



Bild: Lorenz Degen

Sommerliche Ausflüge

Vorschläge aus den Sektionen für Naherholung mit dem öV

Projekt MehrSpur Zürich – Winterthur: Brüttenertunnel als Kernstück
Trickdiebe im Bahnhof Biel: Frust und Wut eines Bahnkunden



Gerhard Lob

Redaktor
InfoForum

D Hoffen auf eine Rückkehr zur Normalität

«Covid-19, Corona, Pandemie»: Wer mag diese Worte noch hören? Und doch werden sie uns noch einige Zeit begleiten. Zwar hat sich die epidemiologische Situation verbessert. In diesem Sommer scheint vieles möglich, was vor kurzem noch unmöglich schien. Doch niemand weiss im Moment, was die Zukunft bringt. Gibt es eine dritte Welle mit Virusmutanten im Herbst? Die Bahnen fahren jedenfalls ihr Angebot, etwa auch im grenzüberschreitenden Verkehr, langsam aber sicher wieder hoch. Damit wächst die Zuversicht, bald wieder problemloser ins Ausland reisen zu können. Einstweilen setzt das InfoForum noch auf Reisen und Ausflüge im Inland – aus den Sektionen sind einige Vorschläge gekommen. Leider haben wir die schmerzliche Pflicht, uns von Res Theiler zu verabschieden. Er war langjähriges Mitglied des Zentralvorstands von Pro Bahn Schweiz sowie langjähriger InfoForum-Mitarbeiter und verstarb im Alter von 77 Jahren (Seite 23).

F L'espoir d'un retour à la normale

Covid-19, Corona, pandémie; des mots qui font écho à un sentiment de lassitude. Et pourtant, malgré l'amélioration de la situation épidémiologique, ils vont encore nous accompagner un certain temps. Cet été, des perspectives se dessinent qui semblaient encore invisibles il y a peu. Même si, pour l'heure, nul ne sait ce que l'avenir nous réserve. Y aura-t-il une troisième vague de virus variants à l'automne? Quoi qu'il en soit, les chemins de fer augmentent progressivement leurs services, y compris ceux transfrontaliers. Un signe, et l'espoir qu'il sera bientôt possible de voyager à l'étranger sans entrave. Pour l'instant, l'InfoForum garde le cap sur les voyages et les excursions en Suisse – un certain nombre de suggestions sont parvenues des sections régionales. Et enfin, nous avons la tristesse de vous faire part du décès de Res Theiler. Membre de longue date du comité central de Pro Rail Suisse ainsi que collaborateur de longue date de l'InfoForum, il avait 77 ans (page 23).

I Sperando in un ritorno alla normalità

Covid-19, Corona, Pandemia. Chi ha ancora voglia di sentire ripetere queste parole? Eppure, continueranno ad accompagnarci per parecchio tempo. È vero che la situazione epidemiologica è migliorata. La prossima estate sarà possibile la ripresa di attività che fino a poco tempo fa erano bloccate. Ma nessuno è in grado di dire con certezza cosa ci riserverà il futuro e in particolare di prevedere se l'autunno porterà o meno a una nuova ondata di contagi. Le ferrovie stanno intanto lentamente intensificando i loro servizi, ad esempio nel traffico transfrontaliero, con l'obiettivo di ripristinare la situazione pre-Covid. Ciò aumenta la fiducia che presto si potrà viaggiare più facilmente all'estero. Per il momento, InfoForum si sta ancora concentrando su itinerari interni alla Svizzera. Alcuni suggerimenti in tal senso sono arrivati dalle sezioni. Purtroppo, in questo numero abbiamo anche il doloroso compito di dire addio a Res Theiler, membro di lunga data del Comitato centrale di Pro Bahn Svizzera e da anni collaboratore di InfoForum. Ci ha lasciato all'età di 77 anni (pagina 23).

Inhalt

Schwerpunkt «Sommerausflüge»

Mit Turbo durch die Ostschweiz.....	3
Zürich: Naherholung im Sihltal.....	4
See-Erlebnis mit der «Stadt Luzern».....	5
Der Walensee und das Glarnerland.....	6
ASm: Eine attraktive Überlandbahn.....	6
Eindrücke vom Treno Gottardo.....	7
Astuti: Viaggiare con treni turistici.....	8

Aktuell

Projekt MehrSpur: Zürich – Winterthur.....	10
Neue Trams für die BLT AG.....	11
BAV misst Qualität im Regionalverkehr.....	12
BLS modernisiert sich mit «Mika».....	13
Nachrichten 1.....	14
ÖV-Preise bleiben 2022 stabil.....	16
Nachrichten 2.....	17

Citrap Vaud

Transports ferroviaires au
Sud du Léman et dans le Chablais..... **18-19**

Pro Bahn

Gegendarstellung der MOB.....	20
OeBB als neue PBS-Geschäftsstelle.....	21
Achtung: Trickdiebe im Bahnhof.....	22
Erfolgreiche DV im Online-Modus.....	23

Frontbild:

Beckenried begrüsst das frisch renovierte Dampfschiff «Stadt Luzern».

Impressum

InfoForum 2/2021, Versand: 2. Juni

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

Lorenz Degen, Edwin Dutler, Bruno Eberle, Michele Kessler, Riccardo Kohyi, Thomas Lendenmann, Eric Loutan, Willi Rehmann, Bruno Roelli, Urs Schäffer, Peter Schläppi, Werner Strüby, 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 3/2021, Versand: 1. September 2021
Inserate- und Redaktionsschluss 11. August 2021
InfoForum 4/2021, Versand: 1. Dezember 2021
Inserate- und Redaktionsschluss 10. November 2021

Mit Turbo durch Mostindien

Eine Fahrt durch die Ostschweiz mit drei S-Bahnen: Von Schaffhausen über Kreuzlingen, Romanshorn und St. Gallen bis nach Rorschach.

Edwin Dutler Wir beginnen unsere Reise in der Munotstadt Schaffhausen. Im Turbo-Triebzug der Linie S8 sitzen wir, wenn möglich in Fahrtrichtung links, und geniessen die abwechslungsreichen Panorama-Aussichten auf den Rhein. Beim Anblick der Burg Hohenklingen erreichen wir bereits das historische Städtchen Stein am Rhein, welches als eine der besterhaltenen und schönsten mittelalterlichen Kleinstädte gilt. Vom Bahnhof in den wirklich sehenswerten Ort sind es nur einige Gehminuten. Oder man nimmt den Bus in Richtung Singen.

Nach dem Bahnhof Stein am Rhein verbreitert sich der uns bisher begleitende Fluss Rhein und wird zum Untersee. Die Landesgrenze zu Deutschland verläuft nun in der Mitte des Sees. Zahlreiche historische Bauten und Riegelhäuser sowie male- rische Ortskerne prägen die durchfahren- den Orte. Und praktisch an allen Stationen findet man Gasthäuser mit kulinarischen Spezialitäten, welche Gaumenfreuden garan- tieren.

Die Thurgauer Riviera war schon früher ein beliebter Wohnsitz, davon zeugen

die zahlreichen Schlösser. Auch Napoleon III. war teilweise hier wohnhaft; deshalb war er der deutschen Sprache mächtig. Eine schweizerische Grossbank hat für ihr grösstes Ausbildungszentrum diese male- rische Gegend auserwählt. Bald erreicht der Turbo-Zug Kreuzlingen, die grösste Schweizer Stadt am Bodensee, welche mit der Nachbarstadt Konstanz zusammenge- wachsen ist.

Nach der Abfahrt in Kreuzlingen ändert sich die Aussicht wieder markant: Wir sind jetzt am Bodensee, den man liebevoll das schwäbische Meer nennt. Die Landschaft wird hier wegen den vielen Obst- und Ge- müsekulturen auch als Mostindien bezeich- net, und die Seelinie weist hier die grösste Haltestellendichte auf, ein positives Erbe der ursprünglichen Mittel-Thurgau-Bahn. Bei der Einfahrt in Romanshorn ist der gros- se Bodenseehafen mit dem Stützpunkt der Bodensee-Schiffahrt ein Blickfang.

In Romanshorn ist auch das Locorama beheimatet, wo Bahngeschichte lebendig wird und wo an einem Fahrsimulator ver- schiedene Turbo-Strecken befahren wer- den können.

Unsere S8 verlässt hier den Bodensee, um auf kurzer Distanz über 250 Höhen- meter zu überwinden, damit der Zug die Kantonshauptstadt St. Gallen erreichen kann. Hier warten zahlreiche Sehenswür- digkeiten aus Kunst und Kultur auf die Entdeckung und Besichtigung.

Für die nächste Reisetappe nehmen wir in der Ostschweizer Metropole die S5, die eindrucksvolle Brückenlinie in Richtung Weinfelden. In Gossau zweigen wir von der Hauptlinie ab und erreichen mit einer aussergewöhnlichen und interessanten Li- nienführung Bischofszell. In Krادolf findet man einen absenkbaren Staudamm in der Thur, und man kann im Wald entlang des Kanals bis nach Bürglen wandern, was ins- besondere an heissen Tagen im Sommer grossen Anklang findet. Wir verbleiben im Zug der Linie S5, die in Sulgen in die Hauptlinie von Romanshorn mündet und anschliessend in Weinfelden endet.

Die Weiterfahrt führt uns nun ab Wein- felden mit der S7 nach Rorschach. Zuerst sehen wir in Sulgen auf der rechten Seite die Bahnanlagen von Eurovapor, in Erlen befindet sich in Fahrtrichtung links das

>>>



Thurgau + Bodensee = Turbo

Die Turbo AG hat als Eisenbahn- gesellschaft in der Ostschweiz ihren Sitz in Kreuzlingen. Sie betreibt auf einem Streckennetz von 658 km den Regionalverkehr, wodurch sie neben den SBB zu den grössten Eisenbahn- verkehrsunternehmen in der Schweiz zählt. Jährlich befördert sie rund 35 Millionen Reisende. Das Unterneh- men wurde im Jahr 2002 gegründet und gehört zu 90 Prozent den SBB und zu 10 Prozent dem Kanton Thurgau. Es ist jedoch selbständig und eigenverantwortlich für den Betrieb. Der Name Turbo ist eine Kombination aus Thur respektive Thurgau und Bodensee.

Thurbo-Triebzug in Eschenz TG am Untersee.
Bild: Turbo

Das Sihltal als Wander- und Naherholungsgebiet

Ein Verein pflegt seit 25 Jahren das historische Erbe der Sihltalbahn.

Urs Schaffer Geographisch befindet sich das Sihltal zwischen dem Horgenberg und dem Albis. Die Sihl entspringt in den Schwyzer Alpen, genauer in der Gegend des Saaspasses in der Gemeinde Unteriberg. Von dort gelangt das Wasser in den Sihlsee. Dieser Stausee speist die den SBB gehörenden Etzelwerke in Altendorf am Obersee. Das nicht benötigte Wasser fliesst durch das Sihltal bis in die Stadt Zürich, wo es via Limmat, Aare und Rhein in die Nordsee gelangt.

Die 1892 eröffnete Strecke der Sihltalbahn führt von der Stadt Zürich nach Sihlbrugg. Sowohl in Zürich als auch in Sihlbrugg ist je eine Verbindung zu den Gleisen der SBB vorhanden. Sie haben die gleiche Spurweite und die gleiche Fahrdrachtspannung. Der Streckenabschnitt von Sihlwald bis nach Sihlbrugg wird heute von Regelzügen nicht mehr bedient. Im Bahnhof Sihlbrugg wurde der Betrieb auch seitens SBB eingestellt. Aber: Jeweils am letzten Sonntag im Monat von April bis Oktober verkehrt ein Dampfzug der Zürcher Museums-Bahn. Dieser Verein pflegt seit 25 Jahren das historische Erbe der Sihltalbahn. Es gilt ein Spezialtarif: GA und andere Reduktionen sind nicht gültig. Ebenfalls verkehrt in den Sommermonaten jeweils am Mittwochnachmittag, Samstag und Sonntag ein Kleinbus als Linie 137 von Horgen über den Horgenberg nach Sihlwald und weiter bis Sihlbrugg, Alter Bahnhof (ZVV-Zone Nr. 151, GA gültig).

Im untersten Streckenabschnitt, zwischen Zürich Giesshübel und Zürich Hauptbahnhof wird die Doppelspurstrecke zusam-



Jeweils am letzten Sonntag im Monat von April bis Oktober verkehrt im Sihltal ein Dampfzug der Zürcher Museums-Bahn.
Bild: Walter Huber

men mit der Uetlibergbahn genutzt. Diese verkehrt derzeit noch mit 1200 Volt Gleichstrom. Seit der Fusion 1973 nennt sich das Unternehmen Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn (SZU). Die einzige konzessionierte Luftseilbahn im Kanton Zürich fährt in wenigen Minuten von Adliswil auf die Felsenegg. Diese wird ebenfalls von der SZU betrieben und ist Teil des Tarifverbunds. Daher sind da ZVV-Billette und auch das GA gültig. Das herrliche Wander- und Naherholungsgebiet bietet vom kinderwagentauglichen Weg bis zum steilen Bergpfad alle Möglichkeiten an. Unterwegs laden Aussichtspunkte, Sitzgelegenheiten und Feuerstellen zum Verweilen ein. Ebenfalls lohnt sich ein Besuch bei der Stiftung Wildnispark Zürich: Verschiedene Wildtiere können hier beobachtet werden. Die Tieranlagen befinden sich im Langenberg (Langnau am Albis). Als Ausgangspunkt kann die Station Wildpark-Höfli oder das Besucherzentrum in Sihlwald gewählt werden. Die hier beschriebene Region befindet sich mehrheitlich in einem Naturschutzgebiet.

Kleiner Wettbewerb

Gesucht wird einerseits die Bezeichnung (Name) der Gleisverbindung Giesshübel-Wiedikon und andererseits etwas, das im Sihltal sicher nicht angetroffen wird (Auswahl: Bär, Krokodil, Luchs, Zebra). Für die richtige Beantwortung beider Fragen winkt eine Freifahrt mit dem 100-jährigen Dampfzug der ZMB Zürcher Museums-Bahn. Besten Dank dem Spenderverein!

Die Antworten senden Sie bitte bis am 30. Juni an Pro Bahn Zürich, 8000 Zürich oder per E-Mail an oev.schaffer@bluewin.ch. Die richtigen Antworten und die Gewinner werden im nächsten InfoForum publiziert. Wie üblich wird zu diesem Wettbewerb keine Korrespondenz geführt.

>>> imposante Inbetriebsetzungszentrum von Stadler. Je nach Zeitpunkt ist hier Rollmaterial aus ganz Europa vertreten. Nach kurzer Fahrt erreichen wir erneut Romanshorn.

In Romanshorn gibt es wieder einen Fahrtrichtungswechsel und wir sitzen jetzt mit Vorteil auf der linken Seite. Über die historische Stadt Arbon und an zahlreichen Seebädern vorbei sehen wir die einzigartige hölzerne Badehütte in Rorschach Hafen, anschliessend das schmucke Kornhaus

mit dem wichtigen Schiffshafen, bevor die S7 in Rorschach und damit unsere Thurbofahrt mit drei S-Bahnen endet.

Rorschach war ursprünglich Ausgangspunkt der Ost-West-Transversale der SBB für den Personenverkehr sowie eine Güterverkehrsdrehscheibe mit einem grossen Rangierbahnhof; davon zeugen die eindrucksvollen Gleisanlagen noch heute. Mehrere Hundert Beschäftigte waren am Dienstort Rorschach angestellt. In den

1990er Jahren haben die Verantwortlichen in Bern den Kahlschlag in Rorschach beschlossen, die Politik in der Ostschweiz hat dabei leider geschlafen und nichts unternommen. Und heute suchen die SBB verzweifelt Areale für Instandhaltungsanlagen, in Rorschach wären sie vorhanden. Mit dem stündlichen IR 13 und ab dem nächsten Fahrplanwechsel mit dem IC 5 ist Rorschach endlich wieder direkt mit den schweizerischen Zentren verbunden.

Die «Stadt Luzern» dampft wieder über den See

Das imposante Passagierschiff ist nach einer Totalrevision wieder auf dem Vierwaldstättersee unterwegs.

Bruno Roelli Das am 24. Juni 1928 in Betrieb gesetzte Flaggschiff des Vierwaldstättersees fuhr noch bis 1954 mit Kohle; erlebt habe ich als Luzerner aber «nur noch» die kräftig-schwarzen Dampfswaden aus Schweröl, bis auch diese dank Heizölfeuerung im Nichts verschwanden. Diese und andere Neuerungen sind möglich dank kompetenter Instandhaltung und umfassenden Revisionen. Eine letzte solche ist auf den Mai 2021 nach zweieinhalbjähriger aufwändiger Totalrevision abgeschlossen worden und hat stolze 13,3 Millionen Franken gekostet. Das Resultat lässt sich sehen: Anlässlich der Präsentation der im neuen Glanz erstrahlenden «Stadt Luzern» für die (Medien-)Öffentlichkeit konnte man sich vom Erfolg der Totalrevision überzeugen. Bis ins letzte Detail renoviert, auch von der kantonalen Denkmalpflege begleitet, erstrahlte die «alte Dame» und liess die Herzen der Anwesenden hüpfen. Die Eigenwerbung, wonach die «Stadt Luzern» das Flaggschiff der Schifffahrtsgesellschaft und somit das grösste und imposanteste Passagierschiff auf dem Vierwaldstättersee sei, ist nicht



Elegantes Interieur.

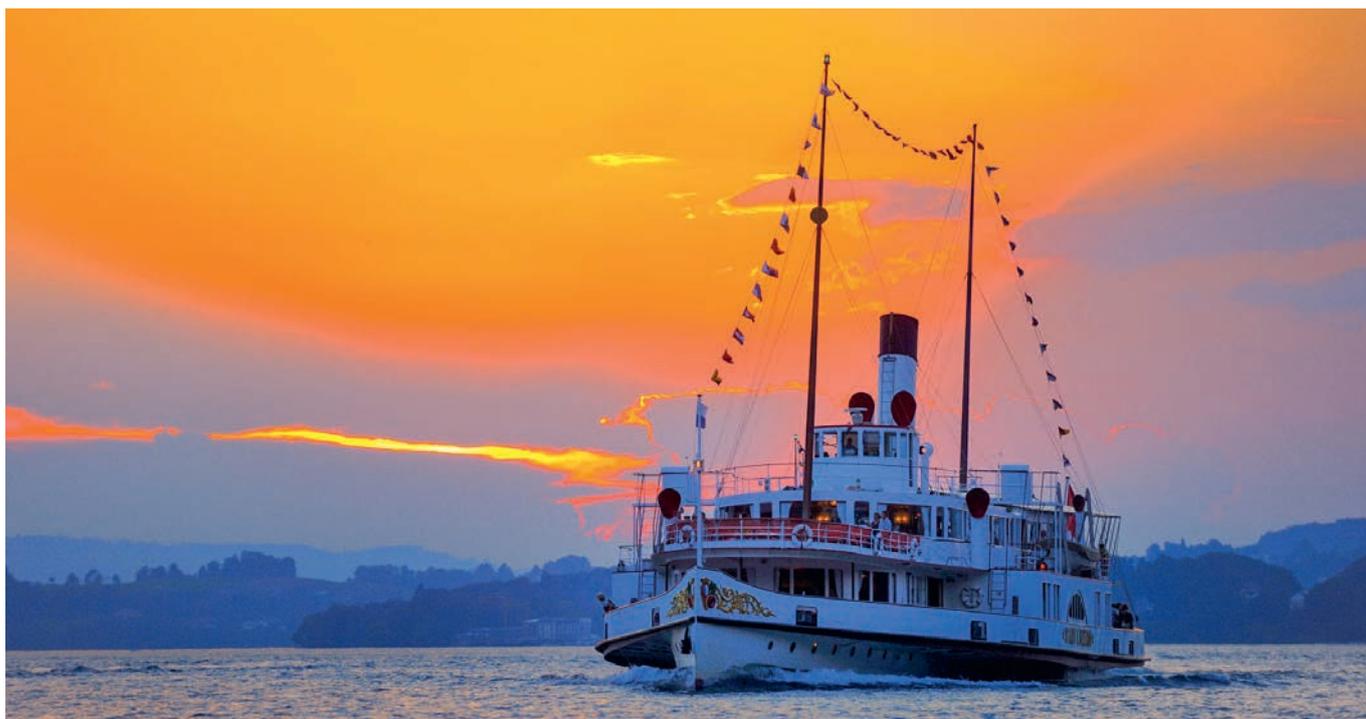
Bild: Bruno Roelli

übertrieben. Nebst Grösse und Kraft besticht der elegante Raddampfer auch durch wunderschöne Art-Deko-Salons.

Die Wiederinbetriebsetzung der «Stadt Luzern» war mit Spannung erwartet worden. Die Medien berichteten über deren

erstes Verlassen der Werft. Als regelmässiger Ruderer habe ich selber verschiedene Probefahrten aus naher Distanz miterleben können. Erinnerungen werden wach an das Jahr 1972, als der Beschluss in der Luft lag, die Dampferflotte aus Kostengründen ganz aus dem Verkehr zu ziehen. Flugs wurde damals von weitsichtigen Persönlichkeiten eine Rettungsaktion beschlossen und der Verein «Dampferfreunde Vierwaldstättersee» ins Leben gerufen. Der Erfolg lässt sich heute sehen: Die Dampferflotte, und mit ihr zuvorderst die «Stadt Luzern», ist aus der Innerschweiz nicht mehr wegzudenken.

Eine Fahrt mit der «Stadt Luzern» ist ein technisches und nautisches Erlebnis. Sie wird bis in den Herbst hinein den beliebten Kurs Luzern ab 11.12 Uhr nach Flüelen und zurück unter die beiden Schaufelräder nehmen. Diese schieben insgesamt 451 Tonnen mit einer Geschwindigkeit von knapp 30 km/h sicher über den See. An Bord waren schon Königin Elisabeth II. und Evita Perón; auch General Henri Guisan benutzte das Schiff 1940 für die Fahrt zum Rütli-Report.



Erstrahlt in neuem Glanz: «Stadt Luzern».

Bild: zVg

Vom Qualensee zum Walensee

Weniger bekannt als der Bodensee, aber mindestens so faszinierend: Der Walensee in der Ostschweiz.

Bruno Eberle Denkt man an Ferien in der Ostschweiz, fallen sogleich die Begriffe Bodensee/Rhein und Alpstein. Diese sind geographisch sehr nahe, könnten aber verschiedener nicht sein. Im letzten – so besonderen – Sommer wurde der Alpstein überrannt, aber der Tourismus am Bodensee und Rhein litt unter der unsinnigen Maskenpflicht auf dem Aussendeck. Hoffen wir, dass es diesen Sommer besser wird.

Ein Gebiet, das weit weniger bekannt ist, umfasst den Walensee und seine nähere und weitere Umgebung. Da ist wirklich für alle etwas dabei: Entspannen am und auf dem oft sehr schön türkis gefärbten See, Wanderungen, ganz neue kulturelle Einblicke, Höhepunkte der Ingenieurskunst. Der Walensee ist ein langer, schmaler und tiefer See, umgeben von hohen Bergen. Die Tiefe verhindert, dass er auch im kältesten Winter zufriert, die hohen Berge im Norden speichern die Sonnenwärme, so dass das Nordufer mit dem berühmten Dorf Quinten ein mediterranes Klima aufweist. Dort gedeihen Palmen und Feigen. Quinten, das übrigens autofrei ist, kann zu

Fuss in drei Stunden von Walenstadt oder Weesen aus erreicht werden. Bequemer geht es mit dem Schiff von Murg aus. Nähere Infos zur Schifffahrt finden sich auf www.walenseeschiff.ch. Achtung: GA und Halbtax sind auf diesen Schiffen nicht gültig. Eine Online-Tageskarte kostet 25 Franken. Zwischen Weesen und Quinten fallen bei Betlis die Seerenbachfälle in drei Stufen zum Walensee, die höchste Wasserfall-Kaskade der Alpen!

Über dem Walensee liegt auf einer Terrasse Amden. Ein hübsches Dorf, auch Ausgangspunkt zu verschiedenen Wanderungen. Es gibt eigentlich rund um den Walensee schönste Wandergebiete: Pizol, Flumserberge, Glarnerland bis hin zum Klöntalersee. Natürlich sind Amden und Klöntalersee mit dem Postauto erreichbar, der Pizol mit der Seilbahn. Viele Informationen zu diesen Destinationen finden sich bei den Tourismusverbänden der einzelnen Regionen.

Ein ganz anderer Zugang zum Walensee erschliesst sich vom St. Gallischen Toggenburg her zu den berühmten Churfürsten.



Oft türkis gefärbt: Der Walensee. Bild: heidiland.com

Woher der Name kommt, ist umstritten. Die schönste Version ist eindeutig jene, dass sie nach den mittelalterlichen Kurfürsten benannt sind, welche damals den auch für unsere Gegend zuständigen Kaiser gewählt haben. Nur waren unsere Vorfahren der Meinung, dass er sich nicht allzu sehr in unsere Angelegenheiten einmischen sollte. Per Postauto gelangt man ab Wattwil oder Buchs SG nach Unterwasser, ab dort mit der Standseilbahn bis zum Iltios, weiter mit der Luftseilbahn auf den Chäserrugg. Das Gipfelgebäude wurde von keinen Geringeren als den berühmten Architekten Herzog & de Meuron entworfen.

Im nahen Glarnerland findet man nicht nur den Schabziger, sondern im Museum des Landes Glarus im prächtigen Freulerpalast auch Exponate der wechselvollen Textilindustrie des Kantons. Die bedruckten

Eine attraktive Überlandbahn

Langenthal – Solothurn: Trotz eines dichten Strassennetzes lebt die Meterspurbahn im Mittelland.

Peter Schläppi Das Transportunternehmen Aare Seeland mobil AG (ASm) betreibt unter anderem die meterspurige Bahnlinie Langenthal – Oensingen – Solothurn. Im näheren Einzugsgebiet, einem Teil des Schweizer Mittellandes, leben zirka 100 000 Personen. Das Strassennetz ringsum ist von enormer Dichte und Leistungsfähigkeit, was viele Leute auf den Privatverkehr setzen lässt. Und trotzdem: Die Bahn lebt.

Das «Bipperlisi», wie die Bahn zwischen Langenthal und Solothurn auch genannt



ASm-Zug Solothurn – Langenthal bei Flumenthal (24. April 2021). Bild: Peter Schläppi

wird, erschien dem Schreibenden schon vor 30 Jahren als gut in Form. Umso erfreulicher, was sich seither getan hat: Barrierefreiheit wurde realisiert, das Fahrplanangebot erweitert, die Bahnlinie nach Oensingen verlängert, und neue Umsteigerverbindungen sind entstanden. So liegt beispielsweise zwischen Zürich HB und

dem ASm-Halt Attiswil seit einigen Jahren nur noch eine Stunde Reisezeit.

Heute fahren die Züge von 5 bis 22 Uhr im Halbstundentakt. In Langenthal, Oensingen und Solothurn gibt es gute Umsteigemöglichkeiten in alle Richtungen, sei es nah oder fern. Einzig die Regios der stark befahrenen SBB-Linie Olten – Biel passen nur bedingt zum ASm-Fahrplan. Diesen Makel beheben könnte ein Viertelstundentakt auf dem ASm-Linienast Oensingen – Solothurn, der aber nicht spruchreif ist.

Rollmaterial und Betrieb

Mindestens vier von sechs agilen Stadler-Triebzügen sind seit über zehn Jahren dauernd im Einsatz. Der gut zur Hälfte niederflurige Innenraum ist grosszügig, offen und ansprechend eingerichtet. Die ASm betreibt die Bahnlinie sehr professionell. Die Züge fahren weitgehend zuverlässig und pünktlich und sind in sehr gepflegtem Zustand. Die Information der Reisenden

Glerner Tüechli sind die letzten Zeugen davon. Aber schon wegen des Freulerpalastes aus dem 17. Jahrhundert lohnt den Besuch.

Der Walensee spielte eine grosse Rolle bei der Lösung eines alten und schwierigen Problems. Die Linth floss früher direkt aus dem Glarnerland in Richtung Zürichsee, überschwemmte aber immer wieder mit verheerenden Folgen die Linthebene. Erst als Ingenieure die Linth zuerst in den Walensee leiteten und von dort ein Kanal in Richtung Zürichsee gebaut wurde, war das Problem gelöst. Allerdings musste dazu der Walensee rund 5 Meter abgesenkt werden. In Weesen sieht man, auf welchem Niveau er früher war.

Ein Beispiel heutiger Ingenieurskunst findet man ganz zuhinterst im Glarnerland: Das Pumpspeicherkraftwerk Linth Limmern. Aus einem eher kleineren Kraftwerk, das immer wieder etwas ausgebaut wurde, wurde nach 2010 ein deutlich grösseres Pumpspeicherkraftwerk gebaut. Allein die Bogenstaumauer Limmern ist schon eine Sehenswürdigkeit.

Früher kannte man das Gebiet entlang des Walensees nur vom Durchfahren, und weil es auf der Strasse immer wieder Staus gab, war es der «Qualensee». Heute ist die Region rund um den Walensee ein Ferien- und Freizeitparadies, dessen Besuch sich ganz bestimmt lohnt.

geschieht in Echtzeit. Hie und da kommt es zu kurzen persönlichen Begegnungen mit Bahnmitarbeitenden, was der Schreibende sehr schätzt. Die Bahn hat ein Gesicht.

In Aarwangen und in Solothurn muss die Bahn im Strassenbereich fahren, einspurig, also teilweise dem Individualverkehr entgegengerichtet: Dies ist immer wieder ein Stein des Anstosses. Angestrebt wird nun eine strassenbahnartige Betriebsform mit zwei Gleisen auf den Fahrspuren. Zwischen Olten und Biel wird mittelfristig ein neues Fahrplankonzept realisiert. Das InfoForum hat darüber berichtet (Ausgabe 1/2021, Seite 11). Bleibt zu hoffen, dass aus Sicht der ASm-Linie die Qualität der Umsteigeverbindungen zumindest gehalten werden kann.

Eine Epoche mit viel weniger privatem Autoverkehr ist absehbar – weltweit. Als alternatives Fortbewegungsmittel wird die Bahn Langenthal – Solothurn dann für ihre Region von grosser Bedeutung sein.

Freundlicher Empfang mitsamt Geschenk

Ausflug mit dem ersten «Treno Gottardo» von Zürich nach Locarno – ein Erlebnisbericht.

Urs Schaffer Hintergrund: Einige unserer Kolleginnen und Kollegen haben in der gleichen Zeitspanne Geburtstag. Letztes Jahr wurden wir von der Gornergrat Bahn eingeladen und haben uns bei hervorragendem Wetter am 8. August 2020 einen Ausflug ins Wallis gegönnt. Was tun wir dieses Jahr? Ideen sind schon am Anfang des Jahres entstanden. Im Verlaufe der Zeit hat sich eine Art «Patch-Work-Familie» zusammengefunden. Neun Personen im Alter zwischen 16 und 81 Jahren haben sich am Ostermontag in Begleitung eines Vierbeiners auf den Weg gemacht.

Von vorne: Die Reiseplanung konnte Mitte Januar im Groben angegangen werden, die Umsetzung gestaltete sich ein wenig holprig. Es war nicht ganz einfach, 10 Reservationen für einen zu diesem Zeitpunkt noch nicht planmässig verkehrenden Zug zu ordern, und das noch für eine Gruppe, deren Mitglieder alle GA-Besitzer sind (inkl. Hund). Zudem wird die Leistung auf dem SBB-Netz von der Schweizerischen Südostbahn (SOB) erbracht.

Ostermontag 5. April 2021, IR 46, 6:05 Uhr ab Zürich: Der fabrikneue Zug (Nr. 214) wurde zeitig in die Bahnhofshalle gebracht. Die Passagierfrequenz war mager, so hatten wir genügend Zeit, den Zug zu erkunden. Über das neue kupferfarbene Flaggschiff der SOB – Traverso genannt – ist bereits einiges geschrieben worden, das hier nicht wiederholt werden muss. Bei schönstem Wetter genossen wir die Reise über die Gotthard-Panoramastrecke nach Locarno, wo wir pünktlich ankamen. Am Tag zuvor, am Ostersonntag, war die Strecke von Cadenazzo nach Tenero infolge einer technischen Störung zeitweise unterbrochen. In Locarno wurden wir von einem SOB-Team freundlich empfangen und mit einem Geschenk willkommen geheissen.

Bei der Rückreise war das Passagieraufkommen wesentlich höher. Infolge der Perronlängen verkehrt der Zug nur nördlich des Gotthards in Doppeltraktion. Uns haben der Ausflug und das stets kundenorientierte Handeln des SOB-Zugpersonals sehr gut gefallen. Die Reservation wurde übrigens unter «Pro Bahn Zürich» getätigt. Ebenfalls hat uns der Hinweis auf den Einführungshit beeindruckt: Der Preis von 20 Franken für eine Retourenfahrt mit einem sehr schönen und komfortablen Zug von Basel, Luzern oder Zürich über die historische Gotthard-Panoramastrecke nach Locarno ist ein sensationelles Angebot.

Unser Fazit: Es gibt sowohl für die SBB als auch die SOB noch etwas Luft nach oben. So hatte der Zug am Morgen nur in einem der Bistro-Kaffeautomaten Wasser im Behälter und bei der Rückfahrt war das behindertengerechte WC nicht in Betrieb. Es gilt aber zu berücksichtigen, dass zum Zeitpunkt der Fahrt noch nicht alle Fahrzeuge der SOB zur Verfügung standen und die kurzen Wendezeiten in Zürich und Locarno keinen Unterhalt erlauben. Positiv sind uns der sehr sauber hergerichtete Zug und das Clean-Team der SBB zwischen Bellinzona und Locarno aufgefallen.

Unser Fazit: Es gibt sowohl für die SBB als auch die SOB noch etwas Luft nach oben. So hatte der Zug am Morgen nur in einem der Bistro-Kaffeautomaten Wasser im Behälter und bei der Rückfahrt war das behindertengerechte WC nicht in Betrieb. Es gilt aber zu berücksichtigen, dass zum Zeitpunkt der Fahrt noch nicht alle Fahrzeuge der SOB zur Verfügung standen und die kurzen Wendezeiten in Zürich und Locarno keinen Unterhalt erlauben. Positiv sind uns der sehr sauber hergerichtete Zug und das Clean-Team der SBB zwischen Bellinzona und Locarno aufgefallen.



Der Traverso in Locarno und Zürich: Unschlagbarer Einführungshit für 20 Franken. Bilder: Nicolas Leutenegger

Treni turistici e storici alla scoperta del territorio

Dal Orient-Express alla Centovallina: Un vasto ventaglio di proposte su rotaia a sud delle Alpi.

Michele Kessler e Riccardo Kohyi Oggi il viaggiatore che utilizza il trasporto pubblico (TP) percorre sempre più velocemente e con cadenze sempre più frequenti le linee del nostro Paese. Questo sistema ci porta a raggiungere le nostre mete in modo veloce e confortevole ma non ci permette più di conoscere al meglio i territori percorsi. Per questo motivo da alcuni anni si stanno affacciando sul mercato parecchie proposte di treni turistici o storici di sicuro interesse, non solo per l'appassionato di ferrovia, ma anche per chi utilizzando il TP vuole conoscere meglio i luoghi che percorre.

Con questo articolo desideriamo presentare quanto è a disposizione del viaggiatore e turista in Ticino a livello di viaggi in treno in una modalità che permette di scoprire il territorio attraversato con tutte le sue più belle particolarità.

Venice-Simplon-Orient Express (VSOE)

Da anni possiamo ammirare spesso sulla linea di valico del San Gottardo il mitico treno Venice-Simplon-Orient Express (VSOE), il quale è composto da splendide vetture d'epoca che ci ricordano i fasti della Belle Époque e deliziano i viaggiatori con la «haute cuisine» servita nelle vetture ristorante.

Internet: www.belmond.com → Treni

FART Centovalli

La Ferrovia Locarno-Domodossola tra Locarno e Camedo propone dal 2020 treni storici durante la stagione estiva. Il convoglio è composto da 2 vetture del 1923 (anno di inaugurazione della linea) e una motrice storica del 1963, il tutto mantenuto e presentato in uno stato encomiabile. Durante il viaggio il cliente riceve dal competente personale di accompagnamento informazioni sul territorio che il treno percorre, potendo ammirare la bellezza e l'asprezza dei luoghi attraversati e assaporandone i suoi profumi.

Internet: www.vigezzinacentovalli.com

FFS Gotthard Panorama Express

Offerta turistica per gli scopritori degli angoli più nascosti del massiccio del San Gottardo e del Lago dei Quattro Cantoni,

il treno FFS Gotthard Panorama Express dispone di magnifiche vetture panoramiche dalle ampie vetrate, con uno spettacolo di luci nel mezzo della galleria storica, vicino a Wassen, quando il treno passa nelle vicinanze di un vecchio casello ferroviario, un appassionato di ferrovie saluta quest'ultimo sbandierando la bandiera nazionale estasiando i viaggiatori, il tutto sotto la regia di competenti e motivate guide turistiche. A Flüelen il viaggio prosegue per Lucerna con i battelli a vapore di rara bellezza gestiti dalle SGV.

Altre informazioni:

www.sbb.ch → viaggi panoramici

Südostbahn (SOB)

A partire dall'orario 2021, la Südostbahn (SOB) ha allargato il suo raggio di azione, inserendo due nuove linee a lunga percorrenza facenti capo a Locarno. La SOB non intende solo offrire un trasporto pubblico, ma anche valorizzare la regione del San Gottardo. Il Treno Gottardo è un treno fatto per la scoperta di questa regione ed è un ottimo mezzo per godersi il panorama. SOB, grazie alla nuova offerta ferroviaria con treni diretti verso Locarno, ha riportato un po' di dignità alla linea storica. SOB non si è solamente fermata ad offrire questo treno, ma ha anche creato una piattaforma digitale, la quale può essere usata da diversi vettori, per offrire esperienze turistiche nella regione del San Gottardo.

Internet: www.sob.ch

Club del San Gottardo (CSG)

Il Club del San Gottardo, con sede a Biasca dopo aver lasciato Mendrisio dove era attivo sulla linea della Valmorea, vuole nei prossimi due anni ricominciare a mettere a disposizione diverse offerte turistiche, grazie anche alla «nuova location». Non si vorranno più offrire delle escursioni da un punto all'altro, ma sfruttare pure in questo caso la bella regione che si trova ai piedi del San Gottardo. La nuova sede ha non solo lo scopo di presentare il «Passato, presente e futuro della mobilità», ma anche la regione immersa nella natura, nell'ambito di svariati eventi culturali pubblici e privati. Queste offerte verranno riprese anche nel

nuovo anno, sia come viaggi su richiesta sia con escursioni aperte al pubblico.

Internet: www.clubsangottardo.ch

SBB Historic

La Fondazione FFS Historic, che si occupa di conservare la storia delle FFS, offre da diversi anni viaggi in tutta la Svizzera, con anche delle mete in Ticino. Dall'orario 2017 la vecchia linea del San Gottardo ha a disposizione diverse tracce supplementari per questo tipo di traffico, anche con locomotive a vapore. Dal 2020 propone poi il treno «Erlebniszug San Gottardo», il quale viaggia una o due volte al mese tra la stazione di Erstfeld, dove si trova il deposito ferroviario, e Bodio. Questi tipi di viaggi vogliono far riscoprire alla popolazione la storica linea del San Gottardo, la quale è spettacolare da diversi punti di vista.

La Fondazione ha un suo sito:

www.sbbhistoric.ch

TR Transrail

La società Transrail è conosciuta nel mondo degli amanti delle ferrovie, più come impresa ferroviaria, che quale organizzatrice di viaggi. Negli ultimi anni però offre, anche in collaborazione con RailEvent e ZRT, dei viaggi storici in Svizzera e anche all'estero. Nei prossimi anni nascerà una offerta verso il sud della Svizzera. Transrail non offrirà solamente una trasferta da A a B, come fanno anche altri operatori del settore, ma vuole proporre un viaggio alla scoperta della storia della linea del San Gottardo, come della gastronomia e del turismo della zona. Questi viaggi, i quali avranno fermate tematiche in diverse zone, avranno anche come meta Milano e verranno fatti dal mitico «Blauenzug», il quale è stato reintrodotta da poco in Svizzera.

Internet: www.tr-transrail.ch/it/

Treno Gottardo

Die schönste Verbindung
zwischen Nord und Süd

www.trenogottardo.ch

Zürich-Locarno
Basel / Luzern-
Locarno

SOB

 **TRENO GOTTARDO** 

Eine Kooperation von

SOB SÜDOSTBAHN



SBB CFF FFS

Die Beseitigung eines Flaschenhalses

Projekt MehrSpur: Um den heutigen Engpass im Bahnverkehr zwischen Zürich und Winterthur beheben zu können, braucht es verschiedene Ausbauten.

Edwin Dutler Der gesamte Bahnverkehr zwischen Zürich und Winterthur nutzt heute die einzige Doppelspurverbindung via Effretikon. Dieser Streckenabschnitt ist somit ein regelrechter Flaschenhals für den Bahnverkehr. Mit täglich 670 Zügen mit 120 000 Reisenden ist laut SBB die Kapazitätsgrenze erreicht. Mit einer neuen Doppelspurlinie durch den Brüttenertunnel, dem Ausbau von vier Bahnhöfen und von bereits bestehenden Linien soll nun bis 2035 die dringend notwendige Entlastung geschaffen werden. Damit diese ihre vol-

le Leistungsfähigkeit erreichen kann, wird auch der Bahnhof Zürich Stadelhofen erweitert.

Kernstück der geplanten Projekte ist der rund neun Kilometer lange Brüttenertunnel, welcher über zwei Tunnelröhren verfügt und mit voraussichtlich 160 km/h befahren wird. Der Brüttenertunnel hat drei Tunnelportale, welche sich unterirdisch vereinigen und teilen.

Das nördliche Portal liegt bei der Tössmühle in Winterthur. Dort werden die beiden Gleise aus dem Tunnel in das beste-

hende Gleisfeld eingebunden und bis zum Bahnhof Winterthur weitergeführt. Damit die Züge den Gegenverkehr nicht behindern, ist bei Neumühle für die S-Bahnen in Richtung Zürich eine eingleisige 800 Meter lange Brücke geplant und die Fernverkehrszüge in Richtung St. Gallen unterqueren die Gleise in einem kurzen Tunnel auf der Höhe der Storchenbrücke.

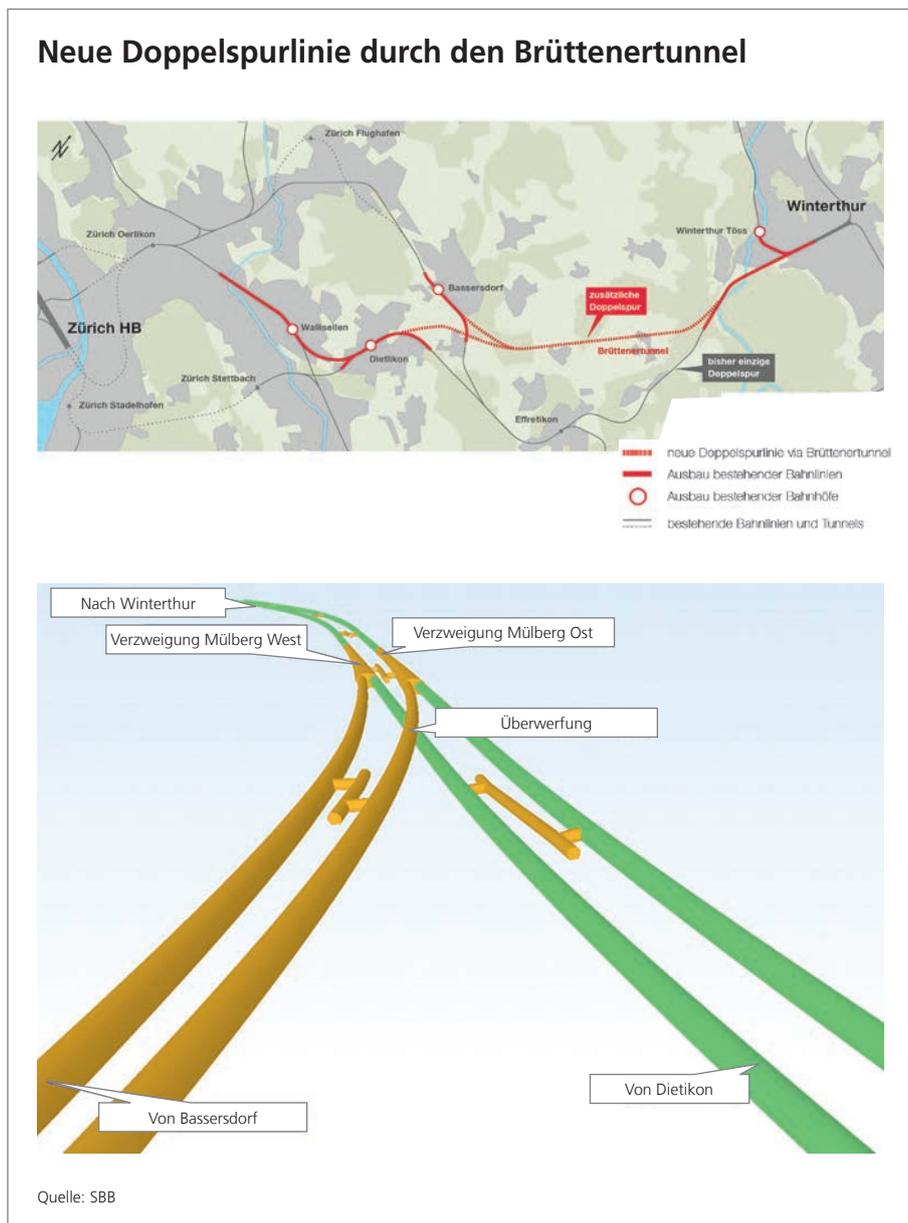
590 Meter lange Brücke

Eines der südlichen Tunnelportale liegt bei Bassersdorf. Im Bahnhof Bassersdorf werden die Zugänge zu den Perrons barrierefrei ausgebaut, damit alle Züge stufenfrei erreichbar sind. In Richtung Effretikon führen neu vier Gleise. Damit es zwischen den beiden vorhandenen Gleisen Platz für die zwei zusätzlichen Gleise in den Brüttenertunnel gibt, wird das südliche bisherige Gleis zur Seite verschoben. Auf der Höhe der heutigen Baltenswilerstrasse tauchen die beiden mittleren Gleise in den Brüttenertunnel ab. Die beiden äusseren Gleise führen wie bisher weiter nach Effretikon.

Das zweite südliche Tunnelportal liegt in Dietlikon. Auch hier kommen die beiden Tunnelgleise in die Mitte der Vierspur, die beiden äusseren Gleise führen nach Effretikon. Der Bahnhof Dietlikon wird umgebaut und erhält vier Gleise. Zusätzlich ist ein kurzer Tunnel geplant, damit die Verkehrsströme in Richtung Wallisellen und Zürich Stettbach entflochten werden. Auch der Bahnhof Wallisellen wird modernisiert, die Mittelperrons werden verbreitert. Am westlichen Rand von Wallisellen ist eine eingleisige, 590 Meter lange Brücke über die bestehende Strecke von und nach Zürich Oerlikon geplant. Damit können die Züge von Wallisellen nach Zürich Oerlikon verkehren, ohne den Gegenverkehr zu behindern.

30 Prozent mehr Kapazität

Damit mit dem Brüttenertunnel eine schnelle und leistungsfähige Verbindung zwischen Zürich und Winterthur geschaffen werden kann, ist eine kreuzungsfreie Einfädelung der beiden südlichen Tunneläste notwendig. Dies ist mit den unter-





Innovativ: Stadler Rail wird die neuen BLT-Trams liefern.

Bild: Stadler

Bestellung ab Reissbrett

Baselland Transport AG: Vorentscheid für 25 neue Niederflurtrams.

Werner Strüby Momentan setzt die Baselland Transport AG (BLT) auf ihren Durchmesserlinien 10 und 11 hauptsächlich die Tango-Trams ein. Als Reservekompositionen und auf den Linien 11E und 17 verkehren die Schindler-Trams aus den Jahren 1978 bis 1981. Ab Oktober 2023 sollen 25 davon altershalber durch neue Fahrzeuge abgelöst werden. Den Zuschlag für die Lieferung von Strassenbahnen der neuesten Generation hat die Firma Stadler Rail AG erhalten. Das Tram wird in der Schweiz entwickelt und produziert. Somit bleibt die Wertschöpfung zum grössten Teil im Land.

Hohe Laufruhe garantiert

Die BLT ist das erste Unternehmen in der Schweiz, welches die neue Tramgeneration einsetzen wird. Bereits letztes Jahr haben die Verkehrsbetriebe in Darmstadt sich für den innovativen Tramtyp entschieden. Ein besonderes Augenmerk wurde beim Fahrzeug auf den Fahrgastkomfort gelegt. Es verfügt über einen grosszügigen

Innenraum und grosse Panoramafenster. Die Drehgestelle am Anfang und Ende des Fahrzeugs bieten eine hohe Laufruhe und schonen Rad und Schiene. Das neue Fahrzeug ist von der ersten bis zur achten Doppeltüre niederflurig und barrierefrei ausgelegt. Es gibt keine Podeste mehr, sondern durchgängig komfortable Fuss- und Knieräume. 96 Sitzplätze, 160 Stehplätze und sieben Klappsitze sind vorgesehen. Die Höchstgeschwindigkeit des vollklimatisierten Trams beträgt 80 km/h. Die siebenteiligen Multigelenkfahrzeuge sind 45,5 Meter lang, 2,3 Meter breit und haben – konform mit dem Behindertengleichstellungsgesetz – 85 Prozent durchgehenden Niederfluranteil.

Das Tram wird mit einem Kollisionssystem geliefert, welches auch bei der neuen Waldenburgerbahn zum Einsatz kommt. Die Fahrzeuge werden so vorgerüstet, dass ein späterer Einbau von Schiebetritten bei allen Doppeltüren möglich ist. Grund dafür ist der in Basel-Stadt

irdischen Kreuzungsbauwerken Mülberg Ost und Mülberg West gewährleistet und kann als Herzstück des Brüttenertunnels bezeichnet werden. Mit dem Projekt wird die Bahnkapazität zwischen Zürich und Winterthur um 30 Prozent ausgebaut – auf rund 900 Züge und 156 000 Reisende pro Tag.

Persönliches Fazit: Wenn ich diese geplanten Infrastrukturausbauten gesamthaft betrachte, so bieten uns diese in Zukunft die Möglichkeit, einen Taktfahrplan im Fernverkehr sowie im Regionalverkehr anzubieten, welcher keine Wünsche offen lässt. Beim Vergleich mit Infrastrukturprojekten im nahen und fernen Ausland kom-

Mit E-Bussen zum EuroAirport

Willi Rehmann Für 2022 planen die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) den Kauf von elektrisch angetriebenen Doppelgelenkbussen. Sie sollen auf der Linie 50 zum EuroAirport eingesetzt werden. Dort wird auch eine «Gelegenheits-Ladestation» (Opportunity charging) eingerichtet. Dank den Doppelgelenkbussen kann die Nachfrage mit weniger Fahrzeugen abgedeckt werden. Im normalen 7,5-Minutentakt können bis zu 17 Prozent mehr Fahrgäste transportiert werden. Die Betriebskosten sind dabei ungefähr gleich wie beim Einsatz von bisherigen Gelenkbussen im dichteren Takt. Der Einsatz der Doppelgelenkbusse erhöht die Flexibilität, denn auf der Flughafenlinie sind starke Nachfrageschwankungen, je nach Flugankünften, sehr häufig.

getroffene Grundsatzentscheid, die Trams mittelfristig mit Schiebetritten auszurüsten, damit Velofahrerinnen und -fahrer an Kaphaltstellen mehr Platz zwischen Peronkante und Schiene haben.

Start im Oktober 2023

In den nächsten Monaten wird das Pflichtenheft im Detail bereinigt und das Finanzierungsgesuch bei Bund und Kantonen eingeholt, so dass die Bestellung im September 2021 ausgelöst werden kann. Das Angebot von Stadler erfüllt alle Kriterien der Ausschreibung inklusive technische und betriebliche Anforderungen und umfasst Fahrzeuge, Ersatzteile sowie optional den Fahrzeugunterhalt. Die Investitionen belaufen sich insgesamt auf rund 125 Millionen Franken.

Das erste von 25 Trams soll im Oktober 2023 das Birsigtal und Birseck befahren. Wir freuen uns.

me ich etwas ins Schwärmen. Wir haben zwar keine Züge, welche mit einer Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h verkehren, aber bei uns sind alle Durchfahrtsgleise in den Bahnhöfen elektrifiziert. Unsere Ingenieure und Planer realisieren sinnvolle, nützliche und zukunftsgerichtete Infrastrukturen und Bahnhöfe.

Sauberkeit könnte verbessert werden

Pünktlich und von hoher Qualität: Das Bundesamt für Verkehr stellt den Bussen und Bahnen im Regionalverkehr ein sehr positives Zeugnis aus.

PBS Die Züge und Busse des Schweizer Regionalverkehrs sind mehrheitlich in gutem Zustand und ordentlich. Zudem verkehren sie meistens pünktlich. Dies gilt namentlich für die Züge im Agglomerationsverkehr (S-Bahn), auf dem Land und in den Bergregionen. So lautet das Fazit des Berichts über das Qualitätsmesssystem im regionalen Personenverkehr (QMS RPV) für das Jahr 2020, der am 11. Mai 2021 vom Bundesamt für Verkehr (BAV) veröffentlicht wurde.

Erstmals enthält dieser Bericht auch Daten zur Pünktlichkeit. Am besten schneidet dabei die Bahn ab: Im gesamtschweizerischen Durchschnitt trafen 95 Prozent der berücksichtigten Züge rechtzeitig ein (weniger als 3 Minuten Verspätung). Mit einem Wert von 99,3 Prozent war der Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) deutlich

pünktlicher unterwegs und darf sich damit als pünktlichste Bahn der Schweiz loben, vor der Frauenfeld-Wil-Bahn (FW) und den Appenzeller Bahnen (AB).

Bessere Ergebnisse in Landregionen

Züge vom Typ RegioExpress (RE) und Interregio (IR) hätten häufiger Verspätung als Züge des Agglomerationsverkehrs und solche, die ausserhalb der Zentren verkehren (in ländlichen Gebieten und Bergregionen), schreibt das BAV. Die Regionalbusse seien schweizweit in rund 90 Prozent aller Fälle pünktlich. Dabei erzielten die Buslinien in ländlichen Regionen und im Berggebiet bessere Ergebnisse als diejenigen in den Agglomerationen.

Die Werte für die von den Testkundinnen und -kunden bewerteten Qualitätsmerkmale seien auch im Jahr 2020

gesamthaft gut und gegenüber dem Vorjahr stabil geblieben. Am schlechtesten beurteilt worden sei erneut die Sauberkeit, gefolgt vom Indikator Kundeninformation (Durchsagen, Anzeigen, Aushang von Liniennetz- und Fahrplänen).

Sowohl bei Bussen als auch bei Zügen seien insgesamt Verbesserungen erkennbar, und zwar in der ganzen Schweiz und unabhängig von der Grösse der Transportunternehmen, so das BAV. Demgegenüber seien die Sauberkeit und die Kundeninformation an den Haltestellen im Berichtsjahr deutlich schlechter bewertet worden als 2019.

Weitere Details sowie die Ergebnisse nach Transportunternehmen können über die Homepage des BAV abgerufen werden: www.bav.admin.ch.

aare seeland mobil

Akte Ligerz: Der goldene Schlüssel

Spannendes Rätselabenteuer am Bielersee

www.asmobil.ch/akteligerz

Rätselspass
garantiert!

Ab CHF 18.–
(Basis GA)

Als RailAway-Kombi an jedem bedienten Bahnhof oder online unter sbb.ch erhältlich.



 **Pro Bahn**
Schweiz

Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs

Der öffentliche Verkehr in der Schweiz gilt als Erfolgsgeschichte – das Angebot ist sehr gut und es bleiben (fast) keine Wünsche mehr offen. Nach wie vor gilt es aber, Lücken zu schliessen sowie Verbindungen, Dienstleistungen wie Billetverkauf oder die Sicherheit zu verbessern.

Pro Bahn Schweiz – die Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden im öffentlichen Verkehr – bleibt also aktiv.

Wir vertreten die Kundeninteressen bei Bahn, Tram, Bus und Schiff, mischen uns auf objektive Art und Weise bei allen Angebotsgestaltungen mit ein. Damit erfüllen wir eine wichtige Scharnierfunktion für einen noch besseren öffentlichen Verkehr.

Jetzt Mitglied werden!

Was Sie für Ihre Mitgliedschaft bekommen, erfahren Sie auf unserer Webseite. Die gegenseitige Solidarität unter den Benützern des ÖV ist je länger je wichtiger. Herzlichen Dank für Ihre wertvolle Unterstützung.

www.pro-bahn.ch

«Mika» in Betrieb genommen

Zufriedene Kundinnen und Kunden: Qualitativer Sprung bei der BLS mit dem neuen Flirt-Triebzug.

Kaspar P. Woker Im September 2020 fand der Roll-out des neuesten BLS-Triebzuges «Mika» viel Beachtung bei Pro Bahn, war doch eine Delegation zu Beginn des Projektes für die Mitgestaltung der Inneneinrichtung dabei (siehe InfoForum 4/2020).

Am 10. Mai 2021 haben die ersten beiden Kompositionen im IR 66 Bern – Neuchâtel die rund 50-jährigen EW-III-Pendelzüge abgelöst. Deren Sitzkomfort bleibt in den neuen Zügen zwar unerreicht, doch nun gehört das Plumpsklo der Vergangenheit an. Raum für 12 Velos, Kinderwagen, Rollstühle, niveaugleicher Einstieg, eine Bistrozone und speziell gestaltete Doppelsitzgruppen für die Arbeit mit Laptop gehören zu den Annehmlichkeiten der Flirt-Züge aus dem Hause Stadler.

Sogar an Steckdosen für E-Bike-Ladegeräte wurde gedacht. Allerdings mögen die Velozonen mit den Klappsitzen nur halb zu gefallen. Wer hat Vorrang – zusteigende Reisende mit Velo oder bereits hier sitzende Passagiere? Interessant aus technischer Sicht sind die erstmals in zwei Jakobsdrehgestellen bei den Endwagen eingebauten Zusatzantriebe, sogenannte Booster. Sie



Der neue BLS-Mika: Unterwegs in Doppeltraktion nach La Chaux-de-Fonds.

Bild: BLS AG

funktionieren ähnlich einem Turbolader, ergeben ein höheres Beschleunigungsvermögen und helfen, beim elektrischen Bremsen mehr Energie ins Netz zu rekurrieren. Diese, sowie das von Stadler Rail eigens entwickelte Zugsicherungssystem Guardia werden als Premiere in den Mika-Zügen installiert. Übrigens: Der Name Mika bedeutet «moderner innovativer kompakter Allroundzug».

Mit der Wiedereröffnung der instandgestellten Strecke Neuchâtel – La Chaux-

de-Fonds im November 2021 werden dort dank der neuen Züge mehr Pünktlichkeit und freie Sitzplätze geboten. Bereits am 13. Juni übernehmen die Mika die Umläufe auf der S4 von Langnau via Burgdorf – Bern – Belp nach Thun und ab Ende 2022 verkehren sie dann auf der Paradelinie der BLS von Bern nach Zweisimmen und Kandersteg – Domodossola. Pro Bahn Espace Mittelland freut sich über diese Neuerung und hat sich am ersten Einsatztag der Mika gleich selbst davon überzeugen lassen.

SBB bestellen 60 Doppelstock-IR-Züge

Ein Auftrag über 1,3 Milliarden Franken geht an Stadler Rail.

Edwin Dutler Für 60 spurtstarke neue Doppelstock-Züge lösen die SBB eine Option für Rollmaterial ein, welches bei Stadler unter dem Markennamen «Kiss» läuft. Im Gegensatz zu den bisher gelieferten Fahrzeugen werden die 60 neuen Züge mit einer InterRegio-Inneneinrichtung geliefert; die Züge sind im Prinzip aber die gleichen. 41 Kompositionen tragen dazu bei, die bisherige Flotte zu ersetzen und die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) im Fernverkehr zu erfüllen. Ganze 1,3 Milliarden Franken machen die SBB für diesen Auftrag locker. Die ersten Fahrzeuge sollen ab Fahrplan 2024 eingesetzt werden.

Für die Kundinnen und Kunden gibt es eine spürbare Aufwertung auf Fernver-

kehrsniveau. Im sechsteiligen Zug stehen fünf Toiletten zur Verfügung, damit sollte eigentlich eine Minimalverfügbarkeit gewährleistet sein. Bei der Klasseneinteilung sind neben dem bekannten kombinierten 1./2.-Klasse-Wagen ein reiner Erstklasswagen vorgesehen, was sich im Fernverkehr bekanntlich bewährt hat. Die verstellbaren Sitze in der ersten Klasse haben die in Fernverkehrszügen übliche 2+1-Bestuhlung. Auch Steckdosen findet man im ganzen Zug. Der Einsatz dieser neuen Züge soll in IR-Verbindungen ab dem Dezember 2023 erfolgen. Der geplante unglückliche Minimalumbau von 43 RV-Dosto zu IR-Dosto (siehe Bericht im InfoForum 4/2018) findet nun erfreulicherweise nicht statt, so dass diese Züge im Regionalverkehr bleiben.

Pro Bahn Schweiz hat vor vielen Jahren bereits bei der Besichtigung der ersten Maquette der bisher 93 gelieferten Züge vorgeschlagen, für den IR-Verkehr eine Anzahl dieser Züge mit einer Fernverkehrsausstattung zu bauen. Dies wurde aber von den SBB vehement abgelehnt. Wir wissen nicht, welche personellen Mutationen in der SBB-Führung bei den Verantwortlichen zum Umdenken und zur qualitativen Verbesserung der Züge beigetragen hat. Aber offenbar haben es die SBB selbst gespürt: Nachdem die SOB mit dem Traverso und die BLS mit dem «Mika» höherwertige Qualitätsstandards für den IR-Verkehr etabliert haben, waren die SBB selbst mit einem umgebauten RE-Dosto hoffnungslos das Schlusslicht in dieser Kategorie. Das wollte man sich anscheinend doch nicht antun, und so wurden auch bei der SBB endlich einmal die berechtigten Wünsche der Kundinnen und Kunden der Sparwut des Mannes mit dem Rotstift vorgezogen.

Nachrichten 1

150 Jahre Zitterpartie

Die Autoren Roland Arnet und Walter Finkbohner haben unter der Redaktion von Hans Roth mit dem «LOKI Spezial Nr. 48 – Die Eisenbahnen am Monte Ceneri» ein echtes Meisterwerk geschaffen. Die lange Geschichte der Bahnen am Monte Ceneri ist in der 150-seitigen Dokumentation eindrücklich beschrieben. Die hervorragende Bildauswahl von teils bisher unveröffentlichten Bildern und Zeitdokumenten von zahlreichen bekannten Eisenbahnfotografen der Schweiz bereiten sehr viel Abwechslung und wecken im Betrachter unzählige persönliche Erinnerungen an Eisenbahnfahrten in Richtung Bella Italia mit den jeweiligen faszinierenden Lokwechseln in Chiasso. Eine ausführliche Berichterstattung erfolgt im nächsten InfoForum. (ed)



Aufarbeitung der Mauscheleien

Verschiedene Transportunternehmen haben in den letzten Jahren punktuell und aus unterschiedlichen Gründen zu hohe Subventionen bezogen. Nun liegen Vereinbarungen vor, mit welchen rund 60 Millionen Franken an den Bund und die Kantone zurückgeführt werden, wie das Bundesamt für Verkehr im April mitteilte. In den Fällen mit mutmasslich betrügerischer Absicht soll eine Beurteilung durch die Strafverfolgungsbehörden erfolgen. Das BAV hat nach eigenen Angaben bereits nach dem «Fall Postauto» sein Aufsichtssystem mit einer Reihe von Massnahmen angepasst. (gl)

Toni Häne präsidiert neu SBB Historic

Anlässlich der 80. Stiftungsratssitzung übernimmt Toni Häne das Präsidium von Kaspar Grossmann. Seit der Gründung von SBB Historic war Kaspar Grossmann Stiftungsrat, zuletzt als Präsident. In dieser langen Zeit baute er die Zusammenarbeit mit der Stifterin SBB kontinuierlich aus; es war für ihn eine Herzensangelegenheit. Dafür möchten wir ihm bestens danken. Toni Häne bringt als Eisenbahner mit 50 Jahren Praxiserfahrung ideale Voraussetzungen mit, um die Stiftung SBB Historic weiterzuentwickeln und die schwierigen künftigen Herausforderungen zu lösen. Pro Bahn wünscht Toni Häne viel Erfolg. Wir freuen uns bereits heu-



te auf das Jubiläum «175 Jahre Eisenbahn in der Schweiz», welches wir im nächsten Jahr feiern können. (ed)

Lukrative Nebenjobs: SBB greifen durch

Kaderangestellte der Bahn sind wegen lukrativer Nebenjobs in die Kritik geraten. Jetzt verschärfen die SBB ihre Regeln, wie «CH Media» publik machte: Vorerst werden keine neuen Verwaltungsratsmandate mehr genehmigt. Personalchef Markus Jordi gibt einen heiklen Posten ab. Die Zeitungen der CH-Media-Gruppe hatten publik gemacht, dass Jurist Markus Jordi, der als Chef der Personalabteilung in der Konzernleitung der Bundesbahnen einsitzt, zugleich im Verwaltungsrat einer Informatikfirma sitzt, die Millionenaufträge von den SBB bekommt. (gl)

Ceneri-Basistunnel: Blendende Werbung

Der Ceneri-Basistunnel ist im Dezember 2020 in Betrieb gegangen. Mit einigen Monaten Verspätung konnte der Fahrplan 2021 umgesetzt werden, welcher eine halbstündige Direktverbindung zwischen Locarno und Lugano mit dem RE 80 vorsieht und die Fahrzeiten im Dreieck Bellinzona – Lugano – Locarno stark reduziert. Es handelt sich um einen gewaltigen Quantensprung im öffentlichen Verkehr des Kantons Tessin (siehe InfoForum 3/2020). Entsprechend wurde diese neue Verbindung auch von Kanton und Transportunternehmen mit einer Kampagne beworben. In dieser fahren Tilo-Züge beispielsweise bis auf die Piazza Grande von Locarno (siehe Bild). Eine originelle Idee, doch leider blenden die Lichter des Triebzugs so stark, dass der Zug kaum zu erkennen ist. (gl)

Zwei weitere Kilometer-Millionäre

Die Motorwagen 1 und 3 der Rigi-Bahnen haben praktisch zeitgleich die Millionenmarke auf dem Tacho geknackt, wie die Rigi-Bahnen mitteilten. Diese Zahlen zeigten auf, welche treue Dienste die Motorwagen in den vergangenen Jahrzehnten geleistet hätten. Motorwagen 1 startete bei seiner Arbeitgeberin im Übrigen im Jahr 1937 mit einigen Anfangsschwierigkeiten. Die Rigi-Bahnen feiern dieses Jahr ihr 150-Jahr-Jubiläum. (gl)



Ausfliegen und geniessen!
thturbo.ch/freizeit

ÖV-Preise bleiben stabil

Auch 2022 werden Abonnemente und Einzelbillette nicht teurer. Neu: Kinder fahren ab Dezember 2021 bis zum 6. Geburtstag immer gratis.

PD Seit Beginn der Covid-19-Pandemie im März 2020 haben die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs laut der nationalen Tariforganisation Alliance SwissPass Einnahmehinfortfälle von durchschnittlich fast 140 Millionen Franken pro Monat erlitten. Gesamthaft gehen die finanziellen Einbußen der vergangenen 14 Monate auf die Zwei-Milliarden-Franken-Grenze zu. Entsprechend dankbar ist die Branche für das Unterstützungspaket der öffentlichen Hand von knapp 900 Millionen Franken. Gleichzeitig leisteten die Transportunternehmen und Tarifverbände selbst einen Beitrag, indem sie Abonentinnen und Abonnenten mit über 100 Millionen Franken entschädigten sowie Einsparungen vornahmen und finanzielle Reserven auflösten.

Die Alliance SwissPass und die darin zusammengeschlossenen 250 Transport-



Billettpreise bleiben weitgehend unverändert. Bild: SBB

unternehmen und 18 Tarifverbände setzen nun nach eigenen Angaben alles daran, die Kundinnen und Kunden wieder für den öffentlichen Verkehr zu gewinnen. Deshalb verzichten sie auch für 2022 und damit das fünfte Jahr in Folge auf eine generelle Tarif-

erhöhung; die Preise für nationale Abonnemente und Einzelbillette bleiben auf dem bestehenden Niveau. «Es wäre ein falsches Zeichen, in dieser Krise die Kundschaft zur Kasse zu bitten», lässt sich Christian Plüss, Präsident des Strategierats der Alliance SwissPass und CEO der PostAuto AG, in einer Medienmitteilung zitieren.

Punktuell erfährt das ÖV-Angebot ab dem Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2021 sogar Preissenkungen. So fahren ab diesem Zeitpunkt alle Kinder bis zum 6. Geburtstag gratis im öffentlichen Verkehr – unabhängig davon, ob sie begleitet oder allein unterwegs sind. Zudem wird das Sparsortiment voraussichtlich mit dem Sparklassenwechsel ergänzt. Analog den bekannten Sparbilletten können Reisende neu online verbindungsabhängige Klassenwechsel vergünstigt beziehen.

Abschied von der Waldenburgerbahn

Die WB war mit ihren 75 Zentimetern Spurbreite ein Unikum im Schienennetz Schweiz. Am 6. April begann der Umbau zur Meterspur.

Lorenz Degen Den ganzen März hindurch wurde das Waldenburger Tal von Fotografen und Filmern heimgesucht. «Trainspotter» wollten ein letztes Mal die rot-weißen Pendelzüge ablichten, welche 1985 und 1993 von Schindler Waggon Pratteln geliefert wurden. Der elektrische Teil stammte von der BBC in Baden. Bereits kündigte sich aber der grosse Umbruch an. Baustellen-Installationsplätze wurden entlang der Strecke planiert, bei der Kirche St. Peter bereits der Hang abgegraben, in Niederdorf die Bäume entlang der vorderen Frenke gefällt. Bis im Dezember 2022 die neue Waldenburgerbahn ihren Betrieb aufnehmen wird, verwandelt sich das Waldenburger Tal in eine Grossbaustelle. Nicht nur das Trasse der WB wird komplett neu erstellt und teilweise auf Doppelspur ausgebaut, auch die Kantonsstrasse und Bachverbauungen werden stellenweise saniert. In Oberdorf wird beim Ueli-Schad-Brunnen ein Hausteil abgebrochen, um eine gefährliche Stelle

zu entschärfen. Am Ostermontag, 5. April 2021, ruhte der Bahnbetrieb ab zehn Uhr vormittags für einige Stunden, um zwei Extrazüge verkehren zu lassen. Ehrengäste der BLT fuhren von Waldenburg, coronakonform mit nur zehn Personen pro Wagen, bis zur Station Altmarkt. Dort wurden die Züge gekoppelt. Als längster WB-Zug der Geschichte fuhr die 10-teilige Komposition bis Liestal und nach kurzem Aufenthalt wieder zurück bis in den Altmarkt, wo die Züge wieder geteilt wurden. Im Burgeinschnitt, wo das WB-Trasse parallel zu den SBB-Gleisen verläuft, erschien die Ae

6/6 11407 «Aargau» des Vereins Mikado in Brugg für einen letzten Abschiedsgruss. Diese privat initiierte, von der BLT unterstützte Parallelfahrt bot ein einmaliges Bild. Die Betriebszentrale in Olten ermöglichte, dass die Ae 6/6 beim Spurwechsel Schwierigkeiten durfte und somit ein herrliches Stellenein entstand. Am 6. April um 1.18 Uhr erreichte der letzte Zug aus Liestal den Bahnhof Waldenburg. Sämtliche Fahrzeuge wurden noch in derselben Nacht unterhalb der Haltestelle Bad Bubendorf aufgereiht, ehe sie per Tieflader in den Auhafen gebracht wurden. Von dort gelangten sie im Mai in die Slowakei, wo sie in Cierny Balog bei der Schwarzgranbahn weiterfahren sollen.



Die Ae 6/6 11407 «Aargau» grüsst die Waldenburgerbahn im Liestaler Burgeinschnitt. Bild: Lorenz Degen

Nachrichten 2

Bei Lockdown kein Geld zurück

Wer ein Jahresabo für Bus, Tram und Zug besitzt, erhält keine Verlängerung, wenn das Abo vorübergehend nicht gebraucht wird – etwa im Lockdown. Ein Jahresabo der SBB kann man bis zu 30 Tage pro Jahr hinterlegen. Die Gültigkeitsdauer verlängert sich entsprechend. In regionalen Tarifverbänden geht das nicht, wie die Konsumentenzeitung Saldo berichtete. Im Aargau und in der Ostschweiz, im Raum Basel, Bern, Luzern, Zug und Zürich bleibt Fahrgästen nur die Kündigung, wenn sie das Abo eine Weile nicht brauchen. Das ist meist mit happigen Verlusten verbunden: Beträgt die Restlaufzeit nur drei Monate, gibt es meistens nichts zurück. (gl)

BLS testet bargeldlose Billettautomaten

Die BLS hat Ende März an vier Standorten im Kanton Bern neue bargeldlose Billettautomaten installiert. Damit will sie während drei Monaten testen, wie die Fahrgäste den bargeld- und kontaktlosen Billettkauf nutzen. Die Testautomaten stehen den Kundinnen und Kunden unter dem Baldachin am Bahnhof Bern und an den Bahnhöfen Belp, Niederscherli und Spiez zur Verfügung. Im Gegensatz zu den herkömmlichen Billettautomaten sind die neuen Testautomaten viel kleiner und weisen einen Touchscreen-Bildschirm auf, der sich an der Grösse von Smartphones orientiert. Die Erkenntnisse des Tests bilden die Basis für den Ersatz der heutigen Geräte. (pd)

Tiefrote SBB-Bilanz 2020

Das Coronajahr hat in den Büchern der SBB heftige Einbrüche hinterlassen. So haben die Bundesbahnen letztes Jahr pro Tag im Schnitt noch 843 000 Reisende befördert. Gegenüber 2019 ist das ein Rückgang von mehr als einem Drittel. Nach Sparten betrachtet fiel der Verlust im Personenverkehr im vergangenen Jahr mit 661 Millionen Franken (Vorjahr: 215 Millionen Gewinn) am grössten aus. Der Bereich Immobilien schrieb zwar 244 Millionen Franken Gewinn, im Vorjahr lag dieser aber noch bei 339 Millionen. SBB Cargo Schweiz und Cargo International schrieben 2020 derweil insgesamt 39,3 Millionen Franken Verlust. (pd)



SBB Division Personenverkehr wird aufgeteilt

Nach dem Rücktritt vom Personenverkehrschef Toni Häne hat die SBB den Personenverkehr in die zwei Divisionen Markt und Produktion aufgeteilt. Die Division Markt wird von Véronique Stephan geführt. Sie arbeitete bisher als Chief Commercial Officer bei weltweit tätigen Industrieunternehmen und hat Betriebswirtschaft an der Universität St. Gallen sowie Jura an der Universität Genf studiert. Die Division Produktion wird durch Linus Looser übernommen. Er ist seit 2014 bei den SBB in den Funktionen Leiter Verkehrsmanagement sowie Leiter Bahnproduktion tätig. Seine Ausbildungen absolvierte er bei der ETH Zürich, der HSG St. Gallen sowie an der Harvard Business School. (ed)



Jahr der Schiene

Bundesrätin Simonetta Sommaruga hat Ende März gemeinsam mit SBB-Chef Vincent Durot an einem digitalen Anlass der portugiesischen EU-Ratspräsidentschaft teilgenommen, um das «Jahr der Schiene» zu lancieren. Dieses soll den Bahnverkehr in Europa fördern und dazu beitragen, die Klimaziele zu erreichen. Quer zu diesem schönen Anlass steht die Tatsache, dass die EU-Kommission die Teilnahme der Schweiz am EU-Forschungsprogramm «Europe's Rail Joint Undertaking» auf Eis gelegt hat. Grund seien die mangelnden Fortschritte beim Rahmenabkommen, berichtete die NZZ Anfang Mai. (gl)



Immer mehr Berieselung

Im Verlauf des Jahres 2021 werden auf Perrons, bei Bahnhof-Shops und auf Bahnhofplätzen im Bahnnetz der BLS hochformatige, grossflächige Werbe-Stelen von Livesystems installiert. Ab dem nächsten Winter werden sie pro Tag mit zu erwartenden 39 000 Kontakten zum heutigen täglichen 2,6-Millionen-Publikum beitragen. Dies teilte die Livesystems Holding AG in Bern mit. Die BLS, die zweitgrösste Bahn der Schweiz, hat bereits bei der Ausrüstung der Lötschberger-Züge und bei ihren neuen Flirts mit «passengertv» auf Produkte aus diesem Haus gesetzt. (pd)



Transports ferroviaires au Sud du Léman et dans le Chablais

La citrap-vaud demande une meilleure collaboration entre les cantons de Vaud et Valais.

Eric Loutan La citrap-vaud a écrit aux Gouvernements vaudois et valaisan, en collaboration avec l'ATE, l'association RER Sud-Léman et le Groupe Mobilité Chablais, afin de demander une collaboration intercantonale renforcée, condition incontournable pour l'élaboration de projets qui auront des chances de trouver un financement et d'aboutir à des réalisations pérennes.

La région du Chablais est formée des territoires suisse et français au Sud du Léman. Elle compte plus de 260.000 résidents, environ 85.000 emplois et plus de 75.000 pendulaires.

Le Chablais suisse est desservi par les trains grandes lignes et les RER vaudois et valaisan circulant sur la ligne du Simplon ou St-Maurice – St-Gingolph. Quatre lignes à voies étroites complètent le réseau : Aigle – Le Sépey – Les Diablerets (ASD), Aigle – Leysin (AL), Aigle – Ollon – Monthey – Champéry (AOMC) et Bex – Villars – Bretaye (BVB). Dans ce réseau, la ville de Monthey est mal desservie et son accès nécessite un transbordement à Aigle ou St-Maurice.

Quant au Chablais français, il est desservi par le réseau Léman Express

jusqu'au terminus d'Evian-les-Bains. En parallèle, les bateaux de la Compagnie générale de navigation (CGN) traversent le Léman avec de nombreux pendulaires pour l'agglomération lausannoise.

Le développement du Chablais

Selon les autorités françaises, la ligne ferroviaire entre Evian-les-Bains et St-Gingolph sera remise en service vers 2025/2030. Avec le potentiel du Chablais français, un développement des transports ferroviaires prend toute son importance avec une exploitation complète autour du Léman au plus proche des côtes lacustres.

La demande centrale, exprimée par la citrap-vaud et ses partenaires, est le nouveau tronçon St-Gingolph – Villeneuve, car il permet de créer cette exploitation circulaire des trains autour du Léman, concurrentielle à la voiture et desservant directement le nouvel Hôpital Riviera-Chablais.

Au-delà de la demande exprimée avec ses partenaires, la citrap-vaud propose également une réflexion sur le hub de la gare d'Aigle, qui permettrait de restructurer le réseau ferré à voie

étroite dans le Chablais suisse avec un regroupement des quatre lignes ASD, AL, AOMC, BVB. Une nouvelle redistribution des lignes permettrait des gains de temps sur les trajets, malgré la concurrence de la voiture pour la desserte des vallées alpines, en restructurant particulièrement les lignes de l'AOMC et du BVB.

Le futur réseau ferré du Sud Léman – Chablais devrait relier :

- directement Evian-les-Bains – St-Gingolph – Villeneuve – Montreux,
- directement Aigle – Monthey,
- directement l'AOMC au BVB en longeant la ligne CFF du Simplon, soit par une voie nouvelle, soit en développant un écartement variable,
- l'ensemble des réseaux métriques tel un « métro alpin », de Champéry via Leysin jusqu'à Gstaad.

Conclusions

La création d'une véritable ligne au Sud du Léman et dans l'Ouest du Chablais est un enjeu à ne pas négliger, malgré les coûts d'investissements élevés. Ces nouvelles liaisons permettraient un transfert modal de la route vers le rail avec des durées de trajets

Gern eimal **GLARUS** **GLASGOW** retour.

SIMPLE TRAIN
Werde Trainsetter*in

simpletrain.ch – Die Buchungsplattform für Zugreisen an jeden Bahnhof in Europa

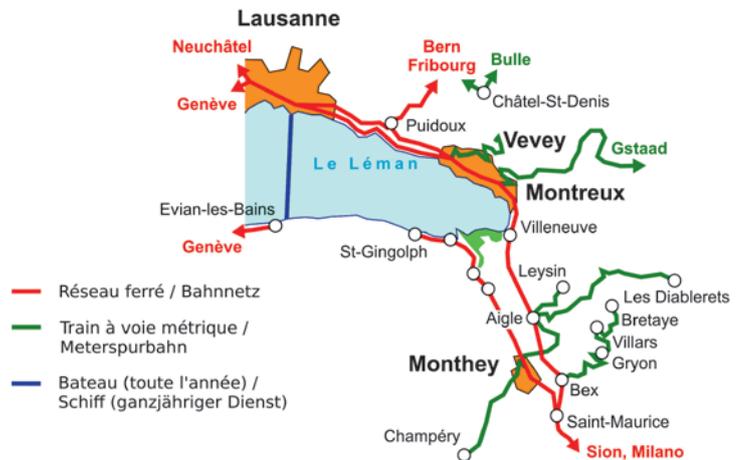
Ermöglicht durch **MIGROS** Pionierfonds

attractives et concurrentielles par rapport à la voiture. Le tronçon clé St-Gingolph – Villeneuve permettrait l'exploitation circulaire des trains autour du Léman, offrant une qualité de desserte élevée pour le bassin lémanique et ses presque 2 millions d'habitants. Cette nouvelle ligne permettrait aussi de restructurer les trains à voie étroite dans le Chablais suisse en créant un véritable hub ferroviaire à Aigle et de desservir correctement Monthey afin d'augmenter le potentiel de voyageurs.

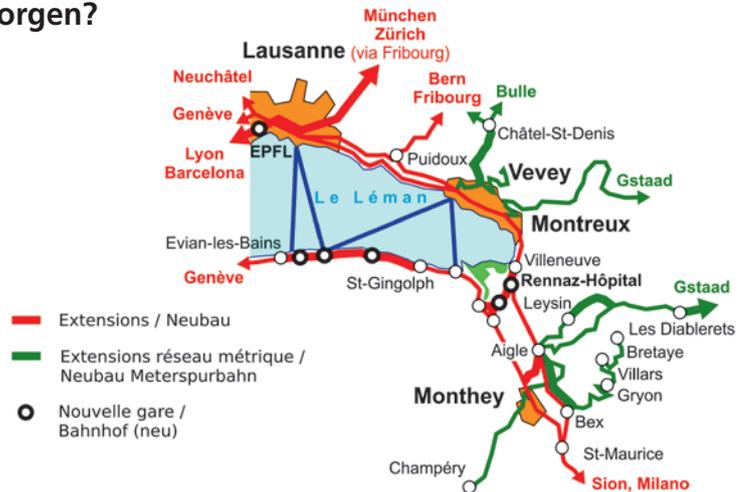
La citrap-vaud considère que ces développements locaux devraient être alimentés par un réseau européen fort, en plaçant la Suisse sur l'axe grande vitesse entre Barcelone et Munich, et ainsi provoquer un transfert modal massif de la voiture et de l'avion vers le rail.

Réseau actuel et ses futurs développements possibles.
Das heutige Bahnnetz und seine möglichen Entwicklungen.
Grafiken: Tobias Imobersteg/Citrap VD

Aujourd'hui Heute



Après-demain ? Übermorgen?



Plädoyer für bessere Bahnverbindungen am Südzügel des Genfer Sees

Eric Loutan Citrap-Vaud hat sich in Zusammenarbeit mit anderen Gruppen, die an einer Verbesserung des öffentlichen Verkehrs interessiert sind, an die Regierungen der Kantone Waadt und Wallis gewandt. Ziel ist es, eine engere interkantonale Zusammenarbeit zu fordern. Und zwar in Bezug auf die Region Chablais, welche sich aus den schweizerischen und französischen Gebieten im Süden des Genfersees zusammensetzt. Diese Region hat mehr als 260 000 Einwohner, zirka 85 000 Arbeitsplätze und mehr als 75 000 Pendlerinnen und Pendler.

Das Schweizer Chablais wird von den Zügen des Fernverkehrs und den Waadtländer und Walliser RER-Zügen bedient, die auf der Simplonlinie und auf der Li-

nie St-Maurice – St-Gingolph verkehren. Vier Schmalspurstrecken ergänzen das Netz: Aigle – Le Sépey – Les Diablerets (ASD), Aigle – Leysin (AL), Aigle – Ollon – Monthey – Champéry (AOMC) und Bex – Villars – Bretaye (BVB). In diesem Netz ist die Stadt Monthey schlecht angebunden und kann nur mit Umsteigen in Aigle oder St-Maurice erreicht werden. Das französische Chablais wird vom Netz des Léman Express bis zur Endstation in Evian-les-Bains bedient. Gleichzeitig bringen Schiffe der Compagnie Générale de Navigation (CGN) viele Pendler über den See in den Raum Lausanne.

Nach Angaben der französischen Behörden soll die Bahnstrecke zwischen Evian-les-Bains und St-Gingolph um

2025/2030 wiedereröffnet werden. Die zentrale Forderung von Citrap-Vaud und seinen Partnern betrifft eine neue Verbindungslinie St-Gingolph – Villeneuve, da sie einen Eisenbahn-Ringverkehr um den Genfersee ermöglichen würde. Die Schaffung einer guten Verbindung am Süde des Genfersees und im westlichen Teil der Region Chablais ist eine Herausforderung, die trotz der hohen Investitionskosten unbedingt verwirklicht werden sollte.

(Zusammenfassung in deutscher Sprache: GL)

citrap-vaud.ch

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud

«Nicht fundierte Anschuldigungen»

Gegendarstellung zum Artikel «Das Fiasko der MOB» (InfoForum 4/2020).

Montreux Berner Oberland Bahn AG

Am 20. Januar 2021 haben wir mit grossem Erstaunen in der Presseschau (Argus) den Artikel mit der Überschrift «Das Fiasko der MOB», veröffentlicht im InfoForum Pro Bahn Schweiz, Edition 4/20, zur Kenntnis genommen.

Dieser Artikel greift unser Unternehmen, die Montreux Berner Oberland Bahn, und unser Grossprojekt Goldenpass Express scharf an. Aufgrund der zahlreichen Irrtümer, nicht fundierter Anschuldigungen und der enthaltenen Werturteile verlangen wir die Veröffentlichung einer Gegendarstellung gemäss Artikel 28g und nachfolgende Zivilgesetzbuch.

Wir haben mit Verblüffung festgestellt, dass die Sektion Espace Mittelland von Pro Bahn bei der Erstellung dieses Artikels unserer Gesellschaft zu keinem Zeitpunkt die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt hat. Es werden Fragmente aus verschiedenen unserer Pressemitteilungen mit dem Ziel uns der Lächerlichkeit preis zu geben, angeführt.

Sollte der Autor dieses Artikels seiner persönlichen Meinung Ausdruck verleihen wollen, was ihm selbstverständlich zusteht, muss dies begründet und deutlich erkenn-

bar, beispielsweise in Form eines Kommentars, geschehen. Den Leser im Glauben zu lassen es handele sich um einen auf Tatsachen beruhenden Artikel gilt als Täuschung und als Verstoss gegen das Berufsethos.

Einige Beispiele:

- Pro Bahn behauptet, dass die MOB die Coronapandemie als «Sündenbock» für die Verschiebung benutzt. Dies ist gleichbedeutend mit einem Leugnen der Auswirkungen der Pandemie auf die Produktion und die touristische Nachfrage, ohne den geringsten Beleg. Im Übrigen und konträr zu dem, was behauptet wird, hat nicht die Produktion der Wagen durch Stadler, sondern die Produktion der Drehgestelle unter Corona gelitten. Die Verschiebung der Lancierung auf Dezember 2022 geht sehr wohl zu Lasten der Coronapandemie. Bei der grossen Anzahl an Projekten, die aufgrund der Pandemie angepasst oder auf Eis gelegt werden, ist die Fassungslosigkeit von Pro Bahn verwunderlich.
- Dieser Artikel erklärt, dass die MOB die Wartezeit der Fahrgäste zwischen Interlaken und Montreux mit keinem Wort erwähnt. Wir hätten gerne Pro Bahn die

Gründe für unsere Entscheidung mitgeteilt. Doch dafür hätte uns jemand von Pro Bahn kontaktieren müssen. Des Weiteren wirft der Artikel der MOB vor dieses «weltweit bekannte Produkt» zu vernachlässigen. Diese Behauptung ist mehr als erstaunlich. Gerade durch den Goldenpass Express macht die MOB die Goldenpass Line zu etwas Aussergewöhnlichem.

- Ebenfalls im Zusammenhang mit dem neuen Fahrplan und insbesondere im Hinblick auf die Kunden der neuen Jugendherberge bemängelt die Sektion Espace Mittelland von Pro Bahn den Anschluss Saanens, eine vom Kanton Bern getroffene Entscheidung. Sie können diesbezüglich beruhigt sein, aus Richtung Zweisimmen stehen täglich 19 Anbindungen per Zug und 36 Anbindungen in einer Kombination aus Bus und Zug zur Verfügung.
- Der Artikel macht sich darüber lustig, dass wir die erste Verschiebung von Dezember 2020 auf Juni 2021 (und nicht Juli 2021 wie erwähnt) nicht mit Corona begründen konnten. Auch hier hätten wir Ihnen die Gründe für die Verzögerung nennen können, so wie wir dies gegenüber 24 Heures, Jungfrauzeitung, Berner Zeitung, usw. getan haben. Ohne zu sehr ins Detail gehen zu wollen, die MOB hat sich entschieden umsichtig zu handeln. Das variable Drehgestell ist eine Innovation, wie sie in der Eisenbahnwelt nur selten vorkommt. Ja, Innovation heisst Ungewissheit, Risiko und potenzielle Verzögerungen. Das ist der Preis für Unternehmergeist.
- Welche Argumente hat der Autor letztendlich für seine Schlussfolgerung, dass hier ein Fiasko vorliegt? Warum ist diese Verschiebung so schwerwiegend? Auch hier äussert er sich kategorisch, ohne den geringsten Widerspruch zu dulden.



Der Paradezug «GoldenPass Panoramic» der MOB.
Bild: MOB

Abläufe und Kräfte im Hintergrund neu gebündelt

Die Oensingen-Balsthal-Bahn übernimmt neu die Geschäftsführung von Pro Bahn Schweiz.

Lorenz Degen Bislang waren die verschiedenen Vereins-Chargen auf Mitglieder und externe Stellen verteilt. Nachdem das Reisebüro Wipkingen seine Auflösung bekannt gegeben hatte, musste eine neue Lösung für das Sekretariat gefunden werden. Der Zentralvorstand hat sich entschlossen, die Administration in eine Hand zu legen. «Nach einem Evaluationsverfahren haben wir uns entschieden, die Oensingen-Balsthal-Bahn (OeBB) mit der Geschäftsführung zu beauftragen», erklärt Zentralpräsidentin Karin Blättler. Im Bahnhof Balsthal SO laufen künftig alle schriftlichen Fäden von Pro Bahn Schweiz zusammen.

Zustande kam die Verbindung über einen Mitarbeiter der OeBB, der wusste, dass Pro Bahn auf der Suche nach einem Partner ist, der die Mitgliederadministration, die Buchhaltung, die gesamte Korrespondenz sowie weitere Spezialaufgaben für den Zentralvorstand erledigt. Letzten August wurden erste Gespräche geführt, bei denen rasch klar wurde, dass der Erwartungshorizont übereinstimmt.

«Es ist eine Win-Win-Situation», freut sich OeBB-Geschäftsführer Markus Schindelholz. «Wir suchten nach mehr Auslastung für unser Reisezentrum mit dem Backoffice. Durch das Mandat von Pro Bahn können wir diesen Service weiterhin aufrechterhalten.» Die OeBB agiert direkt am Markt: Sie führt Personen- und Güter-



Barbara Riser (links) und Markus Schindelholz (rechts) von der OeBB freuen sich auf die Zusammenarbeit mit Pro Bahn Schweiz.

Bild: Lorenz Degen

züge und bietet zudem Event- und Nostalgiefahrten an. Auf ihren Gleisen tummeln sich allerhand Fahrzeuge von Dampf- bis Drehstromlokomotiven, die hier dauerhaft

ten oder vorübergehenden Unterschlupf gefunden haben. Schindelholz, der auch als Gutachter im Signalbereich unter anderem für die SBB und AlpTransit Gotthard tätig ist, schätzt den direkten Kontakt mit den Anliegen von Pro Bahn Schweiz: «Wir als Bahnunternehmen können einen anderen Blickwinkel wahrnehmen.»

Über die OeBB

Knapp vier Kilometer misst die Strecke von Oensingen nach Balsthal. Die OeBB (nicht zu verwechseln mit den Österreichischen Bundesbahnen ÖBB) wurde 1899 eröffnet und diente hauptsächlich dem Güterverkehr. Das Stahlwerk von Roll in der Klus und die Papierfabrik Tela in Balsthal waren Grosskunden. In den 1970er-Jahren war die Bahn nach dem Niedergang der Industrie von der Einstellung bedroht.

Ein Rettungskomitee von Balsthaler Einwohnern verhinderte einen Busbetrieb. Daher befindet sich die Akten-

mehrheit der OeBB heute im Besitz der Einwohnergemeinde Balsthal. Die OeBB bildet das Rückgrat des Personenverkehrs im Raum Thal. Gegenwärtig läuft ein mehrjähriges Modernisierungsprogramm. Die Fahrleitung und fast das ganze Streckengleis sind erneuert worden, die Stationen Oensingen und Thalbrücke sowie der Bahnhof Balsthal wurden behindertengerecht umgebaut. Im Jahr 2024 feiert die Bahn ihr 125-jähriges Bestehen. Die Vorbereitungen für das Festprogramm laufen nächstes Jahr an.

Bahnbetrieb und Vereinsadministration strikt getrennt

Barbara Riser, die als Leiterin Finanzen ein dreiköpfiges Team betreut, kann die beiden Sparten Bahnbetrieb und Pro Bahn sehr gut auseinanderhalten: «Was reinkommt, bewerten wir nicht. Wir machen eine neutrale Triage an die zuständigen Stellen.» Manche E-Mails oder Briefe gehen an den Zentralvorstand, andere an die Sektionspräsidenten. «Oberstes Gebot ist für uns der Datenschutz», bekräftigt Riser >>>

>>> und fügt an: «Die elektronischen Systeme von Pro Bahn und der OeBB sind komplett getrennt. Für den Fall, dass ein E-Mail eines Mitglieds die OeBB selbst betreffen würde, leiten wir das weiter, ohne uns einzumischen.» Für Riser ist die Rollenverteilung klar: «Wir verhalten uns neutral.»

So ein interner Umbau verlangt von den Beteiligten eines an Kräften und Nerven ab. «Ich bin froh, dass wir nun unsere Hausaufgaben alle erledigt haben», sagt Karin Blättler. Der Transfer der Mitgliederdaten in die neue Datenbank bildete das grösste Unterfangen, auf das sich die OeBB gut vorbereitete. «Wir haben eine neue Verbandssoftware angeschafft, mit der wir die Daten künftig effizient bewirtschaften können», sagt Riser. Ein- und Austritte können nun rasch erfasst werden, auch ist die Mitgliederstatistik dauernd à jour. Zukünftig könnte auch die Pro

Bahn-Website von «Bauschtu» aus, wie der Ort in der Thaler Mundart genannt wird, betreut werden. «Aber soweit sind wir derzeit noch nicht», so Schindelholz.

Die Arbeit ist zwar im Dienst der Bahnkunden, aber ohne persönliche Begegnungen. Mit Laufkundschaft rechnen Schindelholz und Riser nicht. «Nach aussen bleibt weiterhin die Postadresse in Zürich. Wir arbeiten hier im Hintergrund.» Noch tröpfeln Anliegen nur vereinzelt hinein. «Man spürt, dass die Leute mit anderen Themen beschäftigt sind. Aber wenn die Bahnthemen wieder in den Vordergrund rücken, sind wir bereit», unterstreicht Riser. Und vielleicht bleibt es nicht bei Pro Bahn als einzigem Kunden. Falls noch weitere Vereine oder Verbände ihre Schreivarbeiten der OeBB übertragen wollen, wäre dies kein Problem: «Wir haben nun tragfähige Strukturen», sagt Schindelholz.

Achtung: Trickdiebe im Bahnhof

Man kann es fast nicht glauben. Doch ich erlebte es vor kurzem persönlich. Bei einer erlebnisreichen Tageskarten-Rundreise fuhr ich im IC 5 Lausanne – Solothurn, 2. Klasse, alleine, im schwach besetzten Zug im letzten Wagen, und genoss die Fahrt entlang dem Neuenburger- und dem Bielersee. Beim Zwischenhalt in Biel (2 Minuten) klopfte bei mir plötzlich von aussen jemand an das Fenster. Ein junger Ausländer, dunkler Teint, hinter einer Corona-Maske, streckte mir sein Handy an das Zugfenster und fuchtelte wild mit dem Zeigefinger auf das Display. Dort sah ich eine Landkarte mit einer Route, rot eingezeichnet, von Biel nach Bern. Ich dachte, der will mir deuten, ob dies der Zug nach Bern sei. Ich verneinte mit meinem Handzeichen mehrmals. Doch er klopfte immer wieder an das Fenster und zeigte mit seinem Finger auf das Handy. Doch ich wendete mich ab und fragte mich, was der wohl will. Und plötzlich realisierte ich wie zufällig, dass der Rucksack auf meinem Sitz neben mir nicht mehr da war. Der Zug stand immer noch, ich packte meine Jacke und sprang aus dem Zug. Ein Pfiff vom Zugführer, der IC fuhr ab und der Perron war leer.

Ich war geschafft, fühlte eine Leere im Kopf, aber zugleich entwickelte sich

eine Wut. Ich hoffte den Dieb zu finden und bewegte mich rund eine Stunde im Bahnhof Biel, vor dem Bahnhof, hinter dem Bahnhof, an den Parkplätzen und anderen Orten, immer genau schauend, was die Leute für Rucksäcke trugen.

Eine nette Beamtin der SBB am Eingang zum Reiseum bedauerte den Vorfall, sagte, dass dies fast jeden Tag passiere, und ich müsse mich sofort bei der Kantonspolizei in Biel melden. Dies tat ich dann auch, nachdem ich festgestellt hatte, dass mein Schlüsseletui mit Haus- und Postfachschlüssel, Visitenkarten, Sackmesser, Regenschirm, Landkarte und ein Plastikmäppchen mit Pro-Bahn-Akten nun endgültig verloren waren. Einziger Trost: Handy, Kreditkarten und Bargeld trug ich im Kittel und nicht im Rucksack.

Mit dieser Erfahrung bereichert, möchte ich alle warnen: Wenn Ihnen jemand am Zugfenster ein Handy hinhält, dann schauen Sie sofort um sich. Dann läuft etwas mit einer anderen Person im Zugwagen. Überwachen Sie sofort das eigene Gepäck und nehmen Sie fremde Personen ins Blickfeld.

R. W., Interlaken

Gönnermitglieder

BERN MOBIL



SIEMENS



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

SOB SÜDOSTBAHN



Gemeinden

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

Abschied von Andreas Theiler

Gerhard Lob Einige Tage nach Redaktionsschluss erreichte uns die traurige Nachricht, dass Andreas Theiler am 12. Mai im Alter von 77 Jahren verstorben ist. Bei Pro Bahn war Andreas für alle einfach «Res». Der Berner hat sich über viele Jahre im Zentralvorstand und in der Sektion Espace Mittelland engagiert. Für das InfoForum schrieb er regelmässig Beiträge. Im nächsten InfoForum werden wir ihn ausführlich würdigen. An dieser Stelle bereits ein grosser Dank an Res: Wir werden dich sehr vermissen!

Erfolgreiche DV 2021

PBS Auch dieses Jahr mussten wir die DV auf dem schriftlichen Wege absolvieren. Nebst den ordentlichen Geschäften standen auch Wahlen auf der Traktandenliste. Die Delegierten stimmten allen ordentlichen Geschäften mit grossem Mehr zu und sprachen damit dem Vorstand von Pro Bahn ihr Vertrauen aus.

Zur Wiederwahl standen Karin Blättler als Präsidentin, Thomas Lendenmann, Edwin Dutler und Bastian Bommer. Alle vorgeschlagenen Personen wurden einstimmig gewählt. Neu zur Wahl stellte sich auch Guido Schoch. Er war bis zu seiner Pensionierung Direktor der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ). Mit ihm konnten wir eine Persönlichkeit mit einem grossen Netzwerk und Erfahrung im öffentlichen Verkehr gewinnen. Auch Guido Schoch wurde einstimmig in den Vorstand gewählt.

Wir gratulieren allen zur Wiederwahl und wünschen für die neue Amtsperiode viel Freude an der Arbeit. Hoffentlich können wir die DV 2022 dann wieder im gewohnten Rahmen an einem schönen Ort durchführen.

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

GESCHÄFTSSTELLE

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

ESPACE MITTELLAND

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

NORDWESTSCHWEIZ

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

OSTSCHWEIZ

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

TICINO ASTUTI

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

ZENTRALSCHWEIZ

Martin Stuber, Präsident
St. Johannesstrasse 4, 6300 Zug
M 078 746 13 12
martin@mstuber.ch

ZÜRICH

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

Danke Dani!

Mit der Aktivierung unserer neuen Geschäftsstelle bei der Oensingen-Balsthal-Bahn AG (OeBB) endet auch die langjährige erfolgreiche Zusammenarbeit mit der Firma Sunshine Reisen beziehungsweise mit unserem Buchhalter Daniel Heeb.

Vor über 15 Jahren hat der damalige Zentralvorstand festgestellt, dass die umfangreichen Arbeiten für das Erledigen der statutarischen und finanziellen Anforderungen, das Inkasso, die Zahlungen und die Buchhaltung durch ein nebenamtlich tätiges und im Berufsleben stehendes Vorstandsmitglied nicht mehr zielführend erledigt werden konnten. Durch persönliche Kontakte sind wir dann auf das Reisebüro Sunshine Reisen mit Daniel Heeb gestossen, welcher bereit war, alle finanziellen Arbeiten unseres Vereins abzudecken.

Wir haben Daniel Heeb in den vergangenen Jahren als sehr kompetenten, zuverlässigen und angenehmen Finanzverwalter und als grosse Stütze des Zentralvorstands erlebt. Auf ihn war Verlass, und die Rechnungen von Pro Bahn Schweiz wurden pünktlich bezahlt.



Dani Heeb.
Bild: zVg

Seine persönliche und angenehme Zusammenarbeit wurde von uns sehr geschätzt. Auch die Revisoren haben die saubere Buchführung geschätzt und die Jahresrechnungen immer genehmigt.

Wir danken Dani für seine grosse Arbeit, welche er seit Jahren für Pro Bahn Schweiz gemacht hat: Für die Zukunft wünschen wir dir alles Gute und wir hoffen, dass dir deine Arbeit in der Reisebürobranche nach der Pandemie wieder Freude macht und auch den entsprechenden Erfolg zeigt. Wir wünschen dir beste Gesundheit und alles Gute!

PBS, der Zentralvorstand

Pro Bahn Schweiz beim Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21

Edwin Dutler Pro Bahn Schweiz wurde vom Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 eingeladen, an einem Presse-Hintergrundgespräch zur Stuttgart-21-Flughafen- und Gäubahn-Planung teilzunehmen und dabei über die Auswirkungen der Planungen in der Schweiz seit der Vereinbarung von Lugano im Jahre 1996 zu berichten. Ich konnte an diesem Pressegespräch erfreulicherweise über die zahlreichen realisierten Infrastrukturmassnahmen in der Schweiz im Zusammenhang mit den Projekten Bahn

2000, NEAT und Anschluss ans europäische Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsnetz mit grosser Freude berichten. Auch die geplanten Fahrplanverbesserungen zwischen der Schweiz und Deutschland (siehe InfoForum 4/2020) habe ich erwähnt. Den vorgesehenen Endbahnhof Stuttgart-Vaihingen für die Gäubahn-Züge als jahrelanges Provisorium habe ich skeptisch beurteilt, da Fernverkehrsreisende mit weitergehenden Zielen als Stuttgart sich das vermehrte Umsteigen sicher nicht antun werden. Im Gegenteil, ich habe den Wunsch geäussert, den Gäubahn-IC von Zürich über Stuttgart hinaus in weitere interessante Ausflugsdestinationen in Deutschland zu verlängern.

Alles für die gute Reise – und vieles mehr.

Ihr SBB Shop in ausgewählten Bahnhöfen oder online. sbb.ch/shop

