



Zum Thema

Kurt Metz zu neuem Bahnpotenzial

Rasch mehr Mut

Den Trend erkannte der Verband öffentlicher Verkehr der Schweiz schon vor der Pandemie: Der Anteil der Freizeit- und Ferienreisenden nahm deutlich zu im Vergleich zu den Berufs- und Ausbildungsfahrten. Die Reaktionen auf diesen Paradigmenwechsel gehen noch zögerlich voran. Der integrale und starre Taktfahrplan 7/24 mit seinem grossen Angebot verleitet dazu.

Der neue Begriff des „Taktfahrplans+“ setzt einen kommunikativ positiven Akzent, doch müssen ihm nun Taten folgen. Gute Ansätze sind vorhanden: Pünktliche Direktverbindungen in Winter- und Sommersportgebiete von BLS, SBB und SOB nehmen Fahrt auf und bewähren sich – vor allem bei gutem Wetter. Das Nutzen von Gleisdreiecken zur Kürzung der Fahrzeiten und Optimieren der Ressourcen (Trassen, Personal, Fahrzeugeinsatz) beginnt zu greifen. Dass Freizeitreisende auch andere Bedürfnisse an den Reisekomfort haben, ist erkannt und wird ihnen mit grossem Stauraum für Sportgeräte und Gepäck sowie Bistroabteilen in den Flirts von BLS und SOB bereits gerecht. Dass auch Kundenreaktionen eingeholt werden zum Weiterentwi-

ckeln der Angebote ist erfreulich und sollte rasch zu Anpassungen führen, will die ÖV-Branche den Schwung auch wirklich nutzen. Eine grosse Herausforderung bleibt bestehen: Mit den bisherigen Kommunikations- und Werbemassnahmen erreicht man vor allem bereits passionierte ÖV-Benützende. Dabei müsste man die Automobilisten zum Umsteigen bringen, um den Modalsplit zu verändern. Die an Wochenenden leer stehenden Park+Ride-Anlagen an Bahnhöfen könnte man Freizeitreisenden mit der Bahn kostenlos zur Verfügung stellen. Oder an Tankstellen für preiswerte Sparbillette und staufreies Erreichen der Sportorte werben. Oder gar die im Stau Steckenden mit Ermässigungen als „Einstiegsdroge“ ködern. RB 20.5.24

Wachstumsmarkt Freizeitverkehr mit „Taktfahrplan+“



Foto: TPF/Westiform

Die neue Direktverbindung Bern – Broc Chocolaterie wird mit einer entsprechend süss gestalteten Komposition beworben.

Freizeitverkehr Das Pendeln zu Arbeit und Ausbildung stagniert seit der Pandemie, dafür nimmt der Freizeitverkehr mit Bahn und Bus signifikant zu. Die ÖV-Branche wappnet sich mit neuen Direktverbindungen in die Tourismusregionen und mehr Reisekomfort.

„Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr der Schweiz stagniert. Er ist aber ein wesentlicher Teil zur Reduktion des CO₂-Anteils,“ gab Ueli Stückelberger, Direktor des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV), Ende April an der Fachtagung der Bahnjournalisten Schweiz in Interlaken zu bedenken: „Wir müssen neue Angebote für einen bequemeren und möglichst umsteigefreien Freizeitverkehr schaffen.“ Dabei soll der bewährte Taktfahrplan als leicht merkbares „Grundgerüst“ erhalten bleiben,

jedoch mit flexiblen Angeboten zum neuen „Taktfahrplan+“ ergänzt werden. Denn die Bedürfnisse und das Verhalten der Freizeitreisenden sind anders als jene des Berufs- und Ausbildungsverkehrs. Der touristische Verkehr variiert nämlich je nach Jahreszeit, Wochentag, Tageszeit, Wetter und Strecke.

Richtungswechsel auf Nord-Süd

Die SBB stellt seit der Pandemie fest, dass auf ihrer „Rennstrecke“ Bern – Zürich die Fahrgastzahlen um etwa 10% abnehmen, dafür aber über die Lötschberg- und Gotthardachsen sowie nach Graubünden und ins Wallis deutlich mit bis zu 30% steigen. David Henny, Leiter Angebotsplanung Fernverkehr, erklärt diese Trendumkehr mit der häufigeren Arbeit im

Homeoffice und der Zunahme des touristischen Verkehrs auch unter der Woche dank der vermehrt zur Verfügung stehenden Freizeit. Dazu stösst die demografische Entwicklung mit dem Eintritt der Babyboomer in ein aktives mobiles Rentenalter. So erfolgte auch 2023 ein überdurchschnittliches Wachstum in diesem Segment und dies wiederum besonders an den Wochenenden. Gleichzeitig stellt die SBB fest, dass das tägliche Zeitbudget für die tägliche Mobilität mit 90 Minuten seit 2019 gleich geblieben ist.

Direktzüge über Gleisdreiecke

Der dieses Jahr an Wochenenden eingeführte „Schneezug“ der BLS von Biel nach Brig ohne Halt in Bern ist auf Kurs. Mit einer Auslastung von 30% liegt er bereits auf dem Niveau vergleichbarer Regelzüge. Für den nächsten Winter startet er früher in die Saison, die dann auch länger dauert.

Der letztes Jahr eingeführte „Wanderzug“ auf der gleichen Strecke mit Halten in Agglomerationsbahnhöfen zum Einsteigen und den Bahnhöfen im zentralen Berner Oberland sowie auf der Walliser Südrampe beginnt aufgrund der guten Erfahrungen nächsten Sommer bereits an Auffahrt. Gemäss Melanie Sommer, Partner- und Produktmanage-

rin bei der BLS, schätzen die Fahrgäste besonders den Zeitgewinn dank Wegfall des Umsteigens im überlasteten Bahnhof Bern, das Bistro an Bord der modernen Flirts der neuesten Generation, den grosszügig bemessenen Stauraum für Sportausrüstung und die preiswerten Sparbillette.

Auch die SBB ist zufrieden mit dem diesen Winter erstmals verkehrenden Direktzug Zürich – Lenzburg – Thun – Spiez- Frutigen – Visp – Brig, der ebenfalls ohne Halt in Bern über das Gleisdreieck im Wankdorf jeweils am Samstag hin und am Sonntag zurück verkehrte.

Ein weiteres Gleisdreieck zur Verkürzung der Fahrzeit benützt auch der neue Wintersportzug von Freiburg nach Le Chable, Ausgangspunkt der Bergbahnen von Verbier. Er verkehrt nicht über Lausanne, sondern direkt von der Ost-West-Achse durch die Rebberge oberhalb des Genfersees hinab auf die Simplonlinie.

Züge flügeln

Auch in anderen Regionen der Schweiz gibt es neue Entwicklungen für die Freizeitmobilität: Von Zürich fährt der Einsiedeln-Express für Langläufer ins Klosterdorf, je nach Schnee- und Wetterlage mit einer Auslastung von 90%. Ab Bern gibt es den verlängerten Zuglauf über Fribourg-Bulle nach Broc Chocolaterie zum Besuch der Schokoladenmanufaktur von Cailler, einem

der Besucherhotspots der Schweiz mit über 400 000 jährlichen Eintritten.

Flexible Angebote schafft das „Flügeln“ von Zügen, wie es die BLS schon lange zwischen Bern und Zweisimmen, beziehungsweise Bern und Brig praktiziert: Zwischen Bern und Spiez verkehren die beiden Zugteile gemeinsam und in Spiez werden sie jeweils getrennt. Die Vorteile liegen auf der Hand: Es wird nur ein Lokführer bis Spiez benötigt und nur eine Bahntrasse belegt. Für die Passagiere gibt es einen Zeitgewinn und das Umsteigen entfällt.

Partner engagieren

Setzen bis vor kurzem die touristischen Leistungserbringer – vorab die Unterkunftsanbieter und Anlassveranstalter – auf die Anreise der Gäste und Zuschauer via motorisiertem Individualverkehr nach dem Motto „uns ist egal, wie sie anreisen“, scheinen die touristischen Entscheidungsträger die Chancen des ÖV und von „logistisch durchgehenden Transportketten“ nun zu erkennen. Dazu gehören der Gepäcktransport von zu Hause bis ins Feriendomizil, die Gästekarte inklusive freier Fahrt auf dem lokalen ÖV und eine bessere Mobilität innerhalb der Destinationen sowie auch in der Nacht.

Angebot weiter flexibilisieren

Folglich sind die Bahnunternehmen bestrebt, ihre Angebote für den

Freizeit- und Ferienreiseverkehr weiter zu flexibilisieren. Dazu gehören neue Direkt- und häufigere Spätverbindungen. Gesteigertes Potenzial sieht die SBB durch die vermehrte Nutzung von Vorstadtbahnhöfen – also dort, wo die Bevölkerung lebt – mittels Halten von IC-Verbindungen. Dazu geeignet sind bereits die Bahnhöfe Zürich-Altstetten, Zürich-Oerlikon und Muttenz bei Basel mit entsprechend langen Bahnsteigen. Als nächstes sollen die Agglomerationsbahnhöfe Renens bei Lausanne, Bern-Wankdorf und Bern-Europaplatz dazukommen. Diese liessen auch Tangentialverbindungen mit Umfahrung der grossen Zentren und entsprechendem Zeitgewinn zu.

Schliesslich steht auch die bessere Anbindung der Tiefbahnhöfe der Landesflughäfen in Zürich und Genf im Fokus. Im Rahmen eines landesweiten Nachtnetzes würden dann auch die Frühanbindungen auf die ersten Morgenflüge gehören. Erste und vielversprechende Erfahrungen dazu wurden in der Westschweiz gemacht ab Lausanne nach Genf Flughafen.

Die Präsentationen der Fachtagung ÖV-Wachstumsmarkt Freizeit- und Ferienverkehr vom 30.04.2024 in Interlaken und Mürren können auf der Webseite der Bahnjournalisten Schweiz abgerufen werden: <https://tinyurl.com/tdejt54>

RB 20.5.24 (lüt/km)

Eishockeyzüge ins Tessin und nach Graubünden

Der HC Ambri im Nordtessin ist ein sehr erfolgreicher Schweizer Eishockey-Club mit vielen Fans in der Deutschschweiz. Dieser hat sein Heimstadion unweit des an der Südrampe der Gotthardbergstrecke gelegenen Bahnhofs Ambri-Piotta. Nach den Heimspielen bestand bisher zur Rückreise in die Deutschschweiz kein Bahnangebot, sodass die Besucher mit dem Auto anreisen mussten. Auf die Spielsaison 2022/2023 hin fand erstmals eine Zusammenarbeit zwischen der Schweizerischen Südostbahn (SOB) und dem HC Ambri statt. Nach jedem Heimspiel startet um 22:50 Uhr ein Extrazug der SOB nach Zürich. Dieses wird mit Unterwegshalten an allen grösseren Bahnhöfen um 00:53 Uhr erreicht. In Zürich bestehen Anschlüsse an das Nachtnetz von Bahn und Bus. Der Eishockey-



Foto: RHB

Die Rhätische Bahn fährt Fans zu den Eishockey-Heimspielen des Hockey Clubs Davos

zug lässt sich nur in Kombination mit dem Spielbesuch benützen. Der Fahrpreis beträgt je nach Zugsteigort zwischen 10 und 34 CHF. In der vergangenen Saison reisten durchschnittlich 170 Fans mit dem Zug nach Ambri und zurück.

Mit dem Kauf eines Matchtickets des Hockey Clubs Davos besteht seit Jahren am Spieltag ein Gratis-Angebot zur An- und Abreise zwischen Davos-Platz und Landquart-Chur mit der Rhätischen Bahn (RHB). Seit der Spielsaison 2023/2024 bietet die SOB in Landquart nun den Anschluss zur Weiterfahrt nach Zürich. Die beiden Extrazugangebote liessen sich relativ leicht realisieren, da die SOB mit ihren Traverso-Triebzügen sowohl die Gotthard-Bergstrecke als auch die Verbindung Chur – Zürich fahrplanmässig bedient. Damit diese Angebote gut funktionieren, ist eine enge Kooperation mit den Clubs Voraussetzung. Besonders erfreulich ist, dass bis heute auf diesen beiden Verbindungen dank einem Verhaltenskodex keine Fälle von Vandalismus durch Fans aufgetreten sind.

RB 20.5.24 (lüt/km)