



Bild: zVg

Aufbruch in der Romandie

Wenn der Reisekomfort in der 1. Klasse zweitklassig ist
E-Ticketing der Zukunft: Es geht nur langsam vorwärts

Schwerpunkt „Westschweiz“ ab Seite 3



Kurt Schreiber

Präsident
Pro Bahn Schweiz

Die Romandie holt auf

Der öffentliche Verkehr schreibt auch in der Westschweiz Erfolgsgeschichte. Lange hat es gedauert, bis das Projekt „Léman 2030“ Gestalt annahm. Jetzt ist es konkret und der Startschuss ist am 21. November 2014 gefallen. Die Infrastruktur soll ausgebaut und damit die Kapazität verdoppelt werden. So bekommt die Romandie eine Art „Durchmesserlinie“. Diese Ausgabe hat die französischsprachige Schweiz zum Thema und soll dazu beitragen, die Landesteile einander näher zu bringen.

„Unsere Kunden erwarten von uns mehr Sitzplätze, mehr Fahrgelegenheiten und mehr Komfort“ – so die Aussage von SBB-CEO Andreas Meyer beim Startschuss von Léman 2030. Dass Wünsche, Erwartungen und Angebot gelegentlich auseinanderklaffen, zeigt diese Ausgabe am Beispiel der Regio-Dosto-Züge auf.

Nicht nur da, sondern auch in vielen andern Belangen war Pro Bahn Schweiz aktiv – und wir bleiben dran. Bald feiern wir Weihnachten; dazu wünsche ich allen frohe Festtage, einen guten Übergang ins neue Jahr und für die Zukunft alles Gute.

La Romandie accélère

L'histoire des transports publics pose ses jalons en Romandie aussi. Il aura fallu du temps pour définir le cadre du projet de «Léman 2030»; et au final, le coup d'envoi a été donné le 21 novembre dernier. L'infrastructure romande sera amplifiée, et à terme, sa capacité va doubler. À son tour, la Suisse romande aura sa «ligne transversale», un peu comme la «Durchmesserlinie» de Zurich. Ce numéro, largement consacré à la partie francophone de notre pays, doit aussi contribuer à sa façon, au rapprochement des entités régionales.

«Nos clients attendent de nous plus de places assises, davantage de fréquences et de confort», a concédé le CEO des CFF, Andreas Meyer, lors du coup d'envoi de Léman 2030. A l'évidence, les souhaits et les attentes des uns et des autres divergent. A l'image des rames Regio-Dosto (rames à deux étages) dans cette édition.

Dans ce domaine aussi, Pro Rail Suisse continue de se battre. Noël approche et nous saisissons l'occasion pour vous souhaiter de belles fêtes et une excellente année 2015.

Cambiamenti in Romandia

I trasporti pubblici stanno scrivendo una storia di successo pure in Romandia. L'ideazione del progetto "Leman 2030" ha chiesto molto tempo ma finalmente il 21 novembre 2014 è iniziata la realizzazione dello stesso. L'infrastruttura della rete ferroviaria verrà ampliata tanto che la capacità risulterà raddoppiata.

La Romandia beneficerà in futuro di una specie di linea circolare.

Questo numero si occupa della situazione dei trasporti pubblici in Romandia e si propone di avvicinare la Svizzera tedesca a quella francese. "I nostri clienti aspettano da noi più posti a sedere, più frequenza dei treni, maggior comfort" così si è espresso Andreas Meyer, CEO delle FFS, al momento dell'avvio di "Leman 2030". La nostra rivista riflette su questi aspetti prendendo ad esempio I treni Dosto e mostra che non sempre desideri e aspettative coincidono con l'offerta.

Pro Bahn è stata attiva in tanti altri ambiti e continua ad impegnarsi per un miglioramento dell'offerta in funzione delle necessità delle clientela. Presto sarà Natale, desideriamo augurare a tutti un sereno periodo natalizio, un buon inizio anno e ogni bene per il futuro.

Inhalt

Schwerpunkt Romandie

Die öV-Revolution in der Westschweiz.....	3
Das neue Tram t1 Lausanne–Renens.....	4-5
Startschuss für Léman 2030.....	6
Der Bahnhof Genf ist umgebaut.....	7
Neuenburg: Neue Ideen für die Verbindung La Chaux-de-Fonds–Neuchâtel.....	8-9
Mehr Fahrgäste im Wallis.....	10
Meterspur Bulle–Broc wird Normalspur.....	11
Ausflüge im Jura und Greyerzerland.....	12
Meterspurbahnen in der Waadt.....	13

Aktuell

Streckensterben in Frankreich.....	14
Bahnkader als „normale Kunden“ unterwegs ...	15
Fernbusboom wirft Fragen auf.....	16
Stadlers Dosto-Züge: Malaise in der 1. Klasse ...	17
E-Ticketing im Schnecken tempo.....	18

Zuschriften

Frust über CNL-Qualitätsabbau.....	19
------------------------------------	----

ÖVerreisen

Intelligente Lösung: Die „Istanbulkart“.....	20
Faszinierend: Bahnreise durch den Iran.....	21

Pro Bahn intern

Bern: Frust nach Tram-Abstimmung.....	22
Kursbuch als Nostalgiker.....	23

Frontbild: Projektskizze t1 in Lausanne (zVg)

Impressum

InfoForum 4/2014, Versand: 11. Dezember 2014

Herausgeber

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

Redaktion

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

Mitarbeit Pro Bahn

Roland Arnet, Karin Blättler, Edwin Dutler, Anitra Green, André Guillaume, Kurt W. Lüthi, Hans Rothen, Kurt Schreiber, Andreas Theiler, Kaspar P. Woker
Beiträge Transport Romands: Pascal Bovey, Benoît Gaillard, Daniel Mange, Sylvain Meillasson, Martial Messeiller, Blaise Nussbaum, Julien Rilliet (Übersetzungen: Andreas Theiler)

Bilder

Pressedienste, Redaktion, soweit nicht anders erwähnt

Korrektur

Stefan Schweizer

Inserate und Druck

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

Grafisches Konzept und Layout

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

Auflage

2000 Exemplare, 4 x jährlich

Mitgliedschaften

Europäischer Fahrgastverband, Europäischer Verband für die Entwicklung des Schienenverkehrs

Nächste Ausgaben

InfoForum 1/2015, Versand: 12. März 2015
Schwerpunkt: ÖV in der Zentralschweiz
Inserate- und Redaktionsschluss 18. Februar 2015
InfoForum 2/2015, Versand: 11. Juni 2015
Schwerpunkt: Swiss Pass – alles auf einer Karte
Inserate- und Redaktionsschluss 20. Mai 2015



Beispiellose Erfolgsgeschichte: Die vollautomatische Metro M2 in Lausanne.

Bild: G.Lob

Lösungen für eine wachsende Mobilität

Die Region am Genferseebogen boomt. Als Folge wird das Angebot im öffentlichen Verkehr ausgebaut.

Gerhard Lob Neben dem Grossraum Zürich zeichnet auch der Metropolitanraum Genf–Lausanne ein eindrückliches Wachstum. Gemäss dem Bundesamt für Statistik zählte die „Métropole lémanique Geneve–Vaud“ im Jahr 2013 rund 1,2 Millionen Einwohner. Das entspricht im Vergleich zum Jahr 2000 einem Zuwachs von 190 000 Einwohnern oder einem Plus von 18 Prozent. Dabei zeichnet sich im Kanton Waadt eine stärkere Zunahme im Westen als im Osten ab. Orte wie Nyon und Morges sind besonders kräftig gewachsen. „Das Gravitationszentrum verlagert sich im Kanton Waadt in Richtung Genf“, sagte Patrick Eperon von der Arbeitgeberorganisation Centre Patronal bei einem Treffen mit Bahnjournalisten im Oktober.

Boom und Bevölkerungswachstum schaffen mehr Mobilität. Und am Genferseebogen zeigt sich dies im steigenden Individualverkehr, der auf der Ost-West-Achse nach wie vor den Löwenanteil ausmacht. Auf der Autobahn zwischen Genf und Lausanne zählte man im Jahr 2000 rund 80 000 Fahrzeuge am Tag. 2010 waren es 100 000. Und die Prognosen erwarten

einen weiteren Zuwachs auf 130 000 Fahrzeuge pro Tag bis ins Jahr 2030.

Kräftige Wachstumswahlen erwartet man auch im öffentlichen Verkehr. Zwischen 2000 und 2010 hat sich die Zahl der Zugsreisenden zwischen Lausanne und Genf bereits von 25 000 auf 50 000 verdoppelt. Bis 2030 wird eine weitere Verdoppelung auf 100 000 Reisende pro Tag auf dieser Strecke erwartet. Die SBB unternehmen grosse Anstrengungen, die Kapazitäten für diesen Zuwachs zu schaffen (Bericht Seite 6).

Umfassendes Mobilitätskonzept

Städte und Gemeinden sind angesichts der Entwicklung gefordert. In Genf wird zurzeit die grenzüberschreitende S-Bahn-Verbindung CEVA vom Hauptbahnhof nach Annemasse gebaut (siehe InfoForum 4/2013). Dort rechnet man auf dieser Strecke mit 50 000 Passagieren pro Tag. In Lausanne wird eine neue Tramlinie nach Renens gebaut (Seiten 4/5), die Teil eines umfassenden Mobilitätskonzeptes ist. Die U-Bahn-Linie von Ouchy nach Croisettes in Lausanne, die 2008 in Betrieb genommene, vollau-

tomatische und führerlose Metro M2, ist eine beispiellose Erfolgsgeschichte. Inzwischen zählt diese Linie mehr als 100 000 Fahrgäste pro Tag. Sie hat im Pendlerverkehr eine wichtige Funktion übernommen. Es ist eindrücklich zu sehen, wenn am Morgen Hunderte von Grenzgängern mit dem Boot von Evian (Frankreich) ankommen und in Ouchy auf die Metro umsteigen.

In diesem Heft schauen wir aber nicht nur auf den Genferseebogen. In der ganzen Romandie – auch im Wallis, im Freiburgerland, Kanton Neuenburg oder im Jura – gibt es interessante Verbesserungen beim öffentlichen Verkehr. Dank einer Zusammenarbeit mit der Westschweizer Zeitschrift „Transport romands“ werfen wir in dieser Ausgabe ein Schlaglicht auf einige dieser Projekte und Initiativen.

Die vielfältigen öV-Initiativen in der Romandie sind umso bemerkenswerter, wenn man die Situation mit dem Regionalverkehr in Frankreich vergleicht, wo etliche Verbindungen von Stilllegungen betroffen sind. André Guillaume hat eine eindrückliche Liste zusammengestellt (Seite 14).



Tram t1 Renens–Lausanne-Flon: So wird sich die Haltestelle Galicien präsentieren.

Eine starke Achse von Renens nach Lausanne-Flon

Die Rückkehr des Trams nach Lausanne ist ein Kernpfeiler des Agglomerationsprogramms.

Benoît Gaillard/Julien Rilliet Die neue Tramlinie t1 von Renens nach Lausanne-Flon ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms Lausanne–Morges (Projet d'agglomération Lausanne–Morges PALM). Sie bietet eine glaubwürdige Antwort auf die Herausforderungen, welche im Kanton Waadt im Hinblick auf die Koordination von Urbanisierung und Mobilitätsinfrastruktur im Rahmen der eidgenössischen Raumplanung anstehen.

Das Agglomerationsprojekt schlägt für die Entwicklung der Infrastruktur vor, ein neues leistungsfähiges Netz des öffentlichen Verkehrs zu bauen, welches entweder auf eigenen Trassees fährt oder eine gewichtige Vorzugsbehandlung zum Individualverkehr erhält. Dieses das Ganze strukturierende Kernnetz namens „Axes forts de transport public urbain“ ist eines der Leuchtturmprojekte der Agglomeration Lausanne–Morges. Die zwei ersten Etappen des Agglomerationsprogramms sind mit Verpflichtungen zur Kofinanzierung ausgewählt worden, bei der ersten Etappe in der Höhe von 165 Millionen Franken und bei der zweiten Etappe für 185 Millionen Franken.

Die „Axes forts“ sind das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs von morgen und beinhalten einerseits die Tramlinie t1, welche durch ihre Verbindung des Zentrums von Lausanne mit der westlichen Agglomeration die bestehende Metro m1, die dem See entlangführt und unter Sättigung leidet, auf intelligente Art ergänzt,

andererseits die Metro m2 von Nord nach Süd, welche 2008 eingeweiht wurde. Zu diesen Verbindungen mit eigenen Trassees kommen vier neuartige Buslinien, so genannte „bus à haut niveau de service“ (BHNS)*.

Diese BHNS, ein neues Konzept in der Schweiz, aber aus Frankreich bekannt, kombinieren einen Doppelgelenkbus von hoher Kapazität mit einer über weite Strecken eigenen Spur

sowie Vortritt an Kreuzungen. Der Benutzer geniesst so eine Verkürzung der Fahrzeit, welche sich zu rund 80 Prozent aus einer Erhöhung der Durchschnittsgeschwindigkeit und zu 20 Prozent aus einem stabileren Fahrplan zusammensetzt.

Dieses Netz wird in Etappen realisiert. Die erste, welche die baulichen Anpassungen für BHNS im Stadtzentrum sowie das Tram t1 von Renens-Gare nach Lausanne-Flon umfasst, ist aktuell im Plangenehmigungsverfahren. Die anderen Netzbestandteile befinden sich in verschiedenen Studienstadien.

Konzession erteilt

Der Bundesrat hat am 16. September 2011 die Konzession für eine Tramlinie zwischen Renens-Gare und Lausanne-Flon erteilt. Die Lausanner Verkehrsbetriebe TL hatten den Antrag ein Jahr zuvor gestellt. Die Konzession ist am 1. Januar 2012 in Kraft getreten und gilt für einen Zeitraum von 50 Jahren, das heisst bis 31. Dezember 2061.

Gemäss Konzession müssen die Bauarbeiten spätestens am 31. Dezember 2016 in Angriff genommen werden und bis 31. Dezember 2018 abgeschlossen sein. Über den Infrastrukturfonds für Agglomerationsprogramme beteiligt sich der Bund finanziell am Bau der Tramlinie Renens–Lausanne. Der Anteil des Bundes beträgt 40 Prozent der Projektkosten, ist jedoch auf maximal 74 Millionen Franken beschränkt.

Tram als beste Lösung

Zwischen den beiden Zentren von Lausanne und Renens befinden sich zahlreiche dicht besiedelte Quartiere. Noch wichtiger: in diesem Gebiet befinden sich auch Zonen, die nächstens überbaut werden, um die erwartete Bevölkerungszunahme aufzunehmen. Um die Ziele von PALM im Hinblick auf den öffentlichen Verkehr zu erfüllen, war es wichtig, diese Entwicklung mit einem schnellen und hohe Kapazitäten aufweisenden Transportsystem zu begleiten. Die Wahl fiel dann schnell auf eine Tramlinie.

Das Projekt geht aber über den öffentlichen Verkehr hinaus. Die Anpassungen der Strassen an das künftige Tram bieten gleichzeitig die Möglichkeit, Fussgänger und Velofahrer zu bevorzugen. An andern Orten, wie zum Beispiel beim Place de l'Europe (im Zentrum von Lau-



Haltestelle Prélaz-les-Roses:
Knotenpunkt für Tram und Hochleistungsbusse.
Grafik: zVg

sanne) erlaubt die Ankunft des Trams gemäss den 2014 geänderten Plänen, die öffentliche Fläche für Fussgänger und Veranstaltungen zu verdoppeln.

Leistungsstarke Schnittstelle

Folgen wir nun mal der Strecke der ersten Etappe des Trams: Der Bahnhof Renens, provisorischer Endpunkt der Tramlinie vor ihrer Verlängerung, spielt die Rolle der leistungsstarken Schnittstelle zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern im Westen von Lausanne, der Eisenbahn, der Metro m1 sowie den diversen Buslinien. Ein Symbol für diese effektive Verbindung ist die Passerelle Rayon Vert, welche die Geleise der SBB und des Trams verbindet. Als ersten Halt bedient das Tram das Rathaus von Renens.

Nächster Halt: Renens-Croisée, gegenüber einem neuen Museum sowie einem neuen Wohnquartier, das auf einer Industriebrache entstehen wird. Die Werkstätten für das neue Tram werden im Westen des heutigen administrativen Zentrums und Depots von TL (Transports publics de la région lausannoise) in einem Neubau untergebracht, der sich ideal in die ihn umgebende zukünftige Industriezone einfügt. Dieses Depot wird den Unterhalt und die Sta-

tionierung von elf Tramkompositionen von bis zu 40 Meter Länge erlauben. Erweiterungen sind möglich und vorgesehen, wenn die Linie verlängert wird.

Die vierte Haltestelle bringt einem wichtigen Wohnquartier die bessere Anbindung an den öffentlichen Verkehr. In diesem Sektor wird das Tram auch zu einem Zubringer für wichtige Freizeitanlagen: einem Multiplex-Kino, einem Sportzentrum und vor allem der Eisbahn von Malley. Im Projekt Métamorphose ist neben dem Neubau der Eisbahn, die den olympischen Jugendwinterspielen 2020 dienen wird, welche die Stadt Lausanne organisieren möchte, der Bau eines olympischen Schwimmbads auf dem gleichen Areal vorgesehen.

Von Perrelet zur Berufsfachschule

Vor dem fünften Halt schwenkt das Tram in die Mitte der Strasse ein, um damit Konflikte bei den vielen einmündenden Strassen zu verhindern. Am Place du Galicien gibt es einen Umsteigeknoten, der ein Umsteigen auf die S-Bahn an der neuen Haltestelle Prilly-Malley erlaubt. Vor allem ist dieser Halt aber wichtig für eine riesige Industriebrache, die neu genutzt wird, sowie für ein Wohnquartier, das sich über drei Gemeinden erstreckt.

Kurz nachher erreicht das Tram bei Prélaz-les-Roses das Gemeindegebiet von Lausanne. Auch hier liegt nebenan ein Gebiet, welches urbanisiert wird. Von dort rollt das Tram auf der Rue de Genève, immer noch in der Strassenmitte. Hier finden auf einer Strassenbreite von rund 25 m zwei Tramgeleise, zwei Autospuren sowie auf jeder Seite ein Radstreifen sowie ein Trottoir Platz. Die Lichtsignale sind so eingestellt, dass das Tram – ausser an den Haltestellen – durchfahren kann.

Von Ecole des Métiers nach Flon

Das Tram hält an der vorletzten Haltestelle, Port-Franc. Ab hier ist die Strasse reserviert für Tram und Fussgänger; die Autofahrer benützen dann eine neue Strasse. Das Tram fährt in gerader Linie zum Place de l'Europe. Eine Verlängerung durchs Zentrum von Lausanne und anschliessend entweder nach Osten oder Norden bleibt als Option für eine spätere Erweiterung offen.

* Gemäss LITRA (8. Februar 2013) kann der Begriff mit „Bus Rapid Transitsysteme“ übersetzt werden; in diesem Text wird „Hochleistungsbus“ verwendet.

Tram t1 Renens–Lausanne-Flon in Zahlen

Streckenlänge:	4600 m
Haltestellen:	10
Vorgesehene Bauzeit:	4 Jahre (2014–2018)
Fahrzeit Renens–Lausanne:	15 Minuten



Ein Schlüsselprojekt für die Westschweiz

In Renens fiel der offizielle Startschuss für das Bahn-Ausbau-Projekt „Léman 2030“.



Soll im Rahmen des Projekts „Léman 2030“ erweitert und modernisiert werden: der Bahnhof Lausanne.

Bild: G. Lob

PD Mit einem Volksfest wurde am 22. November 2014 in Renens VD offiziell das grösste Bahnprojekt des kommenden Jahrzehnts für die Westschweiz lanciert. „Léman 2030“ lautet das Zauberwort. Knapp drei Milliarden Franken werden investiert, um die Anzahl Sitzplätze zwischen Lausanne und Genf zu verdoppeln und den Takt der S-Bahnen in den Kantonen Waadt und Genf zu verdichten. Eine Vergrösserung der Bahnhöfe Lausanne, Renens und Genf bringt mehr Kapazität, verbessert den Komfort und

die Sicherheit der Reisenden und bietet Platz für längere Züge.

Bis 2030 wird sich die Zahl der Passagiere zwischen Lausanne und Genf gemäss Prognosen auf 100 000 Personen täglich verdoppeln. Für die Kapazitätssteigerung ist „Léman 2030“ in mehrere Infrastrukturprojekte gegliedert: Perronverlängerungen ermöglichen den Einsatz von Zügen mit einer Länge von 400 Metern und die Kapazitätserhöhung der Eisenbahnknoten Lausanne und Genf ermöglicht eine Taktver-

dichtung im Regionalverkehr. Im Bahnhof Lausanne sind zusätzliche Unterführungen geplant. In Genf sollen unter dem bestehenden Bahnhof Cornavin zwei unterirdische Gleise hinzukommen. Das Projekt für den Genfer Bahnhof befindet sich jedoch noch in der Planungsphase.

In Renens haben die Arbeiten bereits begonnen: Darunter sind die Erneuerung der Eisenbahnsicherungsanlagen, der Bau eines neuen Dienstgebäudes und die Vorbereitungsarbeiten für den Bau eines vierten Gleises zwischen Renens und Lausanne.

Mit der konkreten Umsetzung von „Léman 2030“ endet ein Prozess, der vor fünf Jahren, am 21. Dezember 2009, mit der Unterzeichnung eines Rahmenübereinkommens der Kantone Genf und Waadt sowie des BAV und der SBB ins Rollen gebracht wurde. Das Übereinkommen regelt insbesondere eine beträchtliche Vorfinanzierung durch die Kantone, wodurch die Projekte zügig vorangetrieben werden können. Die Projekte, die im Zeithorizont bis 2025 realisiert werden, kosten drei Milliarden Franken und werden zum grössten Teil vom Bund finanziert. Die Unterstützung des Bundes ist seit der eidgenössischen Abstimmung über FABI im Februar dieses Jahres gesichert.

SBB-Chef Andreas Meyer sprach anlässlich der offiziellen Feier von einem „Schlüsselprojekt“ für die Westschweiz, das sich auch auf den Rest des Landes auswirke.

Internet: www.leman2030.ch

Traum einer zweiten Linie zwischen Genf und Lausanne

Vorschlag der IGÖV für eine Neubaustrecke zwischen den Polstädten am Lac Léman.

Daniel Mange Die Sektionen Waadt und Genf der IGÖV (Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr) studieren seit 2008 die Langzeitentwicklung des schweizerischen Schienennetzes. Am 18. Juni 2014 publizierten sie gemeinsam die Studie „Ligne ferroviaire nouvelle entre Genève et Lausanne“, die vorschlägt, bis 2030 eine neue Hochleistungslinie ohne Zwischenstationen zu bauen, welche die beiden Zentren Lausanne und Genf verbindet.

Der Bericht zeigt: Um den erwarteten Verkehr aufzunehmen, sind vier Gleise auf der ganzen Strecke Genf – Lausanne nötig. Wirt-

schaftliche Argumente (Investitions- wie Unterhaltskosten) wie auch technische Argumente (Zuverlässigkeit einer Linie ohne Ausweichmöglichkeit, Trennung von langsamen und schnellen Verkehren) beweisen, dass der Bau einer neuen Linie – ohne Zwischenhalte und von der bisherigen Linie getrennt – bei weitem einem Ausbau der bestehenden Linie auf drei oder vier Spuren vorzuziehen ist.

Die Autoren der Studie veranschlagen einen Betrag von 3,8 bis 4,4 Milliarden Franken für die Konstruktion dieser neuen Linie. Deren Vorteile gegenüber dem aktuell geplanten Ausbau

auf drei Spuren sind: höhere Betriebssicherheit, bessere Fahrplanstabilität, keine langjährige Baustelle auf der existierenden Linie und – dank den neuen Kapazitäten – Wieder-Ausbau des Regionalverkehrs zwischen Coppet und Allaman. Schliesslich könnten in der Zukunft über die neue Linie auch Hochgeschwindigkeitszüge in Richtung London, Brüssel, Paris, Marseille oder Barcelona geführt werden.

Internet : www.citrap-vaud.ch → Groupes de travail → Plan Rail 2050 → Ligne nouvelle Genève–Lausanne

Fit für die Zukunft

Der Genfer Hauptbahnhof Cornavin erscheint nach vierjährigem Umbau in neuem Glanz und kundenfreundlich. Das gibt auch Anlass für einen Rückblick.

Hans Rothen Im März 1858 erfolgte die Inbetriebnahme des Bahnhofs in Genf und zugleich die Verbindung nach Lyon. Bis 1912 wurde der Bahnhof durch die französische Gesellschaft PLM (Paris–Lyon–Marseille) betrieben. 1873 und 1893 erfolgten bauliche Erweiterungen. Infolge eines überheizten Ofens brannte der Bahnhof am 11. Februar 1909 bis auf seine Grundmauern nieder.

1912 übernahmen die SBB den Bahnhof. Der Wiederaufbau nach dem Brand erfolgte nach Plänen des Architekten Julien Flegenhaimer mit Skulpturen von Jacques Probst. Die heutige Haupthalle wurde 1929 eröffnet, die restlichen Arbeiten dauerten bis 1931. In der Zwischenzeit dienten Provisorien für den laufenden Betrieb. 2004 wurde der Westflügel für die Aufnahme eines attraktiven Servicezentrums im Rahmen des RailCity-Konzeptes umgebaut. Von 2010 bis 2014 erfolgten Bauarbeiten mit Investitionen von über 110 Millionen Franken, die dazu dienten, die Bahnhofinfrastruktur

den heutigen und künftigen Bedürfnissen anzupassen. Bundesrätin Doris Leuthard übergab am 18. September 2014 in Anwesenheit von Vertreterinnen und Vertretern von Stadt und Kanton Genf sowie SBB-Chef Andreas Meyer den umgebauten Bahnhof Genf Cornavin dem Publikum.

Lounge für 1.Klasse-Passagiere

Das Empfangsgebäude überzeugt mit seiner lichtdurchfluteten Mittelpassage, die Ost- und Westflügel miteinander verbindet, dem markanten InfoPoint, dem Bahnreisezentrum mit 16 zeitgemässen Schaltern und dem Reisebüro. Businesspoint, Konferenz- und Sitzungszentrum und Lounge für 1. Klasse-Passagiere so-

wie kostenloses SBB-Wi-Fi ergänzen das Angebot. Daneben bieten 30 Geschäfte den täglich 115 000 Bahnkunden eine umfangreiche Auswahl an Dienstleistungen. Zentraler Aspekt des Umbaus ist die Verbesserung der Fussgängerströme, was die komplette Umstrukturierung des Gebäudeinnern mit einer Vergrößerung der Fläche um 15 Prozent erforderte.

Die historischen Fassaden, Mauerfresken und die grosse Uhr wurden in Absprache mit dem Denkmalschutz restauriert. Nach Abschluss der Bauarbeiten am Bahnhofsgebäude steht nun die Erhöhung der Zugkapazitäten an. In Planung ist ein unterirdischer Ausbau des Bahnhofs Genf Cornavin mit zwei Gleisen für die künftige S-Bahn (CEVA) nach Annemasse.



Lichtdurchflutet und freundlich: Osthalle in Genf Cornavin.

Bild: Hans Rothen

TGV Lyria feierte im grossen Stil

Seit 30 Jahren ist Lausanne durch Hochgeschwindigkeitszüge mit Paris verbunden. Das Angebot wird ausgeweitet.

Gerhard Lob Die TGV-Verbindung zwischen Lausanne und Paris ist 30 Jahre alt. Und dieses Jubiläum hat die heutige Betreibergesellschaft TGV Lyria, welche alle grenzüberschreitenden Verbindungen zwischen Frankreich und der Schweiz managt, im Oktober in Lausanne in grossem Stil gefeiert. Kein Aufwand wurde gescheut. Selbst das Béjart-Ballett tanzte für die Schar der geladenen Gäste.

Die TGV-Linie Lausanne–Paris wurde 1984 in Betrieb genommen. Weitere Linien ab der Schweiz nach Paris, zum Beispiel ab Bern–Neuenburg, folgten. Später wurden diese durch Züge ab Genf Richtung Montpellier, Marseille und Nizza ergänzt. Ab Fahrplanwechsel in diesem Dezember fährt TGV Lyria neu bis in den Norden Frankreichs; mit einem Zug von Genf nach Lille mit Halten in Eurodisney und am Pariser Flughafen Charles-de-Gaulle. Die Aktivitäten der französisch-schweizerischen Betreibergesellschaft seien in den letzten Jahren stark



Fährt neu von Genf bis Lille: TGV Lyria.

Bild: G. Lob

gewachsen, sagte Jean-Yves Leclercq, Präsident der TGV Lyria, anlässlich des Jubiläums in Lausanne. 2013 transportierte TGV Lyria 5,9 Millionen Passagiere und erreichte einen Umsatz von 360 Millionen Euro. Die Gesellschaft ist zu 74 Prozent im Besitz der französischen Bahn SNCF; die SBB sind mit 26 Prozent daran beteiligt.

Auch wenn das Unternehmen von einer rosigten Zukunft spricht, ist es im Jahr 2014 etwas weniger gut unterwegs als es in früheren Jahren

war. TGV Lyria leidet unter der Wirtschaftskrise in Frankreich, welche die Zahl der französischen Passagiere einbrechen liess, wie Geschäftsführer Alain Barbey erklärte. Barbey verlässt übrigens das Unternehmen anfangs 2015, um Leiter des SBB-Regionalverkehrs in der Romandie zu werden.

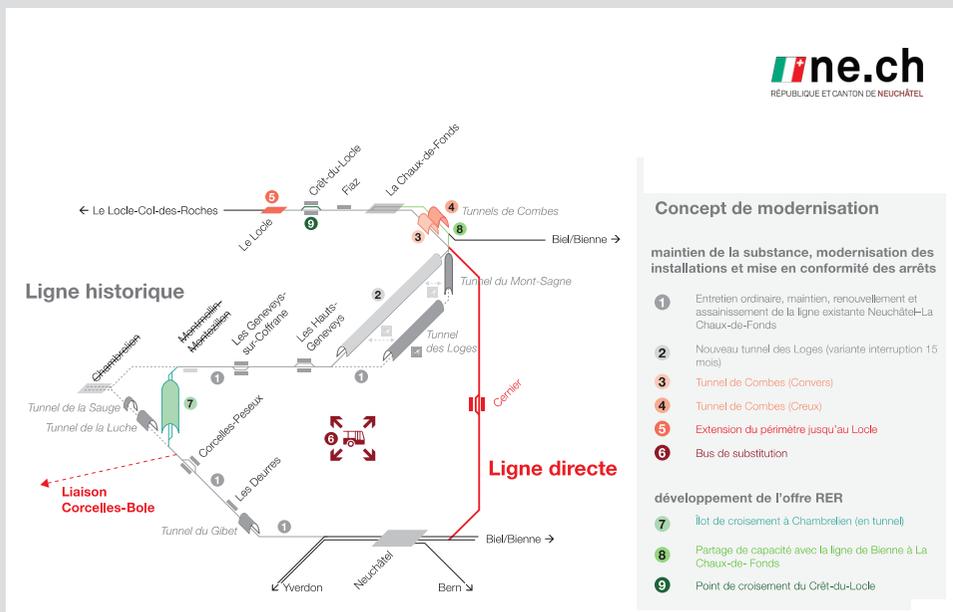
Kein Thema ist eine Rückkehr des TGV nach Neuenburg, wie Barbey klarstellte: „Das ist viel zu kostspielig.“ Die Verbindung wurde Ende 2013 eingestellt, weil sie nicht rentabel war und der Zug ab Bern nun via Basel nach Paris fährt. Zuletzt fielen Verluste von mehreren Millionen Euro an. Für die Neuenburgerinnen und Neuenburger bestehe aber die Möglichkeit, mit dem Zug nach Frasné (F) zu fahren und von dort den TGV nach Paris zu nehmen.

Um besser mit den Fluggesellschaften konkurrieren zu können, fasst TGV Lyria ins Auge, die Reservationsportale früher zu öffnen, nämlich sechs Monate statt wie aktuell drei Monate vor der Abreise.

Neuenburg setzt auf eine direkte Linie

Nach der verlorenen Abstimmung von 2012 gibt es nun neue Ideen für die Verbindung La Chaux-de-Fonds – Neuenburg.

Kantonales Modernisierungskonzept: La Chaux-de-Fonds – Neuenburg



Blaise Nussbaum Am 23. September 2012 lehnten die Stimmbürger des Kantons Neuenburg mit einer minimalen Differenz von 398 Stimmen das ambitionierte Projekt einer direkten Bahnlinie im Tunnel von La Chaux-de-Fonds nach Neuenburg mit einer Länge von rund 16 Kilometern und einer einzigen Kreuzungsstation ab.

Die Abstimmungskampagne war leidenschaftlich. Unter Führung einiger SVP- und FDP-Parlamentarier wurden die Kosten von 920 Mio. Franken zum Hauptargument der Debatte. Davon hätte der Kanton rund 560 Mio. übernehmen müssen, die Eidgenossenschaft 110 Mio. und die SBB 240 Mio.; der Rest wäre aus dem Ertrag des nun frei gewordenen Bodens erzielt worden. Das finanzielle Argument traf ins Schwarze, da der Kanton seit vielen Jahren ebensolche Schwierigkeiten hat.

Trotzdem erwachte der Kanton am Tag nach der Abstimmung in einer Katerstimmung, als man realisierte, soeben eine historische Chance zum Aufbau eines S-Bahn-Netzes (Réseau express régional RER) – wie es die meisten Kantone bereits haben – verpasst zu haben. Der Bund zeigte sich in dieser Situation unflexibel, gab den Neuenburgern aber eine Frist von zwei Jahren, um eine andere Lösung zu finden.

2013 übernahm eine neue Regierung die Geschäfte und machte sich an die Arbeit. In erster Linie ist es Staatsrat Laurent Kurth, verantwortlich ad interim für das Dossier öV, der während des Sommers 2014 die Dinge in die Hand nahm. Mit seinen Kollegen analysierte er die logischen Fehler, welche das erste Projekt scheitern liessen.

Neue Bedingungen

In der Zwischenzeit änderten die Bedingungen grundlegend. Die SBB machten sich daran, die Sanierung der bestehenden Linie zu studieren, die durch die Spitzkehre in Chambrelin und eine Fahrzeit von mindestens 26 Minuten gekennzeichnet ist. Die Vorstudien basieren auf einem neuen Scheiteltunnel unter der Vue-des-Alpes, um die beiden bestehenden Tunnel zu ersetzen; diese sollen nach dem Willen des Bundesamts für Verkehr (BAV) 2019 geschlossen werden. Im Weiteren ist ein halbkreisförmiger Doppelspurttunnel vorgesehen, der die Spitzkehre von Chambrelin ersetzen soll.

Die Kosten dieser Modernisierung werden mit rund 700 Mio. Franken angegeben, wäh-

Ausgeführte Studien seit September 2012

Etudes menées depuis septembre 2012

scénarios	Offre	Coût	Niveau d'étude	Délais
Ligne directe	RER à la cadence ¼ h et temps de parcours 14'	850 à 900 millions	Avant-projet	2030 si Prodes 2026 si CP
Assainissement de la ligne historique	RE et R à la cadence ½ h et temps de parcours de 22' et 29'	660 à 710 millions	Etude préliminaire et exploratoire	2023

rend die vom Volk verworfene Lösung nach neuesten Berechnungen auf 850 bis 900 Mio. zu stehen käme. Alle Experten sind sich einig, dass es unvernünftig ist, einen solchen Betrag in eine alte Linie zu stecken. Es resultierte ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis: Halbstundentakt bei einer Fahrzeit von 22 Minuten. Die direkte Linie erlaubt dagegen einen Viertelstundentakt mit einer Fahrzeit von 14 Minuten bei einem Zwischenhalt in Cernier.

Doppelte Kapazität

Dies hat den Neuenburger Staatsrat bewogen, am 23. September 2014, auf den Tag genau zwei Jahre nach der verlorenen Abstimmung, seine Wahl zu veröffentlichen. Er meint, dass die Konstruktion der neuen direkten Linie die beste Wahl hinsichtlich Investitionssumme, Fahrleistung und damit von Kosten und Nutzen ist. Die Vorteile sind offensichtlich: eine kürzere und total unterirdisch verlaufende Strecke (16 km anstatt 29 km), keine Doppelspur, ein einziger Kreuzungsbahnhof in Cernier und dadurch eine Kapazität von 11 000 Reisenden pro Stunde gegenüber aktuell 5 000. Nun müssen das BAV und die SBB überzeugt werden, dass es sich dabei um die Modernisierung einer bestehenden Linie handelt und nicht um eine Erweiterung des bestehenden Netzes. Dies würde die Finanzierung im Rahmen des Unterhalts erlauben. Ist der Kanton damit nicht erfolgreich, so kann er sich im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms STEP dafür bewerben; dabei träte er aber in starke Konkurrenz zu Projekten anderer Kantone.

Die direkte Linie erlaubt einen Viertelstundentakt mit einer Fahrzeit von 14 Minuten bei einem Zwischenhalt in Cernier.

Falls das BAV den Vorschlag annimmt, so könnte bereits 2019 mit den Tunnelarbeiten begonnen werden und die Linie 2026 betriebsbereit sein. Unter STEP könnte das Vorhaben bestenfalls 2030 begonnen werden. Der Kanton hat auf jeden Fall bereits, in Abstimmung mit dem BAV, Studien zur übergangsmässigen Sanierung der Scheiteltunnel in Auftrag gegeben, so dass nicht plötzlich nach 2019 die Linie stillgelegt werden muss.

Für ein Neuenburger RER-Netz

Trotz dieser grossen Aufgabe vergisst die Regierung aber den Rest des Kantons nicht. Er will ein richtiges und leistungsfähiges kantonales RER-Netz aufbauen. Die Regierung wird ihre Forderungen noch vor Ende Jahr im Rahmen von STEP dem Bund präsentieren. Vorgesehen ist der Aufbau eines kantonsweiten Halbstundentakts, also inklusive La Chaux-de-Fonds – Biel, der Meterspur nach Les Ponts-de-Martel sowie der grenzüberschreitenden Verbindung La Chaux-de-Fonds – Le Locle – Morteau; dieser Linie fehlt im Moment das Rollmaterial, um die grosse Nachfrage der französischen Grenzgänger zu befriedigen. Weiter gehört dazu eine östliche Verlängerung der städtischen Tramlinie

von Boudry über Place Pury hinaus bis Université oder sogar Maladière.

Die Agglomeration Corcelles-Peseux geht ebenfalls nicht vergessen. Hier wird eine Verbindung Corcelles – Bôle vorgeschlagen. Damit könnten zwei Fliegen auf einen Streich geschlagen werden: Die übersättigte Jurafusslinie zwischen Auvernier und Vauseyon wird entlastet, und man kann eine direkte Linie Le Locle – Val-de-Travers bilden über La Chaux-de-Fonds – Cernier – Neuenburg – Corcelles. Schliesslich gilt es das Netz an die RER der umliegenden Kantone anzupassen mit den Linien von Neuenburg nach Biel, Bern, Freiburg sowie Yverdon.

Die Neuenburger Regierung wünscht sich ein baldiges Treffen mit Vertretern von Bund, BAV und SBB, um sie von der Qualität ihres Vorstosses zu überzeugen. Es scheint, als würden die fachlichen Gremien die Vorteile der direkten Linie erkennen, aber die Politik hat Angst, der Neuenburger Fall könnte ein Präzedenzfall werden, der andere Kantone zu ähnlichen Vorgehen animiert. Ein Vorteil des Neuenburger Projekts ist, dass es eines der wenigen Grossprojekte der Romandie wäre.

Der Staatsrat von Neuenburg setzt seine Hoffnungen auf seine nationalen Vertreter. Die Leitungskomitees sowie die kantonalen Transportkommissionen werden regelmässig informiert werden. Und schliesslich wird die Initiative der Vereinigung „Le Haut veut vivre“ für eine Verbindung zwischen den beiden Zentren in weniger als 17 Minuten den Neuenburger Stimmberechtigten im Verlauf des Jahres 2015 vorgelegt werden.

Anzeige



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

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

Mit 900 Mitarbeitenden an drei Standorten verbindet Bombardier den Bodensee mit dem Genfersee.

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

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

www.bombardier-transportation.ch

BOMBARDIER
the evolution of mobility

„Die Erwartungen übertroffen“

Beim „RER Valais/Wallis“ liegen die Benutzerzahlen weit über den Prognosen. Vor allem Schüler und Lernende nutzen das Angebot.

Pascal Bovey* Im Dezember 2012 wurde der RER Valais/Wallis eingeführt. Innert des ersten Jahres haben die Benutzerzahlen von 6 auf rund 7,5 Millionen zugenommen. Im Durchschnitt entspricht das für die Strecke zwischen St. Gingolph und Brig einer Zunahme von 24 Prozent. Mit andern Worten: täglich benützen über 20'000 Personen das Angebot RER Valais/Wallis für einen Teil oder alle Zugfahrten im Kanton.

Der grösste Zuwachs wurde auf dem Teilstück zwischen Martigny und Sierre gemessen. Das hängt mit der Wiedereinführung des Angebots einer Durchmesserlinie im Raum des Kantonshauptorts Sitten zusammen. Zwischen dem Zentralwallis und dem deutschsprachigen Oberwallis wurde eine Zunahme von 28 Prozent verzeichnet, was beweist, dass der Angebotsausbau (Halbstundentakt in den Spitzenzeiten am Morgen und Abend) einem starken Kundenbedürfnis entspricht.

Nach Benutzergruppen beobachtet man die stärkste Entwicklung bei den Schülern/Studenten sowie den Lehrlingen; diese profitieren vom RailCheck, der 2011 durch den Kanton Wallis eingeführt wurde. Ebenfalls eine grosse Zunahme wird bei den aktiven Pendlern festgestellt.

Erfreuliche Aussichten

Staatsrat Jacques Melly, verantwortlich für die Entwicklung der Mobilität im Wallis, ist mit diesen Resultaten zufrieden. „Die Entwicklung der Mobilitätsinfrastrukturen ist eine Priorität meines Departements. Der Erfolg des RER zeigt, dass unsere Strategie sachdienlich ist. Wir werden auf diesem Weg weitergehen, denn die Zustimmung zu FABI am 9. Februar 2014 gibt

uns dafür für die Zukunft die nötigen Mittel. Das sind einerseits die Massnahmen im Rahmen des ersten Entwicklungspakets PRODES, Etappe 2025, sowie der Start des zweiten Pakets PRODES, Etappe 2030, welches im Moment im BAV begutachtet wird. Diese zweite Botschaft wird im Prinzip im Jahre 2018 den eidgenössischen Räten vorgelegt.“

Die nächsten Etappen sind programmiert

„Dieser Frequenzzuwachs ist wirklich erfreulich und übertrifft unsere Erwartungen, welche mit 20 Prozent Zuwachs bis 2017 rechneten“, erklärt Bahndirektor Grégoire Praz. Die Aussichten für die künftige Entwicklung sind vielversprechend. Der RER Valais/Wallis befindet sich in einer entwicklungsorientierten Phase. Ab 2016 könnte der Halbstundentakt auf den ganzen Tag zwischen Brig und Monthey ausgeweitet werden, und auf der Linie Martigny – Orsières/Le Chable dürfte der Halbstundentakt in den Spitzenzeiten Realität werden.

Der Kanton Wallis, in dem das das Departement für Verkehr, Bau und Umwelt in diesen Fragen federführend ist, wünscht sich eine etappenweise Entwicklung des Angebots, so dass im Zeitraum 2025 bis 2030 ein integraler Halbstundentakt sowohl auf der Simplonlinie als auch auf den wichtigsten Regionallinien möglich wird. Zusätzlich werden neue Haltestellen in den verschiedenen Agglomerationen gewünscht, damit der RER dort eingesetzt werden kann, wo sich die zukünftige Nachfrage am stärksten bemerkbar macht.

*Der Autor ist Delegierter für Mobilität des Departements für Verkehr, Bau und Umwelt (DVBU) des Kantons Wallis

Start eines innovativen Mobilitätslabors im Wallis

PD Am 4. November fiel im Kanton Wallis der offizielle Startschuss für die Schaffung eines auf fünf Jahre angelegten Mobilitätslabors. Beteiligt sind fünf Partner aus der Walliser Politik, Wirtschaft und Forschung: Der Kanton Wallis, die Stadt Sitten, die ETH Lausanne, die HES-SO Valais-Wallis und Die Schweizerische Post AG. Gemeinsam will man innovative Mobilitätslösungen entwickeln und testen. Dabei sollen interdisziplinäre Synergien rund um die Mobilität genutzt werden.

In einer ersten Phase werden im Mobilitätslabor vier Projekte entwickelt. Im ersten Projekt geht es darum, eine Übersicht über die Wahl des Verkehrsmittels in der Agglomeration Sitten zu erhalten. So soll ermittelt werden, welche Verkehrsmittel die Einwohner in dieser Region benutzen, um mögliche Alternativen zum Auto zu fördern. Im Rahmen des zweiten Projekts soll eine neuartige E-Ticket-Lösung (elektronisches Ticket) entwickelt werden, bei der sich die Reisenden mit ihren Smartphones mit einem Wi-Fi-Netzwerk verbinden. So kann man die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen, ohne ein Ticket zu kaufen, da die Fahrt im Nachhinein verrechnet wird.

Mit dem dritten Projekt sollen intelligente und innovative Lösungen entwickelt werden, um die Verwaltung und die Leistungsfähigkeit von Systemen der geteilten Mobilität zu optimieren: Basierend auf dem Bikesharing-System der Stadt Sitten werden dabei neue Tools für die Planung und die Verwaltung sowie anwenderfreundlichere Benutzeroberflächen entwickelt.

Im Rahmen des vierten Projekts sollen Carsharing-Systeme als Ergänzung zum traditionellen Verkehrsangebot entwickelt werden, wobei sich das Projekt insbesondere auf schlecht erschlossene Regionen konzentriert.

Ausbaupläne im Wallis bis 2030



Die Rettung der Linie Bulle – Broc

Das BAV gab grünes Licht, die Meterspur-Linie auf Normalspur umzubauen – dank FABI. Geschätzte Kosten: 50 Millionen Franken.

Martial Messeiller „Le Bulle–Broc gagne la bataille du rail“ : Dieser Titel in der Zeitung La Gruyère vom 3. Mai 2014 hatte triumphale Untertöne. Er zeigte deutlich die Erleichterung einer Region, eine hundertjährige Eisenbahnlinie retten zu können, indem sie – unverhofft – erneuert wird. Noch 2012 wurde die nur 5,4 km lange Linie auf der BAV-Liste der gefährdeten Strecken aufgeführt. Daraufhin wurde eine Umstellung auf Busbetrieb ernsthaft geprüft. Die Zahlen waren unbarmherzig: Mit einer Auslastung von unter 20 Prozent war die Hoffnung gering, die Linie noch lange dank Bundessubventionen als Regionallinie betreiben zu können. Die ganze Situation wurde noch frustrierender einerseits durch die sehr erfolgreiche Jubiläumsfeier der TPF zum hundertjährigen Bestehen der Linie und andererseits durch den Erfolg der Investitionen, welche Nestlé in Broc-Fabrique getätigt hatte: Das Schokolademuseum, La Maison Cailler, entthronte das Château de Chillon als meist-besuchte Sehenswürdigkeit der Romandie mit rund 400 000 Besuchern jährlich.

FABI als Rettungsanker

Die Stimmung war gedrückt, die Eisenbahnzukunft gefährdet. Wie konnte man aus dieser Sackgasse herauskommen? Nun, durch die Intervention des Bundes. Das gleiche Bundesamt für Verkehr (BAV), welches einen Schatten auf die ganze Region geworfen hatte, stellte plötzlich Bulle–Broc ins Rampenlicht. Nicht durch eine radikale Änderung der finanziellen Kriterien, sondern durch die Änderung der Infrastruktur

mit dem Vorschlag, die Linie von Schmalspur auf Normalspur umzustellen. Dank der Annahme von FABI war dies möglich geworden; vor allem aber hatten die TPF schon alle Vorstudien für einen kompletten Umbau des Bahnhofs von Bulle gemacht, dies im Hinblick auf die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes. Daraufhin bat das BAV das Unternehmen, die Problematik von Bulle–Broc in das Projekt aufzunehmen, das heisst die Machbarkeit einer Umstellung auf Normalspur sowie den entsprechenden Finanzrahmen zu planen. Resultat: Die Umstellung ist auf der ganzen Strecke ohne Veränderung der Linienführung und ohne Eingriffe in die Umgebung möglich. Die Vorstudien ergaben einen geschätzten Kostenrahmen von rund 50 Millionen Franken.

Neue Aussichten für den Güterverkehr

Dieses Projekt belebt also die Güterlinie nach Broc-Fabrique neu. Aktuell gelangen nur die Endprodukte der Cailler-Fabrik per Bahn zu den Empfängern. Weil das Umladen auf Schmalspurwagen in Bulle zu kostspielig ist, übernehmen heute weder TPF noch SBB Cargo den Zuckertransport in die Fabrik, welcher früher den grössten Teil des Verkehrs ausmachte. Die Aussicht auf eine normalspurige Linie hat so auch das Interesse von Nestlé geweckt, die nun das Potential der Schiene für den gesamten Warenfluss abschätzt. Das heisst, plötzlich ist der Transport von Kakaobohnen wie von Zucker auf der Schiene keine Utopie mehr.

Die Wiederbelebung der Linie Bulle–Broc wird zusätzlich erlauben, die Bedienung per

Regional-Bus zu überdenken. So könnten einige Linien ausserhalb des Zentrums von Bulle mit der RER verbunden werden. Eine Gelegenheit, die zukünftige Organisation des öffentlichen Verkehrs in der Region neu zu überdenken.

Technische und elektrische Herausforderung

Auf der technischen Ebene sind zwei grundsätzliche Elemente zu studieren: Wie soll der zukünftige gemeinsame Streckenteil mit zwei verschiedenen Spurweiten zwischen Bulle und La Tour-de-Trême ausgestaltet werden? Und wie soll das Gefälle nach Broc-Fabrique ausgestaltet werden? Der gemeinsame Streckenteil misst ungefähr 700 Meter. Er wird auf beiden Seiten ausserhalb der bestehenden Schienen je eine Schiene aufweisen, und er wird zwei verschiedene Stromsysteme mit einem Fahrdrat anbieten; die Einschaltung des passenden Stromes passiert selbständig. Auf Stufe Vorprojekt wurden einige Dutzend Varianten berechnet, um die optimale Schienengeometrie festzulegen. Einige Stellen in Broc müssen korrigiert werden, damit ein grösserer Kurvenradius möglich ist. Das ist nötig auf beiden Seiten des Viadukts über die Saane und vor allem auf der Rampe, welche nach Broc-Fabrique führt und wo auch Dämme anzupassen sind.

Die Freiburgischen Verkehrsbetriebe TPF gehen von einer Inbetriebnahme im Zeitraum 2019/2020 aus.

*Der Autor ist Leiter Kommunikation bei Transports publics fribourgeois (TPF) SA



Bulle – Broc: Eine hundertjährige Linie

Betriebsaufnahme Bulle – Les Marches	Januar 1912
Betriebsaufnahme Les Marches – Broc	Juni 1912
Länge	5,4 km
Spurweite	Meterspur
Reisegeschwindigkeit	29,5 km/h
Zwischenhalte	4
Kreuzungspunkte	1
Signale	Typ L, Integra, IS MZ

Demnächst als Normalspur:
Bahnhof Broc-Village im Freiburgerland.
Bild: zVg

Auf Entdeckungsfahrt

Kulturell und landschaftlich interessante Ausflugsziele im Jura und Greyzerland.

Sylvain Meillasson Die Schweiz ist für zwei Dinge weltberühmt: für ihre Landschaften und für ihren öffentlichen Verkehr. Beides gehört häufig zusammen. Unser Land hat aber mehr zu bieten als nur die Alpen-Klassiker. Es hat eine Fülle von „kleinen“ Schätzen, die entdeckt oder wiederentdeckt werden wollen, vor allem in der Romandie. Im Jura und im Greyzerland finden sich viele Beispiele, die dank öV-Anbindungen zwar leicht erreichbar sind, aber wenig besucht werden.

Natur und Kultur im Jura

Nur 35 Minuten von Basel (57 Min. von Bern, 97 Min. von Zürich) liegt der Jura, der seinen öffentlichen Verkehr stark ausgebaut hat: Eine

Steigerung des Angebots um 55 Prozent zwischen 2004 und 2012, welche eine Zunahme der Passagierkilometer von 57 Prozent auslöste, dazu neun Millionen Franken, welche von 2005 bis 2008 für die Renovation von Bahnhöfen ausgegeben wurde. Die ICN-Verbindungen (Genfersee – Basel) sowie die regionalen Verbindungen (S3 Olten – Delle und S Delémont – Glovelier) sind, zusammen mit anderen Schienen- und Strassenverbindungen, ein zentrales Argument für die Attraktivität des Kantons. Die gute Erreichbarkeit ist eine zentrale Bedingung für den Kanton mit einer geringen Bevölkerungsdichte (88 Einwohner/km² gegenüber 1581 Einwohner/km² in Genf), aber reich an unterschiedlichen und für den Tourismus at-

traktiven Regionen (Delémont, Ajoie, Clos du Doubs und Freiberge).

Dieser Aufgabe stellen sich die Jurassischen Bahnen, Chemins de fer du Jura (CJ), mit Erfolg. Ihr Netz, aufgeteilt in rund 11 Kilometer Normal- und 75 Kilometer Schmalspur, ermöglicht den Zugang zu einer unberührten Region, in der es sowohl im Sommer wie auch im Winter viel zu erleben gibt. Dazu gehören sowohl Naturerlebnisse wie auch die Entdeckung von regionalem und eisenbahntechnischem Kulturerbe. Der Train des Horlogers führt die Natur in den Freibergen und das kulturelle Erbe, das Musée du Paysan Horloger in Boécet, zu einer perfekten Synthese zusammen.

Touristische Pole im Greyzerland

Wie der ganze Kanton Freiburg, zu dem das Greyzerland gehört, kennt das Gebiet ein starkes Bevölkerungswachstum (über 2 Prozent jährlich zwischen 2000 bis 2010) wie auch ein Wirtschaftswachstum. Seine Verbindungen zum Kantonshauptort, zur Bundesstadt und zum Arc lémanique (Metropolitanregion Genf–Lausanne) rechtfertigen die aufwendigen Modernisierungen der TPF-Bahnlinsen Bulle–Romont (2012) und Bulle–Palézieux (2020).

Parallel dazu gestattet die neue Umfahrung von Bulle seit 2009 den Aufbau eines städtischen Verkehrsnetzes „Mobul“ durch die TPF. Dennoch hat diese Region in voller Entwicklung nichts von ihrer touristischen Attraktivität verloren. Die vier touristischen Pole sind die attraktive, wenn auch diskrete mittelalterliche Stadt Bulle, das für Freiluftaktivitäten geeignete Gebiet um Charmey mit den Bains de la Gruyère, das Gebiet um das Städtchen Greyerz mit seinem Schloss und der Schaukäserei, sowie der Moléson. Der Zugang zu diesem Freiburger Gipfel (2002 m ü. M.) mit seiner fantastischen Aussicht ist neu mit einer Standseilbahn sowie einer Pendelbahn im oberen Teil möglich.

Das Netz der Freiburgerischen Verkehrsbetriebe TPF erlaubt es, diesen Teil der Voralpen auf einfache Art zu entdecken. Zu erwähnen sind hier noch Broc mit der Cailler-Schokoladenfabrik, Jaun, das einzige deutschsprachige Dorf im Greyzerland sowie Montbovon, der Endpunkt des Fondue-Zuges.

Nützliche Internetadressen: www.juratourisme.ch; www.paysan-horloger.ch; www.la-gruyere.ch; www.tpf.ch; www.la-traction.ch.



Historischer Triebwagen der Chemins de fer du Jura CJ.

Bilder: S. Meillasson



Modernes RER-Rollmaterial auf der Strecke Bulle–Freiburg.



TPC-Züge im Bahnhof Aigle und ein BVB-Zug im Bahnhof Bex.

Bilder: A. Green

Meterspur-Bahnen in den Waadtländer Alpen

Ursprünglich zur Erschliessung abgelegener Bergregionen gebaut, sind diese Bahnen nun Teil eines integralen Transport-Systems.

Anitra Green Beinahe hätten sie es nicht geschafft. Die zunehmende Beliebtheit des Strassentransports nach dem Zweiten Weltkrieg, verbunden mit der Notwendigkeit, grosse Investitionen in Infrastruktur und Rollmaterial tätigen zu müssen, bedrohte die Meterspur-Bahnen, welche vorher wichtige Dienste versehen hatten, in einer grundsätzlichen Art.

Die Gründung der Transports Publics du Chablais (TPC) im Jahre 1999 veränderte die Ausgangslage, weil nun die vier lokalen Gesellschaften mit ihren spektakulären Linien ihre Mittel zusammenlegen und ihr Angebot vereinheitlichen konnten.

An steilen Hängen

Im Moment liegt das Augenmerk auf der Linie Aigle–Le Sépey–Les Diablerets (ASD, 23 km Länge), welche dieses Jahr ihr Hundert-Jahr-Jubiläum feiern konnte. Im Sommer wurde die neue Station in Le Sépey eingeweiht, ein neuer Salonwagen eingeführt, es gab einen Tag der offenen Tür im Depot in Aigle, schliesslich auch die Eröffnung der Ausstellung „100 Jahre ASD“ im Museum in Vers-L'Eglise. Ein Teil der Linie fährt durch Nadelwald an steilen Hängen, die für Erdbeben anfällig sind. Zur Stabilisierung dieser Hänge musste die Linie 2007 für fünf Wochen geschlossen.

Die Bex–Villars–Bretaye-Bahn (BVB, 17 km Länge) im Nachbartal besteht in Wahrheit aus zwei Eisenbahnen. Die erste führt von Bex – wo

sie ursprünglich auf der Strasse als Tram verkehrte – als gemischte Adhäsions- und Zahnradbahn nach Villars-sur-Ollon. Die zweite ist eine reine Zahnradbahn bis nach Col de Bretaye auf einer Höhe von 1808 m ü. M. Die Passagiere müssen also in Villars umsteigen.

Umbau des Bahnhofs Aigle

Die Linie Aigle–Leysin (AL, 6,2 km Länge) ist ebenfalls eine Zahnradbahn, die sich seit ihrer Eröffnung 1900 einer anhaltenden Beliebtheit erfreut. Sie wurde seinerzeit kurz nach der Inbetriebnahme bis zum Grand Hotel oben im Dorf verlängert, wozu eine imposante Brücke gebaut wurde. Es gab Pläne, die Linie bis La Berneuse auf 2000 m ü. M. zu verlängern. Aus Mangel an Unterstützung durch den Kanton Waadt wurde das Projekt nicht verwirklicht.

Die Aigle–Ollon–Monthey–Champéry-Bahn (AOMC, 23 km Länge) ist die einzige der vier Linien, die nicht ausschliesslich im Kanton Waadt fährt. Sie kreuzt die Rhone nach Monthey und Champéry im Wallis.

Eines der bisher grössten Projekte der TPC war die Umgestaltung des Bahnhofs Aigle, um einen leistungsfähigen Knoten zu schaffen. Das Ganze dauerte drei Jahre und kostete 42 Mio. Franken. In Zusammenarbeit mit den lokalen Behörden und den SBB wurde der Bahnhofplatz komplett umgestaltet. Neue Perrons für ASD, AL und AOMC neben den SBB-Perrons wurden gebaut sowie eine neue Linienführung

für die AOMC parallel zur SBB-Linie erstellt, die anschliessend zum neuen TPC-Depot und den Werkstätten in En Châlex führt.

Transports Publics du Chablais

Bereits 1975 wurde eine Betriebsgemeinschaft der Bahnen gebildet, welche 1999 zur Transports Publics du Chablais (TPC) fusionierten. Das öV-Netz der TPC soll sowohl die Bedürfnisse der lokalen Bevölkerung wie auch der Touristen erfüllen. Um dies zu erreichen, ist die TPC daran, ein integrales System mit Bus- und Bahnlinien aufzubauen, welche das Rhonetal, das heisst die SBB-Stationen Aigle und Bex, mit den alpinen Orten verbindet. Die TPC betreibt neben den vier Schmalspurlinien verschiedene Buslinien, davon eine in Zusammenarbeit mit PostAuto. Die TPC hat verschiedene Projekte zur Verbesserung des Angebots in der Pipeline, und sie führt nach und nach eine grün-weisse Farbe ein, um ein einheitliches Bild der Unternehmung auch nach aussen zu kommunizieren. Die Auslieferung von sieben neuen Stadler-Zügen zum Preis von rund 46 Mio. Franken soll im Frühling 2016 beginnen. Diese Züge ersetzen 15 alte Wagen, welche ausgemustert werden.

Neues Streckensterben in Frankreich

Die schwarze Liste der zu schliessenden Strecken ist besorgniserregend lang.

André Guillaume Im Lande des prestigeträchtigen und erfolgsverwöhnten TGV droht eine neue Welle von Strecken-Stilllegungen. Nachdem bereits in der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts das einst äusserst eng verwobene normal- und schmalspurige Eisenbahnnetz Frankreichs radikal ausgedünnt worden ist, prüfen jetzt die Staatsbahn SNCF und die Infrastrukturgesellschaft RFF erneut die Einstellung des Personenverkehrs auf rund 25 regionalen und interregionalen Linien. Einige davon stehen seit Jahren auf der schwarzen Liste der zu schliessenden Strecken. Nun scheint sich eine erneute Radikalkur abzuzeichnen, um die finanziell in Schiefelage geratene Staatsbahn zu retten.

Unter den „lignes à fermer“ befinden sich auch Abschnitte von einst wichtigen, von durchgehenden Schnellzügen befahrene Transversallinien wie beispielsweise die von Clermont-Ferrand ausgehenden Strecken nach Ussel und Brive (– Bordeaux), nach Millau – Béziers („Ligne des Causses“ mit dem berühmten Viaduc de Garabit von Eiffel) oder die „Ligne du Livradois“ nach Thiers und St. Etienne (– Lyon), sowie zahlreiche andere, über das ganze Land verteilte längere und kürzere Linien. Darunter figurieren auch „Berühmtheiten“ wie die noch nicht so lange wiederaufgebaute Tendabahn Nice – Breil – Cuneo oder im Jura die „Ligne des Hirondelles“ genannte Strecke Andelot – Morez – St. Claude – Oyonnax mit ihren prächtigen Viadukten und Kehrtunnels. Einige Verbindungen wurden inzwischen bereits eingestellt.

Tote Gleisanschlüsse

Auch im Güterverkehr wird abgebaut. Vielen der noch verbliebenen, meist schwach frequentierten und schlecht unterhaltenen Güterlinien („Lignes capillaires“), die immerhin rund ein Viertel des gesamten, seit Jahren ständig sinkenden Güterverkehrs der SNCF ausmachen, droht ebenfalls die endgültige Einstellung. Industrie, Gewerbe und Handel setzen längst auf den zuverlässigeren und billigeren Lastwagen. Die vielen toten Gleisanschlüsse landauf und landab zeugen davon. Daran ändern auch die von der Regierung Sarkozy 2008 lauthals beschlossenen Umweltrichtlinien („Grenelle Environnement“) herzlich wenig.

Die Ursachen für diesen Niedergang sind vielfältig: In Frankreich herrschte zwischen 1880 und 1925 ein richtiges Eisenbahnbaufieber: Zahllose Strecken wurden ohne eine ausrei-



Tristesse pure: Gleisanlage in Carpentras (Südfrankreich).
Bild: G. Lob

chend sorgfältig durchgeführte wirtschaftliche Prüfung erstellt und waren nicht rentabel zu betreiben. Jedes Dorf wollte seinen Bahnanschluss, sein „tramway“ oder sein „tacet“ haben. Die nach 1920 stark aufkommende Strassenkonkurrenz, der Druck der Autoindustrie und damit verbunden der grosszügige Ausbau des Strassen- und später des Autobahnnetzes sowie die noch heute andauernde kontinuierliche Entvölkerung der ländlichen Regionen liessen das Passagieraufkommen auf den sogenannten „petites lignes“ schwinden.

Der forcierte Aufbau des TGV-Netzes ab 1980 verschlang den grössten Teil der der Bahn zugedachten Gelder mit der Folge, dass Betrieb und Infrastrukturunterhalt grosser Teile des „réseau classique“ seit Jahrzehnten sträflich vernachlässigt wurden. Die Regionen, welche die TER-Züge bestellen und bezahlen, leiden infolge der in Frankreich deutlich spürbaren Wirtschaftskrise vermehrt unter Geldmangel und streiten sich untereinander über die Finanzierung der interregionalen Bahnverbindungen, die mangels Subventionen dann oft aufgegeben werden müssen.

Jede Region schaut zuerst für sich. Die Folgen machen sich nun bitter bemerkbar: gefährlich marode Gleise und Brücken, mangelhafte oder veraltete Sicherungsanlagen, schlechter Kundenservice, verwaiste Bahnhöfe, unadaptierte Fahrpläne, fehlende Vermarktung. All dies hat, trotz teilweise modernisiertem Rollmaterial, zur Schliessung von Strecken oder zu immer

mehr Langsamfahrstellen geführt, welche die Reisezeiten erheblich verlängern und die Bahn gegenüber dem Bus und dem Privatauto völlig ins Hintertreffen geraten lassen.

Viele offene Fragen

So hat die parallel zur Bahn geführte, äusserst grosszügig trassierte Autobahn (mit dem kühnen Viadukt von Millau) zwischen Clermont und Béziers infolge halbiertes Fahrzeit dem schneckenhaft kriechenden Zug das Wasser total abgegraben. Überlange Fahrzeiten und fehlende Anschlüsse fördern die schleichende Abwanderung der wenigen noch verbliebenen Fahrgäste und in der Folge dünnt die Bahn die Fahrpläne immer mehr aus. Viele dieser Strecken werden heute von lediglich einem oder zwei täglichen Zügen befahren.

Eine Studie hat aufgezeigt, dass mindestens zehn tägliche Zugspaare notwendig wären, um eine Strecke langfristig erhalten zu können. Es scheint, als wollten RFF und SNCF all diese Strecken gerne und schnell los werden, scheuen sich aber davor, die lokale Bevölkerung offen und rechtzeitig über ihre Stilllegungspläne zu informieren. Obwohl sich lokale Komitees gegen das langsame Abwürgen ihrer Bahnlinien wehren, scheint dies ein Kampf gegen Windmühlen zu sein, zumal sich auch die Behörden oftmals kaum für die Bahn stark machen. Als der letzte Personenzug die Strecke Avallon – Autun befuhr, geschah dies in völliger Gleichgültigkeit von Behörden und Anwohnern. Man hat sich in der Provinz das Bahnfahren abgewöhnt!

Dennoch ist es gelungen, einige wenige Strecken quasi in letzter Minute zu retten (Marjevois – Mende, Carcassonne – Quillan) oder sogar zu reaktivieren (Sorgues – Carpentras), aber niemand weiss, für wie lange. Auch die Neubau-Schnellstrecken kommen so allmählich ins Alter und verlangen nach zunehmendem Unterhalt, so dass auch ihre Rentabilität, sofern sie überhaupt je vorhanden war, stetig sinkt. Die Regierung hat inzwischen das einst euphorisch gross geplante Netz von Neubaustrecken massiv zusammengestrichen.

So bleibt auch die Neubaustrecke „Rhône-Rhône“ auf Jahre hinaus ein Torso. Das befürchtete „Réseau à deux vitesses“, vor dem kluge Menschen schon lange warnen, ist inzwischen bereits Tatsache geworden. Mit allen negativen Folgen. Wie weiter? Frankreichs Bahnpolitik lässt viele Fragen offen.

Kaderleute als „normale Kunden“

SBB-Geschäftsleitungsmitglied Markus Streckeisen und zB-Geschäftsführer Renato Fasciati waren auf Einladung von Pro Bahn einen Tag im öffentlichen Verkehr unterwegs – ohne Mitarbeiter-GA.

Karin Blättler Im Anschluss an unsere Veranstaltung bzw. Podiumsdiskussion am 8. April 2014 im Bahnhof Luzern haben wir als Dankeschön Markus Streckeisen, Leiter Bewirtschaftung und Mitglied der Geschäftsleitung SBB Immobilien, und Renato Fasciati, Geschäftsführer der Zentralbahn, je einen Gutschein übergeben, um zusammen mit Vertretern von Pro Bahn eine Tagesreise mit dem öffentlichen Verkehr zu unternehmen.

Sie sollten so die Gelegenheit erhalten, die Transportunternehmen aus der Sicht der öV-Kunden kennen zu lernen. Die von uns für den 1. Oktober ausgesuchte Reiseroute war natürlich nicht zufällig gewählt, sondern sorgfältig im Vorfeld recherchiert. Die Route sollte deutlich aufzeigen, wo derzeit Hürden für die öV-Kunden bestehen. Der Tag wurde in verschiedene Etappen unterteilt. Jede Etappe stellte eine Tagesreise dar. So mussten für jede Etappe gesonderte Billette gelöst werden. Karin Blättler und Romeo Degiacomi, Präsidentin und Vizepräsident von Pro Bahn Sektion Zentralschweiz, waren als Begleiter mit auf der Tour.

Start: Bahnhof Luzern 8.30 Uhr

Im Restaurant Tibits haben wir den Ablauf und die Spielregeln des Tages erklärt.

- Insgesamt wurden 6 Reisetappen durchgeführt.
- Die Vorgaben von Pro Bahn waren lediglich die Angabe der Reisetappe und allenfalls einer konkreten Abfahrtszeit. Herr Streckei-

sen und Herr Fasciati mussten selbst die optimalen Zugverbindungen abklären und die dafür notwendigen Billette kaufen. Von unserer Seite erhielten sie keine Hilfestellung.

- Um die Situation eines gelegentlichen Bahnbenutzers möglichst authentisch zu simulieren, haben wir je ein Couvert mit Reisegeld (1x 100 Fr., 1x 20 Fr., 2x 2 Fr., 1 Fr.) überreicht. Im Gegenzug übergaben sie uns ihr Mitarbeiter-GA.

Um 8.55 Uhr konnte die Reise also beginnen. Folgende Reisetappen standen an:

1. Luzern – Rothenburg Dorf – Rothenburg
2. Rothenburg – Sempach Neuenkirch
3. Sempach Neuenkirch – Aarau
4. Aarau – Zürich Heimplatz (Zürich Kunsthaus)
5. Zürich Heimplatz – Zürich Bahnhof (Mittagspause)
6. Zürich Bahnhof – Zug Rüschof (Abschluss in Zug)

Während der Reise konnten verschiedene Problempunkte festgestellt werden:

- In verschiedenen Bahnhöfen wie z.B. im Bahnhof Rothenburg Dorf existiert keine ausreichende oder sogar eine irreführende Kundenlenkung. Für Gelegenheitsreisende und Ortsunkundige kann dies sehr problematisch sein.
- Im elektronischen SBB-Fahrplan kann eine Zugverbindung nach einer konkreten Adresse gesucht werden. Billette am Automa-

ten und Billettschalter hingegen können nur unter Angabe von Bahnhöfen bzw. Haltestellenamen gekauft werden.

- An verschiedenen Bahnhöfen fehlen Billettautomaten, oder diese befinden sich an ungeeigneten Standorten.
- Die Hinweise auf andere Verkehrsmittel in der elektronischen SBB-Fahrplanauskunft stimmen nicht immer mit der Kundenlenkung bzw. -information vor Ort überein.

Nach Abschluss der Reise hat Pro Bahn den Vertretern von Zentralbahn und SBB einen detaillierten Problempunktecatalog unterbreitet. Die detaillierte Stellungnahme der SBB mit diversen konkreten Prüfungs- und Umsetzungspunkten ist in der Zwischenzeit eingetroffen. Dabei zählen die SBB auf die weitere Mithilfe von Pro Bahn, um die aufgeworfenen Punkte zugunsten der Fahrgäste nachhaltig verbessern zu können. Der Tag hat gezeigt, dass es selbst Bahnkaderangehörigen oft auch schwer fällt, sich in der eigenen Bahnwelt zurecht zu finden.

Das Fazit von Markus Streckeisen (SBB):

„Für mich war dieser Tag sehr wertvoll, um aus den Augen der Kundinnen und Kunden eins zu eins Rückmeldung zu erhalten, wie unsere Bahnhöfe, Züge und das Verkehrssystem benutzbar sind. Wir nehmen die Herausforderung für Verbesserungen gerne an. Ich danke Pro Bahn für die gute Gelegenheit, sich über Kundenfreundlichkeit auszutauschen.“

Das Fazit von Renato Fasciati (zB):

„Ich durfte mit Pro Bahn einen wunderbaren und aufschlussreichen Tag im schweizerischen öV erleben. Es war eindrücklich, wie die gesamte Transportkette, die in der Schweiz grundsätzlich sehr gut aufeinander abgestimmt ist, durch kleine Details beeinträchtigt werden kann. Umso besser ist jedoch, dass viele dieser Defizite mit einfachen Massnahmen verbessert werden können. Und hier sind wir dankbar für die Hinweise der Interessengruppen wie Pro Bahn. Ganz herzlichen Dank für Ihr grosses Engagement!“

Ein herzliches Dankeschön ...

... an die Herren Streckeisen und Fasciati. Trotz des starken Regens am Vormittag waren sie bis zum Schluss engagiert dabei. Sie haben den Bahnen ein Gesicht gegeben.



Unter Aufsicht von Karin Blättler: Renato Fasciati (links) und Markus Streckeisen lösen ihre Billette an der Haltestelle Kunsthaus Zürich.

Bild: R. Degiacomi

Sich ins eigene Fleisch schneiden

Die angedachte Liberalisierung für Fernbus-Angebot innerhalb der Schweiz stösst bei Pro Bahn Schweiz auf Ablehnung.

Kurt Schreiber Auch in der Schweiz sollen Fernbusse möglich werden. Das deutsche System wird als Heilmittel gegen die Behäbigkeit staatlicher Institutionen gepriesen und soll nun auch in der Schweiz Schule machen. So die Absicht des schweizerischen Nutzfahrzeugverbandes ASTAG, die vom CVP-Präsidenten Christophe Darbellay als Präsident der Vereinigung der schweizerischen Carhalter unterstützt wird.

Eigentlich sollte Pro Bahn Schweiz auch auf diesen (Last-)Wagen aufspringen, denn die Vereinigung hat ja immer wieder gegen Preiserhöhungen protestiert. Damit wäre doch ein Ziel für Konsumentinnen und Konsumenten dank tieferer Preise erfüllt.

Fragwürdige Fitnesskur

Doch diese Einsicht greift zu kurz. Natürlich kann Konkurrenz nie schaden. Damit wird aber das ganze System Bahn in der Schweiz nachhaltig geschädigt, und als Folge dürften Einnahmeherausfälle in Millionenhöhe entstehen. Das

zeigen die Erfahrungen in Deutschland in aller Deutlichkeit auf. Dazu kämen bei der Bahn einschneidende Sparmassnahmen zum Tragen, wie beispielsweise Angebotsabbau (nur noch Stundentakt!) bis hin zur Stilllegung von Regionallinien, beispielsweise im Wallis zwischen St. Maurice und St. Gingolph, oder im Kanton Bern zwischen Spiez und Frutigen.

Ebenso würden Dienstleistungen weiter reduziert mit noch weniger Bahnschaltern oder noch weniger Personal auf den Zügen. Das wäre dann das Resultat der Liberalisierung und der viel gepriesenen freien Marktwirtschaft. Die Bahn würde so fit gemacht. Ob diese Fitnesskur aber tatsächlich erwünscht ist und vor allem von den betroffenen Politikern in ihrer Region auch vertreten wird, darf doch kritisch hinterfragt werden.

Pro Bahn Schweiz plädiert für das bisherige Nebeneinander zwischen Schiene und Strasse und erachtet derartige Absichten als kurzsichtig oder gar als Schnitt ins eigene Fleisch.



Geben Anlass zu heftigen Diskussionen: Die neuen Fernbusse. Bild: Verena Brandt (MeinFernbus)

Der Fernbus-Wahn

Die Deutsche Bahn bietet Spartickets an, die nur online über die Webseite von Fernbuslinien gelöst werden können.

Gerhard Lob Die Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs in Deutschland erfolgte auf den 1. Januar 2013. Mit dem Erfolg der Busse hatte niemand gerechnet. In weniger als zwei Jahren haben sich die Fernbusse einen beachtlichen Teil des Marktes erobert. Mit äusserst attraktiven Tarifen und einer ständig steigenden Zahl von Direktverbindungen ziehen die Fernbusse immer mehr Kunden an; und dies sind nicht nur junge Leute. Wenn dann noch die Bahn streikt, können sich die Fernbusse vor dem Ansturm kaum noch retten.

Der Boom hat allerdings seine Schattenseiten. Das ZDF-Magazin „Frontal“ berichtete in seiner Sendung vom 25. November über einen ruinösen Preiskampf zwischen den verschiedenen Anbietern, ausserdem über Dumpinglöhne für die Fahrer sowie über die unglaublich langen Arbeitszeiten. Fazit der Sendung: Es droht die Übermüdung am Steuer und damit ein erhöhtes Unfallrisiko. Die Anbieter wiesen die Vorwürfe zurück.

Bei der Deutschen Bahn führt der Fernbusboom mittlerweile zu seltsamen Blüten. Um mit attraktiven Preisen zu konkurrenzen, bietet die Deutsche Bahn seit dem 1. April 2014 unter dem Namen „Bahn-Spezial“ ein Ticket an, das nur über die Webseite busliniensuche.de gebucht werden kann, also nicht über die offizielle Webseite der Bahn. Das Bahn-Spezial gilt für eine einfache Fahrt innerhalb Deutschlands in den Fernverkehrszügen ICE/IC/EC der 2. Klasse zum Preis von 19 bzw. 29 Euro, ist damit wesentlich günstiger als ein herkömmliches Spar-Ticket. Das gebuchte Bahn-Spezial-Billet ist immer an einen Zug gebunden. Auch bei Studierenden geht die Deutsche Bahn in die Offensive. So wird in Baden-Württemberg neu ein „Studi-Spar-Ticket“ angeboten, das nur online buchbar ist. Eine einfache Strecke in diesem Bundesland können Studenten für 8 Euro zurücklegen. Die Bahn bewirbt das Angebot mit dem Slogan „Endlich Schluss mit den Fernbussen“.

Internet: www.busliniensuche.de/bahn-spezial/

Fragwürdige Verlosung

KS Die PostAuto AG hat im Oktober MyPlus-Verlosungen durchgeführt. Dabei konnten dreihundert Reisen mit „MeinFernbus“ entweder von Zürich nach Stuttgart oder nach Mailand oder von Chur nach München oder nach Mailand gewonnen werden. So attraktiv diese Preise daher kommen mögen, so unverständlich ist die Wahl des Transportmittels. Ausgerechnet einer der schärfsten Konkurrenten der Bahn soll die glücklichen Gewinner nach Deutschland oder Italien und zurück karren.

Pro Bahn Schweiz fordert die zuständigen Behörden auf, diesem Zustand ein Ende zu setzen. Es geht nicht an, dass die öffentliche Hand privaten Busbetreibern Einstiegemöglichkeiten im Zentrum anbietet, und es geht auch nicht an, dass mit Dumpingpreisen ermöglicht wird, das Verkehrsmittel Bahn weiter zu schädigen. Die Zeche dafür geht zu Lasten der Steuerzahler, indem der Bahn noch höhere Defizite zugemutet werden.

Fernverkehr mit S-Bahn-Komfort

Der grosse Aufpreis für Billette der 1. Klasse steht auf einigen Strecken nicht im Einklang mit der gebotenen Qualität.

Kurt Schreiber Die SBB kennen zwei Wagenklassen: Die erste kostet für die gleiche Strecke 70 Prozent mehr als die zweite. Seit einiger Zeit werden auf Fernverkehrsstrecken Züge mit S-Bahn-Komfort angeboten. Sie nennen sich RegioExpress, sind nicht begleitet, Reservationen für Gruppen und Klassenwechsel unterwegs sind nicht möglich, und in der ersten Klasse teilen sich acht Leute zwei gegenüberliegende Abteile, in einem Fernverkehrszug sind es sechs. Seit Ende 2013 werden diese Züge auch auf der Fernverkehrsstrecke Zürich – Chur eingesetzt.

Um es gleich vorweg zu nehmen: Am Rollmaterial der RegioDosto-Züge gibt es nichts auszusetzen. Die Kompositionen wurden von Stadler Rail geliefert, sind sehr zuverlässig und vor allem sehr spurtstark. Damit gehören die Verspätungen der damaligen IR-Züge der Vergangenheit an.

Spartanische Inneneinrichtung

Bereits bei der Besichtigung der Maquetten dieser Züge war der Delegation von Pro Bahn Schweiz die spartanische Einrichtung insbesondere in der ersten Klasse aufgefallen. Dieser Mangel wurde damals den SBB-Mitarbeitern gemeldet, aber nicht berücksichtigt.

Gepäckstücke können wegen des S-Bahn-Charakters des Rollmaterials nur bedingt am Platz verstaut werden. Gerade bei Reisen in die Ferien fällt das Gepäck umfangreicher aus als beim Pendeln. Es muss also im Vorraum gestapelt werden, ist schlecht einsehbar oder die Durchgänge werden verstellt. Bei diesen Zügen empfiehlt es sich auch, vor der Reise Blase und Darm zu entleeren. Bei einem Sechswagenzug gibt es zwei Toiletten, bei einem Vierwagenzug ist es eine einzige – oder keine, wenn die eine defekt ist!

Einheitsbrei anstatt Reisekomfort

Hätten die Leute der SBB auf Pro Bahn Schweiz gehört, hätte sich das Problem lösen lassen, indem eine S-Bahn- und eine Fernverkehrsversion der Züge beschafft worden wäre. Immerhin hat SBB-CEO Andreas Meyer das Problem erkannt und versucht, es zu lösen. Er wollte die vorhergehenden IR-Züge per Fahrplanwechsel 2014 auf der Strecke Zürich – Chur wieder einführen und hatte dies an der Bilanzpressekonferenz vom 25. März 2014 angekündigt. In der Folge musste er wegen des Drucks des Invalidenver-

In den Doppelstockzügen für RegioExpress-Strecken wird die Innenraumgestaltung der ersten Klasse nicht verändert. Das haben die SBB entschieden und Ende Oktober mitgeteilt, nachdem in den Wochen zuvor die Fahrgäste unter anderem zur Art der Bestuhlung befragt worden waren. Ein Wechsel von der bisherigen 2+2- auf 2+1-Bestuhlung wurde von der Mehrheit der Befragten zwar begrüsst, aber laut SBB „rechtfertigt der kleine Anstieg der Zufriedenheitswerte die Verringerung der Sitzplätze und den teuren Umbau nicht“.

Bild: J.Lüthard



bandes Procap, des ZVV und des Kantons St. Gallen diese Zusage wieder zurücknehmen. Um gleichwohl eine Sofortlösung zu finden, wurde eine Komposition versuchsweise mit normalen 1.-Klass-Abteilen ausgerüstet und auf den Strecken Zürich – Schaffhausen und Basel – Zürich Flughafen getestet. Das Ausmass der Negativbewertung war zu gering, um eine generelle Umrüstung auszulösen.

Lichtblick am Horizont

Verbesserung ist in Sicht: Anstelle der RegioDosto sollen ab 2018 Doppelstock-Fernverkehrszüge auf dieser Strecke eingesetzt werden. Bereits früher, ab Mitte Dezember 2014 sollen Platzreservierungen für Gesellschaften in diesen Zügen wieder möglich sein.

Allerdings werden 2025 diese Züge ab Ziegelbrücke zu besseren Regionalzügen verkommen. Neben den bisherigen Halteorten mit abzweigenden Bahnlinien und der damit verbundenen Erschliessung grosser Gebiete wie der Innerschweiz, des Zürcher Oberlands und des Glarnerlands wurden 2014 Sieben-Wangen und Walenstadt berücksichtigt, und ab 2025 sollen auch noch Unterterzen und Flums dazu kommen. Dies wird die Reisezeit dieser Züge noch mehr verlängern und dazu beitragen, dass anstelle des Bündnerlandes eher die Innerschweiz oder das Berner Oberland als Reiseziel gewählt werden.

RegioExpress zur Sparte Fernverkehr

RegioExpress-Züge verkehren auf längeren Strecken wie Zürich – Schaffhausen, Wil SG – Chur, Palézieux – Genève oder Zürich – Chur.

Dass InterRegio-Linien zu RE-Linien mit entsprechendem Komfortrückgang degradiert wurden, kann so nicht hingenommen werden. Diese Zugsgattung gehört zum Fernverkehr mit IR-Komfort (Zugsbegleitung, Platzreservation, ggf. Verpflegungsmöglichkeit im Zug und angemessene 1. Klasse). Die Passagiere haben insbesondere bei längeren Reisen ein Anrecht darauf, sich auch in diesen Zügen „unterwegs wie zu Hause zu fühlen“.

Adieu Alpine-Zuschlag bei den Postautos

KS Mit Befriedigung hat Pro Bahn Schweiz vom Entscheid der PostAuto Schweiz AG Kenntnis genommen, das Alpine-Ticket bei gewissen Berglinien nach 15 Jahren wieder abzuschaffen. Dieser Abschied tut überhaupt nicht weh, denn die Erhebung dieses Zuschlags hat, insbesondere bei Inhaberinnen und Inhabern von Generalabonnements, keine Begeisterungstürme ausgelöst. Vielmehr hat er dazu geführt, dass die betreffenden Postautolinien gemieden wurden. Dank dieses Entscheids wird dies korrigiert.

Dass damit die Einzelfahrpreise erhöht werden, muss wohl als Wermutstropfen bezeichnet werden – auf der andern Seite ist es aber richtig, wenn die Stammkunden des öffentlichen Verkehrs bevorzugt werden. Wie auch immer: Pro Bahn Schweiz wird dem Alpine-Zuschlag keine Träne nachweinen.

BIBO: Mobilität ohne Schranken

Am Innovations-Lunch im Verkehrshaus der Schweiz wurde über die Zukunft von Bezahlsystemen für Kunden gesprochen.

PD BIBO steht für „be in, be out“ und funktioniert so: Die Fahrgäste müssen kein Ticket mehr lösen, sondern besitzen eine Chipkarte oder ein Smartphone, womit alle Fahrten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln automatisch registriert werden. Sobald ein Fahrgast den Bus oder die Bahn benützt, wird der Preis für die gefahrene Strecke berechnet und ihm anschliessend belastet. Dieses System stand im Zentrum der Diskussionen von Vertretern verschiedener Unternehmungen am 21. November anlässlich des Innovations-Lunchs im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern.

Regierungsrat Matthias Michel aus dem Kanton Zug plädierte als Gastreferent für einen GA-Komfort für alle. Er stellte die mehrstufige Planung für ein BIBO-Projekt in der Region Zug in Zusammenarbeit mit den Zugerland Verkehrsbetrieben und den SBB vor. Erste Reaktionen hätten gezeigt, dass die Kunden dies wollten. Die Herausforderung bestehe nun darin, die Politik für diese Innovation zu gewinnen.

Matthias Augustyniak, Managing Director Scheidt & Bachmann GmbH, führte aus, dass BIBO-Lösungen für den Betreiber weniger Kosten generieren und höhere Umsätze bringen. Für Gerhard Greiter, CEO Mobility Siemens Schweiz, sind die bestehenden technischen Lösungen ausgereift und marktreif. Zum Thema Datensicherheit und Datenschutz eines BIBO-Systems sagte Hans-Peter Schär, CEO Trapeze Europe, dass diese Aspekte ernst zu nehmen und lösbar seien.



Bei innovativem „Ticketing“ hinken Schweizer öV-Unternehmen den technischen Entwicklungen hinterher. Bild: zvg

„Die Zukunft gehört der integrierten Mobilität. Unsere Gesellschaft muss intelligenter unterwegs sein“, betonte Nationalrätin Evi Allemann in ihrem Impulsreferat. Dies sei eine Chance für Innovationen. Sie forderte von der Politik und der Branche des öffentlichen Verkehrs Mut zum Wandel. Martin Sturzenegger, Direktor Zürich Tourismus, setzte den Kundennutzen in den Mittelpunkt. Neue Ticketing-Systeme müssten einfach und fair sein sowie Rabatte für Vielfahrer beinhalten.

Für Thomas Küchler, Direktor der Südostbahn, braucht es eine Überarbeitung des kom-

Es braucht mehr Druck

Andreas Theiler „Die öV-Branche muss handeln, sonst wird sie gehandelt“: Dieser Ausspruch fiel mehrere Male während dem Innovations-Lunch. Und er wurde sogar von Vertretern der Branche selber geäussert. Für den Beobachter ein klares Votum: Die Technik ist bereit, schliesslich macht die IT sehr grosse Sprünge, und was beim ersten Easy-Ride-Projekt um die Jahrtausendwende noch fast unlösbar schien, ist heute kein Problem mehr. Die Kunden warten gespannt auf den versprochenen „GA-Komfort ohne GA“. Jetzt geht es nur noch darum, dass die Transportunternehmen endlich Hand bieten für die Einführung. Die SOB unter ihrem innovativen Direktor Thomas Küchler zeigt mit einem Pilotversuch, wie das gehen könnte. Für den grössten Player, die SBB, scheint all dies aber noch kein Grund zu sein, eine Einführung vor 2024 ins Auge zu fassen. Weitere zehn Jahre Palaver? Vermutlich muss am Schluss das BAV den nötigen Druck in die Sache bringen, damit wir Kunden endlich flächendeckend von einem modernen System profitieren können.

plexen Tarifgebildes Schweiz, um den Kundinnen und Kunden einen einfacheren Zugang zum öffentlichen Verkehr zu gewähren. Johann-Josef Jossen, Leiter Automaten und Services SBB Personenverkehr, betonte, dass ein Systemwechsel sorgfältig umgesetzt werden müsse. Es brauche eine Politik der kleinen Schritte.

Die Zwängerei geht weiter

Pro Bahn unterstützt das Referendum gegen die zweite Röhre des Gotthard-Strassentunnels.

Kurt Schreiber Nach dem Bundesrat wollen nun auch Stände- und Nationalrat einen zweiten Strassentunnel bauen. Für Pro Bahn Schweiz ist dieser Entscheid nicht verständlich. Man muss feststellen, dass ein Teil der Volksvertreterinnen und Volksvertreter vor einer Lobby eingeknickt ist, auch wenn das Volk bereits zwei Mal das Gegenteil gefordert hat.

Nach der Annahme der Masseneinwanderungsinitiative hat der Bundesrat verkündet, sie buchstabengetreu umzusetzen. Bei der Alpeninitiative schummelt er zusammen mit der

Mehrheit des Parlaments und nimmt den Volkswillen überhaupt nicht ernst. Diese Einstellung ist bedenklich.

Zwar werden nun die Befürworter der zweiten Gotthard-Strassenröhre nicht müde darzulegen, dass jeweils nur eine Spur geöffnet werde. Die Botschaft hört man wohl, doch Pro Bahn Schweiz fehlt der Glaube. Es ist schon verächtlich genug, wenn die EU mit Befriedigung von der Absicht der zweiten Strassenröhre am Gotthard Kenntnis nimmt. Dass ausgerechnet ein Teil der vehementesten EU-Gegner eben

dieser EU Trümpfe zuspielt, ist schwer oder überhaupt nicht verständlich.

Rund 20 Milliarden Franken wird die NEAT kosten. Dank zweiter Strassenröhre wird diese Investition von der Befürwortern bereits im Voraus kompromittiert, auf dass dann lauthals über die defizitäre Bahn hergezogen werden kann. Dabei wäre sie durchaus in der Lage, den Mehrverkehr zu bewältigen. Den entsprechenden Beweis hat sie in der Vergangenheit geliefert. Das Tessin war deswegen übrigens nicht von der restlichen Schweiz abgeschnitten.

Velos in der Behinderten-Toilette!

Leserbrief zum Beitrag „Das langsame Sterben der Nachtzüge“ (InfoForum 3/14)

Aus jüngster Erfahrung kann ich mich direkt diesem Bericht anschließen. Mit zwei Velos ausgerüstet warteten wir am 1. September 2014, von einer Schwedenreise zurückgekehrt, am Bahnhof Hamburg Altona geduldig auf den CNL „Komet“. Seit vielen Jahren benützen wir Altona, weil dort die Velos in Ruhe verstaut werden können, im Gegensatz zum hektischen Durcheinander im engen Hauptbahnhof. Durch eine Meldung über einen abendlichen Lokführerstreik aufgeschreckt, verschoben wir uns bereits am frühen Nachmittag nach Altona. Was wir da in wenigen Stunden alles an groben Verspätungsmeldungen aufschnappen konnten, war nur eine Bestätigung der viel beklagten Pünktlichkeit der Deutschen Bahn. Erstaunlicherweise betraf diese in keiner Weise die private Regionalbahn nach Husum und Westerland!

Ab 17 Uhr begann dann tatsächlich der Streik der Lokführer und es herrschte verständlicherweise bald Ratlosigkeit. Auf das erste freie

Gleis wurden immerhin um 20 Uhr die Wagen des CNL eingeschoben. Nun begann aber ungewöhnlicherweise doch noch die Hektik. Zusammen mit einem weiteren Radfahrer suchten wir nämlich vergeblich einen Radwagen. Die Nummer stimmte zwar, nur war das ein „gewöhnlicher“ Liegewagen. Mein etwas lautstarkes „Einschreiten“ veranlasste den Schaffner zur Bemerkung „Nur mal mit der Ruhe bitte. Sie verstauen ihre Räder – höre und staune – in der Behinderten-Toilette!“. Gesagt getan, die weiteren Velos, die im HB dazu kamen, landeten dann im Behinderten-Abteil selber. Immerhin wurde eine Lösung geboten und wenigstens stand an der Spitze der einzige doppelstöckige Schlafwagen. Mit 20 Minuten Verspätung konnten wir starten. Wir glaubten nach der Durchsage, der Zug halte nicht in Göttingen und Hannover, sei dann die Verspätung gemildert. Weit gefehlt! Rückstand in Basel Bad. Bf.: 45 Minuten.

Speis und Trank, ein weiteres trübes Kapitel. In besagtem Schlafwagen kann der Betreuer Kaffee und Tee und wenige Brötchen anbieten, die er in seinem Minibuffet-Abteil verkaufen darf. Resultat: Bis spät in die Nacht ein ewiges geräuschvolles Geläufte vorbei an den teuren Schlafwagenabteilen. Das sogenannte Frühstück spottet nun jeder Beschreibung. Neben vier nicht mehr so taufrischen, weissen Brötchen eine Dose Leberpastete, etwas Margarine und Konfitüre im Minischälchen.

Also ist auch der Streichkäse (als frühere letzte „Freude“) aus dem Programm gestrichen. Da konnten auch die beiden Granini-Säfte keine Erheiterung mehr bringen. Immerhin bot uns der Betreuer noch zwei weitere Brötchen an, von Nachschenken von Kaffee oder Tee keine Rede. Für diesen miesen Service müssen wir aber zum De-Luxe-Preis noch ein 1. Klasse Billett lösen. Wozu eigentlich?

Hans Baur, Rafz

Odysee nach Intragna

Am Freitag, 31.10.2014 sind wir zu viert von Basel SBB um 17:04 Uhr nach Intragna (Centovalli) gefahren. In Bellinzona (20:23 Uhr) hatte der Zug ein paar Minuten Ankunftsverspätung. Der Anschluss nach Locarno hätte auf demselben Gleis 2 nach Abfahrt unseres Zuges von Basel um 20:30 Uhr abfahren sollen. Nach ein paar Minuten fuhr von einem entlegenen Gleis, eventuell Gleis 5, ein Zug Richtung Süden. 36 Personen warteten bei Gleis 2, keine Durchsage, kein Personal.

Nach zirka 15 Minuten machte ich mich auf in Richtung Billettschalter. Niemand zu finden, alles geschlossen und wegen der Baustelle vieles verbaut, abgeriegelt. Erfolglos. Eine halbe Stunde später traf der reguläre, nächste Zug nach Locarno ein. Dort ebenfalls niemand. Der nächste Zug nach Intragna fuhr um 23:05 Uhr. Wir trafen geschlagene 2 Stunden später (23:23 Uhr) in Intragna ein und hatten noch einen Aufstieg von 2 Stunden zu bewerkstelligen! Die Hälfte von uns war an diesem Arbeitstag bereits 18 Stunden auf den Beinen.

**Viktor Krummenacher,
Bottmingen**

Chaos im Grenzbahnhof Vallorcine (F)

Von Martigny nach Chamonix muss man neustens im Grenzort Vallorcine umsteigen – das ist zwar ein Rückschritt, aber so steht es im Fahrplan.

Auf unserer Reise wurde im Zug per Lautsprecher informiert, nach Chamonix könne man sitzen bleiben. Wunderbar. In Vallorcine stiegen weitere Fahrgäste zu. Und dann kam kurz und bündig die Durchsage, alle Passagiere sollten bitte aussteigen, der Zug fahre nicht weiter. Allgemeine Verunsicherung.

Auf dem Bahnsteig waren keinerlei Informationen zu entdecken. Der Zug auf der andern Seite des gleichen Perrons sah aus wie unserer – als wir endlich jemanden fragen konnten, war das dann der Zug nach Chamonix.

Auf der Rückfahrt von Chamonix nach Martigny informierte der Zugbegleiter im fahrenden Zug jeden Touristen persönlich, nach Martigny müsse man in Vallorcine umsteigen. In Vallorcine dann im Zug die Durchsage, nach Martigny im Zug zu bleiben. Wir zweifelten. Manche Gäste stiegen nervös aus und später wieder ein.

Von der Seite des Bahnhofgebäudes stiegen Fahrgäste in unsern Zug, darunter Mountainbiker (bei nicht-niveauebenen Wagen) und zwei etwas verspätete, atemlose Asiaten. Ob das richtig sei nach Chamonix? Nein? Panikartiges Aussteigen zum Mittelperron hin. Auch diesmal

keine Informationen in les- oder hörbarer Form. Dann kam der Zug aus Martigny an und unsere Zuversicht stieg, dass wir im richtigen Zug sassen – und so war es auch. Warum herrschte in Vallorcine so ein peinliches Chaos?

Martha Hauser, Luzern

Das InfoForum bat Transports Martigny et Régions SA (TMR) um eine Stellungnahme. Hier die Antwort:

Nous sommes conscients des lacunes en ce qui concerne l'information aux voyageurs dans le secteur de la gare de Vallorcine (France). Nous nous efforçons d'améliorer la situation, mais nous sommes aussi tributaires des conditions d'exploitation édictées par la SNCF, qui exploite la ligne du Mont-Blanc Express côté Français. De plus, le réseau entre Châtelard-Frontière, Chamonix et Saint-Gervais a été fermé d'avril 2012 à juin 2014 pour cause de rénovation. Nous sommes encore dans une phase de remise en route qui nécessite encore quelques adaptations. Nous regrettons les désagréments subis par les voyageurs et mettons tout en œuvre pour y remédier.

*Pascal May
(Responsable Marketing, Membre de la Direction);
Christian Carron (Responsable Qualité)*

Istanbuls intelligente öV-Karte

In der türkischen Metropole ist man dank der „Istanbulkart“ bequem mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs.

Gerhard Lob Die Millionenstadt Istanbul ist zu einem beliebten Reiseziel geworden. Dabei ist für Einheimische und Touristen, die sich mit öffentlichen Verkehrsmitteln fortbewegen, die „Istanbulkart“ unabdingbar. Egal ob Tram, Metro, Standseilbahn, Fähren oder Bus: Mit dieser Karte im Kreditkartenformat kann man überall schnell und leicht einsteigen. Der Fahrpreis wird vom aufgeladenen Guthaben abgebogen. Sogar der Zugang zu einigen öffentlichen und kostenpflichtigen Toiletten ist mit diesem Zahlungsmittel möglich.

Die Istanbulkart kostet einmalig 6 Lira (zirka 2.60 CHF). Sie kann an einigen Automaten oder auch am Kiosk bezogen werden (mit kleinem Aufschlag). Zum Aufladen gibt es wesentlich mehr Automaten. Die Chipkarte wird in ein vorgesehene Feld gelegt, daneben befindet sich ein Schlitz, um Banknoten einzuschieben. Sollte man als Tourist Probleme beim Bedienen der Automaten haben, ist keine Panik angesagt. Die Türken sind sehr hilfsbereit.

Die Verkehrsbetriebe Istanbul fördern die Zahlungsweise per Chipkarte bewusst, indem der Ticketpreis gegenüber einem Einzelbillett (in Form eines Jetons) um fast 50 Prozent reduziert wird. Kostet der Jeton für eine einfache Fahrt 4 Lira (umgerechnet 1,75 Franken), so bezahlt man mit der Istanbulkart nur 2,15 Lira (95 Rappen). Die Karte kann auch von mehreren Personen gleichzeitig benutzt werden. Allerdings wird der günstige Anschlussstarif (1.45 Lira) im Falle eines Umsteigens und Benutzen eines weiteren Verkehrsmittels nur einmal verrechnet. Jede weitere Person bezahlt dann wieder den vollen Tarif.

Nur zum Einchecken

Die Karte wird nur zum Einchecken gebraucht. Aufgrund dieses Systems sind alle Haltestellen mit Drehkreuzen ausgestattet, an welcher die Istanbulkart eingelesen wird. Dies hat zur Folge, dass auch die Tramhaltestellen eingezäunt sind. Die T1 von Bagcilar nach Kabatas ist die zentrale Traminie, an der sich etliche Sehenswürdigkeiten befinden. Diese Stadtbahnen fahren tagsüber alle zwei bis drei Minuten; trotzdem sind sie insbesondere während der Stosszeiten überfüllt.

Neben den hochmodernen Trams beeindruckt die neue Metro Marmaray, welche seit Oktober 2013 die europäische und asiatische

Seite Istanbuls durch einen Tunnel unter dem Bosphorus verbindet. Die Rolltreppen führen weit hinunter zu Haltestellen, die wie unterirdischen Kathedralen erscheinen.

Für Bahnstalgiker empfiehlt sich übrigens ein Ausflug zum historischen Kopfbahnhof Haydarparascha, der direkt am Bosphorus gelegen ist. Einst ging es von hier in Richtung Anatolien und Bagdad. Doch seit einigen Jahren fahren keine Züge mehr ab; der Bahnhof hat seine Funktion verloren – auch wegen der neuen Hochgeschwindigkeitsverbindung nach Ankara. Das perfekt restaurierte neoklassizistische Gebäude – und auch das dortige Restaurant – sind aber nach wie vor einen Besuch wert.



Haltestelle und Verkehrsknoten Eminönü im Zentrum von Istanbul (Mitte); das geräumige Innere der neuen Metro Marmaray; der ausrangierte Kopfbahnhof Haydarparascha.
Bilder: G. Lob

Eindrückliche Reise durch den Iran

3900 km mit dem Zug, zumeist mit der Iranrail (RAI), und 1600 km Querverbindungen mit Kleinbussen:
Ein Kurzbericht.

Roland Arnet Eine Gruppenreise der Sonderklasse mit sieben Schweizern, einem Österreicher und einem Deutschen führte uns während 14 Tagen durch den Iran. Gestartet sind wir in Teheran (1500 m ü. M.) nach einem Direktflug ab Mailand-Malpensa (hat SBB-Tilo-Anschluss).

Erstes Reiseziel, und für mich zugleich der Höhepunkt unserer Reise, war die 354 km lange Bahnfahrt Teheran – Sari (20 km vom Kaspischen Meer entfernt). Wir alle kennen unsere wunderschöne Gotthardstrecke mit den beeindruckenden Kehrtunneln. Die Fahrt nach Sari hat diese bei weitem übertroffen. Wir erlebten hier zweimal drei und einmal vier Kehrtunnel sowie weit über 100 Tunneln und Flussübergänge.

Rollmaterial aus Dänemark

Dabei ging es in gemächlicher Fahrt zuerst 700 Höhenmeter hinauf bis zum Scheiteltunnel und dann 2200 m hinab nach Sari. Die Fahrt durch die wilden Schluchten mit den kargen, steil aufragenden farbigen Bergen und dem uns immer begleitenden Fluss hinterliess unvergessliche Erinnerungen! Nach dem Scheiteltunnel fühlte man sich bald in den Schweizer Jura zurückversetzt. Alles wurde grün und überall war ein üppiger Baumbewuchs. Das rund 60-jährige Wagenmaterial, mit Fenster zum Öffnen, stammt ursprünglich aus Dänemark und kam als Occasion in den Iran. Die Diesel-Lokomotiven sind iranische Nachbauten von aus den USA importierten Fahrzeugen. Dass diese Strecke wohl bald zum UNESCO-Welterbe ernannt wird, erfreute uns riesig. Zur Rückreise von Sari nach Teheran benutzten wir einen Kleinbus und konnten so die gesamte Strecke nochmals detailliert anschauen. Infos zu weiteren Bahnlinien sind in Wikipedia unter „Eisenbahngesellschaft der Islamischen Republik Iran“ und „Transiranische Eisenbahn“ zu finden.

Für Bahnreisen im Iran sind rechtzeitige Platzreservierungen für alle Züge unerlässlich. Die Fahrkosten sind für europäische Verhältnisse sehr bescheiden. Im Iran werden zurzeit jährlich rund 500 km Eisenbahn neu gebaut, dazu ist die Elektrifizierung Täbris – Mashad seit 2009 in Ausführung. In den letzten 10 Jahren wurde viel neues Rollmaterial angeschafft, zumeist aus den eigenen Lokomotiv- und Wagenfabriken. In Lizenz wird auch eine Siemens-Diesellokomotive gebaut, die im Personenverkehr zumeist mit 160 km/h unterwegs ist.



Dürfte bald UNESCO-Welterbe werden:
die Bahnstrecke Teheran – Sari.
Bilder: R. Arnet

Die Nachtzüge werden ausschliesslich als 1. Klasse mit hohem Standard geführt. Die verwendeten Schlafwagen sind alle um 2009 aus China importiert worden. Alle grösseren Städte haben tägliche Nachtzugverbindungen nach Teheran. Dazu gibt es weitere direkte Städteverbindungen. Benutzt haben wir bei unserer Reise die Nachtfahrten Yazd – Mashad und Mashad – Teheran. Mehr Infos zu Iranrail und Zugverbindungen finden sich unter www.iranrail.net.

Wir kamen auf unserer Reise auch intensiv mit der einheimischen Bevölkerung in Kontakt und können die sprichwörtliche Gastfreundschaft der Iraner nur bestätigen. Ein Reiserisiko besteht bei Gruppenreisen nicht. Die Bevölkerung zeigte sehr viel Interesse an Touristen. Auf dem Land gibt es nur wenige Leute, die Englisch sprechen. Trotzdem hatten wir nie ein Verständigungsproblem, da immer sofort ein Übersetzer zur Stelle war. Beste Reisezeit ist April/Mai und Mitte September bis anfangs November.

Infos zu geführten Iranreisen: www.schweiz-iran.ch

Kein Tram durch mein Dorf

Rückschlag in Bern: Das Projekt Tram Region Bern (TRB) wurde von den Vorortsgemeinden abgelehnt.

Kaspar P. Woker/Kurt W. Lüthi Das Volk der drei betroffenen Gemeinden sagte am 28. September zwar mit 34 000 gegen 29 000 Stimmen „Ja“ zum Neubau der Tramlinie Ostermundigen – Bern – Köniz. Die Vorlage scheiterte aber am „Ständemehr“, nur die Stadt Bern hat zugestimmt. Köniz, mit 39 800 Einwohnern die viertgrösste „Stadt“ im Kanton, hat das Projekt wuchtig verworfen. Könizer und „Mundiger“ finden eben morgens um 7 Uhr noch einen Sitzplatz im Bus; Stehplätze sind erst ab der Stadtgrenze gang und gäbe.

Zufriedene Gegner

Doch Vorörtler sind auch Dörfler. Und nichts eignet sich besser als eine Volksabstimmung, um sein Unbehagen gegen die rasante Siedlungsentwicklung auszudrücken.

In Schliern, einem Quartier ob Köniz, wäre für die Tramschleife Ackerland geopfert worden, und die kürzlich neu gestaltete Ortsdurchfahrt Köniz wäre wieder umgepflügt worden. Zudem: ein (falsch interpretiertes) professorales Gutachten sagte aus, dass Doppelgelenkbusse heute genügen würden. Ostermundigen (16 000 Einwohner) hätte für 28 Mio. Franken eine sanierte Hauptstrasse, einen neuen Bahnhof und ein Tram bekommen, inklusive Tunnel für die letzten 500 Meter auf den Rüti-Hügel hinauf.

Nun muss die Gemeinde Leitungen und Strasse unverzüglich sanieren, bezahlt dafür 21 Mio. Franken und erhält keinen Mehrwert, obwohl nahe am Linienende 500 neue Wohnungen und 150 Arbeitsplätze entstehen. „Mer schtungge no chli meh im Böss“, aber wir werden nicht vom Tram überrollt.

Die Tram-Protagonisten sprechen von einem Rückschlag für die ganze Region. Die Gegner sind zufrieden, dass das „zu teure“ 500-Mio.-Franken-Projekt gescheitert ist und glauben, die Entwicklung ihres „Dorfes“, das längst auch zum Kern der Region gehört, aufhalten zu können.

Guter Rat ist teuer

Die Gegner bieten nur Alternativen, die in den Zweckmässigkeitsbeurteilungen allesamt längst verworfen wurden: Bus von Schliern bis Köniz, ab dort mit der S-Bahn im 10-Minuten Takt zuhinterst in den Bahnhof Bern, oder Bus-Eilkurse – nur könnten sie die Normalkurse wegen der

engen Strassenverhältnisse kaum je überholen. Doppelgelenkbusse schaffen die Steigungen Eigerplatz – Liebefeld, Schliern und Rüti nur als Trolleybusse, womit die ganze Linie zu elektrifizieren wäre. Zudem eignen sich die Berner Gassen kaum für Monsterbusse. Ohne den abgelehnten Bahnhof-Umbau wäre auch das Umsteigen auf die S-Bahn in Ostermundigen eine pure Zumutung fürs tägliche Pendeln. Guter Rat ist teuer.

Unnötige Tricks der Behörden

Anders die Stadt Bern. Die Eignungsabklärung für eine Tramlinie Länggasse – Bahnhof – Wyler – Wankdorf wird an die Hand genommen. Auch hier fahren Busse im Zweiminuten-Takt. Allerdings soll es bis 2030, d.h. 16 Jahre (!) dauern, bis auf dieser baulich viel einfacheren Strecke das Tram verkehren dürfte. Für die Länggasse wird dies nach 71 Jahren ein Revival sein, denn 1959 wurden die Trams wegen des Bahnhof-Neubaus durch „moderne“ Busse ersetzt.

Die dörfliche Tram-/Entwicklungsoptik wurde in den Berner Gazetten mehrfach erwähnt. Diese wäre vielleicht weniger zu Tage getreten, wenn die Behörden offener geplant und ohne Tricks informiert hätten, so moniert jedenfalls der Projektleiter der Zürcher Glattalbahn in der Berner Zeitung. Pro Bahn Espace-Mittelland hat sich zwar in der Planungsbegleitgruppe des TRB engagiert, dies wohl aber zu wenig kommuniziert.

Der Kanton vermeldete im Oktober: Geld weg, Projekt auf Eis gelegt. Punkt. Kritisch hinterfragt Pro Bahn hingegen die weitere Verlegung von Arbeitsplätzen aus dem Stadtzentrum in die beiden Vororte, solange für die Linie 10 keine bessere Lösung gefunden worden ist. Damit sind die Busse tagsüber eben in beiden Richtungen proppenvoll.

Paradox

Die Könizer haben gleichzeitig der Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern zugestimmt. Dort soll eine grosszügige Wendeschleife mit S-Bahn- und Postautoanbindung auf freiem Feld entstehen... nur sind von Kanton und Bund keine Finanzen zugesagt im Gegensatz zum abgelehnten Projekt TRB.

Wabern ist eben kein „Dorf“, nur ein Könizer Ortsteil und im Telefonbuch unter „Stadt Bern“ zu finden.

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



Kummler+Matter



SOB SÜDOSTBAHN



Gemeinden

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

Ein Werk für Nostalgiker?

Wenig Interesse an gedrucktem Kursbuch in Online-Umfrage

Andreas Theiler Die Notwendigkeit des gedruckten Kursbuchs scheint angesichts der geringsten Teilnehmerzahl bei all unseren Umfragen in diesem Jahr Nostalgie zu sein. Niemand mag sich mehr für die Druckausgabe begeistern. Gut die Hälfte der Antwortenden kauft das Kursbuch noch, braucht es aber unterschiedlich intensiv, knapp die Hälfte benützt bereits heute alle anderen verfügbaren Planungskanäle und verzichtet auf das gedruckte Kursbuch. Damit dürfte das Thema für PBS wohl erledigt sein –

auch wenn der Schreibende dies arg bedauert. Vielleicht ist eine Parallele sichtbar im Ende des SMS-Fahrplan-Service der SBB; dort brachen innerhalb knapp zweier Jahre die Benutzerzahlen um zwei Drittel ein. Und im Hintergrund ist bereits die Stimme zu hören, die gebetsmühlenhaft wiederholt: Die Unternehmen müssen rentabel betrieben werden, um zukünftige Preiserhöhungen möglichst moderat gestalten zu können. Und wer will gegen dieses Argument sein?

Resultat der Kursbuch-Umfrage auf:
<http://www.pro-bahn.ch/de/19/328/KursbuchNostalgie>

Voranzeige

Die Mitgliederversammlung der Sektion Zürich von Pro Bahn Schweiz findet am Samstag, 7. März 2015 im alten Lokdepot von Koblenz (AG) im unteren Aaretal statt.

Jean-Pierre Baebi Zu Beginn der Mitgliederversammlung werden wir den statuarischen Teil der Versammlung durchführen. Anschliessend erhalten wir einen Einblick in den Ausbau und die Sperrung der Linie Zug – Arth-Goldau. Projektleiter Beat Kolly und Alexandra Piattini, SBB-Infrastruktur Kommunikation, werden uns über dieses Projekt informieren.

Das alte Lokdepot von Koblenz, in dem wir zu Gast sind, stammt aus dem Jahre 1872 und beheimatet diverse historische Fahrzeuge, die sicher auch einen Blick wert sind. Die Mitgliederversammlung endet mit einem Nachtessen und gemütlichem Beisammensein.

Zum Gedenken an Edith Dutler

Mit grosser Bestürzung mussten wir Anfangs Oktober vernehmen, dass Edith Dutler, die Ehefrau von Edwin Dutler, unseres ehemaligen Präsidenten und heutigem Herausgeber des InfoForums, nach schwerer Krankheit verstorben ist. Edith Dutler war eng mit Pro Bahn Schweiz verbunden. Sie hat nicht nur ihren Mann tatkräftig unterstützt, sondern auch immer wieder Beiträge fürs InfoForum geschrieben, insbesondere über die Rhätische Bahn und das Engadin. Wir werden Edith Dutler ein ehrendes Andenken bewahren und versichern den Angehörigen unsere aufrichtige Anteilnahme.

Kurt Schreiber, Präsident PBS

Was tun Sie im Zug?

Wir laden zum Schreibwettbewerb. Verfassen Sie einen Text (maximal 3000 Zeichen) zum Thema

„Womit beschäftige ich mich im Zug?“

(wobei Sie statt „Zug“ auch ein anderes Fahrzeug des öV einsetzen können) und schicken ihn bis zum 8. April 2015, anonym oder mit Namen und Adresse, per Post an Pro Bahn Schweiz, 8000 Zürich oder per Mail an info@pro-bahn.ch. Die Texte publizieren wir in der Juni-Ausgabe des InfoForum.

Eine PBS-interne Jury kürt die drei besten, namentlich gezeichneten Beiträge, deren Autorinnen werden zu einer exklusiven Besichtigung inklusive Lunch eingeladen.

Für Fragen:
info@pro-bahn.ch oder 033 345 29 41



Kontakte

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

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

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

OSTSCHWEIZ
Dr. Benedikt Zeller, Präsident
Zürcherstrasse 9, 7320 Sargans
T 081 723 05 17
pbs-os.praesident@pro-bahn.ch

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

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

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

Neue Insertionspreise

Inserate sind ein wichtiger Bestandteil unserer Zeitschrift. Sie helfen mit, dass wir das InfoForum in diesem Umfang herausgeben können. Bei Sparbemühungen sind Inserate gerne das erste Streichresultat. Aus diesem Grund hat sich der Zentralvorstand entschlossen, die Preise für Inserate per 1. Jan. 2015 zu senken. Die neuen Tarife können den Mediadaten 2015 entnommen werden.

www.pro-bahn.ch/de/10/266/InfoForum

BIS ZU **22** HIN- UND RÜCKFAHRTEN TÄGLICH

AVIGNON



LILLE

AB DER **SCHWEIZ**



PARIS



MARSEILLE

DIJON



NEUE DESTINATIONEN AB GENÈVE

MARNE-LA-VALLÉE/
DISNEYLAND PARIS®,
FLUGHAFEN CDG ROISSY,
LILLE

© I. Stock, CRT Paris Ile de France, OTCM / ADD / HAUER, A. Issock

tg-lyria.com



TGV Lyria

ProBahn Schweiz

Jetzt Mitglied werden ...

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Einzelmitglied
CHF 45.- / Jahr | <input type="checkbox"/> Partnermitglied
CHF 25.- / Jahr |
| <input type="checkbox"/> Studenten/Lehrlinge
CHF 20.- / Jahr | <input type="checkbox"/> Vereine / Verbände
CHF 100.- / Jahr |
| <input type="checkbox"/> Gemeinden
CHF 200.- / Jahr | <input type="checkbox"/> Firmen / Gönner
mindestens CHF 500.- / Jahr |

... ausschneiden und einsenden:

Pro Bahn Schweiz
CH - 8000 Zürich

oder online
www.pro-bahn.ch

Name / Vorname _____

Adresse _____

PLZ / Ort _____

Datum / Unterschrift _____

Empfohlen durch
(Name / Adresse) _____

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