



Bild: Tobias Imobersteg

## Beschleunigung in Genf

Imposante Bahninfrastruktur: CEVA-Inbetriebnahme steht bevor

Railsuisse 2050: Plädoyer für einen Masterplan  
Neue Anlaufstelle: Pro-Bahn-Geschäftsstelle in Zürich Wipkingen



**Karin Blättler**

Präsidentin  
Pro Bahn Schweiz

## D «Mitstreiter» gesucht

Schon länger sorgen die SBB mit Verspätungen, Zugausfällen, Pannenzügen, mit vorzeitig gewendeten Zügen bei Verspätungen und neuerdings auch mit ausgelassenen Zughalten für Ärger bei den Bahnreisenden. Auch die Hitzetage haben im wahrsten Sinne des Wortes für rote Köpfe bei den Fahrgästen gesorgt. Wir von Pro Bahn fordern, dass die SBB aktuell nicht vordringliche Projekte zu Gunsten eines qualitativ gut funktionierenden Bahnbetriebs zurückstellen. Auch die Politik soll Verantwortung übernehmen, und nicht immer nur dann, wenn ein ausserordentliches Ereignis geschieht. Dazu gehören auch Themen wie die Tarifgestaltung, Sicherheit und Baustellen. Pro Bahn ist an allen Ecken und Enden gefordert. Deshalb suchen wir öV-Interessierte, die sich bei uns engagieren wollen. Und noch ein Tipp: Besuchen Sie unsere neu gestaltete Homepage [www.pro-bahn.ch](http://www.pro-bahn.ch).

## F «Frères d'armes» recherchés

Entre retards, pannes, accidents, rames qui font demi-tour avant d'arriver à destination, air conditionné défectueux en pleine canicule et, plus récemment, même des arrêts biffés; le moins que l'on puisse dire, c'est que les CFF font des gorges chaudes. Autant d'épisodes qui mettent les nerfs des usagers à rude épreuve.

De notre côté, Pro Rail exige que les CFF mettent leurs projets moins urgents en veille, en faveur d'une exploitation des chemins de fer de qualité. La politique aussi doit prendre sa part de responsabilités, et pas uniquement lorsqu'un événement extraordinaire survient. Elle doit notamment se préoccuper des questions tarifaires, de la sécurité et des chantiers.

Pro Rail est engagé sur tous les fronts. C'est la raison pour laquelle nous recherchons des personnes intéressées par les transports publics, prêtes à s'engager à nos côtés. Et n'hésitez pas à jeter un oeil à notre nouveau site internet: [www.pro-bahn.ch](http://www.pro-bahn.ch).

## I Irritazione quotidiana per gli utenti

Da tempo le FFS sono alle prese con ritardi, incidenti, treni in panne, convogli che a causa dei già citati ritardi invertono la loro corsa prima di giungere al capolinea e fermate soppresse. Tutto questo è motivo di irritazione quando non di rabbia per gli utenti della ferrovia. Anche i giorni di grande caldo che ci stiamo lasciando alle spalle hanno fatto rizzare i capelli ai passeggeri.

Noi di Pro Bahn auspichiamo che le FFS non facciano marcia indietro su quei progetti urgenti che vanno a favore di un servizio qualitativo e funzionale. Anche la politica deve assumere la propria responsabilità, non solo con il senno di poi e quando si registrano avvenimenti straordinari. Di questo discorso fanno pure parte temi come quello legato alla fissazione delle tariffe, alla sicurezza e ai cantieri. Pro Bahn è disponibile sotto ogni punto di vista per questi scopi. Pertanto cerchiamo persone interessate che vogliono impegnarsi con noi. Ancora un invito: visitate la nostra nuova Homepage [www.pro-bahn.ch](http://www.pro-bahn.ch).

## Inhalt

### Schwerpunkt «Railsuisse 2050»

Nach dem Gesellenstück AS 2035  
muss das Meisterstück folgen ..... **3-6**  
Manque encore la pièce maîtresse..... **6**

### Aktuell

Schalter-Kunden werden benachteiligt ..... **7**  
CEVA Genf: Bereit für den  
Léman Express ..... **8-9**  
ÖV-Kolumne: Bedarfshaltestelle ..... **10**  
Bahnausbau Zürich – München ..... **11**  
Reservation Dosto: Nur im Oberdeck ..... **11-12**  
SOB-Paradezug: Erstfahrt mit  
dem Traverso ..... **12**  
Nachrichten ..... **13**  
Leidige SBB-Verspätungen: Ein Selbsttest ... **15**  
Travys: Investitionen für Modernisierung .... **16**

### Pro Bahn

Das neue Sekretariat stellt sich vor ..... **17**  
Neues Logo und klare Sektionsnamen... **18-19**  
CITraP: Ein Dogma wird hinterfragt ..... **20**  
Astuti: Nuova collaborazione  
col UTP Milano..... **21**  
Leserbriefe..... **22-23**

**Frontbild:** Der imposante, 320 Meter lange Perron am neuen Bahnhof Genève Eaux-Vives.

## Impressum

InfoForum 3/2019, Versand: 4. September 2019

### Herausgeber und Inserate

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](http://www.pro-bahn.ch), [edwin.dutler@swissonline.ch](mailto:edwin.dutler@swissonline.ch)  
Postkonto: 82-4920-4

### Redaktion

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

### Mitarbeit Pro Bahn

Roland Arnet, Karin Blättler, Fabio Canevascini,  
Edwin Dutler, Peter Hummel, Tobias Imobersteg, Jürg Lüthard, Daniel Mange, Kurt Metz, Martin Stuber

### Bilder

Pressedienste, Redaktion, soweit nicht anders erwähnt

### Korrektorat

Stefan Schweizer

### Druck

Brunner Medien AG  
Arsenalstrasse 24, Postfach 1064, 6011 Kriens  
T 041 318 34 34, F 041 318 34 00  
[www.bag.ch](http://www.bag.ch) / [info@bag.ch](mailto:info@bag.ch)

### Grafisches Konzept und Layout

Marco Bernet, Projektathleten GmbH, Zürich  
T 044 362 76 77, M 079 472 35 62  
[www.projektathleten.ch](http://www.projektathleten.ch) / [marco@projektathleten.ch](mailto:marco@projektathleten.ch)

### Weitere Adressen

Siehe Kontakte Pro Bahn auf Seite 23

### Auflage

2000 Exemplare, 4 x jährlich

### Mitgliedschaft

Europäischer Fahrgastverband

### Nächste Ausgaben

InfoForum 4/2019, Versand: 4. Dezember 2019  
Inserate- und Redaktionsschluss 14. November 2019  
InfoForum 1/2020, Versand: 4. März 2020  
Inserate- und Redaktionsschluss 12. Februar 2020

# Plädoyer für einen Masterplan «Railsuisse 2050»

Der Ausbauschnitt 2035 wurde vom Parlament einstimmig verabschiedet. Doch das reicht nicht. Wegen des Klimawandels sind weitere Massnahmen zur Verbesserung des Modalsplits nötig.

**Daniel Mange und Martin Stuber** Wie erwartet ging der Ausbauschnitt 2035 (AS 2035) am 21. Juni 2019 schlank durchs Parlament und wurde aufgestockt. Da es kein Referendum gibt, werden die Finanzmittel von rund 13 Milliarden Franken voraussichtlich ab dem 1. Oktober grundsätzlich zur Verfügung stehen – im Rahmen dessen, was der Bahninfrastrukturfonds (BIF) hergibt (siehe InfoForum 1/19 und 2/19).

Die Massnahmen im AS 2035 sind dringend nötig und zu begrüssen. Auch alles, was nun für den nächsten Ausbauschnitt AS 204x projektiert oder geprüft wird, geht

in die richtige Richtung. Allerdings gibt es einen grossen Vorbehalt: Die zur Projektierung beschlossenen beiden Grossprojekte Durchgangsbahnhof Luzern und Herzstück Basel kosten rund 6 Milliarden Franken mehr, als was der BIF innert 5 Jahren hergibt. Von der Direktverbindung Zürich – Aarau mit geschätzten 7 Milliarden Franken (plus ca. 3 Milliarden Franken für die gleichzeitig nötigen Ausbauten in Aarau und Olten) ganz zu schweigen. Geprüft werden auch Lausanne – Bern und Zürich – St. Gallen, noch ohne konkrete Preisschilder. «Bern – we have a problem!»

## Klimawandel erfordert anderen Modalsplit

Ein Blick in den neuesten Bericht zu Mobilität und Verkehr des Bundesamts für Statistik zeigt die Herausforderung, vor der wir stehen. 36 Prozent des schweizerischen Energiekonsums generiert der Verkehr. Im Jahr 2016 entfielen von den 133 Milliarden Personenkilometer 71 Prozent auf

Personenwagen und 16 Prozent auf die Eisenbahn. Beim Güterverkehr sind es in Tonnenkilometern 63 Prozent für die Strasse und 37 Prozent für die Schiene.

Positiv gesprochen ist das ein grosses Potential für die CO<sub>2</sub>-Reduktion, denn die Eisenbahn produziert im Betrieb vernachlässigbar viel CO<sub>2</sub>. Beim Luftfahrtverkehr besteht im zentraleuropäischen Bereich ebenfalls ein Riesopotential zum Umstieg. Die auch dank der Klimabewegung nun endlich ins Rollen gekommenen Diskussionen über die Nachtzüge und die internationalen Eisenbahnangebote sind erfreulich, treffen aber auf ein europäisches Bahnsystem, das aus Kundensicht nicht zum Umstieg verleitet. Im «Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene» ist eine Verschiebung des Modalsplits kein Ziel («Ziele der Verkehrsinfrastrukturpolitik des Bundes» auf Seite 308).

Also, wir brauchen zwingend eine radikale Veränderung beim Modalsplit, und dies sollte im Gesetz verankert werden. >>>



Der Ausbau des Bahnnetzes wird fortschreiten: Baustelle Zugersee Ost.

Bild: SBB

>>> Die dafür notwendigen Transportkapazitäten auf der Schiene werden mit dem Ausbauschnitt 2035 nicht geschaffen. Dafür braucht es in der Schweiz vor allem auf den «Hauptarterien» Ost – West, Richtung Basel und Richtung Zentralschweiz sowie bei den internationalen Anschlüssen einen Ausbau mit ganz anderen Dimensionen.

### Neubaustrecken mit Vorteilen

Wir werden nicht ohne Neubaustrecken auskommen! Deren Bau kostet viel, bringt aber einen Vorteil: Der laufende Bahnbetrieb wird wesentlich weniger gestört. Zitat aus der offiziellen Verlautbarung des BAV vom Juli 2019: «So kommen im Ausbauschnitt 2035 rund 200 grössere und kleinere Ausbauten zusammen [...]. Absehbar ist, dass dies unter laufendem Betrieb eine grosse Herausforderung darstellen wird [...]. Sobald am bestehenden Netz gearbeitet wird, wird sich dies auch auf den Betrieb auswirken und Ersatzmassnahmen, Baufahrpläne und Umwege zur Folge haben.»

Weitere Vorteile von Neubaustrecken sind die in der Regel kürzere Bauzeit im Verhältnis zur neu geschaffenen Kapazität

**Wir werden nicht ohne Neubaustrecken auskommen! Deren Bau kostet viel, bringt aber einen Vorteil: Der laufende Bahnbetrieb wird wesentlich weniger gestört.**

und oft eine reduzierte Komplexität. Zudem bleiben ersetzte Linien in der Regel bestehen und können für den Regionalverkehr oder Güterverkehr genutzt werden.

Hauptarterie Ost – West

Die Strecke Genf – Lausanne ist an der Kapazitätsgrenze: als einzige Verbindung

zwischen Genf und Lausanne verfügt sie über keine Ausweichstrecke. Die IGöV Waadt empfiehlt in ihrer Studie von 2016 ein neues Trasse entlang der Autobahn Genf – Morges und eine Tunnel-Direktverbindung Morges– Lausanne, welche in einem neuen Bahnhof endet, der das grosse EPFL-/Universitätsgelände von Lausanne erschliesst. Weil der Bahnhof Lausanne auch nach dem zurzeit laufenden Umbau nicht über genügend Kapazitäten für die neuen Linien von Genf, Bern und vielleicht Vevey her verfügt, planen die SBB bereits einen neuen Bahnhof unter dem bestehenden.

Die Linie Lausanne – Freiburg – Bern ist bekannt für ihre lange Fahrzeit. Langfristig sollte eine neue Strecke eine Fahrzeit von 30 Minuten für Lausanne – Bern ermöglichen, der zukünftigen Systemfahrzeit des nationalen Knotensystems. Eine Möglichkeit wäre ein langer Tunnel von Lausanne ins Broyetal bei Moudon und weiter bis Freiburg.

Die Linie Bern – Olten, welche im Kern aus der Bahn-2000-Strecke Mattstetten – Rothrist besteht, kann mit vertretbarem Aufwand für eine Geschwindigkeit von

## Notwendige Bahngrossprojekte nach dem AS 2035 (AS 204x)

Ziel: Substantielle Verschiebung des Modalsplits von Strasse zu Schiene.

Nr. siehe Karte	Projekt	Kosten in Mia. Fr.	Status	Bemerkungen	Kommentar Info Forum
1	Ligne nouvelle Genève-Lausanne	7.5	Dans la liste des études de l'OFT ce projet figure sous les termes: <i>accélération et extension de capacité Genève-Berne</i> . Etude en cours chez les CFF.	Estimation selon citrap-vaud (2016), y compris gare souterraine Hautes Ecoles.	Nécessaire même sans changement de la part modale à cause du trafic supplémentaire créé par les aménagements dans le cadre du ZEB et Prodes 2025.
2	Lausanne, gare souterraine	2.0	Prévu dans le Plan cadre CFF Lausanne 2010, édition 1.2.2014.	Gare souterraine sous la gare existante.	
3	Ligne nouvelle Lausanne-Fribourg-Berne	10.0	Explicite dans Prodes 2035: <i>extension de capacité et accélération</i> .	Estimation grossière des coûts.	Sans lignes nouvelles assez longues une accélération substantielle et une extension de capacité ne sont pas possibles.
4	Beschleunigung Mattstetten-Rothrist	1.0	Ertüchtigung für mind. 250 km/h.	Grobe Kostenschätzung.	Nötig für Bern-Zürich in 30'.
5A	Neubaustrecke Aarau-Zürich Altstetten	7.0	Prüfung explizit in AS 2035: <i>Aarau-Zürich (Direktverbindung): Kapazitätsausbau</i> .	Konzeptstudie SBB voraussichtlich Q1/2020 fertig.	Neubaustrecke ZH-Roggwil mit Ast Schöftland-Olten zum 3. Juradurchstich dürfte weniger als ZH-Aarau kosten, macht den Ausbau Aarau überflüssig und reduziert den Ausbau in Olten.
5A	Ausbau/Umfahrung Aarau	1.0	Bedingt durch Direktverbindung ZH-Aarau. Figuriert in der Studienliste des BAV.	Müsste in der Konzeptstudie SBB zu ZH-Aarau untersucht werden.	Zusatznutzen: Fahrzeit ZH-BE 30' / Deutlich höhere Kapazität als ZH-Aarau.
5A	Ausbau Olten	2.0	Bedingt durch Direktverbindung ZH-Aarau. Figuriert in der Studienliste des BAV.	Müsste in der Konzeptstudie SBB zu ZH-Aarau untersucht werden.	
5B	Neubaustrecke Roggwil/Olten-Zürich Altstetten	-4.0	Variante Olten-Zürich gemäss Bahn 2000 plus.	Schätzung gemäss Studie IGöV Waadt (2011): 6 Mia. (= 4 Mia. weniger als 5A).	
6	Ausbauten Winterthur-St.Gallen	1.0	Prüfung explizit in AS 2035: <i>Winterthur-St. Gallen: Beschleunigung</i> .	Keine Kostenschätzungen vorhanden, Zahl ist ein Platzhalter.	Beschleunigung notwendig, um mit St. Gallen auf der Ost-West-Achse stabil ins Knotensystem zu kommen, Kapazitätsausbau aber auch zwingend nötig für Ziel modal split.
7	Herzstück Basel	3.5	Projektierung im AS 2035 finanziert.	Eher grobe Kostenschätzung.	Nötig für modal split.
8	Neubaustrecke Liestal-Olten (Wisenberg)	5.5	Figuriert in der Studienliste des BAV.	War ein Projekt von Bahn 2000, Kostenschätzung aus dieser Zeit.	Nötig für modal split.
9	Neubaustrecke Ebikon-Luzern und Durchgangsbahnhof Luzern	2.5	Auflageprojekt im AS 2035 finanziert.	Gute Kostenschätzung.	Nötig für modal split.
10	Neubaustrecken AlpTransit Arth-Goldau-Erstfeld (Urmiberg und Axen)	2.5	Im Sachplan Verkehr als Festsetzung enthalten.		Koexistenz Personen- und Güterverkehr.
11	Nuova linea AlpTransit Biasca-Camorino (circonvallazione Bellinzona)	1.2	Incluso nel Piano settoriale dei trasporti.		Traffico misto passeggeri e merci.
12	Nuova linea AlpTransit Lugano-Chiasso	5.0	Incluso nel Piano settoriale dei trasporti.		Traffico misto passeggeri e merci.
13	Ligne nouvelle Genève-Mâcon (TGV Léman Mont-Blanc)	4.5	Selon projet TGV Mont-Blanc 1996, Etat de Genève.	Budget 1992 adapté (indice de coût à 1,6).	
14	Accélération Lausanne-Vallorbe-Paris et Zurich-Bâle-Paris	0.5	TGV Rhin-Rhône.	Contribution suisse aux branches Est et Ouest.	
15	Nuova linea parziale Chiasso-Milano	1.0		Stima partecipazione svizzera.	
<b>Total</b>		<b>53.7</b>	(mit Projekt 5B / Zürich Altstetten-Roggwil)		

250 km/h ausgebaut werden. Wird sie durch eine Neubaustrecke Roggwil – Zürich Altstetten ergänzt, sinkt die Fahrzeit auf 30 Minuten. Die Hochgeschwindigkeitsstrecke Zürich – Bern wird zum neuen Rückgrat des Schweizer Bahnsystems.

Zwischen Zürich und Winterthur wird der Brüttener Tunnel die Kapazität erhöhen und die Reisezeit senken, so dass ab Winterthur die bestehende Strecke nur soweit ausgebaut werden muss, dass Zürich – St. Gallen auch mit Halt in Wil unter 60 Minuten sinken wird.

### Hauptarterie Nord – Süd

Nach den Erweiterungen in Basel (Herzstück) braucht es den dritten Juradurchstich zwischen Liestal und Olten zwingend (Wisenbergtunnel). Dieser muss weitergeführt werden Richtung Schöftland und dort an die neue Haupttransversale Zürich – Bern anschliessen.

Die Fertigstellung der NEAT zwischen Arth-Goldau und Chiasso ist pendent. Zwei neue Tunnel im Grossraum Schwyz/ Uri (Urmiberg und Axen), eine Neubaustrecke zwischen Lugano und Chiasso sowie die Umfahrung von Bellinzona (Bi-



Herausforderung Infrastruktur.

Bild: SBB

Nach den Erweiterungen in Basel (Herzstück) braucht es den dritten Juradurchstich zwischen Liestal und Olten zwingend (Wisenbergtunnel).

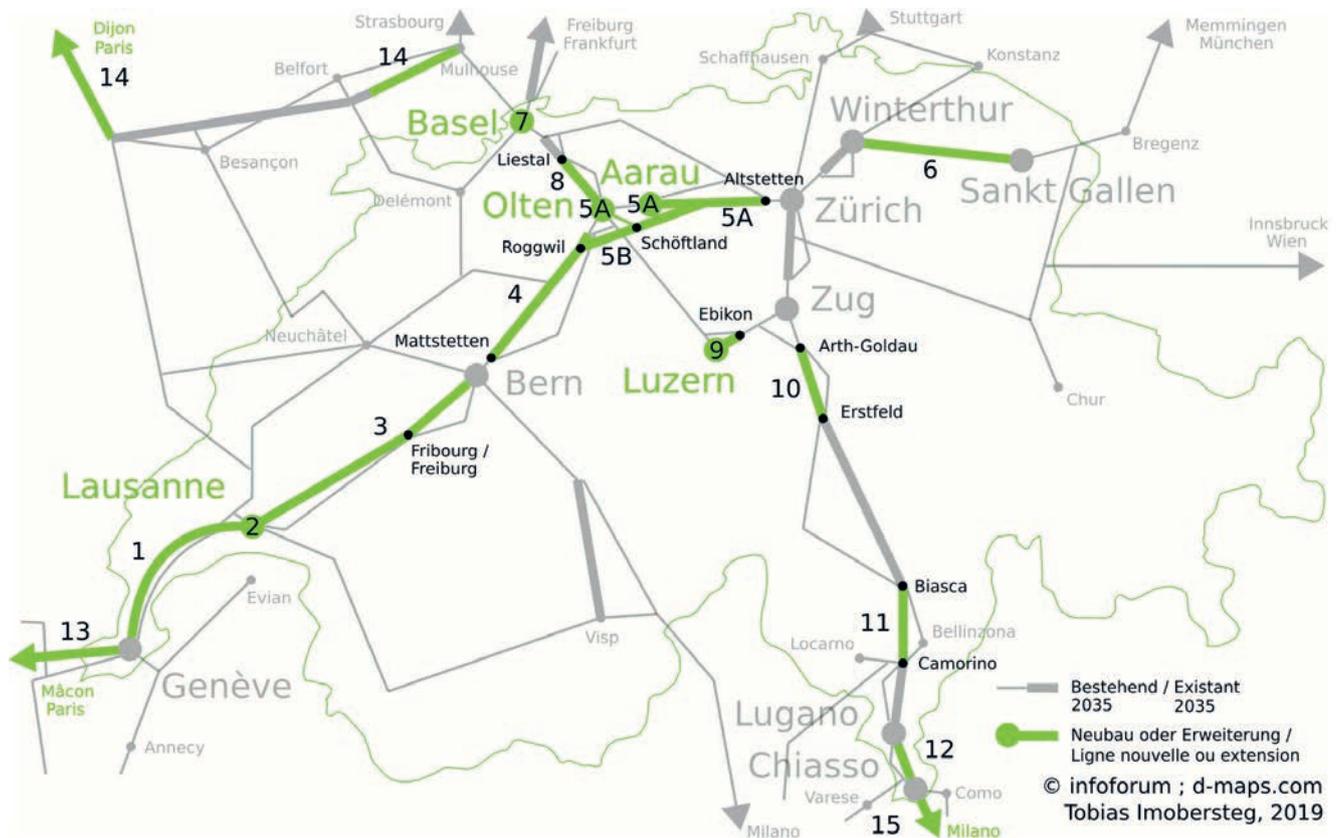
asca – Camorino) müssen über kurz oder lang realisiert werden. Zudem muss die Koexistenz zwischen Personen- und Güterverkehr auf dieser Achse mit zusätzlichen Überholstellen spürbar verbessert werden.

### Einbindung in das europäische Netz

Nicht nur, aber auch im Hinblick auf den anzustrebenden Umstieg vom Flugzeug auf die Bahn im innereuropäischen Verkehr müssen die Einbindung der Schweiz in das europäische Bahnnetz und die Fahrzeiten zwischen den europäischen Zentren markant verbessert werden. Auf den innerschweizerischen Hauptstrecken ist diese Anbindung systematisch zu berücksichtigen. Die Lage der Schweiz als Verkehrskreuz innerhalb Europas muss genutzt werden.

Zwischen der Schweiz und Frankreich müssen die drei Hauptlinien radikal beschleunigt werden:

- Zwischen Genf und Paris kann die Fahrzeit mit einer neuen Linie Genf – Mâcon auf 2 Stunden 15 Minuten gesenkt werden, was eine Verbindung Genf – London in 4 Stunden 25 Minuten erlaubt. Diese Linie – obwohl auf französischem >>>



# Manque encore la pièce maîtresse

L'EA 2035 a été unanimement approuvée par le Parlement. C'était une partie de plaisir. Nous devons désormais préparer la pièce maîtresse, afin de modifier la répartition modale entre rail, route et avion.

**Martin Stuber et Daniel Mange** Les mesures prises dans l'EA 2035 sont salutaires. Elles comprennent aussi des projets de l'EA d'après 2035, comme les gares de Lucerne et de Bâle. Ces étapes coûtent déjà 6 milliards de francs au fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) sur cinq ans. Et c'est sans compter la ligne Zurich – Aarau (7 milliards de francs) et les tronçons de Lausanne – Berne et Zurich – St-Gall!

L'urgence climatique est là. 36% de l'énergie sont dépensés dans les transports, dont 71% pour la voiture et 16% pour le train. Le chemin de fer a le potentiel pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub>. Comme alternative à l'avion, le chemin de fer a une clientèle énorme en Europe, mais il doit exploiter un réseau peu attractif.

Le changement de la répartition modale en faveur du rail doit être inscrit dans la loi. Dans ce contexte, nous devons aménager des lignes nouvelles: elles réduisent

massivement la durée des trajets, et se construisent plus rapidement, à l'écart des lignes en exploitation. Enfin, les lignes historiques gagnent en capacité, au profit du trafic régional et du fret.

Sur l'artère Est-Ouest, Genève – Lausanne est à la limite de ses capacités et, en cas de coupure, sans trajet de substitution. Malgré le chantier en cours, les CFF analysent déjà l'option d'une nouvelle gare souterraine à Lausanne. La ligne Lausanne – Berne est réputée pour sa lenteur; intégrée dans le système des nœuds cadencés, une ligne nouvelle devrait y réduire le temps de trajet à 30 minutes. Plus loin, entre Berne et Olten, il existe déjà une ligne à grande vitesse qui pourrait raisonnablement être adaptée aux 250 km/h et être prolongée jusqu'à Zurich Altstetten. Enfin, la ligne existante Winterthur – Saint-Gall doit être également mise à niveau.

Sur l'artère Nord-Sud, depuis Bâle, un troisième tunnel à travers le Jura s'impose entre Liestal et Olten. Pour traverser le Gothard, l'axe Zurich – Chiasso n'est pas abouti: de nouveaux tunnels sont nécessaires, ainsi que des points de croisement pour la cohabitation entre trains de fret et de voyageurs.

En Allemagne, la nouvelle ligne du Rhin, de Karlsruhe à Bâle, se réalise lentement, tandis que les améliorations de l'axe Zurich – Munich se termineront en 2021. En France, la ligne nouvelle Mâcon – Genève et les branches est et ouest complètes du TGV Rhin-Rhône seraient indispensables. Idem en Italie pour Chiasso – Milan. La Suisse devrait-elle envisager un coup de pouce financier? Le tableau de la page 4 résume les projets et chiffre leurs coûts approximatifs, plus de 50 milliards de francs pour l'ensemble. C'est le moment de réfléchir à la pièce maîtresse de la Suisse.

- >>> Boden – müsste von der Schweiz geplant und wohl auch finanziert werden.
- Für die Verbindung Lausanne – Paris über Vallorbe müsste eine Fahrzeit von 3 Stunden angestrebt werden. Die dazu nötigen Erweiterungen an der TGV-Linie Rhein-Rhone sind von Frankreich zu bauen, die Schweiz könnte den Bau allenfalls mitfinanzieren.
  - Die Verbindung Zürich – Basel – Paris würde von der neuen Schweizer Haupttransversalen profitieren. Zusammen mit Erweiterungen beim TGV Rhein-Rhone wäre eine Fahrzeit von 3 Stunden realistisch.

Auf der Nord-Süd-Achse zwischen der Schweiz und Deutschland hängt alles von den Fortschritten auf der Rheintalbahn zwischen Basel und Karlsruhe ab. Bei Zürich – München sind die Verbesserungen im Bau, bei Zürich – Stuttgart bräuchte erst eine neue Schnellstrecke zwischen Konstanz und Ulm den direkten Anschluss an das deutsche Hochgeschwindigkeitsnetz.

Die andere entscheidende Verbesserung auf der Nord-Süd-Achse ist die Anbindung von Chiasso an Mailand und damit an das italienische Hochgeschwindigkeitsnetz. Auch hier könnte sich die Frage einer Mitfinanzierung durch die Schweiz stellen.

## Grosse Investitionen nötig

Wir haben in der Tabelle auf Seite 4 versucht, die für den anzustrebenden Kapazitätssprung nötigen Grossprojekte zusammenzustellen. Die Preisschilder sind mit Vorsicht zu geniessen, aber als Anhaltspunkt für die zu finanzierende Grössenordnung können sie dienen.

Sofort ersichtlich ist, dass neben der gut ausgestalteten Finanzierung via BIF noch ein zweiter Weg gefunden werden muss, um diese ausserordentlichen Investitionen von mehreren Dutzend Milliarden Franken innerhalb von 25 Jahren zu finanzieren. Und als Lehre aus den Erfahrungen bei Bahn 2000 und bei der NEAT ist diese Finanzierung so zu gestalten, dass Investitionssicherheit besteht.

Nächstes Jahr werden die SBB die Konzeptstudie zur Direktverbindung Zürich – Aarau abgeschlossen haben und die Diskussion über den AS 204x und dessen Finanzierung wird losgehen. Nutzen wir diesen Moment, um die Diskussion auf einem neuen Niveau und zielorientiert – Stichwort «Modalsplit» – zu führen. Denn was passiert, wenn wir nicht diesen Weg gehen? Wir werden trotz der nun beschlossenen Infrastrukturinvestitionen viel zu wenig Kapazitäten und damit viele unzufriedene Bahnkunden haben, und das CO<sub>2</sub>-Problem bekommen wir nicht in den Griff. Nur eine weitsichtige und nüchterne Planung – ein Masterplan Railsuisse 2050\* – hilft uns weiter. Nach dem Gesellenstück ist jetzt das Meisterstück an der Reihe.

\* Eine reichhaltige Quelle für viele Aspekte der Neubaustrecken liefert das Buch «Bahn-Plan 2050», Rüegger Verlag, Zürich/Chur, 2012

# Übertriebene Vorteile für Online-Ticket-Käufe

Wer am Schalter seine Bahntickets erwirbt, wird preislich zunehmend benachteiligt. Besonders krass: Die Coop-Aktion für eine Duo-Tageskarte.

**Gerhard Lob** Gegen Promotionen von Tageskarten und Bahntickets ist eigentlich nichts einzuwenden. Für manche Kunden – etwa eingefleischte Autofahrer – sind gewisse Lockvogel-Angebote sicherlich hilfreich, damit sie eine Fahrt mit der Bahn zumindest in Erwägung zu ziehen. Und treue Bahnkunden sind auch froh, wenn sie mal mit einem Schnäppchenpreis unterwegs sind. Störend ist allerdings die Tendenz, dass Online-Tickets immer stärker bevorteilt werden. Personen, die mit den Online-Mechanismen wenig vertraut sind und persönlich zum Schalter gehen, haben das Nachsehen.

Ein besonders krasses Beispiel war soeben die Sommeraktion «SBB Duo-Tageskarte», welche der Detailhändler Coop gemeinsam mit den SBB lancierte (erhältlich waren die Tickets zwischen 18. Juni und 14. Juli für Fahrten bis 11. August). Die Duo-Tageskarte berechnete eine Person und eine Begleitperson, einen Tag beliebig durch die Schweiz zu fahren. Kostenpunkt: 126 Franken in der 1. Klasse und 85 Franken in der 2. Klasse. Bei dieser Sommeraktion musste mindestens eine Person ein gültiges Halbtaxabo besitzen. Ein attraktives Angebot, wenn man bedenkt, dass eine herkömmliche Tageskarte 2. Klasse mit Halbtax 75 Franken, 1. Klasse 127 Franken kostet. Das Online-Duo-Ticket für



Freundlicher Druck in Richtung Online-Ticket: SBB-Werbung.

Bild: pd

zwei Personen war folglich in der 1. Klasse sogar einen Franken billiger als eine herkömmliche Tageskarte für eine Person.

Allerdings: Dies waren die Preise für die Online-Bestellung. Wer sein Ticket (mit einem Gutschein aus der Coop-Zeitung oder ausgedruckt) an einem Schalter des öffentlichen Verkehrs einlöste, musste wesentlich tiefer in die Tasche greifen. Die Duo-Tageskarte kostete dann 149 Franken (1. Klasse) beziehungsweise 99 Franken (2. Klasse). Das heisst: Der Schalter-Aufpreis für das Duo-Ticket betrug 23 Franken in

der 1. Klasse und 14 Franken in der 2. Klasse.

Nun werden die Bahnunternehmen wohl argumentieren, dass es sich um eine Dienstleistung handelt und die Abrechnung mit Gutscheinen aufwändig ist. Und doch bleibt rätselhaft, warum der Aufpreis so hoch ist und zwischen 1. und 2. Klasse dermassen stark variiert.

## Explizite Werbeplakate

Dahinter steckt ganz augenfällig die Tendenz, die Kunden zum Online-Ticket zu drängen. Diese Tendenz ist nicht nur bei der Coop-Duo-Aktion sichtbar, sondern spiegelt sich sehr explizit in Werbeplakaten, welche die SBB an Bahnhöfen und in Zügen platzieren. Da sehen wir regelmässig die lachende Seniorin mit dem Smartphone in der Hand und der Botschaft: «Schluss mit Ausreden: Sparbillette und Spartageskarten online kaufen».

Diese Billett-Kategorien zeigen in der Tat besonders deutlich auf, wie Bahnkunden über Online-Kanäle viel Geld sparen können, während Kunden am Schalter oder Ticketautomat in die Röhre schauen. Denn diese preislich extrem attraktiven Ticketkategorien, Sparbillette und Spartageskarten, können nur online (über [www.sbb.ch](http://www.sbb.ch) oder die SBB-App) erworben werden.

## Gefragte Schalterdienste

**Gerhard Lob** Verlangen Bahnkundinnen und Bahnkunden Schalterdienste immer weniger? Zumindest an einem Hauptreisetag wie dem Pfingstmontag ist dies nicht der Fall. Wie das Bild vom 10. Juni 2019 im Bahnhof Lugano zeigt, warteten 31 Personen. Neuankömmlinge mussten mit einer Wartezeit von über 30 Minuten rechnen. Zwei Schalter waren für Billette vorgesehen. Beim einzigen Schalter für den Geldwechsel wartete hingegen nur eine Person. Ganz offensichtlich wurde der Kundenandrang hier falsch eingeschätzt.



Geduld gefragt: Lugano an Pfingsten.

Bild: AG

# CEVA und «Léman Express» startbereit

Impressionen von der neuen Bahnlinie Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse. Die neue Infrastruktur im Raum Genf ist gigantisch. Der Moment ist historisch, aber nicht alles ist rosig.

**Tobias Imobersteg** Endlich. Die Wartezeit war lang: genau 107 Jahre. Doch in diesem Dezember kommt die Revolution. Die neue Bahnlinie Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA) wird in Betrieb gehen. Bald werden die Genferinnen und Genfer sowie ihre französischen Nachbarn wohl denken: Wie konnten wir nur so lange auf diese wichtige Bahnlinie warten?

Im letzten Mai starb Sigurd Maxwell, der in den 1990er Jahren zusammen mit seinem Verein AlpRail und Bundesrat Moritz

Leuenberger die Genfer Behörden zwang, die CEVA-Linie so zu bauen, wie es im Jahre 1912 vereinbart worden war. Die Metro-Pläne verschwanden, und Sigurd Maxwell wurde zum Übervater der CEVA. Mit seinem Ableben kurz vor der Eröffnung ist die CEVA ein bisschen zu einem Waisenkind geworden.

Aber das Kind ist jetzt gleichwohl gross – sehr gross sogar. Mitten im dichten Stadtgebiet Genfs wurden fünf neue Bahnhöfe aus dem Nichts errichtet: Chêne-Bourg, Eaux-Vives, Champel, Bachtet und Lancy-Pont-Rouge. Am Tag der offenen Tür konnte man sich einen Eindruck verschaffen: Gigantische Eingangshallen, umgebaute Tram- und Bushaltestellen sowie neue Grünanlagen überwältigen den Besucher. Allesamt werden diese Bahnhöfe von den Zügen des «Léman Express» befahren werden.

## Einheitliches Ticket «Léman Pass»

Die Erwartungen sind enorm; es werden 50 000 bis 60 000 Fahrgäste pro Tag erwartet. Man weiss schon jetzt, dass auch zwischen Genf und Lausanne in wenigen

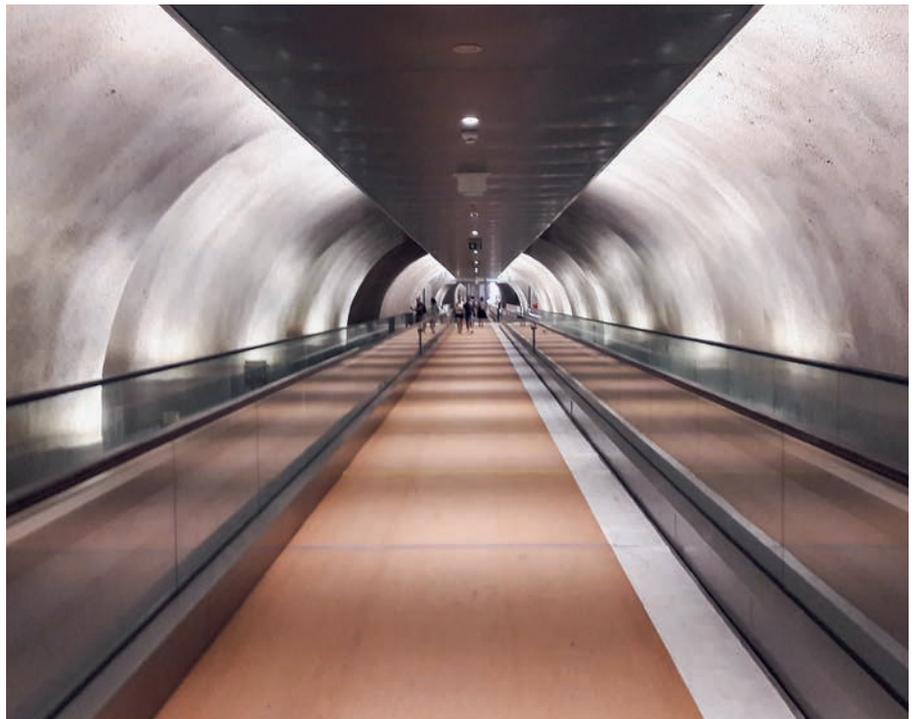
Jahren die Passagierzahl auf 100 000 pro Tag wachsen wird. Man kann also wirklich einen «Effet Léman Express» erwarten. Und das nicht nur auf Schweizer Boden.

Für das binationale Genfer Becken wird es endlich ein einheitliches Billett geben, wie man es seit langem in Basel oder Zürich kennt. «Léman Pass» wird es heissen. Stellen wir uns mal vor, Sie möchten auf einen Skiausflug nach Flaine in Savoyen? Oder gar nach Chamonix? Mit der Bahn wird das kein Problem mehr sein. Sie können sich entscheiden, in Evian am See spazieren zu gehen. Oder auch in das Städtchen Annecy zu fahren. Und wer in Frankreich wohnt, kann zukünftig umweltfreundlich mit der Bahn bis Genf oder sogar bis Lausanne pendeln.

Es wäre wünschenswert, dass die Versprechungen von Kanton und SBB sowie von der Region Auvergne-Rhône-Alpes und der SNCF nicht durch schlechte Kompromisse, Einsparungen, Verspätungen oder Zugausfälle getrübt werden. Einige Züge werden zum Beispiel nicht in Bachtet oder in Champel beim Spital halten, weil die Perrons nicht dafür vorgesehen und

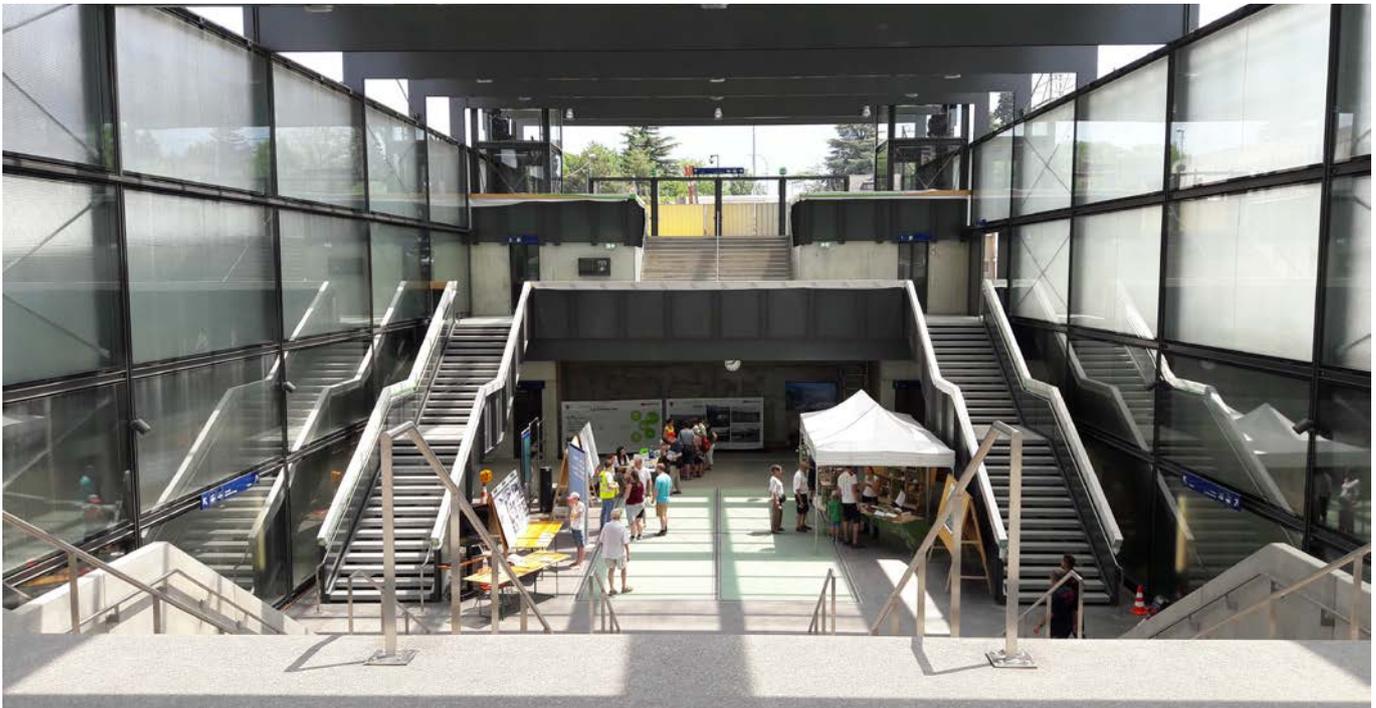
## Stichwort CEVA

**Gerhard Lob** Im Dezember 2019 wird Realität, worauf der Kanton Genf und seine engsten französischen Nachbarn schon lange warten: die Bahnverbindung Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA) wird eröffnet. Annemasse wird dann von Genf in 20 Minuten erreichbar sein – über die Strecke Cornavin – Lancy-Pont-Rouge – Carouge-Bachtet – Champel-Hôpital – Eaux-Vives – Chêne-Bourg – Annemasse. Bald werden 1,1 Millionen Menschen im Umkreis von 40 km der Stadt Genf leben. Proportional dazu wird das Mobilitätsbedürfnis ansteigen, was die Wichtigkeit der CEVA unterstreicht. Durch diese Verbindung entsteht ein schweizerisch-französisches Bahnnetz mit mehr als 40 Bahnhöfen auf 230 km Strecken beidseits der Grenze. Das Bauprojekt wurde 2008 bewilligt, doch Rekurse verhinderten während Jahren den Beginn der Bauarbeiten. Die CEVA spielt eine wichtige Rolle in der Entwicklung der Region Frankreich/Waadt/Genf. Das Projekt soll den grenzüberschreitenden Austausch vertiefen, sowohl in wirtschaftlicher als auch in kultureller und sozialer Hinsicht. Die Gesamtkosten der CEVA belaufen sich auf zirka 1,5 Milliarden Franken, wobei der Bund 57 Prozent der gesamten Infrastrukturkosten übernimmt.



Einfach gigantisch: Fussgängerpassage zwischen Genève Champel und Unispital HUG.

Bilder: Tobias Imobersteg

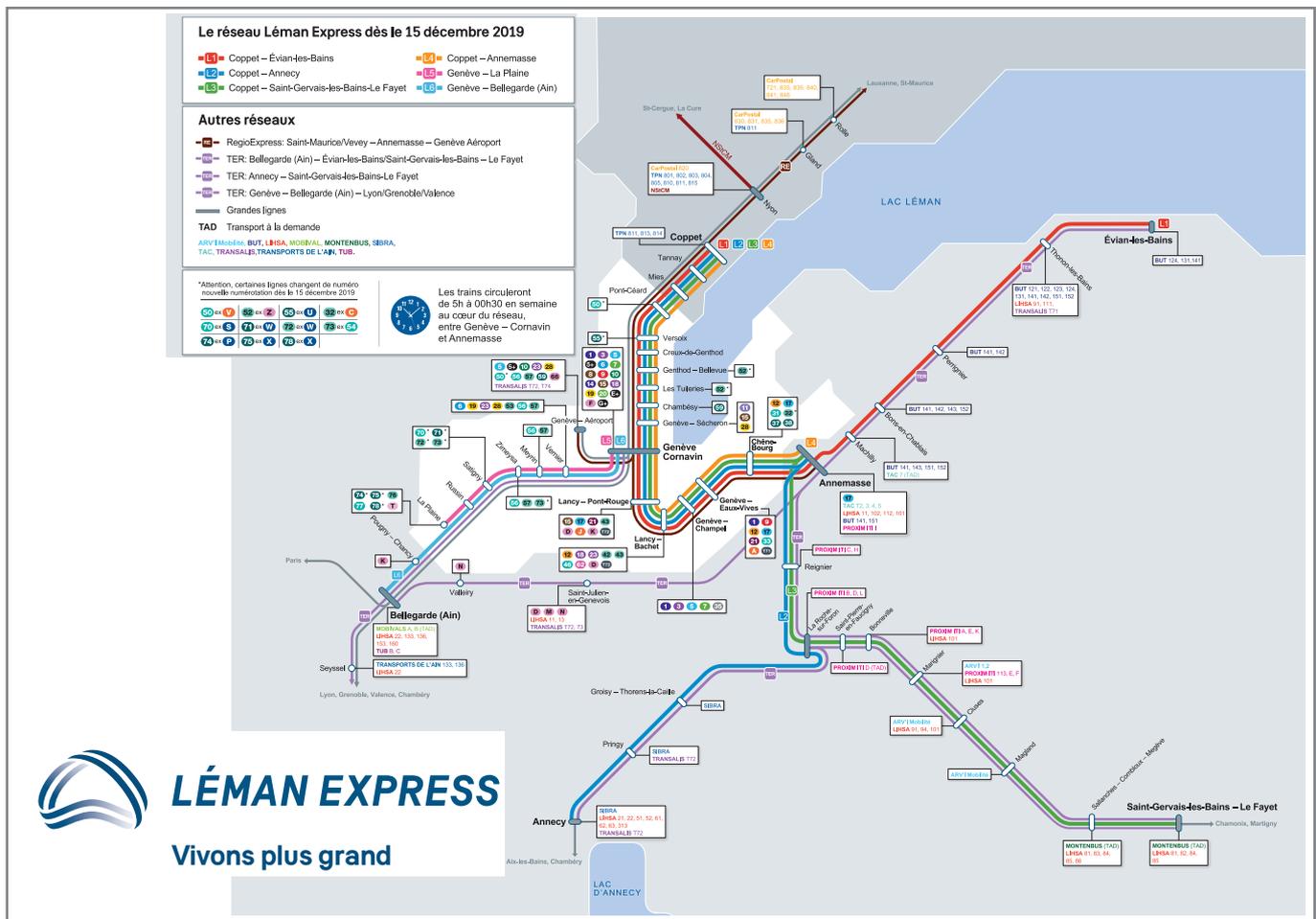


Strategisch gelegen, aber nur im Viertelstundentakt bedient: Eingangshalle zum Bahnhof Lancy Bachet.

verkürzt gebaut wurden (220 Meter). Und dies, obwohl Bachet absolut zentral mit Tramanschluss in der Wohn-, Büro- und Industriezone gelegen ist und das südliche Stadttor von Genf darstellt. In Savoyen hingegen sind die Bahnanlagen in Richtung

St-Gervais (Chamonix) und Annecy störanfällig: Sie sind alt und werden rein mechanisch betrieben. Hinzu kommt, dass der Halbstunden- oder Stundentakt in Frankreich vielleicht nicht den Erwartungen der Schweizer Kundschaft entsprechen wird.

Aus rein länderpolitischen Gründen werden z.B. einige Fahrgäste am Grenzbahnhof Annemasse von der S4 in den TER umsteigen müssen (Train Express Régional), statt in einem Zug zu sitzen, der bis zum Endbahnhof durchfährt.



## öV-Kolumne

# Ohne Halt auf Verlangen

Kurt Metz

Hält er oder hält er nicht? Das war in meiner Kindheit jeweils die Frage auf dem Rückweg vom sonntäglichen Grosselternbesuch auf dem Bauernhof in Gammen, einem Dörfli im Nirgendwo des Sensebezirks, aber mit einer Haltestelle der Sensetalbahn zwischen Gümmenen und Flamatt. Da gab es noch keinen Druckknopf oder Schalter fürs Blinklicht, das dem Triebwagenführer anzeigte, dass wir mitfahren wollten. Das karge Wartehäuschen stand an einer übersichtlichen Stelle eines geraden Streckenabschnitts und so kam es nie zu einem Übersehen unserer Kleingruppe. Bahnfahr­gäste können heute nicht mehr mit dem Lokführer kommunizieren. Meist fährt kein Zugbegleiter mit, bei dem man sich für einen «Halt auf Verlangen» bemerkbar machen kann. Dafür gibt es Druckknöpfe, die im Führerstand signalisieren, dass

man aussteigen möchte. In Regionalzügen der Deutschen Bahn heissen diese «Haltewunschbedarfstaste». Die Aufforderung, sich ihrer zu bedienen, wenn der Zug am nächsten Bahnhof anhalten soll, wird immer begleitet mit der klippklaren Aufforderung «Ausstieg links» oder «Ausstieg rechts». Die SBB haben vor einigen Tagen beschlossen, ihr Angebot punktuell dem Betriebsverlauf anzupassen. Publizier­te und bis anhin respektierte Halte werden kurzum gestrichen, Fahrplan hin und Haltetasten her. Ist nämlich ein Zug arg verspätet, so stellt ihn der Fahrdienstleiter oder die Fahrdienstleiterin in der Leitstelle auf einen Order

von weit oben auf den Modus «Durchzug». Die Absicht ist, ein paar verlorene Minuten aufzuholen und möglicherweise Anschlüsse zu sichern. Ein solcher Zug braust dann ungebremst an den wartenden Fahrgästen auf dem Perron vorbei. Das kommt bei diesen und den aussteigewilligen Passagieren an Bord gar nicht gut an. Denn die Losung «ab durch die Mitte» für den Mann oder der Frau an der Zugspitze ist keine für sie. Anders ausgedrückt: Wenn die SBB kein Verlangen haben zu halten, dann bleiben die «lieben Kundinnen und Kunden» selbst mit Wunschbedarfstaste drinnen oder draussen, links oder rechts einfach stehen.



SICHER.  
UNABHÄNGIG.  
LEISTUNGSSTARK.

VVST Haftpflichtversicherung  
auf Mass für den öffentlichen Verkehr  
Versicherungsberatung und -vermittlung  
für alle übrigen Versicherungsarten

**VVST**  
VERSICHERUNGEN  
ASSURANCES

VVST, Elisabethen­anlage 25, Postfach, 4002 Basel  
info@vvst.ch, [www.vvst.ch](http://www.vvst.ch)



Die Strecke über die Lindauerstrasse in Wangen wird ab Oktober nach dem Einbau der neuen Brücke wieder befahrbar sein; Einbau der Oberleitung zwischen Kisslegg und Leutkirch (rechts).



Bilder: Jürg Lüthard/Peter Hummel

## Eine Stunde Zeitgewinn in Sicht

Der längst überfällige Ausbau und die Elektrifizierung der Bahnstrecke Zürich – München verlaufen plangemäss.

**Kurt Metz** Die langersehnte und angesichts des Erfolgs von Flixbus (9 tägliche Express-Verbindungen in 3 Stunden 45 Minuten ab 21.50 Franken sowie 11 etwas längere Direktfahrten mit Zwischenstopps) dringend notwendige Fahrzeitverkürzung auf der Schiene auf rund dreieinhalb Stunden ist endlich in Sichtweite: Die Ausbauarbeiten entlang der 155 Kilometer langen Strecke von Lindau bis Geltendorf sowie die Elektrifizierung laufen auf Hochtouren. Ein Augenschein für Medienschaffende Mitte August zwischen Lindau und Memmingen, begleitet vom Projektleiter der Ausbaustrecke 48, Matthias Neumaier, lässt hoffen, dass das ambitionöse 440 Millionen Euro schwere Ausbauprogramm rechtzeitig auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2020 umgesetzt ist.

Dank dem neuen Durchgangsbahnhof Lindau-Reutin entfällt zukünftig die Spitzkehre über den Insel-Hauptbahnhof. Eine über weite Strecken auf 160 km/h erhöhte Geschwindigkeit, rascheres Durchfahren von Bahnhöfen und der Einsatz des Schweizer Neigezugs «Astoro» (ETR 610) ermöglichen einen Zeitgewinn von über einer Stunde gegenüber dem bisherigen Fahrplan.

Bis zum 7. Oktober gibt es Sperrungen über weite Strecken, um die Bauarbeiten effizient voranzutreiben. Dazu gehören die Ertüchtigung von Bahnhöfen

mit verlängerten Perrons und Fahrstühlen, Strassenüberführungen als Ersatz für Bahnübergänge, Trassenanpassungen und Gleiserneuerungen sowie der Ersatz von Brücken aus dem vorletzten Jahrhundert. Schallschutzwände werden auf rund 25 Kilometern errichtet, die Oberleitung mit 3560 Masten auf 199 Streckenkilometern eingebracht und sieben elektronische Stellwerke neu gebaut.

Das Umrichterwerk für die Stromversorgung in Leutkirch mit der direkten Anbindung an die bestehende Überlandleitung nimmt Form an. Herausragendes Werk ist die 136 Meter lange Brücke über den Fluss Argen im Stadtgebiet von Wangen.

Hier wurde Ende August die vorgebaute Überführung der Lindauer Strasse mit einem 500-Tonnen-Kran auf die neuen Widerlager gesetzt – rechtzeitig für die Wiederaufnahme des durchgehenden Verkehrs Zürich – München auf der Schiene für drei SBB-Zugspaare mit einer Fahrzeit von knapp fünf Stunden über die Allgäuer-Panoramastrecke via Kempten.

Der rechtzeitige Ausbau der Bahninfrastruktur ist das Eine, die an die anderen Transportmittel zwischenzeitlich verlorene Klientel zurückzugewinnen, das Zweite. Und zusätzliche Passagiere für die zukünftig sechs täglichen Verbindungen zu generieren, wird die dritte Herausforderung.

## Reservierungen nur im Oberdeck möglich

Ein Fall von gehbehinderten Personen deckt eine kaum bekannte Praxis der SBB auf.

**Gerhard Lob** Der Fall ist kurios. Vor kurzem reiste Urs F. (Name der Redaktion bekannt) mit zwei gehbehinderten Begleiterinnen von Zürich via Lausanne auf die Rochersde-Naye. Die Fahrt begann morgens um 7.32 Uhr im IC 1. Da die Zugwagen um diese Zeit in der Regel stark belegt sind,

hatte der Reiseleiter im Reisezentrum drei Plätze für je fünf Franken in der 1. Klasse reserviert. Dort die Überraschung: «Am Schalter teilte mir der Beamte mit: Platzreservierungen sind nur im oberen Stock möglich, dies wegen dem Buchungsprogramm der SBB-Software», berichtet Urs F. >>>

# Der Traverso im gelenkten Einsatz

Die neuen Züge der Südostbahn bestechen durch Eleganz und Komfort. Ende nächsten Jahres werden sie von Basel/Zürich direkt nach Locarno verkehren.

**Edwin Dutler** Seit Juni können Reisende auf der Strecke St. Gallen – Luzern den neuen kupferfarbenen Traverso im gelenkten Einsatz erleben. Die hochwertigen, achtteiligen Niederflrzüge der Schweizerischen Südostbahn (SOB) bestechen durch Eleganz und überzeugendes Interieur. Insbesondere nach dem Betreten der 1. Klasse kommt beim Absitzen in den hochwertigen Sitzpolstern mit viel Beinfreiheit und edlen Holzverschalungen sofort der Slogan «unterwegs zuhause» in den Sinn. Doch halt, dieser Slogan ist ja von der anderen Bahn, derjenigen mit den nicht verstellbaren S-Bahn-Sitzen und den fehlenden Trennwänden zwischen der 1. und 2. Klasse im Fernverkehr.

Das Raumkonzept des Traverso mit den grossen Panoramafenstern überzeugt. Selbstverständlich sind alle Sitzplätze in der 1. und 2. Klasse mit Steckdosen ausgerüstet. Die Reisenden können sich in zwei Bistrozonen mit Kaffee- und Snackautomaten verpflegen. Auch das Familienabteil in der 2. Klasse ist gut gelungen. Die zahlreichen Bildschirme pro Wagen erfüllen das Informationsbedürfnis der Reisenden.

Dass die SOB den Traverso in den nächsten Jahren im Fernverkehr auf bisher von den SBB vernachlässigten Fernverkehrslinien einsetzt, bringt für das ganze ÖV-System



Wer Glück hat, kann zwischen St. Gallen und Luzern bereits im Traverso fahren. Bild: P. Hummel

der Schweiz einen Mehrwert. Ab Dezember 2019 werden die Traverso-Züge auf der Voralpen-Express-Strecke St. Gallen – Luzern eingesetzt, wobei in der Hauptverkehrszeit vierteilige silberfarbene Flirt-Züge die Traverso verstärken. Ein Jahr später fahren diese komfortablen Züge stündlich alternierend ab Basel beziehungsweise Zürich über die Gotthard-Panoramastrecke nach Locarno. Dass Locarno in der Sonnenstube der Schweiz wieder direkt angefahren werden kann, entspricht einem grossen Kundenbedürfnis. Dieses wollten und konnten die SBB leider nicht erfüllen. Im Gegenteil,

mit dem zusätzlichen Umsteigen in Erstfeld auf Regionalzüge der Tilo sind die Reisedenzahlen natürlich zusammengebrochen.

Ein weiteres Jahr später, also ab Dezember 2021 wird der Traverso unter dem Namen «Aare Linth» auf der neuen Direktverbindung Chur – Zürich – Bern im Stundentakt eingesetzt. So kommt auch die Bundeshauptstadt in den Genuss von einem der komfortabelsten Züge, welcher in der Schweiz verkehrt.

Der Traverso war bereits an der letztjährigen InnoTrans-Ausstellung in Berlin der absolute Starzug (InfoForum 4/2018). Pro Bahn ist begeistert und möchte an dieser Stelle dem innovativen Team von SOB und Stadler zu diesem Zug gratulieren.

>>> in der «SEV-Zeitung», der Fachpublikation der Gewerkschaft des Verkehrspersonals, welche den Fall in ihrer jüngsten Nummer publik machte.

Die reservierten Plätze im Oberdeck liessen sich nur mit viel Mühe erreichen. Denn eine der Begleiterinnen, 71-jährig, ist Hemiplegikerin, also einseitig am ganzen Körper gelähmt, und kann nur mit Stöcken gehen. Nur unter Schmerzen gelang es ihr, über die Treppe nach oben zu steigen, um im vollbesetzten Zug auf die reservierten Plätze zu gelangen. Der Begleiter fragte sich: «Warum ist das SBB-Buchungsprogramm nicht imstande, Plätze im unteren Wagenteil zu reservieren? Alle reden vom Behindertengleichstellungsgesetz, aber das ist daneben.»

Die SBB räumten in einer Stellungnahme ein, einen Fehler begangen zu haben. Offenbar habe es ein Missverständnis bei der Reservation gegeben, denn Urs. F und seine Begleiterinnen hätten gar keine Plätze reservieren müssen. «Sie hätten einfach die reservierten Plätze für mobilitätseingeschränkte Personen nutzen können – diese gibt es in jedem Wagen im Unterdeck», teilt SBB-Sprecher Martin Meier auf Anfrage mit. Die entsprechenden Plätze seien mit einem Kleber markiert, der Reisende auffordert, die Plätze falls nötig freizugeben. Die SBB entschuldigten sich im Übrigen im konkreten Fall und erstatteten den Kunden die Reservationsgebühr. Gleichwohl ist der Fall nicht ausgestanden. Denn der Eisenbahner-Verband wirft in seiner

Zeitschrift die Frage auf, warum eigentlich im Unterdeck keine Reservationen möglich sind, wenn es gewünscht wird. Die Fragestellung ist berechtigt: Denn in einem vollbesetzten Zug können die reservierten Plätze für mobilitätseingeschränkte Personen möglicherweise bereits besetzt sein. Und fraglich bleibt auch, ob ein Sitz wirklich frei gegeben wird, wenn eine gehbehinderte Person, deren Handicap nicht sofort erkennbar ist, dies verlangt.

Die SBB begründen ihre Praxis wie folgt: «Platzreservierungen sind tatsächlich nur im Oberdeck möglich, weil dort deutlich mehr Sitzplätze vorhanden sind. So ist sichergestellt, dass auch bei mehreren Reservierungen Sitzplätze für Reisende ohne Reservation frei bleiben.»

# Nachrichten

## Schon Dreijährige als Schwarzfahrer registriert

Der Fall eines fünfjährigen Mädchens, das von den Schaffhauser Verkehrsbetrieben mit einer Busse über 100 Franken belegt wurde, weil es ohne Ticket fuhr, hat Mitte August für mediale Schlagzeilen gesorgt. Die Mutter war überzeugt, dass Kinder unter 6 Jahren den öV gratis benützen dürfen. Doch diese Regel gilt nur, wenn diese Kinder in Begleitung eines Erwachsenen unterwegs sind. Die mitfahrende (und mit Ticket ausgestattete) Schwester des Mädchens war aber erst 10 Jahre alt. Die Schaffhauser Verkehrsbetriebe haben die Busse zwar inzwischen annulliert, doch Medienrecherchen ergaben, dass in der nationalen Schwarzfahrer-Datenbank (277 000 Einträge) auch drei Dreijährige, zwei Vierjährige und zehn Fünfjährige registriert sind. Nach Bekanntwerden der Fälle dürfte eine Änderung dieser Praxis anstehen. (gl)

## Tragischer Unfalltod eines SBB-Zugbegleiters

Am 4. August kam es in Baden zu einem tödlichen Unfall. Ein 54-jähriger Zugbegleiter wurde bei der Abfahrt eines IR-Zuges in einer Türe eingeklemmt und mitgeschleift. Die Staatsanwaltschaft und die Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST) untersuchen den tragischen Unfall. Seit Bekanntwerden des Ereignisses am 8. August überschlugen sich die Schweizer Medien mit Berichten über den Einklemmschutz bei den Türen des «Einheitswagens IV» (EW IV); die SBB luden am 14. August Pressevertreter in die Instandhaltungswerkstatt Herdern in Zürich ein. Viele Fragen bleiben offen, darunter auch die Frage, warum die SBB den Vorfall nicht aktiv kommunizierten. Der Familie des tödlich verunfallten Zugbegleiters drückt Pro Bahn ihr aufrichtiges Beileid aus! (gl)

## WCs bleiben kostenpflichtig

Die Hygienecenter an neun grossen Bahnhöfen sollen künftig aus einer Hand betrieben werden. Die SBB haben einen entsprechenden Grossauftrag öffentlich ausgeschrieben. Von einer Rückkehr zur «kostenfreien und sauberen Bahnhofstoilette», wie 2011 von der damaligen SBB-Personenverkehrschefin Jeannine Pilloud

erwogen, ist nicht mehr die Rede. Für die Benutzung einer WC-Kabine bezahlen Kunden mittlerweile bis zu zwei Franken, für das Pissoir 1.50 Franken. Die Notdurft ist zu einem teuren Geschäft geworden. Immerhin: In den Bahnhöfen St. Gallen und Genf Cornavin wird nun ein Test lanciert. Dort können neben Münzgeld auch andere Zahlungsmittel eingesetzt werden. Während der Testmonate bis Oktober können Reisende mit einem GA die WC-Anlagen gratis nutzen. (gl)

## RAILplus über den Gotthard

RAILplus als Interessenverband der Meterspurbahnen hat den Gotthard überwunden und ist seit Ende Mai mit der Lugano-Ponte Tresa-Bahn FLP (Ferrovie Luganesi SA) sowie der Centovallibahn der FART (Ferrovie Autolinee regionali Ticinesi SA) nun auch im Kanton Tessin vertreten. Die beiden einzigen Meterspurbahnen der Südschweiz haben sich entschieden, der RAILplus-Familie beizutreten. (gl)



## Erster «Giruno» getauft

Für ihn gehe ein Traum in Erfüllung, schwärmte SBB-Chef Andreas Meyer anlässlich der ersten Fahrt des neuen Gotthard-Zuges «Giruno» am 8. August auf der Nord-Süd-Achse von Arth-Goldau nach Bellinzona: «Mit einem Schweizer Zug durch den längsten Tunnel der Welt.» In der Tessiner Kantonshauptstadt wurde die Komposition dann auf den Namen «San Gottardo» getauft. Drei Regierungsräte aus den Gotthardkantonen Uri, Graubünden und Tessin standen Pate. Die Feier fand just vor der Kulisse der SBB-Werkstätten statt, die Meyer einst so viel Bauchweh bereiteten. Nun ist der Umzug nach Castione in einen Neubau besiegelt. Für Meyer gleich der zweite Traum, der in Erfüllung geht. (gl)

## Biel – Thun ohne Halt in Bern

Zwischen Biel und Thun sollen direkte Züge ohne Halt in Bern verkehren. Diese Idee hat die Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr (IGöV) lanciert. Möglich machen soll dies eine Öffnung der bisher nur für den Güterverkehr benutzten Verbindungslinie zwischen Zollikofen und Ostermundigen, wie die IGöV Bern mitteilte. Auf der doppelgleisigen Strecke könnten direkte Züge von Biel respektive Olten Richtung Thun verkehren – ohne Umkehrhalt am Bahnhof Bern. Gemäss Berechnungen der IGöV würde dadurch gegenüber dem heutigen Fahrplan viel Zeit gespart: je nach Abschnitt zwischen 30 und 70 Prozent. (gl)

## ZVV mit Check-in-Ticket zufrieden

Bereits jedes fünfte Billett wird in der ZVV-Ticket-App über die Check-in-Funktion gelöst. Dies hat der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) Ende Mai mitgeteilt. In einer Medienmitteilung zieht er nach einem Jahr ein positives Zwischenfazit, auch wenn es «noch einzelne technische Hürden zu meistern gibt». Nach der Einführung im April 2018 wurden in den ersten zwölf Monaten total 300 000 Check-in-Tickets verkauft. Insgesamt haben sich 30 000 Fahrgäste für die Funktion registriert. Die Rückmeldungen der Fahrgäste zum Check-in-Ticket sind nach Angaben des ZVV «überwiegend positiv». (pd)



# VERBUNDEN

Mit unseren Kunden pflegen wir starke Partnerschaften. Sie dürfen auf Zuverlässigkeit, Präzision und erstklassigen Service zählen. Für Fahrgäste zahlt sich das in Reisekomfort und Pünktlichkeit aus.  
[www.stadlerrail.com](http://www.stadlerrail.com)

**STADLER**

# Verspätungen gehören inzwischen zum Bahnalltag

Wie steht es um die viel diskutierte (Un)pünktlichkeit bei den SBB? Wie um die Qualität? Erkenntnisse aus einem mehrtägigen Selbstversuch.

**Karin Blättler** Im Juni waren mein Mann und ich zu einer Hochzeitsfeier nach Valencia eingeladen. Es verstand sich von selbst, dass wir mit der Bahn gereist sind. Auf der Reise von Genf via Lyon nach Barcelona und tags darauf nach Valencia klappte alles hervorragend. Die Züge waren äusserst pünktlich, sauber und genau richtig temperiert. Niemand fand, dass es sich zu kalt oder zu warm anfühlte. Einfach perfekt. Hinzu kam die Zugbegleitung. Sehr umsichtig, dauernd präsent und auch sehr hilfsbereit. Serienweise wurde den Fahrgästen bei den Halten das Gepäck entweder runtergeholt oder auf die Gepäckablage hochgestemmt.

Nach den positiven Eindrücken der dreitägigen Reise durch Frankreich nach Spanien waren wir umso enttäuschter, was wir in Genf antrafen. Es war für mich der Auslöser, die nächsten Zugfahrten stichwortartig festzuhalten. Nachfolgend einige Auszüge aus meinen Bahnerlebnissen mit den SBB:

## 24. Juni 2019

16.42 Uhr Genf – Bern: Zugausfall in Genf (Genf – Luzern), weil die Komposition von Luzern verspätet in Lausanne ankommend gewendet wurde. Mit Gepäck standen verschiedene Reisende auf dem Perron um festzustellen, dass nebenan eine Alternative bis nach Lausanne steht: Abfahrtszeit 16.35 Uhr. Es war aber schon 16.35 Uhr, als wir das bemerkten. Rennen mit Gepäck. Wir haben den Zug gerade noch erwischt. Abfahrt verspätet, Ankunft Lausanne verspätet. Keine Durchsage, dass der Anschlusszug nach Luzern wartet. Im Zug

nach Lausanne war in unserem Wagen das WC defekt. Die Temperatur im Wagen war auch alles andere als angenehm.

## 24. Juni

21.00 Uhr Bern – Luzern: keine Vorkommnisse.

## 26. Juni

16.35 Uhr Luzern – Zürich: keine Vorkommnisse.

## 26. Juni

21.04 Uhr Zürich – Luzern: Zug mit 30 Minuten Verspätung. Wir standen im Bereich Horgen/Oberrieden. Zuerst lautete die Begründung, dass die Strecke nur einspurig befahrbar sei und Zugskreuzungen abgewartet werden müssten. Dann die Durchsage, dass sich Personen in Gleisnähe befinden. Interessant! Die Gegenzüge brausten mit voller Geschwindigkeit vorbei.

## 27. Juni

15.35 Uhr Luzern – Zürich: Es war nur eine einstöckige Komposition im Einsatz. Nach einer Weichenstörung im Sihltal müssen wir wieder nach Zug zurückfahren. Der Zugbegleiter machte einen hervorragenden Job und versuchte, die Situation für die Reisenden möglichst abzufedern. Er versuchte zu erreichen, dass der Zug bei der Rückfahrt in Baar hält. Seine Durchsage dann war zwar professionell, aber man spürte seinen Frust: Leider hätte mit ihm in der Betriebsleitzentrale niemand sprechen wollen, weshalb der Zug in Baar nicht halten könne. Er stand dann doch in Baar, ohne die Türen zu öffnen. In Zug mussten wir alle aussteigen und den nächsten Zug nach Zürich nehmen. Fazit: Ich stieg in den Zug, der um 16.35 Uhr in Luzern gestartet war, hätte also eine Stunde später abfahren können, um zur selben Zeit in Zü-

rich zu sein. Im Zug war es viel zu warm. Die Reisenden wedelten mit Zeitungen. Doch die Luft stand still.

## 27. Juni

22.04 Uhr Zürich – Luzern: keine Vorkommnisse.

## 28. Juni

13.35 Uhr Luzern – Zug: Geplant war auf dieser Reise ein Interview mit SRF wegen Verspätungen und den Temperaturen in den Zügen. Und genau in diesem Zug (oder auch nur in diesem Wagen) war die Klimaanlage ausgefallen. Die Hitze war unerträglich. Innert kurzer Zeit hatten wir Feuchtigkeitflecken auf unseren Kleidern. Der Schweiß lief uns ins Gesicht. Die Zugbegleiterin ist genervt durch den Zug «gegrauscht» und hat auf die Frage nach der Klimatisierung gereizt geantwortet, dass die Klimaanlage laufe. Sicher jedenfalls nicht in dem Wagen, in dem wir sassen.

## 28. Juni

13.57 Uhr Zug – Luzern: keine Vorkommnisse.

## 29. Juni

16.04 Uhr Luzern – Zürich: Es war ein einstöckiger kürzerer Zug im Einsatz. Aufgrund sich abzeichnender Platzprobleme in der 2. Klasse, wurden die Fahrgäste gebeten, in der 1. Klasse Platz zu nehmen. Eine gute Lösung für die Reisenden der 2. Klasse. Aber für die Reisenden in der 1. Klasse, die 70 Prozent mehr bezahlt haben, gab es kein Entgegenkommen. Es waren ja alle Fahrgäste des Zuges unverschuldet von der Situation betroffen.

Das Tagebuch geht noch einige Tage weiter, soll hier aber nicht weiter dokumentiert werden. Die Bilanz meiner Erfahrungen war alles andere als berauschend und belegte die allgemeine Meinung der Bahnkunden, dass sich die Verspätungen häufen. Unsere Abfahrtsanzeigen ähneln inzwischen immer häufiger denjenigen im nördlichen Ausland.



Verspätungen: Immer mehr Alltag auch in der Schweiz (Bahnhof Luzern, 26. Juni 2019, 22.18 Uhr). Bild: Karin Blättler

# Umfassende Modernisierungen

Das Verkehrsunternehmen Travys in der Region Yverdon investiert Millionenbeträge in die Erneuerung der Anlagen.

**Roland Arnet** Seit 2017 und noch bis 2024 werden umfassende Sanierungsarbeiten bei den Bahnen der Travys durchgeführt. Auf der 13 km langen Normalspurstrecke Le Pont – Le Brassus werden 45 Mio. Franken investiert. Die Arbeiten umfassen 4,5 km Totalsanierung des Bahnkörpers, wovon 30 Prozent bereits umgesetzt sind, sowie die komplette Umgestaltung mit Einbau einer Unterführung im Bahnhof Sentier-Orient.

Von den SBB wird zudem bis 2022 in Le Day die Gleisverlegung mit Bahnhof-Neubau für fast 50 Mio. Franken realisiert. Künftig werden die Züge Lausanne – Le Brassus ohne den Umweg über Vallorbe verkehren. Geplant ist die Einführung des Halbstundentakts bis Le Day; in den Hauptverkehrszeiten sollen die Züge bis Vallorbe respektive in das Vallée de Joux weitergeführt werden. Auf der Schmalspurbahn Yverdon – Sainte-Croix laufen auf 9 Streckenkilometern umfassende Sanierungsarbeiten. Erstmals in der Westschweiz wird das Zugsicherungssystem ZSI 127 angewendet. Im Gesamtinvestitionsvolumen von rund 85 Mio. Franken erhalten der Bahnhof Baulmes und die Haltestellen Six-Fontaines und La Brinaz behindertengerechte Perrons. Umfassend umgebaut wird mit diesem Geldbetrag auch der Bahnhof Sainte-Croix.

In Orbe ist bereits heute die Zentralleitstelle der Travys, die während 18 Stunden pro Tag bedient ist. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 wird die Leitstelle rund um die Uhr besetzt sein. Nur 4 km lang ist diese 1894 gegründete Normalspurbahn Orbe – Chavornay, die seit ihren Anfängen mit 700-Volt-Gleichspannung betrieben wurde. Zum 125-jährigen Jubiläum wird kräftig umgebaut. Zum einen wird in eine zweispurige Neubaustrecke nördlich des Bahnhofs Chavornay investiert und damit weitere Kapazität für den Güterverkehr geschaffen. Es ist die einzige Strecke der Travys, auf der noch Güterverkehr angeboten wird. Zum anderen wird die Bahnlinie auf Wechselstrom (Spannung 15000 V) umgestellt und kann dadurch in das Waadt-länder Regionalbahnnetz integriert werden. Von den 75 Mio. Franken Gesamtkosten werden 20 Mio. von den SBB getragen.

Ob Normalspur oder Schmalspur: Jährlich 1,4 Millionen Fahrgäste für die Travys-Bahnen.

Bild: Roland Arnet



## Travys

Geschichtlich ist Travys (Transports Vallée de Joux, Yverdon-les-Bains, Sainte-Croix) aus den drei Bahngesellschaften Orbe – Chavornay, Le Pont – Le Brassus und Yverdon – Sainte-Croix sowie der Transports publics Yverdon-Grandson entstanden. Travys beschäftigt rund 200 Mitarbeitende. 27 Lokomotiven und Triebwagen bewältigen auf 17 km Normalspur- und 24 km Schmalspurgeleisen den Verkehr. Jährlich werden auf den Bahnen rund 1,4 Mio. Fahrgäste (18 Mio. Personenkilometer)

und rund 260 000 Tonnen Güter befördert. Im Busverkehr betreibt Travys 3 Regional- sowie 8 Ortsbuslinien mit 48 Bussen; pro Jahr werden rund 3,5 Mio. Bus-Passagiere transportiert. Dem Betriebsaufwand von rund 40 Mio. Franken stehen Einnahmen von knapp 13 Mio. Franken gegenüber. Das Defizit wird durch die öffentliche Hand (Abteilungen von Bund, Kanton Waadt und Gemeinden) gedeckt.

Internet: [www.travys.ch](http://www.travys.ch)

# Mehr als ein Bahnhof und ein Billettschalter

Das Bahnhofreisebüro in Zürich Wipkingen ist seit kurzem auch die neue Pro-Bahn-Geschäftsstelle. Die Geschäftsführerinnen stellen ihren Quartierbahnhof vor.

**Edna Bohnert/Regula Fischer** «Hat es noch Platz im Nachtzug nach Berlin?» – «Kann ich das Velo im EC nach Italien mitnehmen?» – «How can I get to the Letten for a swim?» – «Können Sie mir Münz fürs WC wechseln?» – «Ist mein Halbtax noch gültig?» – «Wir gehen ins Klassenlager, können wir bei Ihnen buchen und die Platzreservation machen? Geht das auch auf Rechnung?» – «Kann ich bei Ihnen mein ZVV-Jahresabo mit Reka bezahlen?» – «Online buchen ging nicht, können Sie mir helfen?» – «Unsere Teenager steigen nicht ins Flugzeug; wie kommen wir mit dem Zug nach Lissabon?» Oder am Telefon: «Können Sie mir meinen Koffer vom Bahnsteig holen? Ich habe ihn dort vergessen!»

So klingt es während der Schalteröffnungszeiten des kleinen Quartierbahnhofs in Zürich Wipkingen, Haltestelle der S24 und der Buslinien 33 und 46. Die Geschäftsräume liegen etwas versteckt unterhalb des Röschibachplatzes im Zentrum des Quartiers. Dort verkaufen wir, Edna Bohnert und Regula Fischer, mit viel Herzblut, Charme und Know-how an fünf Tagen pro Woche Billette der SBB, des ZVV und seit kurzem auch der ÖBB, ausserdem Tickets für Fähren, Reiseversicherungen, Pauschalangebote und Hotelunterkünfte.

Wir sind aber auch Anlaufstelle und Plattform des Quartiers: Der Büchertisch «nimm eis, bring eis» wird seit Jahren rege genutzt, der Kopierer im Büro ist öffentlich, es gibt Postkarten von lokalen Kunstschaffenden zu kaufen, Unterschriftenbögen für die Flugticketabgabe liegen auf, und Flyer weisen auf die zahlreichen Angebote im Quartier hin: die Nachbarschaftshilfe KISS, Deutschkurse am Fluss, die Vermietung eines Atelierplatzes oder eine Tanzveranstaltung.

Das Bahnhofreisebüro hat eine turbulente Vergangenheit hinter sich und eine ungewisse Zukunft vor sich. Entstanden aus dem Bestreben engagierter Quartierbewohner, dem verlassenen und verslumten Bahnhof in den 90er-Jahren wieder Leben einzuhauchen, mauserte sich das Start-up-Unternehmen mit Max Welti, der



Hereinspaziert: Edna Bohnert (links) und Regula Fischer haben ein offenes Ohr für Kundenwünsche.  
Bild: Karin Blättler

mit den SBB einen Stationshaltervertrag abschloss, zu einer dienstleistungsstarken Aktiengesellschaft, die im Jahr 2016 (inkl. dem damaligen DB-Geschäft) 6 Mio. Franken Umsatz machte und sechs Frauen einen Arbeitsplatz bot.

Leider musste inzwischen der Agenturvertrag mit der DB aufgelöst werden, da die Provisionen nicht mehr kostendeckend waren und der Vertrag mit den SBB Ende 2017 nicht mehr verlängert wurde. Nur dank politischem Druck gab es eine Gnadenfrist bis Ende 2020. Da die SBB keine Drittverkaufsstellen mehr unterhalten wol-

len und der Onlineverkauf auch uns zusetzt, mussten das Personal reduziert und die Öffnungszeiten eingeschränkt werden.

Soll das Bahnhofreisebüro nach 2020 weiterbestehen und umfassenden Service public bieten, müssen wir neue Geschäftsfelder erschliessen. An Ideen mangelt es uns nicht: Das Bahnhofreisebüro hat in den letzten Jahren sein Büro verkleinert und den ehemaligen Wartesaal für Kunst und Kultur geöffnet: Es fanden mehrere Ausstellungen und Lesungen statt, ein Theater war zu Gast und sogar ein Sommer-Yogakurs wurde angeboten, weil der >>>

# Pro Bahn: Fit für die Zukunft

Vereinsstrukturen angepasst, neue Webseite, neues Logo und ein Sekretariat.

**Karin Blättler** In den letzten zwei Jahren hat die Vereinsführung die bestehenden Strukturen überprüft und wo nötig angepasst. Aufgaben und Verantwortlichkeiten wurden teilweise neu geregelt. Dazu gehört u.a. auch die klare Trennung der Zuständigkeiten von nationalen und regionalen Themen.

Pro Bahn Schweiz ist für Themen zuständig, die nicht nur eine einzelne Region, sondern die gesamte Schweiz betreffen. Dazu gehören z.B. Themen wie Verspätungen, Zugsausfälle, Klimatisierung in den

Zügen, Ankündigung von Billettpreis-Erhöhungen. Die Liste liesse sich noch beliebig fortsetzen. Für lokale Themen sind die jeweiligen Sektionen verantwortlich. Sie kennen die Bedürfnisse, Problemstellungen und Ansprechpartner vor Ort und können so direkt aktiv werden. Diese Trennung gilt auch für die Berichterstattung und für die Öffentlichkeitsarbeit. Neu finden viermal jährlich Präsidentenkonferenzen statt, um den Austausch zwischen den Sektionspräsidenten und dem Zentralvorstand des nationalen Vereins sicherzustellen.

Wie bereits in der letzten InfoForum-Ausgabe berichtet, hat Pro Bahn Schweiz neu ein Sekretariat. Es hat Ende Juni seine Tätigkeit aufgenommen. Da Pro Bahn noch nie über ein Sekretariat verfügt hat, müssen die Aufgaben und Abläufe noch abgestimmt werden. Aber insgesamt ist der Start erfreulich gut gelungen.

## Neuer Auftritt

Die Delegierten haben an der Delegiertenversammlung im April 2018 dem Antrag des Zentralvorstandes zugestimmt und den Budgetposten für eine neue Website gutgeheissen. Die alte wurde den heutigen technischen Ansprüchen nicht mehr gerecht. Der Zentralvorstand und insbesondere eine Arbeitsgruppe bestehend aus Bastian Bommer (Leiter Ressort Fahrplan), Thomas Lendenmann (Vizepräsident des Zentralvorstands) und Karin Blättler (Präsidentin) wurden mit der Umsetzung

beauftragt. Bevor Offerten eingeholt und ein Anbieter ausgewählt werden konnte, musste ein Konzept für eine Website erstellt werden. Schnell wurde klar, dass die Strukturen mit der Trennung von nationalen und regionalen Themen auf der Website anders sein müssen. Die Sektionen sollen eine eigene Unterwebsite erhalten, in der sie über ihre Aktivitäten und Engagements berichten können.

Grossen Wert haben wir darauf gelegt, dass den Besucherinnen und Besuchern jederzeit klar sein muss, ob sie sich bei Pro Bahn Schweiz oder bei einer Sektion aufhalten. Dies erfordert, dass die Website bzw. die Unterwebsites mit den Vereinsnamen versehen sind.

Beispielsweise wäre dies bei Themen aus der Zentralschweiz «Pro Bahn Schweiz, Sektion Zentralschweiz». Die Sektionsnamen waren viel zu lang und zu schwerfällig. Deshalb hat der Zentralvorstand zusammen mit den Sektionspräsidenten entschieden, die Sektionsnamen klar und kürzer zu fassen: Die Sektion Zentralschweiz heisst z.B. neu als Verein «Pro Bahn Zentralschweiz». Ein Teil der Sektionen hat die Statutenänderungen bereits an der letzten Mitgliederversammlung vollzogen. Die anderen werden noch folgen.

Wir haben die Gelegenheit genutzt, nebst sektionseigenen Logos auch gleich das Pro-Bahn-Logo selbst aufzufrischen. Auf Seite 19 sehen Sie die Entwicklung seit der Vereinsgründung im Jahr 1993.

## Aufruf zur Mitarbeit bei Pro Bahn

Pro Bahn hat nun die Voraussetzungen für eine schlagkräftige Organisation geschaffen. Wir vertreten die Interessen unserer Mitglieder und aller anderen Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs. Die Probleme im Schweizer öV haben massiv zugenommen: Zugverspätungen, Zugsausfälle usw. sind allgegenwärtig. Pro Bahn ist enorm gefordert. Sind Sie öV-interessiert und bereit, sich bei uns zu engagieren? Dann melden Sie sich bitte bei der Präsidentin oder beim Präsidenten Ihrer zuständigen Sektion: Die Kontaktdaten finden Sie unter [www.pro-bahn.ch](http://www.pro-bahn.ch) oder auf Seite 23 in dieser Ausgabe. Danke!

>>> Raum angenehm kühl ist. Von April bis Juni 2018 bespielte das Musikerkollektiv Gamut mit seinem Projekt «Schalter» jeden Samstag den Bahnhof und feierte im Juli dieses Jahres ein Revival – eine Nacht lang Musik, Essen und Barbetrieb im Bahnhof Wipkingen.

Auch im ehemaligen Stellwerk tut sich etwas: dort entstehen Schaufenster für das Kleingewerbe aus dem Quartier. Im September spielt der Bahnhof Wipkingen während der interkulturellen Wochen «About Us!» eine Rolle. Zusätzlich befinden sich hier seit Juni 2019 die erste und

einzigste ÖBB-Agentur in der Schweiz sowie die Geschäftsstelle von Pro Bahn, Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs. Wir geben alles, dass das Bahnhofreisebüro Wipkingen weiterbesteht!

Bahnhofreisebüro Wipkingen  
Dammstrasse 54, 8037 Zürich  
Tel. 044 440 47 21  
[www.bahnhofreisebuero.ch](http://www.bahnhofreisebuero.ch)

**Das Bahnhofreisebüro  
ist auch eine  
ÖBB Agentur.**





## Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs

[Jetzt Mitglied werden](#)

# Neue Website von Pro Bahn Schweiz

**Karin Blättler** Ende Mai 2019 stand die Funktionalität der neuen Website zur Verfügung. In den folgenden Wochen bis zur Ablösung des alten Webauftritts wurden sämtliche Beiträge und alten Dokumente, Bildmaterial etc. von der alten auf die neue Version übertragen. Am 20. August war es dann soweit: Die neue Website wurde aufgeschaltet. Tags zuvor wurde sie an der Sektionspräsidentenkonferenz in Luzern vorgestellt.

Die neue Website ist technisch auf dem neusten Stand und informativ. Sie gibt u.a. Auskunft über die Schwerpunktthemen, aktuellen Aktivitäten und Termine, und sie stellt Bildmaterial zur Verfügung. Weiter enthält sie Informationen und Berichte, die Sie als Mitglied interessieren, wie z.B. unsere Stellungnahmen, Medienmitteilungen oder Eingaben an Behörden bzw. Transportunternehmungen. Mit der neuen Website machen wir es unseren Besucherinnen und Besuchern im Internet leicht, mit uns Kontakt aufzunehmen oder ganz einfach die richtige Ansprechperson für ihr Anliegen zu erreichen. Im Archiv befindet sich altes Infomaterial wie Zusammenfassungen von früheren Beiträgen im Internet usw.

## Danke Hans Rothen

Jahrelang hast du, Hans, die Website von Pro Bahn betreut. Du hast jeweils Beiträge innerhalb von Stunden oder auf den gewünschten Termin zuverlässig aufgeschaltet. Besonders wertvoll war auch deine Hartnäckigkeit, mit welcher du die Aktualität der Website sichergestellt hast. Mit dem Übergang von der alten auf die neue Website ist auch dein Engagement als Webmaster zu Ende gegangen. Wir danken dir ganz herzlich für deinen Einsatz in diesen vielen Jahren!



Viel geleistet: Hans Rothen.

Bild: Gerhard Lob

## Entwicklung der Logos von Pro Bahn Schweiz

Die Neugestaltung der Webseite war auch eine Gelegenheit, das Logo von Pro Bahn aufzufrischen. Nach dem eher blassen Erscheinungsbild des bisherigen Logos sollte das neue Logo kräftiger sein. Mit dieser Absicht hat man das Schweizer Kreuz zum Schriftzug gestellt. «So entsteht eine stärkere Fokussierung», sagt Karin Blättler.

### PBS-Logo bis Frühjahr 2003



### PBS-Logo bis Sommer 2019



### PBS-Logo ab Herbst 2019



# Stratégie ferroviaire: le dogme central revisité

L'horaire offert aux usagers détermine les infrastructures nécessaires, mais cette approche a des limites.

**Daniel Mange** Au royaume de la biologie règne le dogme central: le programme génétique, notre ADN, produit mécaniquement le flot de protéines nécessitées par le développement de notre corps et par son fonctionnement. La règle de cette production est universelle pour tous les organismes vivants. Moins connu, le dogme central de la stratégie ferroviaire se résume à la règle suivante: l'offre détermine l'infrastructure; en d'autres termes, l'horaire offert aux usagers définit les installations de voie et les gares nécessaires. A première vue, ce dogme n'est pas choquant; l'exemple de la ligne Genève – Coppet va démontrer les limites de cette approche.

## Le cas Genève – Coppet

Dans le cadre du projet Rail 2000, la décision a été prise de renforcer massivement le trafic régional entre ces deux agglomérations, à la cadence de 30 minutes (soit deux trains par heure, dans chaque sens). A partir de cette offre, une ligne à voie unique, réservée au seul trafic régional, est construite au sud des deux voies de l'artère existante Genève–Lausanne; un seul point de croisement, à Creux-de-Genthod, suffit pour en assurer l'exploitation et permettre le croisement des convois. Avec le nouveau tronçon Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA), c'est un réseau régional franco-suisse de grande envergure qui sera mis en service le 15 décembre 2019. Les convois du Léman Express circuleront alors tous les quarts d'heure entre Genève et Coppet (quatre trains par heure) et vice-versa: le doublement de la cadence entraîne mécaniquement le doublement du nombre des gares de croisement, et les stations de Chambésy et de Mies ont été alors aménagées à grands frais (116 millions de CHF) et après d'interminables procédures pour lever les recours et acquérir les terrains nécessités par l'élargissement de l'infrastructure.

Une hypothétique amélioration de l'offre, un passage à la cadence de 7,5 minutes (soit huit trains par heure, dans chaque sens), nécessiterait théoriquement un nouveau doublement du nombre des

points de croisement, soit quatre stations supplémentaires... On imagine le coût et les procédures générés par une telle opération. On constate que le changement de l'offre affecte très profondément les besoins en infrastructure. Et le doute surgit: faut-il, à chaque changement d'horaire (une fois par an), modifier substantiellement l'infrastructure dont la durée de vie est beaucoup plus longue, de l'ordre de 50 à 100 ans?

## Le cas Genève – Lausanne

Dans le cadre de l'étape d'aménagement 2035 du PRODES (programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire), le seul changement de l'offre des convois RegioExpress sur l'axe Genève–Lausanne (cadence au quart d'heure au lieu de la demi-heure) entraîne, d'après les planificateurs, la construction d'une troisième voie entre Allaman et Saint-Prex (4,6 km) pour un budget de 810 millions de CHF. La fragilité

d'une telle démarche saute aux yeux: le moindre changement supplémentaire de l'horaire 2035 (dans 16 ans!) bouleversera les données d'aujourd'hui et conduira à d'autres plans.

## Retour aux pionniers

Les pionniers du chemin de fer n'avaient pas d'offre à satisfaire: ils ont bâti des lignes avec une vision à long terme des flux de trafic potentiels; la plupart du temps, ils ont vu juste, et les dimensions généreuses de leurs infrastructures sont encore d'actualité. A l'image de ces pionniers, soyons généreux dans notre approche: une ligne nouvelle, à double voie, devra tôt ou tard relier Genève à Lausanne, puis à Fribourg et Berne. Revisitons le dogme qui subordonne l'infrastructure – bâtie pour le long terme – à l'offre qui reflète les besoins du court terme. Bâtissons d'abord pour l'avenir lointain, en fonction d'une vision, puis adaptions l'offre aux péripéties du moment.

## Langfristige Visionen nötig

**Daniel Mange** Das zentrale Dogma der Eisenbahn lautet: Das Angebot bestimmt die Infrastruktur. Konkreter ausgedrückt: Der Fahrplan definiert die dazu nötigen Gleise und Bahnhöfe. Auf den ersten Blick sieht dieses Dogma korrekt aus – am Beispiel der Linie Genf – Coppet möchte ich im Folgenden die Grenzen dieses Ansatzes aufzeigen.

## Die Linie Genf – Coppet

Im Rahmen von Bahn2000 wurde beschlossen, auf diesem Teilstück den Regionalverkehr mit einem Halbstundentakt zu verbessern. Dazu wurde südlich eine Einspurstrecke ausschliesslich für den Regionalverkehr gebaut. Es gibt einen Kreuzungspunkt in Creux-de-Genthod, und der genügt für dieses Angebot. Am 15. Dezember wird nun die CEVA in Betrieb gehen. Ab diesem Datum verkehren die Léman Express-Züge im Viertelstundentakt. Das bedingt nun auch eine Verdoppelung der Kreuzungstationen, also werden die Haltestellen in Chambésy und Mies

für 116 Mio Franken entsprechend erweitert. Ein 7,5 Minuten-Takt würde in dieser Logik den Ausbau weiterer vier Kreuzungspunkte bzw. Haltestellen erfordern. Es ergibt sich klar, dass eine Ausweitung des Angebots die Bedürfnisse der Infrastruktur tiefgehend beeinflusst. Ist das sinnvoll?

## Zurück zu den Pionieren

Die Eisenbahn-Pioniere des 19. Jahrhunderts hatten keine Nachfrage zu befriedigen: Sie bauten die Linien mit einer langfristigen Vision der potentiellen Passagierströme. Machen wir es ihnen nach und denken im Grossen. Das heisst konkret etwa: Eine total neue doppelspurige Linie Genf–Lausanne, später eine solche zwischen Lausanne, Freiburg und Bern. Bauen wir Neues für eine weit vorausliegende Zukunft auf der Basis einer Vision, und passen wir das Angebot entsprechend der Nachfrage auf diesen neuen Linien an.

(Zusammenfassung Res Theiler)

[citrap-vaud.ch](http://citrap-vaud.ch)

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud

# Nuova collaborazione tra Astuti e UTP Milano

Una strategia comune per migliorare i collegamenti tra Ticino e Lombardia.

**Fabio Canevascini** All'inizio di giugno una delegazione dell'Associazione ticinese utenti dei trasporti pubblici (Astuti) è stata ospite nel capoluogo lombardo della Associazione utenti del trasporto pubblico di Milano (UTP Milano). UTP Milano è un'associazione vivace che mensilmente organizza serate con conferenze sui temi che riguardano le diverse sfaccettature della mobilità collettiva, in particolare quella legata alla rotaia oltre ad impegnarsi sul terreno nella difesa degli interessi di chi utilizza il treno. L'obiettivo dell'incontro era di focalizzare gli argomenti che accomunano i due enti e che si intendono approfondire assieme, visto lo stretto legame territoriale tra Ticino e Lombardia, aree che sono collegate da una rete ferroviaria integrata. Ecco l'elenco dei principali temi toccati.

## Collegamenti Zurigo – Milano e traffico regionale

I collegamenti EuroCity tra Svizzera ed Italia nel corso degli anni sono diminuiti, anche se è da prevedere un loro rilancio dopo l'apertura della Galleria di base del Ceneri (GBC). Negli scorsi anni le FFS hanno rimangiato gli orari e le partenze da Zurigo per Milano. Così facendo, gli orari degli arrivi degli EC a Milano sono stati modificati e, segnalano i dirigenti di UTP, ciò crea

difficoltà con l'orario del traffico regionale. Infatti, le coincidenze non sono assicurate, la modificata occupazione delle tracce provoca disagi e ritardi ai treni regionali. Questo tema sarà approfondito sulla base di proposte concrete di UTP Milano che saranno adattate in modo da poterle proporre ai relativi servizi svizzeri.

Si è accennato anche alla questione delle riserve dei posti svolte in Svizzera, ma che spesso non possono essere corrisposte in Italia, ma anche in Germania, perché i relativi vagoni sono chiusi o inesistenti. La discussione è terminata parlando dei treni che FFS intende introdurre per congiungere Zurigo con Bologna, Genova, in aggiunta a quella esistente di Venezia. Da parte di Astuti si spera che nel periodo estivo, il collegamento per Genova possa essere prolungato verso una delle due Riviere liguri, onde ristabilire collegamenti da molto tempo soppressi. Considerando la difficoltà di raggiungere in auto le 5 Terre, si propende verso quella di Levante.

## Continuazione a sud della linea AlpTransit

Astuti ha ricordato che il proseguimento di AlpTransit a sud di Lugano è un progetto «molto importante» per la Svizzera. Una prima tappa potrebbe essere quella tra

Chiasso e Melano, così ha ribadito anche recentemente la consigliera federale Simona Sommaruga parlando dell'ampliamento 2035 dell'infrastruttura ferroviaria svizzera e riferendosi allo «studio concettuale» completato nel 2017.

Nel 2022 il Parlamento dovrà esprimersi sull'aggiornamento della Prospettiva a lungo termine per la ferrovia. In questo strumento saranno presentate le linee guida dello sviluppo dell'offerta. Dopo l'approvazione si potranno intraprendere passi concreti.

## Una stazione comune Chiasso-Como?

Infine sono stati toccati diversi temi quale quello dell'idea di una stazione unica di Chiasso-Como che sembra riprendere piede sul piano locale nel contesto del progetto di sistemazione urbanistica del quartiere comasco di Ponte Chiasso, situato a ridosso della frontiera. Si è anche parlato delle prospettive future del traffico merci che, per la Svizzera, riveste grande importanza nell'ambito della politica di trasferimento. Stando alle valutazioni emerse durante l'incontro risulterebbe assai problematico un potenziamento della linea di Luino per cui l'asse principale è destinato a rimanere il tracciato Bellinzona-Chiasso-Milano.



Uno stretto legame territoriale tra Ticino e Lombardia, ma pure problemi in comune: Treno Tilo a Milano Centrale.

Foto: Gerhard Lob

## Meilen – Zürich – Ittigen für 6.50 Franken?

Zum Artikel «Keine Preiserhöhung beim GA» (InfoForum 2/2019).

Hans Muster wohnt am oberen Dorfrand von Meilen und arbeitet als Umweltwissenschaftler bei einem Bundesamt in Ittigen. Er ist Inhaber eines Generalabonnements der 2. Klasse. Er legt seinen Arbeitsweg an 220 Arbeitstagen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurück. Zudem macht er monatlich einen grösseren Ausflug in eine Schweizer Stadt und fährt regelmässig mit dem Ortsbus Meilen zum Einkaufen ins Dorfzentrum. Was kostet nun eine einzelne Fahrt für den Arbeitsweg? Dazu folgende Modellrechnung:

Das GA kostet 3860 Franken. Das Jahresabonnement für den Lokalverkehr in Meilen kostet 460 Franken, und für die Einzelbillette für die Ausflüge setzen wir 600 Franken ein. Somit betragen die Netto-Kosten für 440 Arbeitswege mit dem GA 2860 Franken oder durchschnittlich 6.50 Franken für eine einzelne Fahrt.

### Was ist daraus zu schliessen?

- 1 Die Überlegungen der Unternehmen des öffentlichen Verkehrs, sich Gedanken über den Preis der Generalabonnemente zu machen, sind nicht nur legitim, sondern gerechtfertigt.
- 2 Hans Muster ist kein Einzelfall, wenn man beispielsweise die Belegung der IC zwischen Bern und Zürich betrachtet. Der Durchschnittspreis von 6.50 Franken ist viel zu tief.

### Besser ist ein Ersatz von GA und Halbtax

Zum Artikel «Keine Preiserhöhung beim GA» (InfoForum 2/2019).

Das Angebotskonzept von GA und Halbtaxabo stammt vom Ende des 19. Jahrhunderts. Es passt nicht mehr ins digitale Zeitalter. Völlig unbefriedigend ist, das manche Reisende klar zu viel bezahlen, während Langstreckenpendler von einem Rabatt bis 80 oder gar 90 Prozent auf den Normaltarif profitieren können. Das finde ich ungerecht.

Viele Reisende leisten sich bekanntlich ein GA, um damit beliebig ein-, um- und aussteigen zu können, ohne sich immer um Billette kümmern zu müssen. Dazu kann eine Kundenkarte, im Prinzip ein besserer Swispass, eingeführt werden, mit dem die Fahrten erfasst werden. Dies ist auch ohne

3 Der öffentliche Verkehr ist eine der wenigen Dienstleistungen, welche in den Phasen mit der höchsten Nachfrage die tiefsten durchschnittlichen Einzelerlöse für die Fahrten erzielt. Im Luftverkehr und in der Hotellerie ist es gerade umgekehrt.

4 Natürlich kann durch die teilweise enorm günstigen Sparbillette eine gewisse Glättung der Nachfrage erreicht werden. Ob ein Preis von 5.20 Franken für eine Fahrt mit dem IC von Basel nach Zürich ein vernünftiger Preis ist, bleibe dahingestellt. Fahrten mit dem öffentlichen Verkehr sind eine hochwertige Dienstleistung und dürfen sehr wohl «ihren Preis haben».

5 Die Mittel, welche die öffentliche Hand für den öffentlichen Verkehr zur Verfügung stellt, sind begrenzt. Je mehr davon für die Subventionierung des Betriebes aufgewendet wird, desto weniger steht für Ausbauten zur Verfügung.

6 Pro Bahn sollte sich der Diskussion, a) wie die Mittel im öffentlichen Verkehr eingesetzt und b) wie die Erträge gesteigert werden können, im Interesse unserer Sache nicht verschliessen.

*Ernst Rota, Zürich*

Smartphone/App möglich. Die Abrechnung kann dann nachher erfolgen, mit einem Rabatt in Abhängigkeit der innerhalb eines Jahres gemachten Fahrten. Das Halbtaxabo erübrigt sich damit ebenfalls. Wer Wert darauf legt, absolut keine Datenspuren zu hinterlassen, dem kann ein GA für vielleicht 10 000 Franken pro Jahr angeboten werden. Zugleich ergibt sich die Möglichkeit, den Normaltarif um sicher 25 Prozent zu senken. Ich wünsche mir, dass sich Pro Bahn nicht nur für die Langstreckenpendler einsetzt, sondern zukunftsorientiert für alle guten Kunden des öv.

*Werner Schaufelberger, Zürich*

## Gönnermitglieder

**BERN MOBIL**



**SIEMENS**



**SÖS SÜDOSTBAHN**



**SWISSRAIL**  
Industry Association

**BRUNNER**  
Medien mit Zukunft



## Gemeinden

BL: Läuelfingen  
TG: Frauenfeld  
UR: Erstfeld  
ZH: Dietikon, Dübendorf,  
Elgg, Meilen, Rafz, Richterswil,  
Thalwil, Uetikon, Wädenswil

## Geniale Ingenieurskunst

Zur Bahnlinie Neuenburg – La Chaux-de-Fonds (InfoForum 2/2019).

Die Fahrt auf der 1860 mit viel Aufwand gebauten Bahnstrecke von Neuenburg nach La Chaux-de-Fonds ist ein tolles Erlebnis, gerade wegen der Spitzkehre in Chambrelieu. Der Schreiber ist beeindruckt, wie rasch – dank den Steuerwagen-Zügen – die Weiterfahrt mit Richtungswechsel in Chambrelieu vorstättengeht. Diese geschichtsträchtige SBB-Normalspurstrecke einfach abzubrechen, wäre für unsere Nachkommen reine historische Verleugnung. Das Problem von Verformungen und Wassereintrüben bei Tunnels in Kalksteingebieten wird auch beim neuen Untergrundbahnprojekt zu erheblichen Mehrkosten führen und die Kosten für Reparaturarbeiten in den bestehenden Tunnels bei weitem übersteigen. Die meisten Touristen, auf die wir angewiesen sind, fahren lieber mit Sicht auf einer historischen Bahnlinie während 22 Minuten durch Wälder und Dörfer als 14 Minuten durch ein «schwarzes Loch» (Untergrundbahn). Entdecken wir doch diese bewährte und abwechslungsreiche Bahnlinie wieder neu.

**Marcus Stoercklé jun., Basel**

## Zum tragischen Tod eines Zugbegleiters in Baden

Der beliebte sowie pflichtbewusste Zugbegleiter aus Winterthur hat sein Leben bei einem tragischen Unfall in Baden leider verloren wegen Unzulänglichkeiten von Türsystemen beim SBB-Rollmaterial. Ich möchte es nicht unterlassen, den Hinterbliebenen mein grosses Beileid auszusprechen.

**Egon Sommer, Winterthur**

## Tarifverbund Arcobaleno präzisiert

Ein kurzer Artikel im InfoForum 2/2019 («Tilo mit neuem Design») enthält eine Passage, welche die Umstrukturierung

per 1.6.2019 des Tarifs Arcobaleno betrifft: «Ein Wehrmutstropfen bleibt für die Region Tessin/Misox: Die Tarifgemeinschaft Arcobaleno hat auf den 1. Juni eine leichte Erhöhung der Tarife durchgeführt, zusammen mit einer neuen Zonen-Einteilung». Aus den folgenden drei Gründen können wir diese Information nicht mittragen:

1. Es besteht kein unmittelbarer Kausalzusammenhang zwischen dem Titel (Tilo-Design) und den sehr kurzen Angaben zum Tarif des Tarifverbunds Arcobaleno.
2. Ein reiner Vergleich zwischen der alten und der neuen Preistabelle ist irreführend (unserer Meinung nach sogar falsch), wenn gleichzeitig die wichtigen Informationen zu den neuen Tarifregeln nicht angegeben werden, welche für einen Teil der Benutzer zahlreiche Vorteile mit sich bringen (z.B. Tageskarte immer zum Preis von zwei Einzelbilletten; Abonnement nun überall, inkl. Mendrisiotto und Randregionen, auch für eine einzelne Zone lösbar; Zugang zum gesamten Netzwerk mit einem 8-Zonenbillett, usw.).
3. Die Zonenpläne (Abonnemente / Billette) blieben unverändert – die letzte Aktualisierung anlässlich des Fahrplanwechsels im Dezember 2018 war die Erweiterung der Zone 13/130, die nun auch die Strecke Fornasette – Luino der PostAuto-Linie 421 umfasst (mit entsprechenden Vorteilen vor allem für die Pendler des Gebiets Luino, die in Richtung Basso Malcantone oder Lugano fahren).

**Gian Michele Zeolla,  
Geschäftsführer Arcobaleno**



Der vieldiskutierte EW IV.

Bild: pd

chen. Ich bin als Bahnfan sehr häufig mit dem umweltfreundlichen öV unterwegs. Die eher komfortablen Reisezugwagen EW IV sind auch heute noch sehr beliebt bei den Reisenden. Beim aktuellen Mangel an geeigneten Wagen kann nicht auf diese Fahrzeuggattung verzichtet werden, was auch dem SEV bekannt sein sollte. Ich verstehe bei diesen Fahrzeugtypen allerdings nicht, wieso heute die vorhandene, etwas umständliche Handhabung (Ziehhebelbewegung) der offenbar unsicheren Einstiegstüren beibehalten wird und die Türen nicht durch Druckknopfbedienung geöffnet werden können. Die genannten Personenwagen werden ja zurzeit ohnehin durch das Industrierwerk Olten generalsaniert (Korrosionsschutz). Sogar bei den alten unklimateisierten Personenwagen mit ursprünglichen Seitengängen und Übersetzfenstern für den internationalen Verkehr wurden die Einstiegsfalttüren vor einiger Zeit automatisiert. Handliche Druckknöpfe sollten heute bei neueren Schienenfahrzeugen unbedingt zur Standardausrüstung gehören.

## Kontakte Pro Bahn

### ZENTRALVORSTAND

Karin Blättler, Präsidentin  
Hirschmattstr. 54, 6003 Luzern  
T 041 210 28 72, M 079 961 34 53  
karin.blaettler@bluewin.ch

### ESPACE MITTELLAND

Aldo Hänni, Präsident  
Sägeweg 7, 3264 Diessbach b. Büren  
T 032 530 13 12, M 079 327 58 56  
pbs-em.praesident@pro-bahn.ch

### OSTSCHWEIZ

Bruno Eberle, Präsident  
Heiligkreuzstr. 32, 9008 St. Gallen  
T 071 245 36 46  
beberle@swissonline.ch

### ZENTRALSCHWEIZ

Karin Blättler, Präsidentin  
Hirschmattstr. 54, 6003 Luzern  
T 041 210 28 72, M 079 961 34 53  
karin.blaettler@bluewin.ch

### GESCHÄFTSSTELLE

Pro Bahn Schweiz  
8000 Zürich  
T 078 878 03 23  
info@pro-bahn.ch

### NORDWESTSCHWEIZ

Lorenz Degen, Präsident  
Austrasse 6, 4144 Arlesheim BL  
T 079 728 87 24  
lorenzdegen@bluewin.ch

### TICINO ASTUTI

Fabio Canevascini, Presidente  
Via Gen. Guisan 20  
6828 Balerna  
T 079 248 5014  
fabio@fabiocanevascini.ch

### ZÜRICH

Michael Strasser, Präsident  
Tannenbergrasse 56,  
8625 Gossau / ZH  
T 043 277 82 76, M 079 583 72 10  
pbs-zh.praesident@pro-bahn.ch

# SPÄT DRAN?

Einfach einchecken  
und losfahren.



Mit der lezzgo-App der BLS  
schweizweit zum besten Preis reisen.



[lezzgo.ch](https://lezzgo.ch)

 **bls**  
verbindet.