

Delegiertenversammlung vom 25. April 2020
abgesagt bzw. verschoben.



Bild: SBB

Harziger Start

Erst Streiks, dann Verspätungen: Frustrierte Léman-Express-Kunden

Selbst im Einsatz für Scheidungskinder: die «SOS Bahnhofhilfe»
Perlenketten: Die neuen Fahrplanfelder sind gewöhnungsbedürftig



Gerhard Lob

Redaktor
InfoForum

D Bahnen müssen über die Grenzen denken

Im Raum Genf hat die grösste grenzüberschreitende S-Bahn Europas ihren Betrieb aufgenommen: mit einigen Schwierigkeiten (Berichte ab Seite 3). Die Zusammenarbeit über die Grenzen hinweg erweist sich häufig als problematisch, zum Glück nicht immer. TGV Lyria zum Beispiel funktioniert gut, wenn nicht gerade gestreikt wird. Doch sicher ist: Wollen die Bahnen zukunftssträftig sein, müssen sie einen Zacken zulegen. Etwa beim Ticketing. Während man mit wenigen Klicks am Computer ein Flugbillet von Zürich nach New York oder ein Fernbus-Ticket von Lausanne nach München lösen kann, lässt sich bis heute online keine Fahrkarte von Bellinzona zum Flughafen Mailand Malpensa erwerben, trotz durchgehender Zugverbindung. Die Ermahnung des BAV-Direktors an die Bahnunternehmen (Seite 10), das System schleunigst zu vereinfachen, ist nötiger denn je.

F Le rail doit se projeter au-delà des frontières

C'est fait. Le plus grand réseau ferroviaire transfrontalier de banlieue en Europe, est entré en service dans la région genevoise. Des débuts semés d'embûches (page 3 et suivantes). Mais, si la coopération transfrontalière s'avère souvent problématique, ce n'est, fort heureusement, pas toujours le cas. Ainsi, le TGV Lyria fonctionne bien, lorsqu'il n'y a pas de grève. Mais, pour s'assurer un avenir, les chemins de fer sont condamnés à passer à la vitesse supérieure. Dans le domaine de la billetterie, notamment. Alors qu'il suffit de quelques clics pour acquérir un vol Zurich – New York, ou un ticket de bus longue distance Lausanne-Munich, il n'est toujours pas possible d'acheter un billet en ligne pour un trajet Bellinzona – aéroport de Milan Malpensa, bien que la liaison ferroviaire soit directe. L'avertissement lancé par le directeur de l'OFT aux entreprises ferroviaires (page 10) pour simplifier le plus rapidement possible leur plateforme électronique, s'impose plus que jamais.

I Le ferrovie devono migliorare nel traffico transfrontaliero

La più grande S-Bahn transfrontaliera d'Europa è stata tenuta a battesimo nella regione di Ginevra: con alcune difficoltà (vedi servizio a pagina 3). La cooperazione transfrontaliera si rivela spesso problematica, ma fortunatamente non sempre. È il caso, ad esempio, di TGV Lyria che funziona bene, salvo in occasione di scioperi. Ma ciò che è certo è che se le ferrovie vorranno essere attrattive in futuro nei collegamenti al di sopra dei confini, dovranno darsi una mossa. Per cominciare riguardo al sistema tariffario e della vendita dei biglietti. Infatti, mentre oggi si può acquistare con pochi clic sul computer un biglietto d'aereo da Zurigo a New York o un biglietto dell'autobus da Losanna a Monaco, non è invece possibile ottenere online un biglietto ferroviario da Bellinzona all'aeroporto di Milano Malpensa nonostante che la nuova linea sia attiva da più di un anno. Il richiamo fatto recentemente dal direttore dell'Ufficio federale dei trasporti alle società ferroviarie (pagina 10) affinché semplifichino il sistema il più rapidamente possibile è più che mai attuale.

Inhalt

Schwerpunkt «Léman Express»

Eine sehr heikle Anlaufphase	3
Les désastres d'une grève ferroviaire	4-5
Kleine Chronik bis zum LEX: Ein langer Weg...	6

Aktuell

Kritik nach Aus für ZVV-Taschenfahrpläne	7
Giruno: Akustische Probleme im GBT	8
Bözberg: Goldene Schwelle eingebaut	9
Nachrichten 1	10
Endlich: ZVV-Nachtzuschlag am Ende.....	11
SOS Bahnhofhilfe: Hilfe aller Art.....	12
Aha-Effekt: Kursbuch in neuem Look	13-14
Busse: E-Mobilität boomt	14-15
Malpensa: Promesse non mantenute.....	13
Nachrichten 2	14
Buchbesprechung: Schweizer Bahnen	15

ÖVerreisen

Die Bahn Museen von St. Petersburg.....	19
---	----

Leserbriefe

Pro Bahn

PBS Nordwestschweiz	23
---------------------------	----

Frontbild:

Ein Léman Express (LEX) der SBB unterwegs zwischen Genf und Annemasse

Impressum

InfoForum 1/2020, Versand: 4. März 2020

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, 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

Mitarbeit Pro Bahn

Edy Bernasconi, Bruno Breitschmid, Edwin Dutler, Stefan Frei, Tobias Imobersteg, Eric Loutan, Willi Rehmann, Urs Schaffer, Andreas Theiler, Martin Stuber, Kaspar P. Woker

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 / 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 / marco@projektathleten.ch

Weitere Adressen

Siehe Kontakte Pro Bahn auf Seite 23

Auflage

2000 Exemplare, 4 x jährlich

Mitgliedschaft

Europäischer Fahrgastverband

Nächste Ausgaben

InfoForum 2/2020, Versand: 3. Juni 2020
Inserate- und Redaktionsschluss: 7. Mai 2020
InfoForum 3/2020, Versand: 2. September 2020
Inserate- und Redaktionsschluss 12. August 2020

Eine sehr heikle Anlaufphase

Der «Léman Express», die neue S-Bahn im Raum Genf, hat seit der Inbetriebnahme im Dezember mit einer Reihe von Problemen zu kämpfen. Unzufriedenheit herrscht.

Gerhard Lob Der 15. Dezember 2019 war ein historischer Tag für Genf: Der «Léman Express» (LEX), Europas grösste grenzüberschreitende S-Bahn, nahm ihren Betrieb auf. Der LEX verbindet die französischen Departemente Haute-Savoie und Ain mit den Schweizer Kantonen Waadt und Genf. Herzstück dieser S-Bahn ist die CEVA-Strecke zwischen Genève Cornavin und Annemasse (das InfoForum berichtete wiederholt). Allein der Bau dieser Strecke kostete knapp 2 Milliarden Franken.

Der Léman Express ist mit seinen 45 Bahnhöfen und 230 Streckenkilometern ein Projekt der Superlative: Die Linien L1, L2, L3 und L4 verbinden das waadtländische Coppet und Genf mit Evian, Annecy, Saint-Gervais und Annemasse. Die Linien L5 und L6 verkehren zwischen Genf, La Plaine und Bellegarde. Die binationale Fahrzeugflotte von SBB und SNCF setzt sich aus 23 Flirt- und 17 Régiolis-Kompositionen zusammen. Für den Betrieb ist die gemeinsame Tochtergesellschaft Lémanis zuständig. Pro Tag sind 240 Züge auf dem Netz vorgesehen.

Soweit die Theorie. Auf Schweizer Seite wurde sie mit wenigen Ausnahmen in die

Praxis umgesetzt. Leider war aber schon die Einweihung überschattet vom anhaltenden Streik in Frankreich, an dem auch Bahnangestellte teilnahmen. Damit war der grenzüberschreitende Fahrplan just zu Beginn Makulatur. Erst Anfang Januar fuhren die Züge zwischen Coppet und Evian (L1) fahrplanmässig und pünktlich, zur grossen Freude vieler Beobachter. Die Freude war aber von kurzer Dauer, denn als am 22. Januar der grenzüberschreitende Betrieb vollständig aufgenommen wurde, brach der Fahrplan auf den Linien L1, L2, L3 und L4 zusammen.

Auf diesen Strecken sind seither fast alle Züge verspätet. Und an einigen Tagen fielen bis zu einem Drittel aller Züge aus. Der Frust bei den Kundinnen und Kunden sass tief. Lémanis äusserte sich in einer Medienmitteilung am 30. Januar zu diesen Problemen. Sie waren so gravierend, dass eine Task Force mit Mitarbeitenden von SBB und SNCF eingerichtet werden musste.

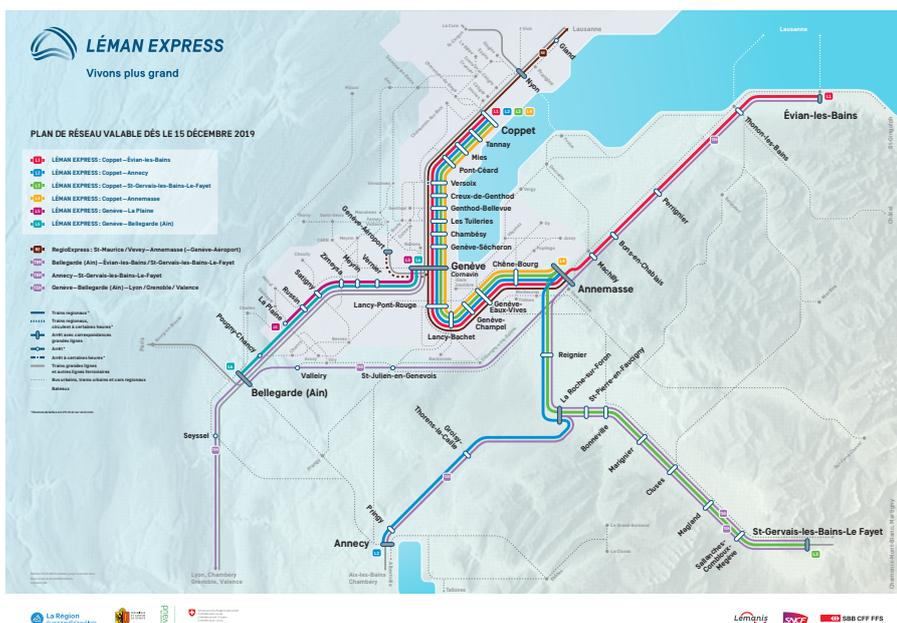
Der Betrieb des grenzüberschreitenden Bahnprojekts erweist sich als komplizierter als gedacht. In vielen Fällen gibt es technische Störungen, zum Beispiel mit

den Stromabnehmern der Régiolis-Züge, aber auch mit der Bordssoftware der Flirt-Kompositionen. Es treffen zudem unterschiedliche Mentalitäten und Kulturen aufeinander. Den Franzosen fehlen funktionierendes Rollmaterial und erfahrene Lokführerinnen und Lokführer. Das Personal in Frankreich ist meistens jung, wurde für den LEX neu eingestellt und muss jetzt eine der kompliziertesten Aufgaben der französischen Bahngeschichte meistern. Als heikel erweist sich auch die Tatsache, dass ein Grossteil des S-Bahn-Netzes einspurig ist, sogar auf Schweizer Seite zwischen Genf und Coppet. So kumulieren sich Verspätungen.

Die «Tribune de Genève» berichtete am 12. Februar, dass es zwischen den Technikern in Annemasse und Genf Spannungen gebe. Das Personal sei beidseits der Grenze genervt. Und weil der Personalwechsel an der Grenze eine Verspätungsursache ist, wird hinter vorgehaltener Hand gefordert, die Netze beidseitig der Grenze zumindest temporär zu trennen, bis die Betriebsprobleme gelöst sind. Dagegen wehren sich aber binationale Vereinigungen wie Alprail (Association lémanique pour la promotion du rail), die der Meinung sind, die Direktverbindungen zwischen Savoyen und Genf sollen unter allen Umständen aufrecht gehalten werden.

Für hitzige Diskussionen in Genf sorgen zudem die Lärmemissionen, die entstehen, wenn die Züge in der Nähe der Haltestelle Chêne-Bourg zwischen zwei Tunnels eine kleine Brücke überqueren. Der Radiosender RTS berichtete über empörte Anwohner, bei denen im Februar die Nerven blank lagen. Offenbar hat man vergessen, diese Brücke zu überdecken. Auch mit dem Billettverkauf läuft nicht alles rund: Ungeklärt ist, wie GA-Kunden ihr Streckenbillett ab der Grenze lösen.

Die positive Nachricht: Trotz all dieser Schwierigkeiten haben in der Anfangsphase täglich rund 25 000 Personen den LEX genutzt. Dies zeigt auf, welch grosses Potential diese grenzüberschreitende S-Bahn hat.



Das gewaltige S-Bahn-System Léman Express im Raum Genf: Bei Vollbetrieb sollten 240 Züge täglich verkehren. Bild: www.lemanexpress.ch

Les désastres d'une grève ferroviaire

Grand Genève: les grandes difficultés initiales du réseau ferroviaire Léman Express.

Eric Loutan En décembre 2019, le réseau ferroviaire Léman Express, abrégé LEX, a été inauguré et mis en exploitation après environ 20 ans de projets, de tractations gouvernementales et de chantiers conséquents. L'étendue de ce réseau est une première européenne, tout comme les ambitieux objectifs de transferts modaux afin de décongestionner et maîtriser le trafic individuel motorisé dans cette vaste région à cheval entre les cantons de Vaud, de Genève et les départements français de l'Ain et de la Haute-Savoie.

Sans porter de jugement sur les revendications des syndicats français, ces fédérations défendant le personnel ont provoqué une grève impactant catastrophiquement l'exploitation du LEX. En effet, les trains transfrontaliers subissent de plein fouet les mouvements sociaux par la suppression totale ou partielle de la circulation ferroviaire sur le territoire français. Ce qui devait être un formidable instrument de mobilité régional et transfrontalier rapprochant deux populations, pourtant voisines, mais si étrangement distantes, s'est mué en un échec cuisant pour les futurs utilisateurs pris en otage.

Ce que ce mouvement social perd de vue, ce n'est pas tant l'absence de circulations des trains en Haute-Savoie,

mais la crédibilité de toute la stratégie de la mobilité suisse axée sur les transports publics favorisant la maîtrise de l'espace, des déplacements et le développement durable.

En janvier 2020, le LEX ne fonctionne pas selon l'horaire prévu en France. Par conséquent, des pendulaires français, malgré leur envie de bénéficier de l'offre en transports publics, continuent à être automobilistes contre leur gré. De fait, la population du canton de Genève subit encore les atteintes nuisibles telles que les embouteillages, les diverses pollutions et autres contraintes détériorant la santé comme le stress. La grande fête que devait être la mise en circulation du LEX s'est transformée en cauchemar dont les effets à long terme sont difficiles à évaluer.

Un nouveau tronçon d'autoroute pour concurrencer le train

En parallèle, le département de Haute-Savoie met à l'enquête publique un tronçon d'autoroute augmentant la fluidité du trafic sur la rive sud du Léman. Un comble, sachant les coûts du LEX et la volonté de transfert modal affichée par les Autorités suisses! A ce propos, la Ville de Genève a fermement condamné ce projet et déposera une opposition; hélas, les procédures ne sont pas identiques en France... De manière

simpliste, il est à conclure qu'en France, il est plus facile de construire des autoroutes dont l'exploitation a très peu de risques d'être entravée par des mouvements de grèves contrairement au développement des transports publics dont le personnel est bien organisé syndicalement. Dès lors, le problème local français, soit la fluidité du trafic véhicules, est partiellement résolu mais devient une catastrophe régionale et transfrontalière suisse. En effet, cette nouvelle infrastructure autoroutière favorisera les pendulaires, qui n'auront pas de raison de prendre le LEX, puisque « ça roule vite et bien »!

Avec le LEX, des mesures d'accompagnement sont prévues pour une utilisation rationnelle et optimale des transports publics, comme une réorganisation ambitieuse du réseau TPG (Transports Publics Genevois) afin de rabattre les voyageurs vers les gares RER. A ce propos, 80 % de la population et 86 % des emplois se trouvent à moins de 1500 m d'une gare RER du LEX. En parallèle, d'autres mesures, qui de prime abord peuvent paraître anodines dans le cadre d'une exploitation usuelle du LEX, vont déployer des conséquences dévastatrices pour les pendulaires éconduits des transports publics français par les grèves, donc du LEX. Ainsi, le



Muss noch zusammenwachsen: Die binationale Fahrzeugflotte von SNCF und SBB setzt sich aus 17 Régionalis- (links) und 23 Flirt-Kompositionen (rechts) zusammen.

Conseil d'État de Genève projette de ne plus permettre l'acquisition d'abonnement mensuel dans les parking pour tous les pendulaires résidant hors du territoire genevois. En parallèle, une vignette dénommée «Stickt'AIR» sera mise en place le 15 janvier 2020 pour interdire la circulation des véhicules les plus polluants.

Les pendulaires français sont les grands perdants

Du côté suisse, ces mesures peuvent prêter à quelques controverses modérées touchant quelques éléments de confort dans les déplacements, car axés sur l'emploi du LEX. En France voisine, les pendulaires sont dans une situation beaucoup plus critique. Car à l'inaccessibilité involontaire aux transports publics français s'ajoutera l'inaccessibilité géographique volontaire au travail par une politique suisse contraignante sur les déplacements en voiture et leur stationnement en territoire genevois! Les syndicats français n'avaient pas perçu ces enjeux dont les conséquences sur leurs concitoyens ne se traduiront nullement par un abandon des mesures d'accompagnement décidées par les Autorités genevoises.

Du point de vue de la population suisse, cette grève a indignement entaché l'image d'une région française

souhaitant se développer conjointement avec la ville internationale de Genève, en supprimant la barrière des frontières pour les déplacements régionaux. En plus de ce déficit de crédibilité, tous les efforts pour financer des projets et mesures d'agglomération en France par les contribuables genevois et suisses pour un emploi accru des transports publics et du LEX sont anéantis et, de fait, nuiront peut-être durablement au développement du projet d'agglomération du Grand Genève.

Les pendulaires frontaliers des départements de l'Ain et de la Haute-Savoie seront les grands perdants tout comme la population genevoise qui devra encore chercher des solutions à la maîtrise du trafic individuel motorisé, alors qu'il existe... le LEX. C'est en cela que la perception par la population et les gouvernements des transports publics en Suisse et en France diffère... mais ce sont les bénéficiaires potentiels qui seront le plus lésés.

Grand Genève: Die Katastrophe des Eisenbahnerstreiks

Eric Loutan Im Dezember 2019 ist nach über zwanzig Jahren das Eisenbahnnetz des Léman Express (LEX) eröffnet worden. Sowohl die Reichweite des Netzes wie die ambitionierten Ziele bezüglich Veränderung des Modalsplits zugunsten des öV sind europäische Premieren. Der kurz darauf begonnene Streik der Eisenbahner hat die Nutzung des LEX katastrophal beeinträchtigt. Die grenzüberschreitenden Züge fielen in Frankreich ganz oder teilweise aus. Was die regionale und grenzüberschreitende Mobilität massiv verbessern sollte und die Regionen Frankreichs und der Schweiz zusammenwachsen lassen sollte, hat sich in einen schmachvollen Misserfolg verwandelt, in dem die zukünftigen Benützer zu Geiseln gemacht wurden.

Was die Organisatoren des Streiks nicht gesehen haben, ist die Tatsache, dass nicht einfach der Wegfall von Zügen, sondern die Glaubwürdigkeit der schweizerischen Mobilitätsstrategie mit ihrem Fundament des öffentlichen Verkehrs auf dem Spiel steht. Weil nun der LEX im Januar nicht funktionierte, waren die französischen Pendler weiterhin auf ihre Autos angewiesen – obwohl sie sich auf ihre Zukunft mit dem öV bereits lange gefreut haben. Damit leidet auch die Genfer Bevölkerung weiterhin unter Staus und Luftverschmutzung. Das grosse Fest hat sich also in einen unbestimmt langen Alptraum verwandelt.

Als wäre das nicht schon genug, plant das Département de Haute-Savoie einen neuen Autobahnabschnitt am südlichen Ufer des Genfersees. Der Gipfel der

Dummheit, wenn man bedenkt, wie sich die Schweiz finanziell am LEX beteiligt. Die Stadt Genf hat übrigens das Projekt deutlich verworfen und manifestiert ihre Opposition. Leider aber sind die Prozeduren in Frankreich ganz anders.

Mit dem LEX verbunden wurden Begleitmassnahmen vereinbart, wie zum Beispiel eine Verbesserung des Streckennetzes der TPG (Transports Publics Genevois), um möglichst viele Pendler zu den S-Bahn-Haltestellen zu bringen. Dazu gehörten auch die Massnahmen, den Pendlern keine Monatsabonnemente fürs Parkieren abzugeben und Fahrzeuge mit schlechten Abgaswerten nicht mehr in der Stadt zuzulassen.

Solche Massnahmen treffen die französischen Pendler viel stärker als die Genfer Bevölkerung. Aus Sicht der Schweizer Bevölkerung wird die Absicht, Frankreich und die Schweiz zu einer zusammenhängenden Region mit paralleler Entwicklung zu machen, torpediert. Die Grenzgänger sind die grossen Verlierer, und die Genfer Bevölkerung muss neue Lösungen finden. Die Wahrnehmung auf beiden Seiten der Grenze ist nicht die gleiche – benachteiligt sind aber alle potentiellen Benutzerinnen und Benutzer.

Übersetzung und Zusammenfassung:
Andreas Theiler

citrap-vaud.ch

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud



Bilder: SBB

Der lange Weg zum «Léman Express»

Wiederholt scheiterten Versuche, die Verbindung Cornavin – Annemasse zu bauen. Zwischendurch wurde die Strecke auch bewusst vergessen und das Projekt verschoben. Eine Chronik von Tobias Imobersteg.

- 1860** Der Kaiser Napoleon III will das neu einverleibte Savoyen mit einer Bahnverbindung ergänzen. Soll sie aber das Schweizer Territorium umfahren oder nicht?
- 1876** Der Kanton Genf wünscht sich eine Bahnlinie vom Genfer Hauptbahnhof Cornavin nach Carouge – Chêne – Annemasse, die der zukünftigen CEVA stark ähnelt. Frankreich plant aber stattdessen eine Umfahrung von Genf.
- 1880** Frankreich eröffnet die Bahnlinie Bellegarde – Annemasse – Thonon, die das Schweizer Territorium nicht tangiert und Genf umgeht.
- 1882** Die Schweizerische Eidgenossenschaft und die Französische Republik einigen sich auf den Bau einer Bahnlinie Genf – Annemasse.
- 1883** Ein Steinschlag auf der Bahnlinie Lyon – Genf unmittelbar vor der Schweizer Grenze veranlasst die Französische Bahngesellschaft PLM dazu, die Bahnlinie Genf – Annemasse selber bauen zu wollen. Der Genfer Staatsrat nimmt den Antrag nur teilweise an und begrenzt den Bau durch PLM an einem neuen Endbahnhof im Stadtteil Eaux-Vives.
- 1884** Das Genfer Volk stimmt dem Bau der Bahnlinie Eaux-Vives – Annemasse zu.
- 1888** Einweihung von Eaux-Vives – Annemasse. Der provisorisch errichtete Endbahnhof in Eaux-Vives wird «leider» erst im Jahre 2017 abgerissen.
- 1894** Das Genfer Volk lehnt ein Kredit für eine Verbindung Cornavin – Acacias ab. Die Polemik über eine Verbindung zwischen Cornavin und Eaux-Vives startet neu.
- 1912** Abkommen zwischen der Eidgenossenschaft, der SBB und dem Kanton über die Teilung der Baukosten (je ein Drittel) und den Betrieb der Bahnlinie Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA). Eidgenossenschaft und SBB verpflichten sich mit dem Bau zu beginnen, sobald der Kanton es verlangt. Dieses Abkommen wird ein Jahrhundert später entscheidend sein.
- 1914** Anfang der Krisenjahre. Alle Eisenbahnprojekte werden auf Eis gelegt.
- 1941** Im Rahmen des Abkommens von 1912 Baubeginn der Strecke Cornavin – La Praille.
- 1949** Einweihung von Cornavin – La Praille für den Güterverkehr.
- 1970** Im Rahmen des Abkommens von 1912 verlangt der Kanton, dass mit dem Bau des Abschnittes La Praille – Eaux-Vives begonnen wird. Die SBB antworten, sie «werden diesen Bau in Angriff nehmen». Baubeginn voraussichtlich 1974, aber nichts geschieht.
- 1982** Baubeginn der Verlängerung Cornavin - Flughafen. Als «Gegenleistung» muss der Kanton auf seine Rechte für den Bau von CEVA, die im Abkommen von 1912 enthalten sind, bis in das Jahr 2000 verzichten!
- 1993** Der Kanton wünscht sich eine Metro an der Oberfläche zwischen Meyrin im Westen und Annemasse im Osten: eine «Light Rail». Gleichzeitig beginnen auch die Studien für den «Barreau Sud» (Südzulauf). Der Deutschlehrer und Gemeinderat aus Thônex, Sigurd Maxwell, will diese beiden Pläne abwenden und gründet dafür den binationalen Verein Alprail.
- 1996** Der Kanton bittet die Eidgenossenschaft darum, das Abkommen von 1912 zu revidieren, um Light Rail und Südzulauf zu bauen.
- 1998** Am 11. Juni stimmt die Kommission des Grossen Rates einem Gesetz zu, das den Abbruch der Bahnverbindung Eaux-Vives – Annemasse nur dann zulässt, wenn die Bauarbeiten am Südzulauf begonnen haben. Zehn Tage später ratifiziert die Assemblée Départementale von Obersavoyen das Light Rail-Abkommen mit der Schweiz. Die Befürworter vom Light Rail unterstreichen, das Projekt CEVA sei technisch nicht machbar und das Abkommen von 1912 sei nicht mehr gültig.
- 1999** Sigurd Maxwell veröffentlicht eine geheime Studie über die technische Machbarkeit von CEVA. Bundesrat Moritz Leuenberger schreibt einen Brief an Alprail: Er bestätigt die Gültigkeit des Abkommens von 1912.
- 2000** Innerhalb von nur acht Monaten stimmen der Grosse Rat und der Staatsrat dem Studienkredit und der Streckenführung von CEVA zu und verlangen im Rahmen des Abkommens von 1912, dass die Eidgenossenschaft mit dem Bau beginnt.
- 2007** Neuer Gegenwind für CEVA: der Tunnel macht vielen Anrainern Angst. Eine kantonale Volksinitiative fordert den Südzulauf anstelle von CEVA.
- 2009** Das Bundesgericht erklärt die Volksinitiative für ungültig. Die Genfer Bevölkerung stimmt einem Zusatzkredit für CEVA mit 61 Prozent zu.
- 2011** Am 15. November wird in Anwesenheit von Bundesrätin Doris Leuthard die Baustelle feierlich eröffnet.
- 2018** Die letzten Einsprachen gegen die Gleistechnik, die die Anrainer vor den Schwingungen der Züge schützen soll und in Frage gestellt wird, werden vom Bundesverwaltungsgericht abgewiesen.
- 2019** 20. Mai: Sigurd Maxwell stirbt noch vor der Vollendung von CEVA.
15. Dezember: Die Bahnverbindung Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse wird eingeweiht und Genf erhält endlich seine S-Bahn «Léman Express» (LEX).

Kundinnen und Kunden kritisieren ZVV-Entscheid

Der Zürcher Verkehrsverbund druckt seit dem jüngsten Fahrplanwechsel keine Taschenfahrpläne mehr.

Edwin Dutler Bei jedem Fahrplanwechsel hat bisher der ZVV die Busfahrpläne der Regionen im praktischen Kleinformat A6 gedruckt und kostenlos an alle Haushalte verteilt. Dieser Service wurde von Kundinnen und Kunden der öffentlichen Verkehrsmittel sehr geschätzt. Selbst bei eingefleischten Autofahrern wurden die Fahrpläne aufbewahrt – für Notfälle, man weiss ja nie...

Beim letzten Fahrplanwechsel im Dezember 2019 wurden die Taschenfahrpläne allerdings nicht mehr verteilt. Und bei Pro Bahn häuften sich die Beschwerden der Kundschaft über die nicht mehr gedruckten Fahrpläne. Die Mehrzahl der bei uns vorstellig gewordenen Kundinnen und Kunden ist mit dem ZVV-Entscheid überhaupt nicht zufrieden und einverstanden. Besonders vermisst wird das praktische Kleinformat. Was steht hinter diesem Entscheid? Die Verantwortlichen des ZVV haben unsere Fragen beantwortet.

Wer hat eigentlich entschieden, dass keine gedruckten Fahrpläne mehr erstellt werden?

Der Entscheid zur Abschaffung wurde von den Verkehrsunternehmen initialisiert und getroffen.

Wie gross ist das Einsparpotential durch diese Massnahme?

Die Kosten waren nicht ausschlaggebend für den Entscheid. Durch den Wegfall der Herstellung und der Verteilung der Fahrpläne können aber aufwändige, personalintensive Prozesse eingespart werden.

Die Digitalisierung durchdringt immer mehr Lebensbereiche und macht auch vor dem öffentlichen Verkehr nicht Halt. Die Zahl der Fahrgäste, die Papierfahrpläne verwenden, ist seit vielen Jahren

stark rückläufig. Die überwiegende Mehrheit der Fahrgäste benutzt mittlerweile Online-Fahrpläne oder Fahrplan-Apps. Diese zeichnen sich durch eine leichtere Bedienung aus und haben den Vorteil, dass sie auch Informationen in Echtzeit anzeigen und bei allfälligen Störungen Umleitungen berücksichtigen können.

Als Folge dieser veränderten Kundenbedürfnisse hat die Nachfrage nach gedruckten Fahrplänen in den letzten Jahren stetig abgenommen. Sie hat mittlerweile ein Niveau erreicht, das den grossen Aufwand für den Druck der zahlreichen unterschiedlichen Fahrpläne nicht mehr rechtfertigt. Stark ins Gewicht gefallen sind auch Überlegungen zur Umwelt und Nachhaltigkeit: Mit dem Verzicht auf Papierfahrpläne können natürliche Ressourcen geschont werden.

Wird der eingesparte Betrag in einer Form an die Kundinnen und Kunden weitergegeben, z.B. durch Fahrplanverbesserungen?

Wie vorgängig erwähnt, waren die Kosten nicht ausschlaggebend für den Entscheid. Die Einsparung durch die Digitalisierung der regionalen Taschenfahrpläne im ZVV bewegt sich im Verhältnis zu den Kosten des gesamten ÖV-Angebots im ZVV im Promillebereich.

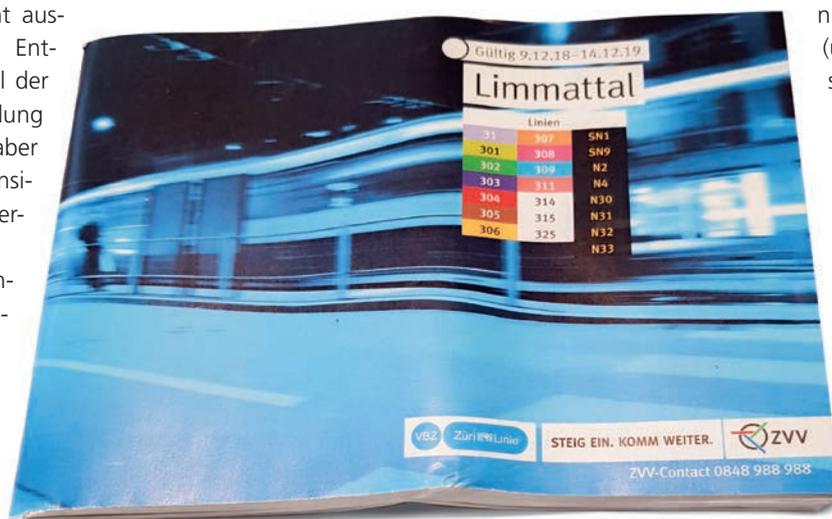
Ist dieser Entscheid endgültig oder geht der ZVV noch einmal über die Bücher?

Den Verkehrsunternehmen im ZVV ist es ein grosses Anliegen, dass insbesondere Kundinnen und Kunden, die aus unterschiedlichen Gründen auf Papierfahrpläne angewiesen sind, weiterhin schnell und einfach zu ihren gewünschten Informationen gelangen:

Ausdrucke von Fahrplänen für das Jahr 2020 können kostenlos beim ZVV-Kundendienst per Telefon bestellt oder an bedienten Verkaufsstellen bezogen werden. Die Mitarbeitenden unterstützen die Fahrgäste bei der Auswahl der benötigten Informationen, stellen ihnen den persönlichen Fahrplan zusammen und senden den Ausdruck gratis per Post zu. Zudem stehen die Linienfahrpläne unter www.zvv.ch/linienfahrplan zur Verfügung. Mit dem A4-Hochformat wurden die Linienfahrpläne für das Selberdrucken zu Hause optimiert. In mehreren Regionen der Schweiz, die schon länger auf gedruckte Fahrpläne verzichteten, haben sich ähnliche Angebote bewährt.

Der ZVV wertet die eingegangenen Kundenrückmeldungen aus und leitet daraus Verbesserungen für das nächste Fahrplanjahr 2021 ab. Positiv aufgenommen wird die Zusammenstellung einzelner Linien

nach individuellen Bedürfnissen. Um die Lesbarkeit (unterwegs) zu verbessern, sollen das Layout überarbeitet und die Schrift vergrössert werden. Es soll künftig wieder möglich sein, Linienfahrpläne in kleineren Formaten zu drucken.



Opfer der Digitalisierung:
Der beliebte Taschenfahrplan.
Bild: Edwin Dutler

Hoher Lärmpegel im Gotthardtunnel

Erste Erfahrungen mit dem neuen SBB-Fernverkehrszug Giruno: Die Akustik irritiert zum Teil, die Raumeinteilung ist gewöhnungsbedürftig.

Gerhard Lob Seit dem Fahrplanwechsel am vergangenen 15. Dezember fahren die ersten Giruno-Triebzüge im Regelbetrieb zwischen Basel/Zürich und dem Tessin via Gotthard-Basistunnel. Nach den Problemen mit den Fernverkehr-Doppelstockzügen aus dem Hause Bombardier, die als Schüttelzüge für Schlagzeilen sorgten, ist man bei den SBB sehr stolz auf die neuen, einstöckigen Triebzüge im Fernverkehr, die der Thurgauer Rollmaterialhersteller Stadler gefertigt und pünktlich geliefert hat.

Tatsächlich ist der Giruno-Zug ein schönes Produkt. Auffällig ist allerdings ein relativ hoher Lärmpegel im Fahrgastraum, wenn es durch den Gotthard-Basistunnel geht. Grund dafür könnte auch der Umstand sein, dass sich die Niederflureinstiege in der Wagenmitte befinden. Im Gegensatz zu herkömmlichen Zügen ist der Fahrgastraum nicht immer von den Wagentüren durch eine weitere Innentür getrennt. Das war allerdings vom Besteller so gewollt.

Die SBB kennen das Problem mit der Lärmdämmung. Gemäss Medienstelle haben erste Tests im Jahr 2018 «teilweise ungenügende Werte bei hohen Geschwindigkeiten im Gotthardbasistunnel aufgezeigt». Die von den SBB aufgestellten Forderungen gegenüber dem Hersteller Stadler Rail seien bei Messungen während der Typentest-

fahren überprüft worden. «Der Hersteller ist daran, dies zu verbessern», heisst es weiter. Laut Stadler Rail befindet sich das Geräuschniveau bei Reisegeschwindigkeit mittlerweile auf dem Niveau der anderen von den SBB eingesetzten Züge. Doch es gibt offenbar noch Handlungsbedarf: «Stadler hat weitere Optimierungen definiert, die im Verlauf des Jahres auf die Fahrzeuge ausgerollt werden.»

Zudem hält Stadler in einer Erklärung fest: «Das Thema der Akustik im Gotthardbasistunnel (GBT) kann nicht nur fahrzeugseitig betrachtet werden. Auch die Infrastruktur spielt eine wichtige Rolle. Die wahrnehmbaren Fahrgeräusche treten ausschliesslich im Gotthardbasistunnel auf und dies nur an einzelnen Sitzplätzen im Zug.» Im Gegensatz zu anderen Tunnelseiten beim GBT tunnelseitig keine Massnahmen zur Schallreduktion getroffen worden. Stadler habe bereits in der Angebotsphase darauf hingewiesen, dass tunnelseitig Massnahmen zur Schalldämmung erforderlich seien – beispielsweise Schalldämmmatten. Der GBT verfüge überdies über keinerlei Druckentlastungsmassnahmen. Und zu den Türen heisst es: «Im Vergleich zu abgeschotteten Einstiegräumen am Wagenende über den Drehgestellen führt die Nähe zu den Einstiegstüren zu einem etwas höheren Innenschallpegel.»

Abgesehen von diesen Problemen mit der Akustik hat der Giruno mit einigen Kinderkrankheiten zu kämpfen. So ist er einige Male gestrandet und musste abgeschleppt werden. Der neue Zug ist räumlich grosszügig gestaltet und modern, aber in Bezug auf die Raumeinteilung gewöhnungsbedürftig. Positiv sind die geschlechtergetrennten Toiletten, gleichzeitig aber sind die Durchgänge recht eng. Wer mit Gepäck oder Koffern unterwegs ist, muss etliche Türen öffnen. «Mehr Design als Sein», meinte ein Bahnvielfahrer, der regelmässig zwischen Basel und Lugano pendelt und den Zug schon häufig genommen hat, gegenüber dem InfoForum. Er vermisst in der 1. Klasse mehr Sitzplätze mit Tischen zum Arbeiten. Die Veloabstellplätze werden kritisch kommentiert, genauso wie die (zu hellen) Lichtverhältnisse im Fahrgastraum.

Bei Pro Bahn Schweiz sind bisher kaum Rückmeldungen in Bezug auf den Giruno eingegangen. Bemängelt werden zu harte Sitze sowie ein zu lautes akustisches Signal bei der Türöffnung. Über die harten Sitzpolster waren auch in den sozialen Netzwerken kritische Kommentare zu lesen, genauso wie zur Anordnung der Steckdosen. Die SBB sagen: «Da dieser Zug eine komplette Neuentwicklung ist, gibt es immer etwas zu verbessern.»



Ein gefeierter Zug, aber noch nicht perfekt: Giruno-Taufe in Bellinzona (August 2019).

Bild: Gerhard Lob

Giruno

Die SBB haben im Jahr 2014 den Auftrag für 29 Gotthard-Züge, die 249 km/h Höchstgeschwindigkeit erreichen müssen, im Wert von fast 1 Milliarde Franken an Stadler Rail vergeben. Inzwischen sind 14 dieser Züge geliefert (Stand Anfang Januar), neun im Einsatz; die anderen fünf werden zu Ausbildungs- und Testzwecken genutzt oder befinden sich im Unterhalt. Im Frühling dieses Jahres sollen erste Giruno-Züge bis nach Mailand verkehren, zu einem späteren Zeitpunkt auch nach Bologna und Genua. Von Seiten der SBB besteht eine Option auf weitere 92 Kompositionen.

Goldene Schwelle eingebaut

Schlusspurt für den neuen Bözbergtunnel und damit für den 4-Meter-Korridor auf der Gotthardachse.

Edwin Dutler Anfang Februar wurden unter grossem Interesse der Fachmedien in einer feierlichen Zeremonie im neuen Bözbergtunnel im Kanton Aargau die letzten vergoldeten Schrauben an der festen Fahrbahn im Tunnel befestigt und mit Beton eingegossen. Damit ist der Einbau der festen Fahrbahn im 2,7 Kilometer langen Tunnel abgeschlossen. Der neue Bözbergtunnel ist das grösste Einzelprojekt des 4-Meter-Korridors. Das nördliche Portal des neuen Tunnels liegt bei Effingen, das südliche bei Schinznach-Dorf.

Nach dessen Fertigstellung können Lastwagen-Sattelaufleger mit einer Höhe

von vier Metern auf der Schiene transportiert werden. Auch für den alten Bözbergtunnel gibt es eine Funktion. Fünf Notausgänge führen mit Fluchtschiebetüren vom neuen zum alten Tunnel, der dann als Rettungsstollen Verwendung findet.

Für Baustellen gilt: «Rail first»

Jacques Boschung, Leiter Infrastruktur SBB, betonte bei der Feier, der neue Bözbergtunnel habe auch beim Bauen neue Standards gesetzt. Der gesamte Ausbruch – rund 500 Tonnen Gesteinsmaterial – wurde umweltverträglich mit der Bahn abtransportiert. Damit wurden rund 30 000 Lastwagenfahrten eingespart. Boschung: «Wir werden in Zukunft bei allen Baustellen nach dem Motto «Rail first» das Material per Bahn anliefern und abtransportieren. Bei der Verlagerungspolitik des Bundes von der Strasse auf die Schiene geht es um den umweltfreundlichen Gütertransport. Das werden wir auch bei unseren Baustellen konsequent umsetzen.»

Mit der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels und des neuen Bözbergtunnels, Ausbauten an weiteren 20 Tunnels sowie zahlreichen Perrondächer-Erhöhungen kann mit dem nächsten Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2020 der europäische Traum einer Flachbahn von den Nordseehäfen bis zum Mittelmeer Wirklichkeit werden. Die Voraussetzungen zur Erreichung des Verlagerungsziels sind damit gegeben.



Die Einfahrt zum Bözbergtunnel und der feierliche Einbau der Goldenen Schwelle am 6. Februar 2020. Bilder: Hans Rothen



öV-Kolumne

Liebe Wanderer ...

Gerhard Lob

Man hat sich ja an allerlei gewöhnt beim Zugfahren. Ganze Wägen verwandeln sich in Windeseile in rollende Büros, überall wird über Bildschirme gewischt. Selbst in Ruheabteilen werden lautstark mühsame Beziehungs-Telefonate geführt. Dass es sich um «öffentliche Verkehrsmittel» handelt, scheint vielen Nutzern nicht (mehr) klar zu sein. Denn öffentlich ist das Gegenteil von privat. Eine Reihe von Kunden verhält sich so, als sei die S-Bahn, das Zugabteil oder der Sitzplatz im Bus ihr Privatraum. Dass man die Beine mitsamt Schuhen auf die gegenüberliegende Sitzbank oder sogar Lehne ausstreckt, ist fast schon normal, genauso wie der eingeschaltete Lautsprecher des Handys trotz Ohrstöpseln. Junge Damen lassen sich häufig beim Schminken beobachten, gerade so, als seien sie zu Hause in ihrem Badezimmer. Den übermässigen und unangenehmen Alkoholkonsum während der Fahrten – meist dem jungen männlichen Geschlecht vorbehalten – wollen wir nicht vergessen.

Dabei sind es keineswegs nur die Jungen, denen manches Mal die nötige «Zugscham» fehlt. Auch Kundinnen und Kunden fortgeschrittenen Alters lassen sich dabei ertappen, wie sie vielleicht nicht absichtlich, aber doch rücksichtslos ihre Mitfahrerinnen und Mitfahrer belästigen. Wir reden hier von der eigentlich sympathischen Spezies der Wanderer, die in der Regel nach einem schönen Ausflug frohgemut den Zug besteigt, um nach Hause zu gelangen. Eine der ersten Verrichtungen im Zuge nach dem Toilettengang: Die Damen und Herren befreien sich von ihren Wanderschuhen. Dass die warmen Schuhe und qualmenden Socken unangenehme Düfte an die Aussenwelt abgeben, scheinen viele Wanderinnen und Wanderer nicht zu merken. Darum der dringende Appell an die Wanderzunft: Bitte lasst Eure Stiefel an! Zum Wohle der Umwelt! Zum Wohl der Mitreisenden!

Nachrichten 1

Klimafonds für Nachtzüge

Die nationalrätliche Umweltkommission hat in ihrer Sitzung vom 12. Februar 2020 mit 14 zu 11 Stimmen entschieden, dass der Klimafonds auch grenzüberschreitende Zugreisen als Alternative zu Flugreisen fördern kann – einschliesslich Nachtzüge. Alimentiert wird der Fonds unter anderem mit Einnahmen aus der CO₂-Abgabe und der neuen Flugticketabgabe. Der Entscheid ist auch eine Folge davon, dass die Politik gerne ein grösseres Angebot an Nachtzügen hätte, ein solches aber laut den SBB derzeit nur mit finanzieller Hilfe von aussen möglich ist. Für Pro Bahn Schweiz ist der Kommissionsentscheid positiv. Ein solcher Vorschlag war just unterbreitet worden. (gl)

Sommaruga im Nachtzug

Bundesrätin Simonetta Sommaruga machte ihre erste Auslandsreise als Bundespräsidentin mit dem Zug. Sie fuhr Anfang Februar im Schlafwagen nach Wien zu einem Arbeitstreffen. «Jeder muss für sich selber rausfinden, ob er lieber jettet oder den Zug nimmt», so die Bundespräsidentin gegenüber der «Rundschau». «Wenn ich zeige, dass man auch den Zug nehmen kann, ist das sicher eine Gelegenheit für andere Leute, das auch einmal auszuprobieren», meinte die Umweltministerin. Von einigen bürgerlichen Politikern wurde die Nachtzugfahrt als «PR-Show» kritisiert, andere Politiker lobten sie, weil sie ein Vorbild sei. 22 Stunden dauerte die Retourfahrt insgesamt. (gl)

Für Grosse Eltern und Enkel

Wimmelbilder faszinieren kleine Kinder mit Traktoren, Feuerwehrautos und Baggern. Die Bahn fährt, wenn schon, als «Deutsche Bahn» ins Bild. Doch es gibt eine helvetische Alternative: Das Bilder- und Wimmelbuch «Alle Einsteigen» aus dem Orell-Füssli-Verlag zeigt die ganze SBB-Welt vom Gewusel in der Bahnhofhalle über den neusten Doppelstock-Zug bis hin zum Güterverkehr, den Werkstätten und dem Gleisunterhalt. Abgeschaut beim grossen Vorbild, welches Enkel und Grosse Eltern auf jeder Bahnreise aufs Neue fasziniert. Ein lohnendes Geschenk für Pro-Bahn-Grosskinder, welche die Reisewelt nicht nur aus dem Autositzli heraus erleben sollen. (wo)

Ein Herz für die Klimajugend

Der Direktor des Bundesamts für Verkehr (BAV), Peter Füglistaler, hat im ersten BAV-Newsletter des Jahres mehr Anstrengungen von den Bahnunternehmungen gefordert, das Ticketing zu erleichtern. In Folge der Klimabewegung steige die Nachfrage nach Bahnreisen stark. Laut Füglistaler stelle sich derzeit aber die Frage, «ob der öV diesem Wachstum gewachsen ist». Kundenfrage Nr. 1 bleibe ein zu kompliziertes Tarifsystem. Vereinfacht werden müsse der digitale Zugang zu den vielfältigen Mobilitätsangeboten. «Und es muss zuverlässiger und einfacher werden, mit dem Zug international zu reisen oder nur schon ein Billett zu lösen», forderte der BAV-Chef. (gl)



Toiletten in Bahnhöfen: Gratis für GA-Besitzer

Wer am Bahnhof St. Gallen oder in Genf auf die Toilette muss und ein Generalabonnement besitzt, kann die Anlagen gratis nutzen. Ein Testversuch an diesen beiden Orten läuft bis Frühling, wie Radio FM1 Today meldete. GA-Kunden müssen also nur den Swisspass einscannen und erhalten so kostenlosen Zugang zu den WCs. In den sozialen Netzwerken löste der Versuch heftige Kommentare aus. «Jetzt wirst du auch noch beim Brünzeln überwacht. Es dünkt mich, es reicht jetzt definitiv!», schrieb ein User. Die SBB beschwichtigen, sie wollten den GA-Kunden nur einen Mehrwert bieten. (gl)

Toiletten im öV: Den Kunden stinkt

Die SRF-Sendung Kassensturz beschäftigte sich im Dezember 2019 mit einem Lieblingsthema von öV-Kunden: den Toiletten. Wenig überraschend ergab die Recherche anhand von Beispielen, dass öV-Kunden häufig verärgert sind, weil es in den Zügen zu wenige Toiletten gibt, diese regelmässig auch ganz geschlossen (defekt) oder bei Zugänglichkeit verschmutzt sind. Bei einer Online-Umfrage (6876 abgegebene Stimmen) erklärten 82 Prozent der Teilnehmenden, sie seien mit den Toiletten im öV nicht zufrieden. Die SBB bedauerten die geschilderten Vorfälle, sprachen aber von Einzelfällen. 97 Prozent aller Toiletten seien stets verfügbar. Das grösste Problem seien nach wie vor durch Fahrgäste verursachte Verstopfungen. (gl)

Zürcher S-Bahn fährt Bonus ein

Die S-Bahnen im Zürcher Verkehrsverbund haben 2019 die Vorgaben hinsichtlich Pünktlichkeit, Sauberkeit sowie Informationsfluss bei Störungen erreicht und teils übertroffen, wie der ZVV mitteilte. Dafür erhält die SBB einen Bonus von 1,7 Millionen Franken. Die Bewertungen basieren auf automatisierten Zeitmessungen und Fahrgastbefragungen. Den Bonus zahlen die Besteller der Zürcher S-Bahn jeweils gemeinsam aus. Dazu gehören neben dem Kanton Zürich das Bundesamt für Verkehr (BAV) sowie die Zürcher Nachbarkantone (AG, GL, SG, SH, SZ, TG, ZG). Infos: www.zvv.ch/bonusmalus (pd)

Ein überfälliger Entscheid

Der Nachtzuschlag im Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) wird abgeschafft. Doch der Zeitpunkt ist noch nicht klar.

Edwin Dutler Nachdem vor knapp zwei Jahren der unselige Schiffsünfliber vom Zürcher Regierungsrat im Hinblick auf die Regierungsratswahlen abgeschafft wurde, kam nun im Zürcher Kantonsrat in neuer (grüner) Zusammensetzung der dienstälteste Zusatzünfliber unter die Räder. Triebfeder der Abschaffung war wieder der Regierungsrat, welcher festgestellt hatte, dass das ZVV-Nachtnetz in der fortschreitenden Entwicklung zur 24-Stunden-Gesellschaft, wie sie sich im Grossraum Zürich insbesondere an den Wochenenden präsentiert, einfach nicht mehr wegzudenken ist. Ausserdem wird das Angebot nicht mehr ausschliesslich von Jugendlichen und jungen Erwachsenen, sondern von allen Altersgruppen genutzt. Das ZVV-Nachtangebot sei nicht mehr als Spezialangebot zu behandeln, das vollständig kostendeckend betrieben werden müsse, meinte der Regierungs-

rat. Ausserdem dürfte ein Wegfall der Zuschlagspflicht die Nachfrage auf dem Nachtnetz weiter steigern.

Anti-Züri-Reflexe bei den Nachbarn

Mit Ausnahme der Grünliberalen Partei (GLP) waren sich diesmal alle Parteien – mit unterschiedlichen Argumenten – einig in der Auffassung, der Regierungsrat habe Recht und der Nachtzuschlag gehöre abgeschafft. Der Termin für die Abschaffung ist jedoch noch nicht klar. Die Verbundpartner A-Welle, Ostwind, Zug und Schwyz haben hier eine Mitsprache. Und dann ist es wirklich sinnvoll, auch in den vier angrenzenden Verkehrsverbänden den Nachtzuschlag abzuschaffen, was allerdings Entscheide in den jeweiligen Kantonen nötig macht. Im schlechtesten Fall kann der Nachtzuschlag im ZVV erst im Dezember 2022 mit Wirkung auf den Fahrplan 2023 abgeschafft werden. Jetzt

können wir nur auf die Einsicht der betroffenen Kantone hoffen.

Gemäss Auskunft des ZVV wird er sich für eine schnellstmögliche Aufhebung des Nachtzuschlags einsetzen. Sollten die angrenzenden Kantone im altbekannten Anti-Züri-Reflex den Nachtzuschlag nicht abschaffen, so wären leider einmal mehr die Kundinnen und Kunden die Leidtragenden. So hoffen wir in diesem Fall auf die Vernunft und nicht auf neue Kundenfallen.

Für den ZVV gilt es nun, in die Zukunft zu schauen und das Nachtnetz gezielt auszubauen. So ist zwischen Zürich und Winterthur im Nachtnetz der Halbstundentakt geplant und in der Agglomeration sind punktuelle Angebotsverbesserungen vorgesehen. Diese Fahrplanänderungen sind für den Fahrplan 2022, d.h. ab Dezember 2021 angedacht und werden im normalen Fahrplanverfahren im Frühling 2021 kommuniziert.

zb Die Zentralbahn.

Die besondere Geschenkidee.

SBB CFF FFS

Lust auf einen Perspektivenwechsel?
Erleben Sie die traumhafte Bahnfahrt über den Brünig aus Sicht eines Lokführers.
zentralbahn.ch/fuehrerstand

«Es gibt nichts, was es nicht gibt»

Die «SOS Bahnhofhilfe» ist in acht Bahnhöfen präsent: Die Team-Koordinatorin in Zürich spricht über den Dienst und ihre Erfahrungen.

Andreas Theiler In acht Bahnhöfen der Schweiz ist die «SOS Bahnhofhilfe» präsent: Basel SBB, Bern, Biel, Chiasso, Genf Cornavin, Luzern, Olten und Zürich HB. Die älteren Leserinnen und Leser kennen den Dienst vielleicht noch als «Freundinnen junger Mädchen». Heute sind die Mitarbeitenden für alle Reisenden zur Stelle, wenn es sie braucht. Wir unterhielten uns im grössten Bahnhof der Schweiz mit Sabine Bertschinger, Team-Koordinatorin in Zürich.

«Wir helfen Menschen mit Beeinträchtigungen, im Bahnhof von A nach B zu kommen. Es kann sich um Gehbehinderte, Blinde, Kinder oder Menschen mit Angstzuständen in einer Menschenmenge handeln. Oft erhalten wir Anrufe des Zugpersonals, zum Beispiel wenn Fahrgäste akute Gesundheitsprobleme haben; wir begleiten dann diese Person zum Arzt. Auch das Reisezentrum ruft uns an, wenn jemand überfordert ist. Wenn wir Zeit haben, so kümmern wir uns sofort darum – unsere Hilfe ist schnell und unkompliziert, das macht uns aus.

Es gibt auch Reisende, die anrufen, sie würden in fünf Minuten ankommen, ob wir ihnen helfen könnten. Wenn wir Zeit haben, machen wir das gerne. Da immer nur eine Person hier anwesend ist, kann es natürlich sein, dass diese bereits anderweitig beschäftigt ist. Es gibt auch die Situation, dass die Anrufenden dann entweder einen Zug früher oder später nehmen, wenn sie uns vor Antritt der Reise anfragen.

An unserem Schalter kommen alle möglichen Leute vorbei, um uns um alles Mögliche zu fragen. Wir beschäftigen uns mit der ganzen Bandbreite von Personen am Bahnhof. Bedürftige, Geschäftsleute, Sehbehinderte, geistig Behinderte – und natürlich viele Touristen. Insofern gibt es nichts, was es nicht gibt. Vorhin war gerade eine Frau hier, die ihre 94-jährige Grosstante suchte, die nicht wie abgemacht mit dem Zug ankam. Ich riet ihr, ins Reisezentrum zu gehen und die Grosstante ausrufen zu lassen. Damit das möglichst nicht passiert, instruieren wir Anrufende, dass sie aussteigen und dann stehen bleiben sollen, damit wir sie im Gewusel überhaupt finden.



Geschätzter Dienst in Bahnhöfen: Die Mobilitätshilfe.

Bild: SBB

Manche Pendler begleiten wir täglich. Am Wochenende haben wir recht viele junge Leute mit einer geistigen Behinderung, die während der Woche in einem Heim leben und arbeiten, am Wochenende hingegen nach Hause gehen.

Hier in Zürich sammeln wir am Morgen in verschiedenen Geschäften im Bahnhof

Essen ein, das wir dann gratis an bedürftige Menschen abgeben. Wir haben dafür zwei grosse Kühlschränke im Büro. Die Nachfrage ist gross. Es gibt auch Kleider für Notfälle, besonders im Winter. Diese erhalten wir von Personen, die überflüssige Kleider nicht unbedingt an Texaid etc. geben wollen.

Eine ganz spezielle Aufgabe an Wochenenden ist die Begleitung von Kindern. Sie richtet sich an Eltern, die sich nicht sehen wollen, dürfen oder können. Wir bieten dafür einen neutralen Ort. Die Mutter kommt zu einer festgelegten Zeit mit ihrem Kind zu uns und wartet hinten im Büro. Fünf Minuten später kommt der Vater. Wir übergeben das Kind dem Vater. Die Mutter wartet noch ein paar Minuten und geht dann auch. Manche Eltern legen Wert auf einen neutralen Ort, auch wenn sie sich treffen könnten.

Unsere Dienste sind unentgeltlich. Wir werden finanziell getragen von zwei Trägerschaften, Pro Filia und Compagna. Wir sind bei einer der beiden angestellt, und die SBB zahlen zusätzlich einen Teil an unseren Lohn. Übrigens wurde die Bahnhofhilfe vor rund 140 Jahren gegründet. Damals waren es schwarz gekleidete Frauen, die in der Bahnhofhalle standen und auf junge Mädchen vom Lande warteten, um ihnen zu helfen, in der Stadt Fuss zu fassen.»

Mobilitätshilfe

Die SOS Bahnhofhilfe unterstützt Personen beim Einsteigen und Aussteigen, welche

- im Rollstuhl unterwegs sind,
- sonst eine Gehbehinderung haben,
- eine Sehbehinderung haben,
- eine weitere Beeinträchtigung haben.

Die SOS Bahnhofhilfe setzt bei Bedarf einen Mobilift oder eine Rampe ein.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SOS Bahnhofhilfe tragen ein oranges Gilet.

Die Dienstleistungen der SOS Bahnhofhilfe sind unentgeltlich.

Handgepäck ist willkommen, sofern es selbständig getragen werden kann.

Koffer müssen regulär aufgegeben werden. Die SOS Bahnhofhilfe kann kein Gepäck befördern.

www.bahnhofhilfe.ch

Die neue E-Mobilität im Bussektor

Vom Zürcher «Swisstrolley plus» über den Berner E-Bus, den Genfer TOSA-Bus bis zum Schaffhausener «ie Tram»: Neben ökologischen Aspekten bietet die ruckfreie und leise Fahrweise den Kundinnen und Kunden einige Vorteile.

Kaspar P. Woker Für stark frequentierte Buslinien bieten Gelenk- oder Doppelgelenk-Trolleybusse (GTB oder DGTB) wesentliche Vorteile bei allerdings höheren Kosten als Dieselsebusse. Beim aktuellen Stand der Technik erstaunt es nicht, dass fast jede Stadt auf ein anderes System setzt. Hier der Versuch einer Übersicht über diese «Power-Busse».

Der Schweizer Hersteller Hess in Belach SO mischt auf dem Markt der E-Busse ganz vorne mit. Ob Batterie-Trolleybusse in Zürich, E-Bus in Bern oder TOSA-Bus in Genf, alle stammen von Hess, was sich trotz unterschiedlicher Farbgebung an der formvollendeten Karosserie und dem gekonnten Innendesign erkennen lässt. Sie werden mit Permanentmagnet-Motoren auf die Achsen 2 und 3 angetrieben; unterschiedlich sind Stromversorgung und Batterieladung. Die Busse sind so leise, dass sie sich in Fussgängerzonen mit einer Pfeifsirene (in Bern) oder einer Bimmelglocke (in Genf) bemerkbar machen.

«In-motion-charging» bzw. «dynamic-charging» gilt für den «Swisstrolley plus» Zürich, eine kontinuierliche Batterieladung während der Versorgung über die Trolley-Ruten, womit keine extremen Ladespitzen oder lange Ladezeiten anfallen. Die Batterie erlaubt, einen halben Streckenumlauf oder 30 Kilometer abseits des Fahrdrabtes zurückzulegen. Die neusten GTB in Bern, Biel oder Zürich und St. Gallen (DGTB)

schaffen 30 Prozent eines Streckenumlaufs ab der Batterie, z.B. Bahnhof – Bärensgraben bei gesperrter Berner Altstadt oder die Verlängerung der Linie 3 in St. Gallen nach Wittenbach und zurück.

Der Berner E-Bus ist ein reines Batteriefahrzeug und wird via «opportunity-charging» an der Endhaltestelle und nachts im Depot aufgeladen. Damit schafft er vier Linienumläufe (36 km) ohne Nachladung. Das funktioniert dank der planmässigen Wendezeit von mehreren Minuten. Die Ladestation senkt einen Pantographen auf die Kontaktstelle des Busses.

Anders der TOSA-Bus Genf, welcher per «flash-charging» auf dem 34 km lan-

gen Linienumlauf an 15 Stationen in einer Minute geladen wird und locker mit 70 km/h über Genfs Ausfallstrassen saust. Etwas mehr Saft gibt es an der Endhaltestelle. Der Bus fährt einen Kontaktstecker hoch und zapft aus einer kurzen Schiene unter grosser Wärmeentwicklung Strom ab. Nantes – die erste Stadt Frankreichs mit wiedereröffneter Strassenbahn – hat kürzlich 22 TOSA-Doppelgelenkbusse bei Hess bestellt und wird diese auf der Linie 4 mit täglich über 40 000 Fahrgästen einsetzen als E-Busway, einer Alternative zum Tram. TOSA ist das Akronym für «Trolleybus Optimisation Système Alimentation» und wurde von ABB-Sécheron in Genf entwickelt.

Einen kombinierten Weg beschreitet Schaffhausen. Die Hess-Swisstrolleys 3 werden mit einer Lithium-Batterie nachgerüstet, so dass auf der Linie 1 in der Innenstadt auf die Fahrleitung verzichtet werden kann. Die städtischen Dieselsebuslinien werden auf das «ie Tram» von Irizar, das Elektrobussystem des führenden spanischen Herstellers, umgerüstet. Am zentralen Knoten aller Linien beim Bahnhof mit den verschiedenen Haltekanten entstehen gleich mehrere Trafo- und Ladestationen, so dass bis zu 12 Busse gleichzeitig Passagiere und Strom laden können. Es handelt sich um eine Kombination von «flash-charging» und «opportunity-charging» mit Ökostrom aus dem nahen Rhein.



Der «Swisstrolley plus» der VBZ anlässlich der Medienpräsentation im Trammuseum Burgwies, weitab von jeder Trolley-Fahrleitung.

>>> Die Definition der Verkehrsperioden wurde verschlankt, insbesondere wird «täglich» bzw. ①–⑦ nicht mehr erwähnt und wird vermehrt mit «Negativ-Perioden» gearbeitet, obwohl positive Formulierung besser verstanden werden: In den auszugswise abgebildeten Verkehrsperioden wäre 18 als ⑥ bis 15.2., 7.3.–13.6. und ab 12.9., auch 26.12., 1.1., 2.1., 10.4., 21.5.» übersichtlicher. 15 ist nicht auf Anhieb verständlich, gemeint ist wahrscheinlich «täglich bis 6.1., 28.3.–12.6. und ab 7.9. sowie ① 11.1.–22.3.».

Die Darstellung der Speisewagen und des Veloselbstverlads als teils mehrfach gleiche Hinweise deutet auf ein nicht ausgereiftes Programm. Besonders schleierhaft ist der Hinweis 30 in der Abbildung.

Kursbuch

Aufgrund des erhöhten Platzbedarfs muss das Format des Kursbuches auf A4 (von etwas kleiner als A5) angepasst werden, damit es weiter als ein Band mit Bahnen, Seilbahnen (nur noch zu ganzjährig bewohnten Ortschaften) und Schiffen er-

scheinen kann. Die Dicke sinkt von etwa 5,5 cm auf etwa 4 cm, das Gewicht verdoppelt sich ungefähr.

Das Kursbuch 2020 wird wiederum von VCS, Pro Bahn Schweiz und IGÖV herausgegeben. Bezug über www.verkehrsclub.ch/kursbuch, E-Mail: kursbuch@verkehrsclub.ch oder Telefon 031 328 58 58 (26.70 Fr. inkl. Porto) oder an mehr als 50 Bahnhöfen von SBB, RhB, SOB, ZB (19.80 Fr.).



Soeben senkt sich der Stromabgeber der Ladestation in Köniz-Weiermatt zum E-Bus hinunter für das «opportunity charging» von einigen Minuten.

Bilder: Kaspar P. Woker

Das Umsteigen in den Städten auf E-Busse geschieht oft mit Rückhalt aus der Politik. CO₂-Abgabe und Klimawandel geben Schub. Um das kostspielige Spannen von Fahrleitungen zu vermeiden, wird auf punktuellen Laden der Traktionsbatterie gesetzt. Ein Fachmann gibt zu bedenken, dass diese Systeme viel höhere Lebenszykluskosten als Trolleybusse verursachen. Die Trafos der Ladestationen verlangen eine wirksame Kühlung (mit Strom!) und über die Lebensdauer der Batterien kann erst nach einigen Jahren Betrieb eine saubere Prognose gestellt werden, während Trolleyfahrleitungen länger als ein Jahrzehnt ihren Dienst tun.

Historisches und Kurioses

«Opportunity-charging» eines E-Busses ist keine Neuheit. Bereits 1953 nahmen in Yverdon-les-Bains zwei Gyrobusse den Betrieb auf. Hersteller waren MFO und FBW. Die mobile Energie wurde statt in einer Batterie durch ein 1,5 Tonnen schweres Schwungrad gespeichert und auf den Elektromotor übertragen. Das war ausreichend für sechs Kilometer Fahrt. Das System setzte sich nicht durch, zu anfällig und gefährlich war der mit 900 km/h drehende Gyro (Kreisel). MFO konnte 12 Gyrobusse nach Léopoldville (Belgisch-Kongo) exportieren. Die schweren Vehikel kamen mit afrikanischen Strassen nicht zurecht und

waren nie kommerziell unterwegs. Ein letzter Gyrobus, geliefert 1958 nach Gent (Belgien), steht heute im Trammuseum von Antwerpen-Berchem.

Lausanne mit dem ausgedehntesten Trolleybus-Netz der Schweiz (84 km) kennt noch Anhängerzüge und einige Haltestellen mit recht komplizierten Fahrleitungsanlagen. Bereits geplant ist die Beschaffung von Swisstrolley-Plus, womit «Wösch-Hänkene» wie am Bahnhof oder auf der Place St-François kaum mehr notwendig sind.

Werfen wir noch einen Blick nach Salzburg auf das mit 124 Kilometern Länge grösste Oberleitungs-Bussystem in Zentraleuropa. Dort hat sich die Politik klar für eine «dekarbonisierte Öffi-Infrastruktur» ausgesprochen, womit die Flotte der



«ie Trams» von Irizar wie in Barcelona im Betrieb sind für Schaffhausen im Anrollen.

Bild: Irizar

Oberleitungsbusse bald durch Busse mit «opportunity-charging» ergänzt wird. Eine Rückkehr der «Bim» (österreichisch für Tram) steht aber nicht an.

Keine E-Busse in diesem Sinne waren die Pneu-Strassenbahnen TVR von Bombardier in Caen und Nancy (Frankreich), die nach gut zehn Betriebsjahren abgebrochen und auf normale Trams umgebaut werden. Ein zweites analoges System mit einer zentralen Führungsschiene, Tramfahrleitung und betonierter Fahrbahn, entwickelt von Lohr (heute Alstom) mit Betrieben in Padua, Venedig und Clermont-Ferrand mutiert ebenfalls nach wenigen Jahren zum Auslaufmodell. Unzuverlässige Fahrzeuge und die sehr schnell ausgeleierte Fahrspuren haben diesen «Billig-Trambussen» die Zukunft versagt.

E-Busse und TOSA-Busse müssen in der Schweiz, wie alle Strassenfahrzeuge, mit einem Nummernschild ausgerüstet sein, Trolleybusse dagegen nicht. Das hat seinen Ursprung in der Gesetzgebung: Die ersten Trolleys 1932 in Lausanne waren laut Gesetz «schienenlose Bahnfahrzeuge» und so benötigten deren Chauffeure auch keinen Führerschein. Bei der VBZ brachte es ein Trolley-Fahrer auf 40 unfallfreie Dienstjahre ohne Ausweis – heute allerdings undenkbar.

Kundennutzen

Handelt es sich bei der neuen E-Mobilität im Bussektor nur um eine Spielwiese für Bushersteller und Verkehrsbetriebe? Sicherlich hilft dieser Umbau bei der Erreichung Klimastrategie 2050 mit – sofern der Energieverbrauch aus schweizerischem Wasserstrom gedeckt werden kann. Dazu kommt die deutliche Lärmreduktion gegenüber Diesel- und Gasbussen. Davon profitieren die Anwohner, speziell bei steilen Strecken, aber auch die Fahrgäste. Mit konsequenter Niederflertechnik, genügend Stauraum, einer vernünftigen Anzahl Sitzplätze sowie dem ruckfreien und rasanten Beschleunigungsvermögen bringen die modernen E-Busse durchaus einen Nutzen für die ÖV-Fahrgäste.

Promesse non mantenute

Lugano – Mendrisio – Malpensa: Buon successo ma tempi troppo lunghi per raggiungere l'aeroporto milanese.

Edy Bernasconi Dopo un avvio difficile a causa dei frequenti ritardi e le numerose soppressioni di treni si può affermare che oggi il collegamento ferroviario tra il Ticino e l'aeroporto milanese di Malpensa ha raggiunto un buon livello di affidabilità. Questa linea costituisce il prolungamento della Mendrisio – Varese il cui esercizio era iniziato nel mese di gennaio 2018. La possibilità di raggiungere l'aeroporto lombardo è attiva dal mese di giugno di due anni fa. Nel corso del 2019 il 99 per cento dei treni ha potuto circolare regolarmente. Nell'88 per cento dei casi i ritardi sono risultati inferiori ai 5 minuti e nel 98 per cento si sono fermati al di sotto dei 15 minuti. Il passaggio, dall'inizio dell'estate 2019, da una frequenza oraria ad una di un treno ogni 30 minuti insieme al fatto, per chi proviene da Lugano, che non è più necessario cambiare treno a Mendrisio, ha contribuito ad accrescere l'attrattiva dell'offerta ferroviaria. Lo dimostrano gli ultimi dati che, per il mese di ottobre 2019, parlano di 800 passeggeri al giorno che hanno utilizzato il treno da o per Malpensa. Restano tuttavia alcuni punti critici.

Tempi ancora troppo lunghi

Il viaggio con il treno da Lugano a Malpensa ha una durata di 1 ora e 36 minuti per

raggiungere il Terminal 1 ed è di 1 ora e 42 minuti per il Terminal 2. A partire dallo scorso gennaio l'Ufficio federale dei trasporti ha annullato la concessione di cui beneficiavano le società che fino allo scorso anno avevano garantito il collegamento su gomma tra il Ticino e l'aeroporto italiano. Due di queste (Giosy Tour e Lugano servizi) si sono riproposte sul mercato offrendo un servizio taxi su riservazione con minibus (otto posti) e la durata del viaggio da Lugano è di 55 minuti, quindi decisamente concorrenziale rispetto al treno. Sulla medesima tratta è pure attiva, anche se qualche domanda sulla legalità di questo servizio è lecita, la società Flixbus (tempo del percorso da Lugano a Malpensa compreso tra i 75 e gli 85 minuti). Non sono neppure mancate critiche per il fatto che il primo treno dal Ticino arriva a Malpensa alle 6.41 (troppo tardi per i primi imbarchi). Il medesimo stato di cose si ripresenta la sera per il viaggio di ritorno (ultimo treno alle 23.19).

Nel messaggio con il quale, nel 2007, il Consiglio di Stato ticinese aveva chiesto il credito per la partecipazione cantonale alla costruzione della Mendrisio – Varese – Malpensa (137 milioni pagati in parti uguali da Confederazione e Cantone su un investimento complessivo di 476 milioni)

era stata ipotizzata una durata del collegamento tra Lugano e Malpensa inferiore ad 1 ora. Questo obiettivo non è stato mantenuto e le FFS, ancora recentemente, hanno fatto sapere che non sono previsti cambiamenti. Il costo del biglietto (franchi 23,40 per la sola andata) è comunque inferiore a quello praticato da Giosy Tour e Lugano Servizi (franchi 30) e quindi, almeno in questo, la ferrovia è concorrenziale. Flixbus chiede invece 9 franchi e 50 per persona.

Alcune domande alla politica

In una recente lettera all'Ufficio federale dei trasporti, Astuti, la Sezione ticinese di Pro Bahn, domanda di capire le ragioni per le quali si è rinunciato a concretizzare l'obiettivo di contenere il collegamento tra Lugano e Malpensa al di sotto di un'ora e se vi siano ragioni tecniche all'origine di una situazione che sembra non rispettare quello che era un preciso mandato politico. Copia della lettera è stata inviata anche al Dipartimento cantonale del Territorio e alla direzione di Tilo SA. Quali sarebbero le ragioni tecniche che non consentono, ad esempio, di limitare la durata delle fermate in alcune stazioni (Mendrisio, Varese e Busto)? Oppure il passaggio da un sistema S-Bahn a un servizio tipo RegioExpress (RE)? Un discorso a parte meritano poi le modalità di acquisto ed il costo dei biglietti, per quanto concorrenziale. Così, non è possibile comprare il biglietto per Malpensa via Internet e, ancora, l'utente detentore di un abbonamento a metà prezzo può farlo valere solo per il viaggio di andata, ma non per quello di ritorno.



Die S-Bahn Tilo verbindet das Tessin recht zuverlässig mit dem Flughafen Mailand-Malpensa. Doch einige Probleme bleiben: zu lange Fahrzeiten (zirka 1 Stunde 40 Minuten von Lugano bis Malpensa), nicht ausreichende Betriebszeiten (Unerreichbarkeit von Frühflügen sowie nicht garantierte Rückkehr nach später Landung) und der Billetverkauf (online nicht möglich, Anerkennung von Halbtax). Astuti, die Tessiner Sektion von Pro Bahn Schweiz, hat sich in einem Schreiben an das BAV und das kantonale Umweltsdepartement gewandt. Denn einst gemachte Versprechen wurden nicht eingehalten.
Bild: Gerhard Lob

Nachrichten 2

Zu wenige Sitzplätze im Tram

Bernmobil hat 27 neue Fahrzeuge vom Typ Tramlink bei Stadler Rail bestellt. Sieben sind Einrichtungstrams (ERT), 20 sind Zweirichtungstrams (ZRT). Der Entscheid beschert den Fahrgästen auf der längsten Linie Fischermätteli – Worb (Linie 6) so viele Stehplätze wie noch nie. Fast unglaublich, wie die Fahrgäste der einzigen Vorortlinie von Bernmobil zukünftig befördert werden sollen. Nur zirka 52 Sitzplätze werden im 42,5 m langen Be 6/8 Tramlink ZRT angeboten. An der Vertragsunterzeichnung zum Kauf der Tramlinks Anfang Dezember versicherten die Verantwortlichen von Bernmobil, die Innengestaltung des ZRT sei noch nicht definitiv. So bleibt Hoffnung auf eine Optimierung des Sitzplatzanteils. (wo)

Erste Bilanz für EasyRide

EasyRide ist nach Einschätzung der SBB erfolgreich gestartet. Drei Monate nach Einführung des automatischen Ticketings in der SBB Mobile App habe sich eine halbe Million Kundinnen und Kunden registriert, mehr als eine Million Fahrten seien über EasyRide abgerechnet worden, heisst es in einer Medienmitteilung. Die SBB rechnen damit, dass das elektronische Ticketing als Verkaufskanal in den nächsten Jahren zunehmend wichtiger wird. Mit EasyRide können Kundinnen und Kunden beim Reiseantritt einchecken und am Schluss ihrer Reise an jedem beliebigen Ort wieder auschecken. Die Nutzung von Sparbilletten ist über diesen Modus allerdings nicht möglich. Weitere Informationen: www.sbb.ch/easyride (pd/gl)

Schritt um Schritt zum Gratis-öV?

Momentan kursieren diverse Ideen, um den öV für Junge günstiger oder sogar ganz gratis zu machen. Selbst von bürgerlicher Seite gibt es mittlerweile Unterstützung für den Vorschlag, ein 1000-Franken-GA für Junge einzuführen. Ex-BDP-Nationalrat Hans Grunder hat gefordert, dass Jugendliche bis 16 Jahre den öV gratis nutzen dürfen. Und SP-Nationalrat Cédric Wermuth verfolgt sogar eine Langzeitvision, wie die Zeitungen der CH Media berichteten: «Der öV soll gebührenfrei sein und von den Steuern finanziert werden.» Skeptisch zu



mitteilte. Auf den weiteren Top-Rängen liegen Luxemburg (38 Mal) sowie Dänemark, Österreich und Deutschland (je 35 Mal). Ebenfalls europaweiter Rekord sind die 2398 Kilometer, die jeder Einwohner der Schweiz 2018 durchschnittlich auf Schienen zurückgelegt hat. Österreich folgt mit nur 1481 km pro Einwohner. Für Belgien und die Niederlande fehlten die Angaben zu den Personenkilometern, für Belgien und Polen waren ausserdem nur die Personenkilometer für 2017 verfügbar. (pd)

..... Übergriffe aufs Zugpersonal

Über eine nicht tolerierbare Entwicklung berichten regelmässig die Schweizer Medien: Übergriffe auf Zugbegleiter. Diese reichen von Pfefferspray-Attacken über Beleidigungen bis zu sexueller Anmache, insbesondere auf das weibliche Personal. Häufig handelt es sich um abschätziges Bemerkungen, Beschimpfungen oder Einschüchterungsversuche. Eine Einschätzung der Entwicklung in der jüngeren Vergangenheit wagte die Eisenbahnergewerkschaft SEV: Die schweren Fälle mit Körperverletzungen nahmen seit dem Jahr 2015 ab, die mittelschweren (Tätlichkeiten ohne körperliche Folgen) und leichten (verbale Entgleisungen) dagegen zu. Einige dieser Fälle landeten vor dem Bundesstrafgericht in Bellinzona. (gl)

..... «PE» sorgt für Verwirrung

Aufmerksame Bahnfahrerinnen und Bahnfahrer werden es gemerkt haben. Auf den Anzeigetafeln der Bahnhöfe ist neben IC, IR, RE und ähnlichen Kürzeln das neue Signet «PE» aufgetaucht. Diese Abkürzung steht für «Panorama-Express» und wird seit Dezember 2019 schweizweit als technische Bezeichnung der Zugkategorie verwendet. Da werden sicherlich viele Arbeitsgruppen dran getüftelt haben. Denn die einzelnen Marken dieser Kategorie bleiben bei ihren angestammten Namen, sprich «Glacier Express», «Voralpen-Express», «Golden Pass», etc. Für Verwirrung bei Bahnkunden ist somit gesorgt. Die Südostbahn gab sogar eine Medienmitteilung heraus. «Die SOB wird die Bezeichnung Voralpen-Express weiterhin einsetzen», hiess es dort. (gl)

diesen Wünschen äusserte sich Ueli Stüchelberger als Direktor des Verbandes öffentlicher Verkehr: «Was nichts kostet, ist nichts wert.» (gl)

Schweiz bleibt Europameisterin

71 Mal mit der Bahn – so oft war jede Schweizerin und jeder Schweizer im Jahr 2018 im Schnitt unterwegs. Das ist europaweiter Rekord, wie der Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr Litra mit Verweis auf eine Eurostat-Erhebung

Schweizer Eisenbahnen – kompakt und kompetent

Dem 100-Jahr-Jubiläum des Verlags Orell Füssli haben wir das neue Werk von Hans-Peter Bärtschi zu verdanken. Das reich illustrierte Werk gehört ins Bücherregal aller Bahninteressierten.

Martin Stuber Fast 400 Seiten mit über 200 Abbildungen zählt das jüngste Buch von Hans-Peter Bärtschi mit dem Titel «Schweizer Bahnen: Mythos, Geschichte, Politik, 1844–2024». Nun mangelt es ja nicht an Büchern über die Schweizer Eisenbahnen. An Gesamtübersichten, welche die ganze Geschichte seit den Anfängen bis in unsere Zeit umfassend abhandeln, hingegen schon eher. Das neue Buch ist chronologisch in drei 60-Jahres-Abschnitte gegliedert. 1844–1903: Privatbahnen für Privatbanken; 1904–1963: Staatliche Bahnen für Industrieinvestitionen; 1964–2023: Bahnen subventionieren die Bau- und Ausrüstungswirtschaft.

Über eine chronologische Unterteilung lässt sich immer streiten – die grossen Meilensteine halten sich nach Ansicht des Rezensenten nicht an die von Bärtschi vorgenommene Periodisierung. Es tut dem Buch deshalb gut, dass der Text nicht sklavisch dieser Periodisierung folgt. So verläuft beispielsweise die Geschichte der städtischen und touristischen Zubringer zur Eisenbahn

– Trams, einzelne Meterspurbahnen und Bergbahnen – in anderen, verschobenen Zeitintervallen.

Ein anderes Beispiel ist die eher verspätete Elektrifizierung bei den 1902 geschaffenen SBB. Es brauchte dazu die im ersten Weltkrieg schmerzlich erforderte Abhängigkeit von der importierten Kohle und die Aussicht, mit eigener Wasserkraft den Strom herzustellen. Weil sich aber in den pro Zeitabschnitt durchstrukturierten Kapiteln eines dem Thema «Energie» widmet, gelingt es Bärtschi, die enge Verzahnung des Aufschwungs der Elektro- und Maschinenindustrie und der Elektrifizierung der Bahnen anschaulich zu beleuchten.

Menschen hinter der Bahn

Ein grosser Pluspunkt: das Personal, welches die Bahn überhaupt erst am Laufen hält, wird jeweils in einem eigenen Kapitel ausführlich thematisiert. So erfährt die Leserschaft, dass 110-Stunden-Wochen und monatlich nur anderthalb freie Tage in den ersten Jahrzehnten der Eisenbahn der Normalfall waren. Das Verhältnis der Löhne von Arbeitern und Direktoren betrug 1 zu 100. Die Privatbahnen waren – mit Ausnahme der Werkstätten – nicht dem 1877 eingeführten Fabrikgesetz unterstellt. Wenn wir hier Bärtschis Werk mit demjenigen des Escher-Biographen und Credit-Suisse-Haushistorikers Joseph Jung vergleichen, welcher die «goldenen Jahrzehnte» der Privatbahnen idealisiert, dann ist Jungs Opus peinlich. Vom neoliberalen Historiker-Ideologen verschwiegen, aber gut belegt von Bärtschi, werden auch die Umstände der damaligen Privatisierung der fünf grossen Privatbahnen. Die SBB hatten die Schulden der Privatbahnen vollumfänglich zu übernehmen und zu amortisieren. Darunter haben die Bundesbahnen jahrzehntelang gelitten. So verschlangen noch 1938 die Kapitalkosten 30 Prozent der Jahreseinnahmen!

Die Darstellung des dritten Zeitabschnittes wirkt etwas durchzogen. Brillant wird vom Versuch der bürgerlichen Priva-



Hans-Peter Bärtschi
Schweizer Bahnen: Mythos, Geschichte, Politik, 1844–2024
Orell Füssli Verlag, Zürich 2019, 68.90 Fr.

tisierer erzählt, in den 1990er Jahren die SBB zum Verscherbeln ihrer Infrastruktur für Energieerzeugung und -übertragung zu zwingen. Dies wurde dank dem grossen SBB-Blackout vom 22. Juni 2005 gestoppt und teils rückgängig gemacht – und aktuell werben die SBB damit, dass 90 Prozent des Stroms aus eigenen Kraftwerken stammt. Kenntnisreich ist auch die Darstellung der Bahnreform-Bestrebungen und der Umstrukturierung der SBB, wiederum mit Berücksichtigung der Personalaspekte. Etwas pessimistisch kommt der Ausblick mit seiner Stossrichtung daher, es werde zu viel für Mobilität investiert.

Eine der grössten Stärken des Buches ist leider auch ein Manko: Mit 202 gut ausgewählten Abbildungen sorgfältig illustriert, leiden einige Bilder unter der mangelnden Bildgrösse und verlieren so an Aussagekraft. Umso wertvoller, dass die Quellenangabe jeweils direkt beim Bild geliefert wird. Den Nutzen des Buches noch vergrössert hätte eine Zeittabelle mit der Chronologie aller wichtigen Ereignisse.



Bild: Sylvia Bärtschi-Baumann

Zum Autor

Dr. Hans-Peter Bärtschi, Historiker und Architekt, hat zahlreiche Zeugen der Industriekultur vor der Verschrottung bewahrt. Er war massgeblich an rund 30 Büchern beteiligt und hat an die 50 Museen und Ausstellungen initiiert. Er war Initiator und Geschäftsführer der Schweizerischen Gesellschaft für Technikgeschichte und Industriekultur SGTI und Gründungsmitglied der Schweizerischen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte SGEG. Bärtschi lebt in Winterthur.

Die Bahnmuseen von St. Petersburg

Die prächtigen Paläste, Kirchen sowie über 400 Museen der einstigen Zarenstadt sind weltbekannt. Weniger bekannt ist, dass einige Museen den Bahnen gewidmet sind.

Bruno Breitschmid Ein absoluter Höhepunkt, nicht nur für Eisenbahnfans, ist das 2017 eröffnete Russische Eisenbahnmuseum. Das Museum der Russischen Staatsbahn RZD ist im November 2019 als bestes Firmenmuseum Russlands prämiert worden. Eine grosse Auswahl an Loks aller Traktionsarten, Güter- und Personenwagen sowie Exponate zum Eisenbahnwesen generell sind im früheren Betriebswerks-Areal untergebracht. In zwei renovierten Lokschuppen und auf einem grossen Aussen- gelände werden auf 39 000 Quadratmetern 118 Exponate sowie 44 Multimedia-Instal- lationen gezeigt. Unter anderem wird anhand einer aufgeschnittenen Dampflok die Funktionsweise detailliert dargestellt. Auch wird die Geschichte der verschiedenen Kupplungsarten erklärt, begonnen mit der Schraubekupplung über diverse Arten von Mittelpufferkupplungen und die Scharfen- berg-Kupplung bis hin zur russischen Zent- ralmittelpufferkupplung «SA-3», welche ab 1935 sukzessive eingeführt worden ist. In einem Fahrsimulator können Jung und Alt in die Rolle des Lokführers einer modernen russischen Diesellok schlüpfen.

Das grosse Aussengelände beherbergt neben vielen gewöhnlichen Loks, mächtigen Doppel-Loks, einigen Zügen und einem Hochgeschwindigkeitszug auch militäri- sches Rollmaterial, so ein mächtiges Eisen- bahngeschütz TM-3-12 und eine Eisen- bahnraketeneinheit «Molodets» für den Abschuss von «Cruise-Missiles». Vor 30 Jahren noch undenkbar, dürfen auch diese Exponate inzwischen fotografiert werden. (Infos: www.rzd-museum.ru/en)

Grand Maket Russia

Auf dieser grossen H0-Modelleisenbahn- anlage werden die verschiedensten Lan- desteile und Sehenswürdigkeiten wie die durch den Tessiner Architekten Domenico Trezzini erbaute Peter-und-Paul-Kathe- drale in St. Petersburg, der Rote Platz in Moskau oder die schöne Holzkirche von Kizhi gezeigt. Ebenso dürfen Badeorte am Schwarzen Meer, Landschaften Sibiriens, landestypische Metro- und Bahnstationen, Tragflügelboote und eine U-Boot-Basis, aber auch Kreuzfahrtschiffe nicht fehlen.

Mangels Modellen von russischen E- Loks fahren auf der Anlage E-Loks der DB

und Ae 6/6 der SBB, aber ohne Lokkenn- zeichnungen, was indessen nur Puristen wirklich stören dürfte. Besucher können sich auf dieser Modelleisenbahnanlage einen guten Überblick über verschiedene Landschaften verschaffen. Nebst den vie- len Zügen sind auch LKW und Reisebusse auf der Anlage unterwegs. Die Gestaltung der Umgebung, der Gebäude, usw. zeigt von einem hohen Engagement der Ange- stellten; und es sind auch witzige Details ersichtlich, wie ein Querschnitt durch ein U-Boot mit dem Hinweis «streng geheim, nicht schauen» oder ein auf einem Indus- triegebäude gelandeten Raumschiff mit grünen Männchen. (Infos: www.grandma- ket.ru/de)

Eine Vielzahl von Modellen

Das wohl älteste Museum dieser Art, das Zentralmuseum für Schienenverkehr der Russischen Föderation, weist sehr viele Ex- ponate auf, welche die technischen Funk- tionsweisen und Voraussetzungen der Ei- senbahn, des Streckenbaus und ähnlicher Dinge aufzeigen. In diesem Museum wer- den viele teils über 100-jährige Modelle gezeigt, aber auch Modelle topmoderner Loks, Modelle von Eisenbahnwagen, Ei- senbahnbrücken, einem Ablaufberg und sogar einer historischen Umspuranlage.

Im Herbst 2019 wurde schliesslich das kleine Brückenmuseum (Muzey Mostow) eröffnet, welches einen guten Überblick über verschiedenste Brückenarten gibt. Bei den gezeigten Brückenmodellen in verschiedenen Massstäben handelt es sich teils um über 100 Jahre alte Modelle. Ganz speziell ist ein Modell einer Drehbrücke im Massstab 1 zu 36 aus dem Jahr 1918, welches funktionsfähig ist. Auch werden Planskizzen und ein Modell einer Genfer- Brücke gezeigt, welche durch G.H. Dufour aus Genf geplant worden ist.



Gigantisches Schmuckstück im Eisenbahnmuseum der RZD: Zweisystem-Elektrolok mit 8 Achsen der Baureihe VL. Bild: Bruno Breitschmid

Busnetz statt Bahnnetz

Zum Artikel «Ajoie – Sundgau: Zwei Rezepte im Regionalverkehr» (InfoForum 4/2019).

1. Ich bin mit der Region und der Verkehrserschliessung auf beiden Seiten der Grenze gut vertraut. Auch ich finde die Frequenzen der neuen Direktverbindung deprimierend.
2. Man mag argumentieren, dass die Erwartungen zu hoch waren. Aber die Ursache liegt an einem anderen Ort – das Konzept ist falsch. Eine ähnliche Situation existiert auch im Südtesin auf der Relation zwischen Mendrisio und Varese. Auch dort wurde gebaut, ohne über ein funktionierendes und abge-

stimmtes Verkehrskonzept zu verfügen. Kein privater Unternehmer würde so handeln.

3. Der Vergleich der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr auf beiden Seiten der Grenze führt zu einem überraschenden Ergebnis – sie ist in Frankreich mit dem «Optymo»-Busnetz (www.optymo.fr) den Gegebenheiten in der Schweiz mindestens ebenbürtig. So fahren an Werktagen stündlich mindestens fünf Busse von Meroux-TGV nach Belfort. Diese erschliessen die Region weitaus besser als die Eisenbahn.
4. Ich stelle die Bedeutung der Eisenbahnlinie von Delle nach Belfort keinesfalls in Frage. Aber nicht als zu diesem Zweck ungeeignete Lokalbahn, sondern als überregionale Verbindung

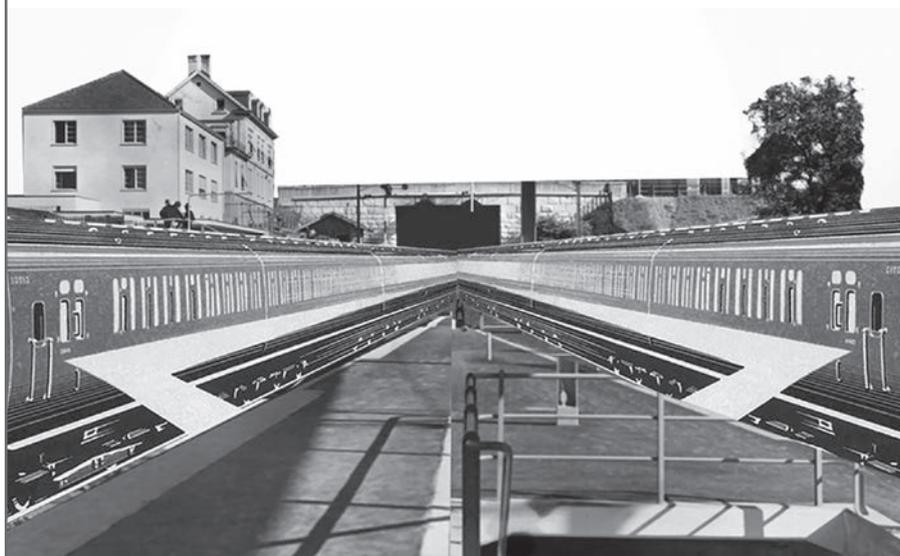
zwischen den Zentren Biel – Moutier – Delsberg – Pruntrut – Delle – Belfort.

5. Die Region ist relativ dünn besiedelt. Die Erwartung, dass grössere Pendlerströme auf die Bahn ausweichen, ist nicht gerechtfertigt. Man hat an den Stationen zwischen Delle und Belfort zwar eine grössere Anzahl Parkplätze bereitgestellt, aber die Arbeitsplätze in der Schweiz befinden sich oft abseits der Bahnhöfe. Zudem steht in der Ajoie mit der Transjurane eine leistungsfähige Autobahn zur Verfügung – und wer in Frankreich peripher wohnt und schon einmal im Auto sitzt, findet schwerlich den Weg zum Bahnhof.
6. Für die Erschliessung der Ajoie mit dem öffentlichen Verkehr ist meines Erachtens ein Konzept nach dem Muster des «Optymo»-Verbundes ungleich besser geeignet. Es ist ökologisch, ökologisch und aus Kundensicht vorteilhafter.
7. Die Forderung nach einer Modernisierung der Eisenbahnlinie von Pruntrut nach Bonfol ist m.E. verfehlt. Eigentlich hat diese Bahnlinie ihre Existenzberechtigung mit der Einstellung der Durchbindung von Bonfol nach Danemarie, Altkirch und Mulhouse schon lange verloren. Und dass mit dem Füllhorn BIF-Mittel zur Verfügung stehen, ist kein Argument für die Erneuerung. Ein Blick auf die Karte zeigt, dass der Bus die Dörfer weitaus besser erschliessen würde und – mindestens in den Hauptverkehrszeiten – für den Berufsverkehr bis nach Altkirch verlängert werden könnte.
8. Mit dieser Argumentation könnte man ebenso gut für den Bau einer neuen Eisenbahnlinie von Courgenay nach Charmoille plädieren. Aber auch hier hat sich der Busbetrieb mit den Verdichtungen in den Hauptverkehrszeiten und mehreren Haltepunkten in den Ortschaften bestens bewährt.
9. Sonderbar: Nachdem der Kanton Jura aus Kostengründen sein bisher von PostAuto betriebenes Busnetz neu ausschreiben will, kommen diese Überlegungen bei der Eisenbahn nicht zum Tragen. Über die Gründe und die Nutzniesser lässt sich füglich spekulieren.

Das Bahnhofreisebüro ist auch eine ÖBB Agentur.



Bahnhofreisebüro Wipkingen
Dammstrasse 54, 8037 Zürich
www.bahnhofreisebuero.ch



Ernst Rota, Zürich

Nordwestschweiz: U-Abo leider nur bis St. Louis gültig

Dass das U-Abo ab Fahrplanwechsel neu auch im Lörracher Verkehrsverbund RVL in Deutschland gültig ist, bis Eimeldingen, Brombach, Hauingen und Schwörstadt, ist sicher eine Erleichterung und ein positives Zeichen für Ausflügler, aber auch für Konsumenten im sogenannten Dreiland.

Andererseits ist es unglaublich, dass mit Frankreich – trotz jahrelanger Kontakte – leider immer noch kein Abkommen zu einer grenzüberschreitenden Anerkennung des Umweltschutz-Abos getroffen werden konnte, das heisst bis Mulhouse und eventuell bis Colmar, das ebenso noch zum Departement Haut-Rhin gehört. Die französischen Verantwortlichen

haben offensichtlich nicht verstanden, dass die Anerkennung, mindestens in den TER-Regionalzügen, eine Win-Win-Situation bedeuten kann, für Tagestouristen aus der Agglomeration Nordwestschweiz sowie für das elsässische lokale Gewerbe und die Gastronomie. Man liest im U-Abo-Magazin lediglich, dass das U-Abo auf der von Basel initiierten Verlängerung des 3er-Trams ins französische St. Louis gültig ist; vom Distri-Bus ebenfalls nach St. Louis und Village Neuf erfährt man nichts. Man hat den Eindruck, für Frankreich hört die Welt gleich hinter St. Louis auf. Das passt überhaupt nicht zur aktuellen und internationalen Verkehrs- und Klimadebatte.

Marcus Stoercklé jun., Basel

Es braucht Trinkwasser an allen Bahnhöfen

Der Mensch braucht Luft und Wasser zum Leben. Das Wasser haben uns die SBB fast überall genommen. In den Bahnhöfen wurden quasi alle frei zugänglichen Wasserquellen demontiert oder abgestellt. So ist der Kunde gezwungen, Wasserflaschen zu kaufen (inkl. Abfallproduktion und Erdöl-CO₂-Umweltverschmutzung, gefördert durch die SBB). Ein gutes Geschäft für die SBB und ihre Geschäftsmieter, ein Trauerspiel in Sachen Umwelt und Kundenservice. Hier war «früher» klar besser. Entsprechend sollte gegen alle Bahnhofumbauten ohne genügend Wasserstellen Einsprache erhoben werden.

Othmar Ulrich, Wabern

Wenig nachhaltiger öV im Mendrisiotto

Ein Leser hat sich in einem offenen Brief an Bundesrätin Simonetta Sommaruga gewandt und Antwort vom Bundesamt für Verkehr erhalten:

Sehr geehrte Frau Bundesrätin. Seit rund fünf Jahren wohne ich im Südtessin, nehme aber vieles noch immer wie ein soeben Angereister wahr, manches mit Begeisterung, manches mit Befremden – gerade im Zusammenhang mit Verkehr. Als durchschnittlicher öV-Nutzer, und wie ein Migrant im eigenen Land. Schweizweit sind wir bezüglich öV verwöhnt. So erstaunt es, andernorts auf ein anderes Verständnis dieses Service public zu stossen, nicht nur in der Bevölkerung, der potentiellen Kundschaft, sondern auch im Kontakt mit Behörden. Offenbar gelten hier andere Prioritäten, man baut ein IT-Tool für Smartphones, damit Fahrpläne der verschiedensten öV-Betriebe per App abgerufen werden können. Aber Orts-unkundige verirren sich beim Suchen der Haltestellen, wenn nicht etwas unternommen wird: etwas Farbe und ein Pinsel würden oft genügen. Hauptsache, man ginge nach normalen Leitlinien guter Signalistik vor.

Auch bei «Autopostale» scheinen Mängelmeldungen nicht wirklich ernst genommen zu werden, auch jene vom Fahrpersonal selber. «Die hören eh nicht auf uns», ist da der Tenor. Traurig, denn der öV hatte im Tessin einst ein hohes Ansehen als verlässlicher Arbeitgeber. Ein Beispiel: In den Bergen und Tälern gestreute Dörfchen mit Buslinien sinnvoll zu

verbinden, ist nicht einfach, funktionierte aber. Ende 2015 wurden in bester Absicht ein Stundentakt und neue Linien eingeführt. Ohne ersichtlichen Grund wurden dabei historisch gewachsene Verbindungen gekappt. Ganze Dörfer hatten plötzlich keine Verbindung mehr zu Postbüro, Coop, Apotheke und Arzt. Die Planer hatten eine Linie nach Italien im Auge. Was an sich löblich ist, aber noch lange keine Realität. Dafür wurde aber auf Vorrat eine Wiese asphaltiert. Die Linie führt am Zoll vorbei, wo eine Petition eine Haltestelle einzurichten vorschlug. Besagte Petition blieb ergebnislos. Später kursierte der Witz: «Was ist der Unterschied vom öV im Mendrisiotto zu jenem in Afrika? Dort fahren viel zu kleine, überfüllte Busse, hier viel zu grosse und leere.»

Das Tessin ist grundsätzlich aufs Auto ausgerichtet. Die eklatant hohe Fahrzeugzahl pro Haushalt spricht Bände, und man begründet sie damit, man sei eben «latino». Und wer hat Schuld am Dauerstau im Stossverkehr? Natürlich die Grenzgänger, wer denn sonst? Noch ein Gedanke, der mich beschäftigt, seit ich täglich stehende Kolonnen auf Strassen und Autobahnen sehe: Flüsse und Seen bildeten über Jahrtausende die Verkehrsadern, ein Potential, das schweizweit seit gut hundert Jahren praktisch nur noch

der Freizeit dient. Aber wo Wasser vorhanden ist, sind europäische Städte längst dazu übergegangen, effiziente Katamarane einzusetzen – wie Wasserbusse eben. Diese haben sich als Verkehrsmittel völlig etabliert. Logisch, wenn man damit verstopfte Strassen umschiffen kann. Ich bin überzeugt, dass es lohnend ist, dieses Verkehrspotential anzugehen. Auch im südlichsten Zipfel der Schweiz sollte der öV auf nachhaltige Weise gefördert werden. Es gilt, auf vielen Ebenen Veränderungen einzuleiten. Die Zeit drängt, das Klima stöhnt. Unüberhörbar!

Soweit der stark gekürzte Wortlaut des sechsseitigen Briefes, in der Art eines Berichtes vom Südzipfel der Schweiz geschrieben. Viel zu lang natürlich, um irgendwo abgedruckt zu werden. Aber einen knappen Monat später erhielt der Absender freundliche Post vom BAV.

Auszug aus der Antwort von Dr. Peter Füglistaler, BAV:

Bund und Kantone bestellen gemeinsam den öffentlichen regionalen Personenverkehr (RPV) bei den Transportunternehmen. Die Federführung für die Angebotsplanung, insbesondere im Busbereich, liegt bei den Kantonen. Für eine Mitfinanzierung des Bundes müssen die Vorgaben >>>

>>> bezüglich Wirtschaftlichkeit und einem angemessenen Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage erfüllt sein. Die konkrete Ausgestaltung des Liniennetzes und des Fahrplanes ist Sache des Kantons. Der Ortsverkehr wie auch die Schulbusse liegen dagegen in der alleinigen Kompetenz der Kantone und/oder Gemeinden, hier ist der Bund nicht beteiligt. Wir werden Ihre Hinweise zu möglichen Optimierungen des Angebotes an den Kanton Tessin weiterleiten. Zu beachten ist, dass mit der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels grosse Anpassungen auch am Busangebot im ganzen Kanton Tessin vorgesehen sind. Kanton und Bund rechnen mit einer deutlichen Erhöhung der Nachfrage, so dass zukünftig keine zu grossen Fahrzeuge mehr leer herumfahren sollten. Der Bundesrat steuert die Schweizerische Post AG – zu der auch PostAuto gehört – als Eigner über strategische Ziele, die er jeweils für vier Jahre festlegt und jährlich überprüft, ob sie erreicht wurden. In die operativen Belange der Personalpolitik mischt sich der Bundesrat jedoch nicht ein.

Die Signaletik oder allgemeiner gesprochen das Fahrgastinformationssystem (FIS) im öV unterliegt diversen gesetzlichen Grundlagen: Das Behindertengleichstellungsgesetz, das Personenbeförderungsgesetz sowie weitere Verordnungen und Richtlinien geben vor, wie das FIS auszugestaltet ist. Die Verantwortung für die Umsetzung und damit auch für die Festlegung, wo Informationen angebracht werden müssen, liegt bei den Transportunternehmen. Im Rahmen des Verbands des öffentlichen Verkehrs (VöV) wurde ein Branchenstandard definiert, der den Transportunternehmen bei der Umsetzung als Empfehlung dient.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) ist im Bereich Schifffahrt auf den Tessiner Seen Lago Maggiore und Lago di Lugano gemeinsam mit den italienischen Behörden für die rechtlichen Rahmenbedingungen und deren Einhaltung zuständig. Unternehmenspolitische Fragen, die das Angebot der Schifffahrtslinien betreffen, liegen dagegen in der Kompetenz der Schifffahrtsunternehmen. Wir teilen jedoch Ihren Eindruck, dass attraktive Schiffsverbindungen als Bestandteil des öV-Angebots zu einer nachhaltigen Mobilität im Tessin beitragen könnten. Entsprechend finanziert der Bund seit 2019 die Schifffahrtslinie 351 Locarno – Tenero – Magadino mit; ab

2020 wird die Mitfinanzierung der Linie 437 Morcote – Porto Ceresio geprüft

**Schriftverkehr zwischen
Lothar Drack, Melide, und dem
Bundesamt für Verkehr**

WC-Ärger im Zug und an Bahnhöfen

Ausgelöst durch die Kassensturz-Sendung zum Thema Toiletten im öV, insbesondere bei den SBB, möchte ich Ihnen als Interessenvertreterin der Bahnkunden meine diesbezügliche Erfahrung mitteilen. Ich bin bald 70 Jahre alt und habe seit vielen Jahren eine Reizblase; ich muss mindestens einmal pro Stunde auf die Toilette gehen. Wenn ich den Harn zulange zurückbehalte, bekomme ich Harnverhalt, was einen Katheter im Spital nötig macht. Ich erlebe es immer wieder, wenn ich von Grenchen nach Zürich oder von Bern nach Zürich fahre, dass die Toiletten in den SBB-Zügen geschlossen oder in einem pitoyablen Zustand sind. Ich habe den SBB schon geschrieben, aber die hatten kein wirkliches Verständnis für die Situation. Sie schrieben unter anderem: Es seien die Zugfahrer, die für verschmutzte Toiletten verantwortlich seien (wer denn sonst?). Der Unterhalt sei eben sehr teuer, ein WC in einem SBB-Wagen koste 100 000 Franken. Man hat es in aktuellen Konsumentensendungen der SRG bestätigt bekommen, dass die SBB-Verantwortlichen das Problem einfach nicht sehen wollen. Ein weiteres Problem sind die Toiletten auf den Bahnhöfen: Die einen werden von McClean & Co. Bewirtschaftet; die sind sauber, aber teuer (für Vielnutzer wie mich). Die Gratistoiletten in kleineren Bahnhöfen sind oft schlecht zugänglich und vor allem schlecht gewartet. Beispiel Grenchen Süd: Die Toilette ist öfters nicht sauber. Man kann dann morgens den SBB eine SMS schreiben, die verstopfte Toilette sollte gereinigt werden. Wenn ich dann abends auf der Heimfahrt wieder vorbeikomme, sehe ich, dass nichts unternommen wurde.

Peter Kräuliger, Schnottwil

Hinweis: Für den Inhalt der Leserbriefे sind die jeweiligen Autoren verantwortlich. Der Inhalt eines Leserbriefes muss sich nicht mit der Meinung der Redaktion decken.

Gönnermitglieder

BERN MOBIL



SIEMENS



Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel des transports
Sindacato del personale dei trasporti

SOB SÜDOSTBAHN



SWISSRAIL
Industry Association

BRUNNER
Medien mit Zukunft



Gemeinden

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

Eine neue Chance

Pro Bahn Nordwestschweiz begrüsst den Wiederaufbau der Wehratalbahn.

Willi Rehmann Am 20. Mai 1890 fuhr der erste Zug auf der Wehratalbahn. Die Linie war Teil der strategischen Verbindung aus dem Raum Immendingen ins Elsass, welches damals von Deutschland besetzt war. Aus militärischen Gründen musste die Schweiz umfahren werden, deswegen wurde auch die Sauschwänzlebahn gebaut. Die Wehratalbahn fuhr von Bad Säckingen über Wehr durch den drei Kilometer langen Fahrnauertunnel nach Schopfheim ins Wiesental. Sie wurde 1913 elektrifiziert und 1971 stillgelegt. Bereits 2005 hat der Tübinger Nahverkehrsexperte Ulrich Grosse in einer Studie im Auftrag der angrenzenden Gemeinden und der Landkreise Lörrach und Waldshut auf das enorme Potential der Linie hingewiesen (siehe Archiv Pro Bahn: InfoForum 4/2005, Seite 12). Dass Ulrich Grosse mit seiner Studie

richtig liegt, zeigt der Erfolg der Wiesentalbahn, betrieben durch SBB GmbH. Zu einer ähnlichen Einschätzung wie Grosse gelangt eine technische Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2007 der Firma Pöyry Infra GmbH Lörrach.

Am Agglo-Forum Basel Ende 2019 in Lörrach kündete der baden-württembergische Verkehrsminister Winfried Hermann eine Verdreifachung der Investitionsmittel für Bahnen an. Stillgelegte Linien sollen auf Wiederinbetriebnahme geprüft werden, was eine grosse Chance für die Wehratalbahn bedeutet. Die Städte Wehr, Bad Säckingen und Schopfheim setzen sich nachdrücklich für den Wiederaufbau der Wehratalbahn ein.

Die Links zu den beiden Gutachten finden sich in der deutschsprachigen Wikipedia unter «Wehratalbahn».

Preisfrage – Die Auflösung

Urs Schaffer/Andreas Theiler In der letzten Ausgabe des InfoForum (4/2019) fragten wir nach dem Namen der Haltestelle auf Verlangen, die in keinem Fahrplan aufgeführt ist. Drei Lösungen erhielten wir, und alle waren korrekt: Es handelt sich um «Sandweid» (oder Sandweidli) auf der Strecke der BOB zwischen Zweilütschinen und Lauterbrunnen.

Die Einsender waren in alphabetischer Reihenfolge: Yves Matscher, Wetzikon; Christian Saxer, Winterthur; Samuel Weibel, Emmenmatt. Herzliche Gratulation!



Dritter Trinationaler Bahn-Kongress in Basel

Am 1. April 2020 findet in Basel der 3. Trinationale Bahn-Kongress unter dem Titel «Drei Länder – ein Ziel – eine Bahn» statt. Die dritte Ausgabe dieser Tagung stellt Lösungen für eine gemeinsame Bahnzukunft für das Dreiland ins Zentrum der Diskussion. Weitere Informationen und das Detailprogramm unter www.bk20.ch.



Jetzt Mitglied werden!

online-Anmeldung unter:

www.pro-bahn.ch

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

www.pro-bahn.ch

Sektion Zürich: Einladung zur Mitgliederversammlung

Freitag, 27. März 2020 um 18 Uhr

Auditorium SBB in Zürich-Altstetten (Westlink)

Nach dem statutarischen Teil ist ein Fachreferat geplant. Die Mitgliederversammlung schliesst mit einem Apéro mit gemütlichem Beisammensein.

Anmeldungen an:
Herr Régis Maget, Affolternstr. 81,
8050 Zürich
E-Mail: regis.maget@bluewin.ch

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
Sägweg 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

Sandro Hartmeier, Präsident a.i.
Seestrasse 399
8706 Männedorf
M 079 609 41 11
pbs-zh.praesident@pro-bahn.ch

23. Delegiertenversammlung Pro Bahn Schweiz

Samstag, 25. April 2020, in Koblenz (CH)

Treffpunkt / Ablauf:

- 10:15 Begrüssung, Kaffee und Gipfeli
- 10.45 Delegiertenversammlung Pro Bahn
- 12:00 Mittagessen
- 14:00 Heutiges Tarifsystem
Bubi einfach
Allgemeine
16:00

**Delegiertenversammlung vom 25. April 2020
abgesagt bzw. verschoben.**

Gäste sind an der Delegierten-
versammlung willkommen. Stimm-, Wahl- und Antragsrecht
den Sektionen nominierten Delegierten. Reisekosten
zu Lasten der Teilnehmer. Mittagessen für Nicht-Delegierte: Es
wird ein Unkostenbeitrag von CHF 30.00 erhoben.

**Aus organisatorischen Gründen bitten wir darum, die
Anmeldung bis 1. April 2020 an Thomas Lendenmann zu
senden. Wichtig: Da wir die Unterlagen der DV, wenn
möglich, per Mail zustellen
möchten, geben Sie uns
bitte auch Ihre E-Mail-
Adresse an. Besten Dank!**



**Ich nehme an der 23. Delegierten-
versammlung von Pro Bahn Schweiz vom
25. April 2020 in Koblenz teil:**

- mit Mittagessen
- ohne Mittagessen
- vegetarisches Menu

Name _____

Vorname _____

Adresse _____

E-Mail _____

Datum / Unterschrift _____

Anmeldung bis am 1. April 2020 an:

Pro Bahn Schweiz / Thomas Lendenmann /
Grabenstrasse 30 / 8225 Siblingen
oder per Mail an: t.lendenmann@swissonline.ch

Seesicht haben in Zürich nur die Privilegierten.



STEIG EIN. KOMM WEITER.

