierung des Bundes (A-Projekt im Infrastrukturfonds) sicherzustellen. Einbezogen werden die Nachbargemeinden Ostermündigen und Köniz. Auf der Buslinie 10 Ostermündigen Rütli-Bern Zytglogge-Bahnhof-Köniz-Schliern folgen sich die Gelenkautobusse in den Hauptverkehrszeiten heute im Zweiminutentakt, oftmals als Paket gleich hintereinander. Um den prognostizierten Mehrverkehr von 30% bewältigen zu können, wurde dieses Projekt

Fortsetzung auf Seite 10



Bern Brünnen mit Zentrum Westside: Tram 8 löst Bus 14 ab. Erste Testfahrt Tram Bern West, 1.9.2010.



Zytglogge: Nicht mehr länger Endstation für die Linie G.

Fortsetzung von Seite 9

buchstäblich aufgegleist. In grossen Zügen steht die Planung. Allenfalls wird das Tram auf den Rüti-Hügel hinauf sogar durch einen Tunnel fahren und bis Ende 2010 wird das definitive Vorprojekt ausgearbeitet. Festgehalten sind darin alle Linienführungen im Strassenraum, die Haltestellen und Wendeschlaufen. Der Baubeginn ist für 2014 vorgesehen.

Mit detaillierten Studien wurde für anspruchsvolle Teile

wie Rüti, Bahnhof Ostermündigen, Eigerplatz und durch die Innenstadt die optimale Linienführung gesucht. Im Mitwirkungsverfahren wurde die Bevölkerung um deren Meinung gefragt. PB-EM konnte in der Begleitkommission Einsitz nehmen und Anliegen direkt einbringen. Unser Augenmerk galt sehr gezielt der Innenstadt, wo es sich herausstellte, dass aus Kundensicht die Linie am besten über die bestehenden Gleise in Markt- und Spitalgasse führt. In den engen Gassen muss dafür



Stimmt die Fahrleitung? Scharf beobachtete Testfahrt. Das neueste Tram von Bern Mobil, Combino 666, gibt sich die Ehre Richtung Bern West.

die Buslinie 12 weichen. Damit wird allerdings die «Wespentaille» zwischen dem West- und dem Ostteil des Berner Tramnetzes weiter existieren. Für PB-EM ist es deshalb wünschenswert, dass Ausweichmöglichkeiten geschaffen werden (zusätzliche Wendemöglichkeit, Umfahrungsstrecke). Dies im Sinne einer besseren Redundanz, was die Stadt nun bis Ende Jahr auch überprüfen lässt.

Zum selben Projekt gehört die Verlängerung der Tramlinie 9 von Wabern nach Klein-Wabern, wo das Tram mit einer neu zu bauenden S-Bahn-Haltestelle verbunden werden soll. Dieser Abschnitt wurde leider vom Bund nur als C-Projekt taxiert, trotzdem ist der Baustart auf 2017 terminiert.

www.tramregionbern.ch

Auferstehung in der Länggasse?

Auf dem Netz von Bernmobil gibt es zwei weitere Linien, auf der sich die Busse im Dreiminutentakt folgen. Die Strecke in die Länggasse und diejenige nach Wyler-Bahnhof Wankdorf. Die Frequenzen in den Hauptverkehrszeiten wären schon heute effizienter mit Tramzügen als mit einer Flotte von Gelenkbussen zu bewältigen. Für die Länggasse hiesse das eine Wiederbelebung der 1959 wegen des Bahnhofumbaus eingestellten Linie. Dabei verhelfen eben dieser Bahnhof, sowie die Universität, der Strecke zu einer tramwürdigen Nachfrage. Mit einer Tramlinie über die Lorrainebrücke in den Wyler liesse sich zwischen Lorraine und Viktoriaplatz sowie am Bahnhof Wankdorf eine zweite Tramverbindung zwischen Ost- und Westnetz realisieren, analog dem, was heute in Genf gebaut wird (Tram über die Ponts de l'Île) und in Zürich projektiert ist (Tram über die Hardbrücke). Allerdings steht die Projektierung des Länggasse-

se-Wyler-Trams noch in den Sternen.

Biel: Vom Moosruggen zum Regiotram

Anders in Biel, wo der Kanton Bern die Projektierung für das «Regiotram Agglomeration Biel/Bienne» kräftig vorantreibt. Wie bei der Birsigtalbahn in Basel und der Linie Muri-Worb in Bern soll eine Vorortbahn ins Stadtzentrum geführt und auf Trambetrieb umgestellt werden. Die Bahnlinie der ASM aus Ins-Täuffelen (einst Moosruggen gerufen) soll mit einer sogenannten Mittelachse quer durch die Stadt bis an die neu zu bauende SBB-Haltestelle im Bözingenfeld im Osten Biels verlängert werden. Dieser Bahnhof ist in Planung und soll 2013 zum Eidg. Turnfest bereitstehen. Mit dem Regiotram werden die Wohngemeinden am rechten Bielerseeufer direkt mit der Innenstadt, den neuen Arbeitsplätzen im Bözingenfeld und den projektierten Stades de Bienne (Hockey und Fussball) verbunden. Gleichzeitig entsteht ein neuer öV-Knoten östlich der Stadt für Reisende aus Solothurn-Grenchen.

Pro Bahn mit dabei

Momentan läuft die Phase des Vorprojektes. Weitgehend klar sind die Abschnitte dem Flüsschen Schüss/Suze entlang. Trotz Mitwirkungsverfahren herrscht noch gar keine Klarheit für die Abschnitte durch Nidau und den Bahnhof Biel hindurch. PB-EM erhielt auch hier einen Sitz in der Begleitkommission und nimmt aktiv an der Mitwirkung teil. Im Agglomerationsprogramm des Bundes ist das Regiotram im Teil B zu finden, womit der Baubeginn 2015 anvisiert wird. Siebzig Jahre nach dem Verschwinden des Bieler Trams (1948), dem ältesten in der deutschen Schweiz (1877), dürfte die Uhrenstadt wieder die Vorteile des Trams entdecken. www.regiotram.ch

Aldo Hänni

Bewegungen in und um Basel beim Tram ...

In InfoForum 3-09 wurde die Entwicklung des Basler Nahverkehrs geschildert mit allen Erfolgen und Widerwärtigkeiten, inklusive Planskizzen. Bewegungen sind registrierbar – teilweise erst im Planungsstadium.

Tram 2

Der Erfolg und die Überlastung der Buslinie 30 zwischen Bahnhof SBB und Bad. Bahnhof zeigt es deutlich. Der Wiederaufbau der 1966 eingestellten Tramlinie 2 über die Johanniterbrücke ist zwingend und wird auch von PB-NWCH unterstützt. Eine Initiative von Pro Tram für den Bau wurde eingereicht, aber noch nicht behandelt.

Tram 3

Verlängerung der Linie 3 um drei Kilometer von Burgfelden Grenze über Burgfelden nach St-Louis, Gare Ouest. Mit dieser können Siedlungs- und Verkehrsentwicklung optimal aufeinander abgestimmt werden. Diesseits der Grenze befinden sich das Entwicklungsgebiet Friedmatt, das Schweizerische Paraplegikerzentrum Basel sowie der Sportplatz Pfaffenholz, alle bisher ohne ÖV-Anschluss.

Dies gilt auch für das elsässische Entwicklungsgebiet westlich des Bahnhofs St-Louis sowie für die Sport- und Schulanlagen in Bourgfelden. Eine Finanzierungsvereinbarung als Basis für die Projektierung wurde im April 2010 unterzeichnet. Damit wird der erste Meilenstein für die Auferstehung des Tramverkehrs nach Frankreich gesetzt. Dem Grossen Rat Basel-

Stadt liegt ein Antrag über 4 Mio. Franken für den nötigen Projektierungskredit vor.

Tram 8 nach Weil

Auf Basler Seite sind etwa vierhundert Meter Geleise verlegt. Die Hauptarbeiten mit zwei Brückenbauten auf beiden Seiten der Grenze werden 2011 stattfinden, Inbetriebnahme der Linie Ende 2012 oder Be-

ginn 2013. Bereits beschlossen ist die künftige Gültigkeit des U-Abonnements TNW bis zum Bahnhof Weil.

Tram 10

Der Margarethenstich bringt für die Linie 10 eine direkte Anbindung von Birsig- und Leimental an den Bahnhof SBB. Das Projekt ist mit 17 Mio. Franken im Agglomerationsprogramm Basel eingestellt mit Teilung der Kosten, die Realisierung bis Ende 2014 vorgesehen. Für Vor- und Bauprojekt haben beide Kantone je 770 000 Franken gesprochen.

Tram 11

Die Verlängerung der Linie 11 durch die Avenue de Bâle bis zum Bahnhofplatz von St-Louis wurde auf Verlangen dieser Stadt als Option bis nach 2018 zurückgestellt und das Projekt via Bourgfelden vorgezogen.



Der Dreier: bis Burgfelden Grenze oder durch Bourgfelden hindurch?

... und bei der S-Bahn

Kompliziert bleibt die Verknüpfung der S-Bahn-Linien aus dem Elsass und Baden-Württemberg. Etwas Heimatschutz und das Wiederbeleben von eingestellten Bahnlagen sind nicht ganz einfach zu knacken.

S 1 La ligne verte

Bisher wenig Bewegung für den grenzüberschreitenden Fahrzeugeinsatz auf der S-Bahn Frick–Basel–Mulhouse. Die Region Elsass setzt auf die französischen AGC-Züge, tauglich nur für die französischen Stromsysteme und mit Dieselantrieb, aber keine Weiterfahrt in der Schweiz oder in Deutschland. Basel- und SBB-seits wird versucht, mit den neuen frankreich-tauglichen Flirts wenigstens von Frick bis St-Louis fahren zu können, um die Chemie-

arbeitsplätze besser zu erschliessen.

EuroAirport

Der trinationale Lenkungsausschuss / Comité de pilotage (60 Personen!) traf sich erstmals Ende Juni in Colmar. Noch 2010 soll eine Finanzierungsvereinbarung für diesen Bahnanschluss entworfen werden. Auf 180 Mio. Euro lautet die Kostenschätzung für die sieben Kilometer lange zweigleisige Neubaustrecke mit unterirdischem Bahnhof. Für rund einen Drittel dieser Summe bestehen bereits Finanzierungszusagen, auch aus Baden-Württemberg. Charles Buttner, Président du Conseil Général du Haut Rhin, sagte zur Finanzierung: «Wenn man etwas will, wird man auch die Finanzmittel finden.» Dereinst

soll ja die S 6 aus Lörrach–Basel bis zum EAP verlängert werden. Ob dann die SBB-Flirts im Elsass genehm sein werden?

Herzstück

In der Diskussion um die S-Bahn zwischen den beiden Basler Bahnhöfen hat die Variante Mitte die beste Chance auf Verwirklichung. Sie weist das beste Kosten/Nutzen-Verhältnis auf, wurde im Juni bekannt gegeben, was aber noch durch Experten zu bestätigen ist. Nachher geht's an die Finanzierungsvereinbarungen zwischen den beiden Basel, dem Bund und allenfalls Baden-Württemberg. Da warten die Basler wohl noch einige Jahre auf ein betriebsbereites S-Bahn-Herzstück.

Quasi im Vorlauf dazu wurde im März der Grundstein für

eine neue Rheinbrücke der Verbindungsbahn gelegt (Vierspur), womit wenigstens die S-Bahn aus Offenbourg–Freiburg wieder bis Basel SBB geführt werden kann. Auch das dauert noch sieben Jahre.

S 5 ins Kandertal

Die Verlängerung der Linie S 5 Lörrach–Weil am Rhein aus dem Wiesental nach Haltingen und hinein ins Kandertal bis Binzen wurde schon mehrfach öffentlich diskutiert. Nicht nur aus Sicht von PB-NWCH wäre dies eine sinnvolle und nötige Ergänzung. Ein Abschnitt der Kandertalbahn (heute kein regelmässiger Bahnverkehr) müsste dazu elektrifiziert werden. Bisher wurden noch keine Planungen dafür aktiviert.

Willi Rehmann

Fernpendler sollen Spitzenkapazitäten finanzieren

Steuer- sowie Siedlungspolitik und gutes Angebot fördern das Fernpendeln. Ökonomisch ein Unsinn, denn Kosten steigen überproportional und Erträge kaum. PBS eröffnet die Diskussion zu einem neuen Modell: Nutzniesser beteiligen.

Stehplätze in den IC-Zügen Bern–Zürich oder Lausanne–Genf in der Stosszeit sind keine Ausnahme. Stehende Zugfahrer können sich trösten – iPod ins Ohr und DRS hören: «Stau oder stockender Verkehr auf der A 1 vor dem Gubristtunnel in beiden Richtungen». Sie fahren stehend, während die andern sitzend stehen. Kapazitäten auf Strasse und Schiene sind ausgeschöpft. Politik und Wissenschaft, Automobilverbände und Transportunternehmen sind sich (fast) einig: Ohne Gegenmassnahme droht der Verkehrskollaps. Die Mobilität ist (zu) billig. Fernpendeln liegt im Trend. Bahn 2000 und Neat entfalten eine zwar geahnte, aber verdrängte Hebelwirkung. Steigende Güterströme auf allen Verkehrsträgern rufen ebenfalls nach einem Ausbau. Auch PBS muss sich mit der Frage auseinandersetzen, wie der Infrastrukturausbau und die damit steigenden Betriebskosten zu finanzieren sind.

Ertrag plafoniert

Mehr Mobilität ist, wie bei anderen Gütern, eigentlich durch deren Nutzer zu bezahlen, ein ökonomischer Grundsatz. Für öV-Reisende existiert heute ein Kostenplafond: Der Preis des Generalabonnements, niemand bezahlt mehr. Zwar steigt der Preis im Dezember um 200 (2.) resp. 300 Franken (1.Klasse). Aber die Nutzung wird nicht beschränkt. Im Gegenteil. Dazu gekommen sind seit der letzten Preisanpassung neue Strecken (Rigi, Mals), Fahrplanverdichtungen, Spätzüge bis in alle Nacht. Über 400 000 GA werden pro Jahr verkauft. Wenn nur deren Inhaber und Inhaberinnen das öV-Angebot gleichmässig nutzen würden! Leider nein, das Fernpendeln nimmt überpro-



Effretikon: Wie viele Fernpendler sitzen in diesem IC St. Gallen–Genf?

portional zu. Dafür muss mehr Rollmaterial beschafft werden, deshalb braucht's mehr Trassen, müssen zwischen Bern, Zürich und Winterthur, zwischen Genf und Lausanne bald zwei durchgehende Doppelspuren zur Verfügung stehen.

Für HGV-Anschlüsse ZEB I/II, Bahn 2030 sind Dutzende von Milliarden veranschlagt, ohne dass alles Notwendige – weiterer Juradurchstich usw. – finanziert ist. Investitionen verlangen Unterhalt und Erhalt. Auch dafür sind laufend höhere Mittel zu budgetieren. Deshalb funktioniert im öffentlichen Personenverkehr der Grundsatz nicht, wonach die Mehrnutzung automatisch zu höheren Erträgen führt, um den Mehraufwand zu decken. Das zeigt sich am kontinuierlich sinkenden Ertrag pro Personenkilometer, trotz Preiserhöhung (2004: 17,03 Rp., 2008 16,14 Rp.; Weidmann/Wichser Mobilitätsszenarien Schweiz VöV 2010).

Nicht finanzierbar

Diese Entwicklung führt beim öV zum Finanzkollaps. Aus ökologischen Überlegungen

mehr Steuermittel zu fordern, ist nicht durchsetzbar. Ebenso wenig führt eine massive Mehrbelastung der Strasse zugunsten der Schiene zum Ziel. Wird mit dem Anstieg des Erdölpreises in grossem Stil vom Auto auf den Zug umgestiegen, heisst das nichts anderes als nochmals deutlich höhere Investitionen für die Bahn. Die Lösung kann nur mit einem gezielten Preiszuschlag funktionieren, der die Mobilität nicht noch zusätzlich fördert, wie dies heute für Schiene und Strasse der Fall ist. Auch dort wird nach zusätzlichen Mitteln für den Ausbau gerufen, um Staus in den Spitzenzeiten zu vermeiden.

Alle öV-Preise linear stark zu erhöhen, ist ungerecht. Andere Wege sind gefragt. Seit eh waren für besonders teure, unterhaltsintensive Strecken zusätzliche Tarifkilometer zu bezahlen, speziell in den Bergen. Die SBB machte damit ab 1980 (Flughafenlinie Zürich) erste Erfahrungen. Später wurden auf Fernlinien mit zwei und mehr Zügen pro Stunde Tarif- statt effektive Kilometer eingeführt.

Das belastet alle, die über diese Strecken fahren. Damit werden Linien wie Bern–Zürich oder Bern–Thun zu wahren *cash cows* oder zu Deutsch Milchkuhen. Dieses System beanstandete der Preisüberwacher nun zum zweiten Mal. Die Auswahl der damit belasteten Strecken scheint ihm nicht mehr plausibel.

Im Ausland wird teils wie im Flugverkehr eine Platzbewirtschaftung praktiziert. Wer die meist gefragten Verbindungen im TGV benützt, bezahlt am meisten. Das heisst «zugescharfe» Tickets. Umbuchen nicht möglich oder nur mit hohen Kosten. Im S-Bahn-System Schweiz undurchführbar. Das offene Tarifsystem ist ein Trumpf und darf nicht aufs Spiel gesetzt werden.

Pro Bahn Schweiz (PBS) stellt sich dieser Diskussion. Der öV auf hohem Niveau hat seinen Preis – wir wollen keinen Abstrich an der Qualität. Diskussionen laufen verbandsintern, ob das GA nun zu billig oder schon heute zu teuer sei. Tatsache ist, dass nicht alle GA-Besitzer und -Besitzerinnen fernpen-



Mobility Pricing auf Spitzenstrecken, wohl nicht für solche «Schienen-Pendler».

deln. Für viele – speziell Seniorinnen und Senioren – wird das GA als angenehmer Luxus, als Schlüssel zur Mobilität verstanden und ermöglicht auch den Verzicht aufs Auto. Das ruft bei einer überproportionalen Preiserhöhung beim GA Protest hervor. Die Idee des 9-Uhr-GA (Mo-Fr erst ab 9 Uhr gültig, Sa, So unbeschränkt) bietet sich als Ausweg an. Touristisch ausgerichtete Bahnen (Rhätische Bahn, Golden-Pass) können dieser Idee nichts abgewinnen. Verständlich, denn deren Spitzen sind nicht werktags von 6 bis 8 Uhr, sondern am Wochenende zwischen 9 und 17 Uhr. Aus einem günstigeren GA resultiert dort ein kleinerer Ertrag, ohne irgendwelche Möglichkeit zur Kosteneinsparung.

Neues Modell

Eine räumliche und zeitliche Differenzierung von öV-Tarifen sei nur mit einem Chip-System machbar, ist ein gängiges Argument. Die Transportunternehmen, unter der Schirmherrschaft des Verbandes öffentlicher Verkehr, laborieren an solchen Systemen herum, Ein-

führungszeitpunkt noch nicht definiert.

In der Zwischenzeit empfiehlt sich zur Dämpfung des extremen Fernpendelverkehrs – speziell auf den überlasteten IC-Strecken – ein ganz simples Instrument: ein fixer Zuschlag pro Fahrt. Diese Idee wird von Jost Wichser, leitendem Wissenschaftler am IVT/ETH, in die Diskussion gebracht.

Wer mit irgendeiner Art von GA, Tageskarte oder FVP-Abo (Bahn-Personal) im Dreieck Basel-Bern-Zürich einen IC-Zug mit Abfahrt von 6 bis 8 und von 16.30 bis 18.30 Uhr benützt, bezahlt einen fixen Zuschlag, unterschiedlich nach Wagenklasse.

In zweiter/dritter Priorität wären die IC Genf-Lausanne, Spiez-Visp, Sargans-Zürich, allenfalls die IC St. Gallen/Romanshorn-Zürich und die IR Luzern-Zürich, mit dieser Einschränkung zu belegen. Der Zuschlag ist wie ein gewöhnliches Billett im Voraus zu lösen. Mit Mehrfahrtenkarten, Monats- oder Jahresabos wird ein gewisser (nicht zu hoher!) Rabatt gewährt.

öV-Finanzierung:
Die Weiche richtig
zu stellen, ist nicht
einfach.



Nur auf Spitzenstrecken

Ein solches System ist mit höherem Aufwand für die Billettkontrolle verbunden. Eine saubere Kundeninformation dazu ist zentral. Beim GA-Verkauf, im Fahrplan, auf den Abfahrtsanzeigen in den Bahnhöfen, optisch und akustisch im Zug sind Hinweise notwendig. Nachlösen des Zuschlages im Zug muss möglich sein.

Damit leisten diejenigen Reisenden ihren Obulus, welche teure Spitzenkapazitäten belegen. Wer sein GA zum Pendeln von La Chaux-de-Fonds nach Freiburg oder von Schaffhausen nach St. Gallen benützt, bleibt verschont, genauso wie Senioren, welche mit der Tageskarte auch mal im Interregio nach Chur oder von Bern via Burgdorf nach Zürich fahren, weil's mehr Platz hat, und um preiswert zu reisen.

Diese Massnahme könnte kurzfristig eingeführt werden und ist als Übergang gedacht, bis das elektronische Ticketing eine einfachere, bessere Lösung bringt. Wie weit bei Arbeitnehmern, die auf «zuschlagpflichtige» Züge angewiesen sind, die Mehrkosten vom Arbeitgeber getragen werden, gehört zur Sozialpartnerschaft. Schon heute stellen viele Firmen bei Arbeitsplatzverlegungen ihren Angestellten ein GA zur Verfügung.

Gleiches für die Strasse

Ein ähnliches Mobility Pricing ist auch für den Strassenverkehr anzudenken. Wer mor-

gens in die Agglomeration hinein will – Personen- und Güterverkehr –, hat für die begrenzte Strassenkapazität entsprechend zu bezahlen, auch wenn bis heute solche Vorschläge nicht gerade auf Gegenliebe stossen. Für Pro Bahn Schweiz hat die freie Zugwahl hohe Priorität. Die Idee, einen Mehrwert beim Fernpendeln abzuschöpfen, stösst aber auf Verständnis. PBS fordert gleich lange Spiesse für beide Verkehrsträger. Falls auf der Strasse nicht ein analoges System umgesetzt würde, wären (umweltbewusste) öV-Reisende über Gebühr benachteiligt und Rückumsteiger auf das Auto pendeln nicht auszuschliessen.

Es gilt, eine breite Akzeptanz bei den Bahnbenützern und Bahnbenutzerinnen zu finden. Die einfachere Lösung wäre ein weiterer überproportionaler Aufschlag beim GA. Das lehnen wir klar ab. Mit dem skizzierten Vorschlag lassen sich auch die Arbeitgeber finanziell in die hohe zeitliche Verfügbarkeit ihrer Mitarbeitenden einbinden und die Mehrbelastung bleibt nicht einseitig. *Affaire à suivre.* **Kaspar P. Woker**

Billettautomaten – Wunder oder Übel?

Je nach Bahn oder Tarifverbund sind Angebot und Bedienung der Bildschirmautomaten unterschiedlich. Zeitgemäss, aber nicht kundenfreundlich. PBS fordert einheitliche Standards.

Das waren noch Zeiten, als am Billettschalter in Waldstatt AR ohne Weiteres ein Billett nach Bière VD erhältlich war. Wer in Bière dasselbe nach Waldstatt verlangte, bezahlte denselben Preis. In Bière ist der Schalter heute noch bedient, in Waldstatt spuckt der rote Automat der Appenzellerbahnen höchstens einen Fahrausweis nach Zürich aus. Mache ich den gleichen Versuch im nahe gelegenen Goldach SG, bietet mir der blaue Automat ohne Umstände ein Billett nach Bière an. Beide Bahnhöfe liegen im Ostwind-Tarifverbund, der eine bei einer Privatbahn, der andere bei der SBB.

Gleiches spielt sich beim Tarifverbund Passe-Partout ab. Auf dem Bahnhofplatz Luzern (VBL) oder in Willisau (BLS) steht nicht die gleiche (nationale) Auswahl zur Verfügung wie in Sempach-Neuenkirch (SBB) oder Hergiswil (zb, SBB-Tochter).

Libero mit Unterschied

Solche Beispiele finden sich auf dem öV-Netz zuhauf. Bestimmt wohl die Gehäusefarbe des Automaten die Billettauswahl? In Gümligen SBB steht kein SBB-Automat, sondern deren zwei des Libero-Tarifverbundes zehn Meter voneinander entfernt: der grün-silberne der BLS und der orange des RBS. Gebe ich Zürich als Destination ein, erhalte ich beim grünen das gewünschte, beim orangen kommen als mögliche Ziele nur Zurich-Giesshübel, Zurich-Binz, Zurich-Borweg, Bahnhöfe der SZU (Sihltal/Üetliberg). Ausgeben kann dieser Automat ein Billett dazu aber nicht.

Kunde im Vordergrund

In Bercher, Gros de Vaud, stehen Original-SBB-Billettauto-



Gümligen SBB: unterschiedliche Libero-Automaten BLS grün und RBS orange.

maten, die direkte Fahrausweise nach Ouchy wie nach Martigny oder Genf ausgeben. Der Direktor der LEB, Ulysse Gachet, führte kürzlich vor ausgewählten Journalisten aus, dass er sich zur Wehr setzen musste, dass diese Automaten nicht durch solche des Tarifverbundes Mobilis ersetzt werden. Damit würde die Billettauswahl

bei Rolle oder Lutry enden und das sei schlecht für die Kundschaft. Bravo! Wer in Epalinges an der neuen Lausanner Metro wohnt, wird wohl auch in Zukunft nicht anders können, als zwei Billette zu kaufen, eines hinunter nach Lausanne-Gare und am Billettschalter oder SBB-Automaten die Fortsetzung bis Genf. Kundenfreund-

lich? Der Waadtländer Tarifverbund Mobilis wird Ende 2010 auf das ganze Kantonsgebiet ausgedehnt, aber *un mariage avec le genevois Unireso n'est pas à l'ordre de jour* titelte «Le Temps» am 13. Januar 2010. Wie wenn nie jemand am Automaten ein direktes Billett von Apples via Morges nach Genf kaufen möchte.

Ticino speciale

Eine interessante Auswahl liefert der Billettautomat am Bahnhof Lugano. Der Tessiner Tarifverbund Arcobaleno gilt erst für Abos, noch nicht aber für Einzelbillette. Der SBB-Automat führt sogar ein Ausland-Angebot, z. B. das Baden-Württemberg-Ticket, ein GA, aber nicht in EC-, IC-Zügen gültig! Im Regio nach Stuttgart? Aktueller ist das Ziel Milano Centrale. Doch da muss ich mich entscheiden, ob ich das Angebot mit SBB-Eurocity oder TiLo-Milano wähle. Zweiteres ist billiger, aber nur in Regionalzügen gültig. Wer in Caslano in den FLP-Zug einsteigt und nach Milano oder Zürich will, ist gezwungen, sein Billett in zwei Schritten zu lösen – die orange Kiste dort führt nur ein Angebot bis Lugano.

Dank Taktfahrplan sind die Bahnanschlüsse fast immer ideal. Habe ich ein GA, eine Tageskarte oder das zu Hause im Internet gekaufte Billett im Sack, freuen mich die kurzen Umsteigezeiten. Der Gelegenheitsreisende – mit den Tücken des Automaten an unbedienten Bahnhöfen wenig vertraut – ist beim Übergang von der Privatbahn zur SBB gut beraten, einen halbstündigen Unterbruch für den Billettkauf einzurechnen. Dabei wird er unter Umständen gewahrt, dass eine nationale Tageskarte nicht nur die SBB-Strecke, sondern auch den Anschluss von zu Hause mit Bus oder Vorortbahn eingeschlossen hätte.

Grenzüberschreitend

Kompliziert bleibt das Billettkaufen am Automaten in allen Grenzregionen. Im Genfer Unireso-Gebiet stehen Maschinen, deren Bedienung recht einfach ist, die auch Euro-Münzen akzeptieren, eine grosse Gebietszonenkarte zeigen, aber ohne Bildschirm funktionieren. Sie geben Billette in einige mit direkten Bus-/Bahnlinien erschlossene Orte ausser-

halb des Kantons aus (Coppet VD, aber nicht Nyon, Pougny-Chancy F, aber nicht Bellegarde). Dafür gibt es ein schweizweit einzigartiges Angebot – eine Tageskarte für das Kantonsgebiet, die samstags/sonntags für zwei Personen gültig ist, nur zum Volltarif, nicht mit Halbtax-Abo. Am Automaten ist dies zwar nicht angeschrieben, doch die Genfer würden dieses Angebot bestens kennen, vermeldet die Tribune de Genève vom 12. August 2010. Die SBB wünschte sich zwar dessen Abschaffung, doch vorläufig gilt es auch auf dem RER nach La Plaine. Daneben kennt Genf (als einziger Verbund) mit der cart@bonus auch Wertkarten zum Abbuchen eines Frankenbetrages bei jedem Kauf.

In Basel Bad. Bahnhof stehen Automaten der DB. Darin findet sich Zürich als Destination mit ICE zu € 34.20, aktuell umgerechnet weniger als CHF 48.–. Versteckt auf der Rückseite

hat's auch einen SBB-Automaten. Basel Bad.–Zürich ist zu CHF 57.– erhältlich. Für Basel SBB–Zürich, 5 km kürzer, verlangt die SBB CHF 52.–! Die Frage der Umrechnungskurse im internationalen Bahnverkehr wäre ein anderes seitenfüllendes Thema. Umgekehrtes findet sich Richtung Mulhouse. Der SBB-Automat in Basel gibt ein Ticket für CHF 6.– oder € 4.59 aus. 50 m weiter, am Durchgang zu den SNCF-Zügen, will der mit Drehknopf zu bedienende französische Automat € 6.60 für dasselbe Ziel. Gut beraten ist, wer im Dreiländereck mit dem öv unterwegs ist und die neue, sehr informative Broschüre zum Trieregio-Angebot studiert. Die Auswahl an grenzüberschreitenden Tickets ist umfassend. Ob die Automaten alle anbieten, ist einen Versuch wert.

Fahrt via Pag

Die gelben Busse von Postauto Schweiz sind wohl etwas Spe-

zielles im Vergleich zu roten, blauen, grünen, weissen oder orangen Bussen sonstwo in der Schweiz. Dies muss auch auf dem Billett vermerkt sein. Wie anders ist es zu erklären, dass auf allen Automatenbildschirmen der Vermerk auftaucht «via Bus pag», wenn die Strecke mit dem Postauto zurückgelegt wird? Die Buchstaben pag stehen nicht etwa für einen Umweg über die Insel Pag in Kroatien, sondern für Postauto AG. Wieso, ist schleierhaft, denn für ein Billett von Sargans nach Zuoz habe ich am Bildschirm zwar die Wahl via Chur–Thuis oder via Landquart–Vereina, aber von RhB steht nichts, obschon ich noch die Variante via Landquart–Davos–Bus pag–Zernez über die Flüela wählen könnte.

Ziel oder Zone

Kompliziert bleibt die Frage, ob als Ziel eine Zone oder eine Destination einzugeben ist. Wer in Eglisau nach Zürich will, dem lacht auf dem Bildschirm das Ziel Zürich HB entgegen. Mist, denn für ein ZVV-Billett der Zone Zürich ist für alle Bahnhöfe und Tramhaltestellen der gleiche Preis gültig. Auf dem Billett, das der Automat daraufhin ausgibt, steht dafür «gültig in den Zonen 10, 12, 13, 21», womit ich mit Tram oder SZU ins Triemli fahren kann. SBB- und ZVV-Automaten listen unter dem Buchstaben Z über dreissig verschiedene Zürcher Bahnhöfe/Haltestellen auf. Ein Unsinn, besser wäre der fiktive Zielbahnhof «Zürich, ganzes Stadtgebiet», so, wie auf den alten Tastenautomaten. Im HB Zürich stehen SBB- und ZVV-Automaten friedlich Seite an Seite. Praktisch alles gleich, doch das ZVV-Modell weiss offenbar nicht, wo es steht, dort muss zuerst der Abgangsort eingegeben werden, im Gegensatz zum SBB-Modell, das ohne Weiteres ein Billett ab Zürich HB ausspeit.



Mit Bildschirm oder mit Tasten, welcher ist besser?

Bild: VBZ

Fortsetzung auf Seite 16

Fortsetzung von Seite 15

Gleiches gilt in den anderen Tarifverbunden. Manchmal sind die Automaten mit kaum lesbaren Zonenplänen versehen, manchmal nicht. Besteht noch die Wahl für eine Kurzstrecke, dann sind Kenntnisse des öV-Liniennetzes unumgänglich. Wer am SBB-Automaten in Bern HB ein Billett nach Langenthal löst, erhält als Zielort Zone 90. Dass ich mit diesem Billett auch bis nach Hard-Mumenthal, Lotzwil oder mit dem Ortsbus fahren kann, das sollte ja bekannt sein ...

Münz oder Karte

Beim Billettautomaten weiss man nie, ob er nur (kiloweise) Münzen schluckt, nur Kredit- und Debitkarten, Noten inklusive Reka-Railchecks oder gar Euro annimmt. Bei manchen kann auch mit der Cashfunktion bezahlt werden, in Genf nehmen sie sogar Wertkarten an. Der Notenprüfer ist das weitaus teuerste Stück des Innenlebens. Deshalb sind nicht alle Verbunde bereit, die Automaten damit auszurüsten ... heutzutage hätten alle Leute irgend eine Form von Plastikgeld zur Verfügung! Eines ist sicher: Der Kauf eines Billettes am Automaten ist nicht so einfach, wie es sich die Verantwortlichen der Tarifverbunde vorstellen. Kunststück, sie sind – wie alle Mitarbeitenden im öffentlichen Verkehr – immer mit einem GA, resp. ihrer Dauerefahrkarte, unterwegs und bedienen solche Touchscreens nur zum Pröbeln. Das ist zwar eine böse Unterstellung, aber der unbedarfte Kunde wird diesen Verdacht nicht los.

Mit dem «Direkten Verkehr» kennt die Schweiz ein weltweit einzigartiges öV-Tarifsystem. Dieses ist rein als Streckentarif von einem Bahnhof zum anderen aufgebaut. Die Preisbildungsmechanismen der Verkehrsverbunde mit ih-



Oben: Zürich-Flughafen: bei Travys in Orbe sogar im Zug erhältlich.
Rechts: In Champéry akzeptiert der Automat nur Noten und Münzen, ist aber für Kreditkarten vorbereitet.



ren Tarifzonen funktionieren anders. Hier fehlt zurzeit ein nationaler Konsens. Zuerst stellte sich die SBB quer und jeder Verbund musste quasi das Rad neu erfinden, weil die Einnahmen nach einem bestimmten Schlüssel auf die beteiligten Transportunternehmen aufzuteilen sind. Dabei steht hinter allen Tarifberechnungen und Verteilungen der Grosscomputer der SBB. Anders wäre die komplexe Materie nicht zu bewältigen. Dazu müssen die Automaten online mit dem Rechenzentrum verbunden sein. Zu teuer wird dann, nicht immer kundenbezogen, argumentiert. Ausnahmen sind aus Kundensicht möglich, z. B. an reinen Ausflugs haltestellen.

Kantönligeist herrscht

Schwierig wird's in Regionen, wo die Verkehrsströme zu zwei Zentren hin laufen, wie Nyon, Rapperswil, Murten, Bad Ragaz usw. Überlappen sich die Tarifverbunde oder machen sie an Kantonsgrenzen halt? Das ist oft der Fall ist, sind doch die Kantone bestimmend für die ungedeckten Kosten im Regionalverkehr. Vergessen geht, dass sich die Siedlungsentwicklung

nicht an Kantonsgrenzen hält. Die Automaten müssen Fahrausweise für beide Verbunde ausgeben können. Warum eine Bahnkundin in Waldstatt, Appenzellerbahnen (roter Ostwind-Automat), oder in Grindelwald, Berner Oberland Bahnen (blauer SBB-Automat), nicht die gleichen Möglichkeiten für die nationale Billettausgabe vorfindet, bleibt ein Geheimnis. Eine eingeschränkte Billettausgabe bleibt bei den mobilen Automaten im Bus. Trotz mobilem Standort ist dies nicht immer der Fall, wie ein kürzlicher Augenschein bei der Orbe-Chavornay-Bahn zeigte; Orbe-Zürich retour, kein Problem.

Klare Forderungen

Pro Bahn Schweiz lädt alle Protagonisten, die sich im öV mit der Preisgestaltung und den Verkaufsgeräten befassen, ein, in absehbarer Zeit folgende Kundenbedürfnisse zu erfüllen:

- Zonentarif für die ganze Schweiz.
- Einbezug aller wichtigen grenznahen Ziele, vor allem bei direkten Bahn-/Busverbindungen zur Schweiz.
- Für den Automatenverkauf

– national und für alle Verbunde – eine einheitliche Angebotsgestaltung und identische, einfache Bedienung. Vollständiges nationales Angebot, insbesondere wenn der Automat als einziger in einer Ortschaft steht.

- Aktiver Hinweis, wenn für das gewählte Ziel die Tageskarte günstiger als ein Retourbillett ist.

Hängt es auch mit solchen Widerwärtigkeiten beim Billettkauf zusammen, weshalb das Generalabonnement einen rasanten Aufschwung kennt? Einmal jährlich eine rechte Summe bezahlen, dafür sich nie mehr mit komplizierten Automaten herumschlagen zu müssen ... ausser man benötige einen Klassenwechsel oder einen Nachzuschlag. Sogar dieses Supplement ist am Automaten erhältlich. Diese sind übrigens in Zürich so clever programmiert, dass nach Mitternacht an erster Stelle der ZVV-Nachzuschlag auf dem Bildschirm erscheint. Viel Vergnügen bei Ihrem nächsten Versuch, dem Touchscreen-Automaten ein Billett zu entlocken.

wo, wp, rh, mh, jpb, sf

Umwege oder Unterführungen

Zurzeit wird der Bahnhof Meiringen der Zentralbahn (zb) umgebaut. Endlich mit hohen Perrons, ohne Unterführungen, aber mit längeren Zugangswegen – die richtige Lösung?

In Meiringen im Haslital sind alle Züge von Luzern nach Interlaken zu einer Spitzkehre gezwungen, nachdem sie den Zahnstangenabschnitt über den Brünig überwunden haben. Bis heute heisst das auch Lokwechsel und umfangreiche Rangiermanöver. Lediglich am Hausperron, wo seit längerer Zeit nur noch die Regiozüge nach Interlaken halten, gab es eine Perronkante. Für alle andern Gleise galt Perronhöhe null, das heisst Klimmzug zum Einsteigen und Sprung beim Aussteigen. Gleis überschreiten möglich – grad wie es gefällt. Und für das Anschlusszüglein Richtung Aareschlucht-Innertkirchen war ein ein 500 Meter langer Fussmarsch im Regen gefordert.

Hoher Perron ohne Dach

Damit ist nun Schluss. Die zb baut den «Hauptbahnhof» der Brüniglinie diesen Sommer um. Geniale oder billige Lösung für über 5 Mio. Franken? Darüber kann man geteilter Meinung sein. Gleis 1 und 2 werden zu Kopfgleisen mit P35 (Perrons in 35 cm Höhe, Vorgabe BAV für Schmalspurbahnen). Zwischen den Gleisen 2 und 3 entsteht ein 480 Meter langer Zwischenperron (P35), erreichbar über einen Stirnperron östlich der Prellböcke 1 und 2. Dank umschaltbaren Fahrleitungen wird dieser Perron neu auch von den Triebwagen der Meiringen-Innertkirchen-Bahn erreicht. Allerdings wird der Perron als Freiluftanlage gestaltet. Lediglich ein Normwartehäuschen und wenige Sitzbänke zieren vorläufig den neuen Perron. Fehlende Perrondächer helfen bei der Investition sparen, ziehen aber höhere Schneeräumungskosten nach sich; ob sich das wohl lohnt? Ausgebaut werden auch

die dorfseitigen Zugänge zu diesem neuen Perron.

Durch diese Gleisanordnung kann (aus Kostengründen?) auf eine Unterführung verzichtet werden. Dafür werden die Wege für aus-, ein- und umsteigende Passagiere länger, denn die IR-Züge Interlaken-Luzern werden wohl meist auf dem langen Gleis 3 verkehren, denn in Meiringen werden die Züge auch verstärkt oder geschwächt. Diese Gleis- und Perronanordnung wird ihren vollen Nutzen erst mit der Inbetriebnahme der neuen Triebzüge der zb (InfoForum 2-10) entfalten. Erfreulich: Mit diesem Umbau

wird die ehrwürdige Drehscheibe am Ostende des Bahnhofs von den Gleisen abgeschnitten ... und offenbar im Westteil des Bahnhofs wieder aufgebaut, denn von Interlaken aus verkehren noch drei, gelegentlich sogar vier ehemalige Brünig-Dampfloks und da ist eine Solche (die einzige auf dem Netz zb?) alleweil von Nutzen.

Bahn und Tourismus gemeinsam

Meiringen ist auch Ausgangspunkt der klassischen Alpen-Postkurse Grimsel, Furka, Nufenen, Gotthard, Susten, sowie der Postautos auf die Engstlen-

alp und die Schwarzwaldalp. Im Winter verkehrt zudem ein Ski-bus direkt zur Meiringen-Hasli-berg-Bahn. Das Bahnhofareal wird deshalb nicht nur mit Avec-Shop, Billettautomat, Kundeninfowand «belebt», sondern ein regionales Kompetenzzentrum öV und Tourismus wird den Gästen des Oberhasler Hauptortes ab Frühjahr 2011 zur Verfügung stehen – hoffentlich mit Schaltern, die an sieben Tagen pro Woche bedient sind!

Zusammengefasst: Ein längst fälliger Umbau der Publikumsanlagen wird mit einer passablen Lösung realisiert. Sie fordert je nachdem von den Reisenden längere Umsteigewege, hingegen gibt's keine Treppen und Rampen zu überwinden. Wermutstropfen bleibt die fehlende Perronüberdachung, was bei Regenwetter nichts anderes heisst, als dass Reisende unter Dach neben dem Bahnhofgebäude warten und sich dann so rasch als möglich in die hintersten (nächstliegenden) Wagen des Zuges drängen. Ausreichende Perrondächer sind bei der SBB und ihrer Tochter zb offenbar verzichtbarer Luxus (siehe auch Schwanden GL, Sursee LU, Travers NE), ausser die Kantone würden einspringen, doch Regen macht bekanntlich schön.

RhB und SOB machen's vor

Ähnliche Beispiele von Bahnhofumbauten finden sich in Scuol bei der RhB (InfoForum 1-10). Dort hat das Geld allerdings für ein sehr langes und komfortables Perrondach gereicht, oder in Nesslau-Neu St. Johann bei der SOB, wo alle Fahrplanzüge ab Gleis 1 mit Perrondach verkehren und der zweite Perron nur ausnahmsweise benützt wird. **jpb/wo**



Meiringen: Spurten wegen Regen oder Umweg?

Bilder: at

Kofferschleppen beim Zug zum Flug

Der Flughafen Zürich will die Gepäckrollis im Bereich des Flughafenbahnhofs nicht mehr akzeptieren. Sinnvoll oder lediglich autonomer Nachvollzug?

Zu diesem Zweck sollen vor den Rolltreppen zu den Perrons Pfosten angebracht werden, um ein Durchkommen mit diesen notabene speziell für das Rolltreppenfahren konstruierten Rollis zu verhindern. Für Bahnpassagiere ist Kofferschleppen von Hand angesagt. Schöne Aussichten auf die Ferienzeit!

Aufwendig?

Es sei viel zu aufwendig, diese Wägelchen im Bahnhofsbereich einzusammeln – so die Begründung der Verantwortlichen. Al-

lerdings stehen diese Gefährte auch in den Parkhäusern herum, dort macht das Einsammeln offensichtlich nichts aus. Gepäckrollis auf Rolltreppen seien zu gefährlich und deshalb in der EU nicht mehr zugelassen – dies ein weiteres Argument. Mit Verlaub: Die Unfälle halten sich in engsten Grenzen. Da übt sich die unabhängige Schweiz einmal mehr in autonomem Nachvollzug.

Was hier der Flughafen Zürich vorhat, ist nichts anderes als eine Diskriminierung der Zugpassagiere. Der Slogan «mit

dem Zug zum Flug» verkommt zur Farce, nachdem ja die Gepäckaufgabe für Flugreisende an den Bahnhöfen klammheimlich wieder verschwunden ist.

So nicht!

Pro Bahn Schweiz protestiert energisch gegen dieses Vorhaben und fordert, dass dieser Unsinn gar nicht erst angefangen wird. Ebenso erwartet PBS, dass sich weitere Kreise – wie die SBB, das BAV, die Zürcher Regierung als Flughafenhalter und Flughafenorganisation – dafür einsetzen, dass diese Pos-

se vor ihrem Beginn ein Ende hat. Dies wäre einmal mehr ein Beispiel, wie mit unsinnigen «Sicherheitsüberlegungen» der sehr sichere Bahnverkehr gegenüber anderen Verkehrsarten diskriminiert wird.

Wer Zeit und Lust hat, prüfe überdies auf andern Flughäfen mit Bahnanschluss – Genf, Köln, Barcelona, Paris CdG, Amsterdam – einmal nach, welche Regeln dort eingehalten werden. In Zürich ist eben der Anteil an Umsteigern Bahn/Flug deutlich höher als andernorts. Eigentlich erfreulich. **ks**

Street Parade Zürich

Hunderttausende nutzten den öV. Nicht alle konnten ein Billett kaufen.

Hunderttausende Raverinnen und Raver gelangten am 14. August mit dem öV reibungslos und ohne Zwischenfälle an die Street Parade. Die SBB setzte für die 19. Zürcher House- und Techno-Parade 105 Extra- und Nachtzüge ein – so weit ein Auszug aus der offiziellen Verlautbarung. Tatsächlich hat alles geklappt, gleichwohl haben sich Mängel gezeigt, welche für die betroffenen Fahrgäste je nach Situation unangenehme Folgen gehabt hätten.

Museumskondukteur springt ein

Samstagmittag, 13 Uhr, Bahnhof Sihlwald im hinteren Sihltal, der einmal pro Stunde von einem Zug angefahren wird. In unmittelbarer Nähe mehrere Campingplätze, von dorthin strömen Dutzende von Ravern und Raverinnen zum Bahnhof, wollen ein Billett kaufen, um nach Zürich zu gelangen. Vorhanden sind ein ZVV-Automat und ein zufälligerweise zur Abfahrt bereitstehender Nostalgiezug mit einem uniformierten



Bahnhof Sihlwald für Nostalgiker und Campierende Richtung Street Parade. Bild: ZMB

Museumsbahnzugführer. Verständlich, dass er um die verschiedensten Auskünfte angegangen wird, die er auch bereitwillig erteilt. Franken sind bei den jungen Leuten nur in wenigen Fällen vorhanden, dafür

aber Euros – nur lässt sich der Automat damit nicht füttern. In kleinem Rahmen etabliert sich eine Wechselstube mit dem Resultat, dass der Zugführer mit Euros in der Tasche nach Hause geht, aber auch – dass trotz

Wechselaktion verschiedene Passagiere schwarz nach Zürich fahren, ganz einfach, weil sie keine Fahrkarte kaufen konnten, dies aber tun wollten.

Fliegender Verkäufer

Man mag nun einwenden, dass die Passagiere selber für das notwendige nationale Kleingeld verantwortlich seien. Dem ist nichts entgegenzuhalten. Im konkreten Fall hilft aber eine solche Aussage wenig. Trotzdem: Wie wäre es, wenn die SZU einen fliegenden Billettverkäufer und Geldwechsler eingesetzt hätte? Damit hätten sich einige unbeabsichtigte Schwarzfahrten vermeiden und zusätzliche Einnahmen generieren lassen.

Gut zu wissen, dass die neue Generation von Billettautomaten auch Euros akzeptieren wird. Wichtig ist, dass sie rasch installiert werden und auch an Bahnhöfen mit geringer Frequenz respektive dort, wo ausländische Gäste erste Erfahrungen mit dem Schweizer öV-System machen. **ks**

Lamone-Cadempino: Interscambio fantasma?

La stazione di Lamone-Cadempino è un importante nodo di interscambio della periferia nord di Lugano.

Grazie al collegamento ferroviario metropolitano TiLo è possibile raggiungere il centro di Lugano in soli 4 min. invece degli oltre 30 in auto o coi bus! E con TiLo da Lamone in 30 min. si va a Bellinzona o Chiasso. Gli autobus della regione del Vedeggio dovrebbero perciò attestarsi a Lamone e non proseguire fino a Lugano: e se pure le altre stazioni della regione diventassero dei capolinea si disporrebbe di servizi più efficienti.

Quasi tutte le linee che servono lo spazio sub-urbano che va da Taverne ad Agno passano da Lamone, la soluzione ideale per chi, dalla periferia nord di Lugano, si sposta coi mezzi pubblici in Ticino. I bus che servono la regione non hanno però come destinazione finale le stazioni TiLo o FLP, ma Lugano-Centro: durante le ore di punta i ritardi si accumulano e le coincidenze «saltano». Inoltre, in tutto il Vedeggio non vi sono corsie preferenziali e i bus sono ostaggio delle lunghe colonne di pendolari.

Orari dei bus tirati all'osso

Un esempio: fino al 2006 da Bedano si raggiungeva la città in 15 min. La durata del percorso era calcolata in modo da avere coincidenze immediate a Lamone e il tempo previsto corrispondeva alla durata reale del percorso. Nel Luganese il servi-



Lamone: Migliorare l'interscambio TiLo – Autopostale.

Fotografia: fm

zio pubblico FFS e TPL è in generale nettamente migliorato. I tempi di percorrenza dei bus da Bedano dal 2007 sono stati invece ulteriormente ridotti: quindi le coincidenze immediate con TiLo sono possibili solo allungando le attese e raddoppiando il tempo di percorrenza Bedano-Lugano o Bedano-Bellinzona. Nelle ore di punta occorrono ca. 45 min. per raggiungere Lugano solo in bus. Fino al 2006, abbinando TiLo, erano 15! Come è possibile proporre un tragitto Bedano-Lamone in 5' allorché in realtà ce ne vogliono 10, proponendo coincidenze con la S10 non ideali? E spesso per 1 min. «saltano» quelle per Bellinzona. Che senso ha far incolonnare i bus, aumentando i ritardi e lo stress per utenti e autisti, facendoli entrare a Lugano? E' una logica

ormai superata. E come mai gli orari TiLo non sono il punto di partenza per realizzare gli orari di arrivi e partenze dei bus, tenendo conto anche del tempo per cambiare mezzo? Le critiche degli utenti sono numerose e gli autisti non possono far altro che dire: «è da tempo che segnaliamo questi problemi alla direzione». Una soluzione? Utilizzare TiLo e la FLP come un metrò e far arrivare le linee suburbane solo fino a Taverne, Lamone, Molinazzo, Bioggio, ecc., come fossero delle navette. Poi gli utenti prendono le linee S10 e S60.

2011: Miglioramenti in vista

La Direzione di AutoPostale Svizzera SA, Regione Ticino ci ha confermato le difficoltà riscontrate e le incognite dovute al fatto di non avere corsie pre-

ferenziali. Ci ha assicurato che a partire dal 2011 la problematica sarà risolta con netti miglioramenti per quanto riguarda le coincidenze a Lamone. Sono in fatti previsti importanti interventi nel contesto del Piano dei trasporti del Luganese dopo l'apertura della galleria Vedeggio-Cassarate. Ci ha pure illustrato l'impossibilità di aggiungere altri bus e altro personale e certe norme interne difficilmente comprensibili dall'utenza (forse perché alcune sono illogiche quando si parla di servizio pubblico?) che spiegano come mai un percorso di 10 min. diventi nell'orario di 5, o come mai certi bus sono programmati per arrivare 1 min. dopo la partenza di un treno o per partire 1 min. prima del suo arrivo.

Nel Luganese la mobilità trasversale, che corrisponde sempre più alla mobilità attuale, non è dunque ancora possibile. E' soprattutto proposta quella a raggio «periferia-centro», ovvero quella più lenta e meno interessante rispetto all'uso del mezzo privato.

Francesco Mismirigo

In Kürze:

Lamone wäre ein idealer Umsteigepunkt Bahn-Postauto, wenn deren Fahrpläne nur die Staus auf der Strasse berücksichtigen würden.

Sicher unterwegs im öffentlichen Verkehr.

www.securitrans.ch

 **SECURITRANS**
Public Transport Security AG



Das Chablais ein Eldorado für Bahnliebhaber

In den Transports Publics du Chablais (TPC) sind vier Bahnen und einige Buslinien zusammengeschlossen. Von Aigle, Bex und Monthey aus erschliessen sie in der Deutschschweiz wenig bekannte, doch lohnende Feriengebiete. Das Skigebiet der Portes du Soleil mit Champéry, die Salinen von Bex, der Luftkurort Ley-

sin, der Höhengolf von Villars, Les Diablerets und Glacier 3000 sind wohl die bekanntesten. Seit mehr als hundert Jahren erklimmen wunderbar nostalgische und effizient moderne beige, blaue, rote Bahnen die Höhen links und rechts der Rhone, im Wallis (le Tonkin, InfoForum 2-10) und im waadtländischen

Chablais. Ein Eldorado für Bahnliebhaber. Im Sommer lässt sich die Gegend ideal mit dem Bike erkunden. Flach in der Ebene bis an den Genfersee in Villeneuve oder Bouveret und «sack-steil» über den Col de la Croix oder zum Lac de Hongrin hinauf. Von den sonnigen Halden rund um das Château d'Aigle stammen

zudem einige der bekanntesten Schweizer Weine. Warum nicht für die nächsten Ferien ins Chablais – so die Empfehlung von Pro Bahn Schweiz. *hr/wo*

www.tpc.ch
www.aigle.ch
www.bex.ch
www.chablais.ch



Quizfrage

Auf belasteten Bahnlinien bringen Doppelspuren die nötige Kapazität. Nicht nur auf Hauptstrecken, sondern auch auf Zahnradbahnen sind sie zu finden.

Heute gibt es in der Schweiz vier solche Streckenabschnitte. Wer weiss, wo? Allesamt auf Strecken zu attraktiven Ausflugszielen.

Unter den Einsendern werden 3 x 2 Tageskarten für die TPC ausgelost.

Postkarte an Pro Bahn Schweiz, Postfach 2224, 8021 Zürich oder info@pro-bahn.ch bis 10. Oktober 2010.



Im Uhrzeigersinn von links oben: Aigle: TPC und Bus warten. Champéry mit Anschluss in die Portes de Soleil. Doppelspurig nach Leysin. Im Val d'Illeiez. Zugskreuzung in Le Sepey. Bex TPC mit Perronhöhe null. Moderner Bahnhof in Aigle. AL als Strassenbahn durch das Städtchen.

Bilder: hr/wo

Ein Handicap – die SNCF und der Rollstuhl

André Guillaume, Mitglied der Sektion Pro Bahn Nordwestschweiz, schildert ein «Rollstuhlabenteuer» aus Nizza.
Kein Ruhmesblatt für die französische Staatsbahn.

Meine Frau und ich unternahmen kürzlich mit unserem Rollstuhl fahrenden Freund einen Abstecher per Bahn von Antibes nach Monaco und Nizza. Wegen der Staus entlang der Küste liessen wir Motorrad und Auto beim Hotel stehen. Nizza ist die fünftgrösste Stadt Frankreichs und das touristische Zentrum der Côte d'Azur. Der imposante Bahnhof Nice-Ville hat sicher schon bessere Zeiten gesehen. Die Zwischenperrons unter der grossen Marquise sind noch weitgehend im Zustand wie vor hundert Jahren und behindertengerechte Rampen, Rolltreppen oder Lift sucht man vergebens.

Nach unserer Ankunft mit dem TER aus Monaco-Monte Carlo – die Bezeichnung der von den Regionen subventionierten Regional- und Schnellzüge – mussten wir geschlagene 30 Minuten warten, bis ein wenig motiviert wirkender *porteur* erschien, um den Rollstuhl am Perronende auf einer Karrenüberfahrt über die vielbefahrenen Hauptgleise zu schieben. Dabei verstrichen weitere 15 Minuten, weil zuvor ein TGV und zwei TER-Züge abgewartet werden mussten, was mehrere telefonische Rücksprachen mit der Leitstelle erforderte. Als Zugabe wurden wir ungefragt, dafür forsch und recht autoritär, über die französische Eisenbahngesetzgebung aufgeklärt.

Mittelalterliche Zustände

Die Zwischenperrons sind – wie noch an den meisten Bahnhöfen im *hexagone* – sehr niedrig, was auch bei Zügen mit Niederflureinstieg für Rollstuhlfahrer zu Problemen führt. Da wurde offensichtlich seit fünfzig Jahren kaum mehr etwas gemacht. Ich habe einem Beamten gesagt, hier herrsche, trotz Behin-



In Nizza sind auch Niederflureinstiege für Rollstuhlfahrer hoch.

Bild: ag

dertengesetzgebung, noch das *moyen age*, worauf dieser süffisant grinste und meinte, Gesetze seien sowieso nur auf Papier geschriebene Wörter und die Realität eben eine andere. Der Bahnhof von Nizza – wahrlich kein Ruhmesblatt für die Perle der Côte d'Azur!

Ähnlich erging es uns zuvor vor unserer Abfahrt in Antibes, trotz kürzlich modernisiertem Bahnhof und erhöhten Bahnsteigen. Mangels Rampen oder Lift mussten vor der Gleisquerung die Streckensignale in beiden Richtungen auf Rot gestellt werden, was lange Absprachen mit der Leitstelle zur Folge und beim Personal sichtbares Unbehagen ausgelöst hat. Immerhin durfte ich dort, ganz entgegen der strengen *loi ferroviaire française*, aber unter den misstrauischen Blicken des Personals, den Rollstuhl selber über die holprigen Planken des Übergangs schieben. Den vorgesehenen TER nach Nice-Ville haben wir, wen wundert's, als Folge der umständlichen Regle-

mentierung nicht mehr erreicht. Dies war nicht weiter schlimm, denn dieser Zug führte nur ältere Corail-Wagen (ähnlich der EW IV SBB), deren schmale Türen für Rollstuhlfahrer kaum passierbar sind. Zum Glück folgte der mit Doppelstock-Niederflurtriebzügen geführte TER aus Grasse unmittelbar dahinter. Inzwischen wurde umständlich aus dem Nichts eine Hebebühne angefordert, bevor das Personal realisierte,

dass diese gar nicht benötigt wurde.

Die junge, offensichtlich wenig erfahrene Bahnangestellte wollte noch den genauen Zeitpunkt für unsere Rückfahrt wissen, doch darauf mochten wir uns wegen des offenen Tagesprogramms nicht festlegen. Mehrfach wurden wir energisch darauf hingewiesen, dass in Frankreich für Rollstuhlfahrer, die an Bahnhöfen Assistenz benötigen, eine Anmeldefrist von mindestens 30 Minuten vorgeschrieben sei.

Auf der Rückfahrt von Nizza nach Antibes hielt unser Zug an beiden Orten am ebenerdig zugänglichen Hausperron, was uns neue Umtriebe ersparte.

Noch ein Musterchen gefällig: Der fast neue, tief im Berg liegende Tunnelbahnhof von Monaco – immerhin mit Hochperrons – ist nur über drei lange Rolltreppen zugänglich. Rolltreppenfahren ist für geübte Rollstuhlfahrer möglich, doch neuerdings nicht mehr erlaubt. Im stadtsseitigen Fussgängerzugangstunnel gibt es zwar auch einen Lift, doch der führt ins Parkhaus und in die Oberstadt hoch über dem vergra-

Fortsetzung auf Seite 22

Handicapés

Für behinderte Personen finden sich im Netz aufschlussreiche Infos. Unter www.sncf.fr wird aufgelistet, was für die *handicapés* alles unternommen wird und in den nächsten Jahren umgesetzt werden soll. Unter den rollstuhlgängigen Bahnhöfen figurieren auch Nice-Ville und Antibes. Die Unterseite TER zeigt auf, wo sich Rollstuhlfahrer für Assistenz anmelden können, zwar nur für die Regionen Auvergne und Basse Normandie ...! Düster wird's beim Klick auf www.tgv.com unter demselben Stichwort – da resultieren null Treffer.

Besser sieht's aus unter www.nice.fr mit einem entsprechenden Knopf auf der Homepage, der Infos bringt von den *plages* bis zu den Niederflurbussen und dem *Service mobilazur*, der *personnes en situation de handicap* für 1€ von Tür zu Tür transportiert.



Avenue Jean Medecin und Place Masséna: mit und ohne Fahrleitung.
Bilder: ag

Fortsetzung von Seite 21

benen Bahnhof. Ein Planungsfehler, den es so nicht geben dürfte!

Silbern und elegant

Zur Abrundung unserer *aventures ferroviaires*: Das elegante neue Tram von Nizza ist an sich eine schöne Sache. Leider mussten wir 20 Minuten auf unsere Testfahrt warten, denn mitten auf der denkmalgeschützten und daher fahrleistungslosen Place Masséna blieb einer der hochglänzenden Alstom-Cita-



dis-Tramwagen stehen und musste im Schrittempo abgescleppt werden. Ein seltsames

Spektakel inmitten der Touristenströme! Die dynamische Fahrgastanzeige gab im Minutentakt wechselnde Wartezeiten von 2 bis 24 Minuten an und die wartenden Passagiere verhielten sich so, als sei dies Alltag. Wenn er dann endlich fährt, dann rollt der schnittige Schienenflitzer im Flüsterton durch die schön gestaltete, verkehrsberuhigte Innenstadt. Einzig das stete Klingeln ist unüberhörbar. Eine Art sympathisches Markenzeichen, welches uns mit Nizza und seinem Bahnhof wieder versöhnt hat.

pbs

André Guillaume

Das Tram in Nizza

Auch an der Côte d'Azur ist das Tram auferstanden. Vorläufig mit einer Linie. Diese führt durch die Avenue Jean Médecin, welche damit zur Flaniermeile geworden ist. Die historische Place Masséna wird stromlos im Batteriebetrieb überquert, weil Fahrleitungsmasten stören würden. 2015 kommt die Linie 3 im Westen der Stadt in Betrieb und bis 2016 wird unter der berühmten Promenade des Anglais dem Meer entlang ein Tunnel für die West-Ost-Linie 2 gebaut.

Der rasante Bau (und der Betrieb) von Tramnetzen in Frankreich wird über das *versement de transport* finanziert, eine Steuer, die von allen Arbeitgebern mit mehr als neun Angestellten eingefordert wird.

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



Ihre Fullservice-Agentur für Print + Web, Corporate Design, Marketing + Beratung.

Gemeinden

- BL: Läuelfingen, Tecknau
- GR: Klosters-Serneus
- TG: Frauenfeld
- ZH: Dietikon, Dietlikon, Dübendorf, Elgg, Rafz, Rüti, Schlieren, Schwerzenbach, Thalwil, Uetikon, Wädenswil

Persönliches Engagement

Pro Bahn ist in den Regionalverkehrs-konferenzen vertreten und kann so direkten Einfluss in der Gestaltung des öV-Angebotes z.B. der Kantone Zürich, Bern, St.Gallen, Luzern nehmen. In Zürich suchen wir Personen, die sich dafür engagieren möchten. Ebenso gefragt ist die Mitarbeit im Vorstand unserer Sektion. Regelmässige Kontakte mit den Transportunternehmen und den (verkehrs-)politischen Behörden gehören dazu. Schnuppern willkommen. Interessenten und Interessentinnen melden sich bitte bei Urs Schaffer. Koordinaten siehe unten. **pb zh**

Kontakte

ZENTRALVORSTAND

Edwin Dutler, Präsident
Staffelackerstr. 19, 8953 Dietikon
T 044 741 49 90; M 079 401 05 40
edwin.dutler@swissonline.ch

ESPACE MITTELLAND

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

NORDWESTSCHWEIZ

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

OSTSCHWEIZ

Hans Schärer, Präsident
Fallethenbachstrasse 5
8867 Niederurnen; T 055 610 24 03
h.schaerer@graphic-studio.ch

TICINO ASTUTI

Giovanni Ruggia, Presidente
Conrada del Torchio, 6934 Bioggio
T 091 605 48 18
rugadapura@ticino.com

ZENTRALSCHWEIZ

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

ZÜRICH

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

Vier nicht gleich zwei mal zwei Gleise

Die verkehrspolitische Abstimmung im Kanton Zürich vom 26. September.

Im Kanton Zürich steht am 26. September eine entscheidende Abstimmung an. Es geht um die Linie Zürich–Winterthur, eine der meistbefahrenen Strecken der Schweiz. Zwischen Zürich und Effretikon liegen, je nach Abschnitt, vier oder sechs Gleise. Für die beiden dreispurigen Abschnitte vor Effretikon und vor Winterthur ist die Erweiterung auf vier Gleise in der Pipeline. Zwischen Effretikon und Tössmühle bleiben vorläufig zwei Gleise. Alle Fernverkehrszüge Richtung Ostschweiz–München, etliche Güterzüge und dauernd mehr S-Bahnen zwängen sich im Zwei-Minuten-Abstand durch die kurvenreiche Strecke über Kemptthal. Ein Ausbau tut dringend not.

Deshalb wurde schon im Rahmen von Bahn 2000 ein Tunnel vorgesehen, direkt vom Flughafen nach Winterthur. Damit würde sich die Reisezeit in den Thurgau und nach St. Gallen deutlich verkürzen und die Linie über Effretikon würde für die S-Bahn freigehalten. Aus finanziellen Überlegungen wurde dieses Loch, der Brüttener Tunnel, hintangestellt. Im Konzept Bahn 2030 soll diese Linie nun realisiert werden, fi-

nanziert aus Bundesmitteln. Die Umsetzung ist prinzipiell beschlossen, je nach Finanzlage kann sich die Realisierung aber in die Länge ziehen.

Damit zwischen Effretikon und Winterthur so rasch als möglich eine grössere Schienenkapazität realisiert werden kann, hat der VCS die Initiative «Schienen für Zürich» gestartet, über welche nun abzustimmen ist. Damit verbunden ist ein kantonaler Kredit über 520 Mio. Franken. Konkret soll die bisherige Strecke um zwei Gleise erweitert werden. So würde eine durchgehende Vierspur zwischen den beiden Städten entstehen, auf Kosten der Zürcher Steuerzahler.

Die Qual der Wahl

Damit stehen die Stimmbürger vor der Wahl: irgendwann ein Tunnel aus Bundesmitteln oder – hoffentlich etwas früher – eine konventionelle breite Strecke aus eigenen Steuermitteln. Was ist vorzuziehen? Aus Zürcher Sicht mag die Vierspur besser sein, weil schneller zu realisieren, doch hinterlässt sie eine lärmige Schneise mitten durch die Agglomeration Effretikon und die Züge zwischen

Eulach und Limmat werden nie schneller verkehren. Aus Ostschweizer und nationaler Sicht ist der Brüttener Tunnel sinnvoller. Damit wird sicher eine Fahrzeitreduktion erreicht und es entsteht eine zweite unabhängige Doppelspur zwischen beiden Städten. Das kann bei Betriebsstörungen sehr nützlich sein. An den Brüttener Tunnel werden Thurgauer, St. Gallerinnen und Appenzeller indirekt via Bundessteuern auch ein Scherflein beitragen, während die Chose für die Zürcher wohl billiger kommt als ihre eigene Vierspur. Andererseits würde sich der neue Finanzminister freuen, weil ihm die Zürcher gleich ein Geschenk von einer halben Milliarde machen.

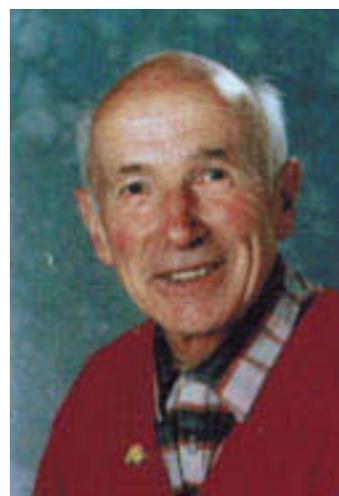
Somit ist der Titel «vier nicht gleich zwei mal zwei» klar. Pro Bahn Zürich hat sich zum Initiativkomitee geschlagen, während bei Pro Bahn Schweiz die nationale Sicht im Zentrum steht. Diese ist längerfristig wohl nachhaltiger, auch wenn sie kurzfristig den Pendlern zwischen Zürich und Winterthur voraussichtlich mehr Stehplätze auf den Zügen beschert. **pbs / pbzh**

Kurt Senn gestorben

Am Pfingstmontag 2010 ist Kurt Senn auf einer Wanderung kurz nach seinem 80. Geburtstag von einem Stier angegriffen worden und zwei Wochen später den schweren Verletzungen erlegen. Pro Bahn Zürich hat ein langjähriges und engagiertes Vorstandsmitglied, einen Freund und Mitstreiter sowie einen herzensguten Menschen verloren. Er hinterlässt eine grosse Lücke. Der ehemalige Primarlehrer aus Rüti war lokal wie auf kantonaler Ebene eine gern gesehene Per-

sönlichkeit. Sein Engagement für den öV, sei es bei Pro Bahn, in der IG Tössstal bei der Initiative «halbstündliche S-Bahn für alle» war sprichwörtlich. Stets war er ein kompetenter Verhandlungspartner. Seine mit spitzer Feder geschriebenen Artikel und Stellungnahmen waren bei den Medien beliebt. Wir behalten Kurt Senn in dankbarer Erinnerung und wünschen den Angehörigen viel Kraft, um diesen Verlust zu verarbeiten.

Urs Schaffer, Präsident PB ZH



FLIRTen Sie mit uns und erleben Sie die moderne Bahn!



SÜDOSTBAHN

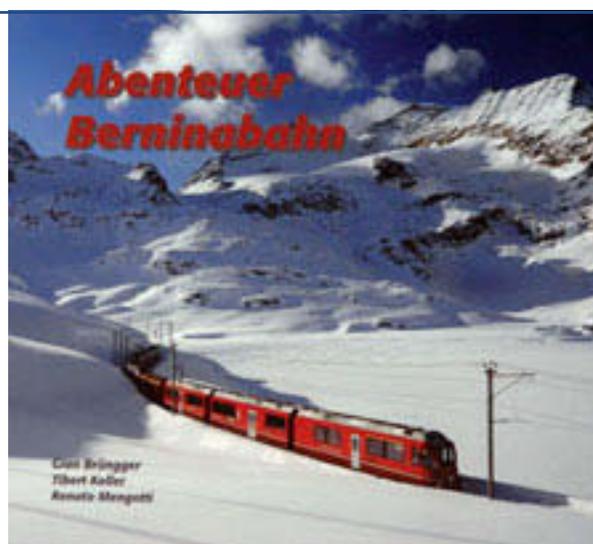
www.sob.ch

Abenteuer Berninabahn

Zugegeben, es gibt bereits (zu) viele Bücher über die Berninabahn, welche in den Büchergestellten viel Platz wegnehmen. Trotzdem ist das im Sommer 2010 im Terra Grischuna Verlag erschienene Buch Abenteuer Berninabahn ein absolutes Muss für den interessierten Eisenbahnfreund.

Die drei Autoren – Gian Brüngger, Tibert Keller und Renato Mengotti – sind Garanten für einen tollen Lesegenuss. Und man wird wirklich nicht enttäuscht, auf jeder Seite erscheinen neue interessante Aspekte dieser einzigartigen Gebirgsbahn. Die Autoren vermitteln zahlreiche Fakten aus allen Zeitepochen der Berninabahn und eisenbahntechnische Hintergründe werden verständlich aufgezeigt. Viele unbekannte Fotos aus noch wenig durchforsteten Archiven bieten einen Augenschmaus für Liebhaber Graubündens. Eisenbahnfreunde finden eine lückenlose Dokumentation der vergangenen 100 Jahre. Ich garantiere: Ein tolles Buch, das man in seiner Sammlung einfach haben muss. *edi*

ISBN 978-3-7298-1169-0, 256 Seiten, CHF 68.–.



Pro Bahn lässt sich verlauten.

«Öffentliche Mittel sind der Diesel des öV»

hält der Direktor des Verband öffentlicher Verkehr, Peter Vollmer, fest.

Wie weit sollen die Nutzer diesen «Diesel» mitfinanzieren? PBS vertritt dabei die Kundeninteressen.

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

Anmeldung auf www.pro-bahn.ch/content/Mitgliedschaft oder Talon senden an Pro Bahn Schweiz, Postfach 2224, 8021 Zürich.



Pro Bahn interessiert mich. Bitte nehmen Sie mich als Mitglied auf.

Ich / Wir melden folgende Personen als Mitglied von Pro Bahn an.

Vorname / Name _____

Adresse _____

PLZ / Ort _____

empfohlen durch (Name / Adresse) _____

Einzelmitglied, CHF 45.–

Partnermitglied, CHF 25.–

Studenten, CHF 20.–

Vereine / Verbände, CHF 100.–

Gemeinden, CHF 200.–

Firmen / Gönner, mindestens CHF 500.–

Ich möchte Pro Bahn zuerst kennenlernen, senden Sie mir die nächsten beiden Nummern Ihrer Zeitschrift InfoForum.