



Grafik: Passepartout

Passepartout als Vorreiter

Tarifverbund Luzern/Obwalden/Nidwalden bietet Sparbillette an

Basel Centralbahnhof: Neuer Glanz für den Westflügel
Auf Entdeckung im Jura: Unbekanntes Val-de-Travers



Gerhard Lob

Redaktor
InfoForum

D Druck auf den öffentlichen Verkehr

Das Coronavirus hat sich ein wenig aus dem Alltag verabschiedet, aber nur ein wenig. Immer noch sind wir mit Gesichtsmasken in öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs. Vor allem hat das Vertrauen in den ÖV erheblich gelitten. Bedenklich: In Deutschland hat sich gemäss einer Studie fast jeder zweite Bus- und Bahnkunde in der Pandemie vom Nahverkehr verabschiedet und fährt mit dem Auto, das gilt insbesondere für die hohen Einkommensklassen. Arme und Alte nehmen den öffentlichen Nahverkehr. Das Resultat: Die Verkehrswende im nördlichen Nachbarland ist in Gefahr. Glücklicherweise ist die Situation in der Schweiz nicht so dramatisch, auch wenn Bahn, Bus und Tram Anteile verloren haben. Gleichwohl gilt es aufzupassen, damit der Modalsplit nicht zu sehr in Richtung Strasse kippt. Attraktive Preise sind da wichtig. Die Initiative vom Tarifverbund Passepartout kommt daher gerade im richtigen Moment (ab Seite 3). Gratis-ÖV hingegen schiesst wohl übers Ziel hinaus.

F Les transports publics sous pression

Le virus s'éloigne et la vie quotidienne reprend peu à peu ses droits. Mais lentement. Le port du masque reste de mise dans les transports publics. Ces derniers ont aussi considérablement souffert d'une perte de confiance des usagers. Une étude dresse un constat inquiétant: en Allemagne, pendant la pandémie, près d'un client sur deux a abandonné le bus et le rail au profit de la voiture. C'est surtout le cas des hauts revenus, alors que les gens moins bien lotis et les personnes âgées prennent les transports en commun. Résultat : le développement des transports publics chez notre voisin du nord est menacé. Heureusement, la situation en Suisse n'est pas aussi dramatique, même si le rail, le bus et le tram ont perdu de l'attrait. Il faut néanmoins veiller à ce que le transfert modal ne penche pas trop du côté du bitume. D'où l'importance d'offrir des prix attractifs. L'initiative de l'association tarifaire Passepartout arrive donc à point nommé (dès la page 3). Par contre, la gratuité des transports publics va sans doute trop loin.

I I trasporti pubblici sotto pressione

I tempi più difficili del Coronavirus sono ormai alle spalle, ma solo in parte. Così, sui mezzi pubblici si continua a circolare solo se muniti di mascherina. Soprattutto, la fiducia nei trasporti pubblici ha sofferto molto a causa della pandemia. Un dato preoccupante: secondo uno studio, quasi un cliente su due di autobus e treni in Germania ha detto addio al trasporto collettivo ed è tornato all'auto. Questo vale in particolare per le persone benestanti. Solo i meno abbienti e gli anziani continuano a utilizzare in massa i mezzi pubblici. Il risultato: il settore dei trasporti di quella Nazione è alle prese con pesanti incognite per il suo futuro. Fortunatamente, la situazione in Svizzera non è così drammatica, anche se gli utenti di treni e autobus hanno conosciuto un calo pure qui da noi. Tuttavia, è importante essere previdenti, per evitare che la ripartizione modale negli spostamenti delle persone si indirizzi a favore della strada. I prezzi, in questo senso, hanno la loro importanza. L'iniziativa dell'Associazione delle comunità tariffali Passepartout arriva quindi al momento giusto (da pagina 3). Quello di disporre di trasporti pubblici gratuiti è per contro da considerare un obiettivo fuori portata.

Inhalt

Schwerpunkt «Ticketing»

Sparbillette bei Passepartout	3
Gratis-ÖV: Initiativen scheitern	4
Velobillette: Probleme mit Reservation.....	5

Aktuell

Bewährtes Kooperationsmodell	6
ÖV-Kolumne: Direkt auf die Piste	6
Infrastruktur oder Angebot?	7
Nachrichten 1	9
Bahnhof Lausanne wird modernisiert	10
Westflügel von Basel SBB renoviert.....	11
SBB mit neuen Reisezentren.....	12
GA-Mitfahrtageskarte sistiert	13
Nachrichten 2	14

ÖVerreisen

Unbekannter Jura: Val-de-Travers	15
Historie: Bourbaki und die Bahn	16-17

Astuti

Intervista a Luca Sassi, macchinista Tilo ..	18-19
----------------------------------------------	-------

Citrap Vaud

Gex: Plans pour un transfert modal	19-20
------------------------------------------	-------

Pro Bahn

Nachruf auf Res Theiler	21
Leserbriefe	22-23

Impressum

InfoForum 3/2021, Versand: 1. September

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

Roland Arnet, Edwin Dutler, André Guillaume, Hans Rothen, Urs Schaffer, Arndt Schaffer, Kaspar P. Woker; Citrap VD: Bernard Lensel, Tobias Imobersteg; Astuti: Mario Del Curto; Gastbeitrag: Kurt Metz

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 4/2021, Versand: 1. Dezember 2021
Inserate- und Redaktionsschluss 10. November 2021
InfoForum 1/2022, Versand: 2. März 2022
Inserate- und Redaktionsschluss 9. Februar 2022

Zentralschweiz prescht vor

Der Tarifverbund Passepartout der Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden bietet als landesweite Premiere Sparbillette an. Folgen andere Tarifverbünde?

Gerhard Lob Seit dem Jahr 2009 existieren in der Schweiz die so genannten Sparbillette. Kundinnen und Kunden kennen sie von den SBB. Auf früh gebuchten Verbindungen ausserhalb der Hauptverkehrszeiten lassen sich Tickets zu Schnäppchen-Preisen erwerben. Das Angebot ist ausschliesslich online vorhanden (über die SBB-App oder die Webseite), aber eindeutig beliebt, denn die Bahnpreise in der Schweiz sind vergleichsweise hoch, vor allem für Personen, die kein Halbtax-Abo besitzen und den vollen Streckenpreis bezahlen müssen. Ein Beispiel: Eine einfache Fahrt von Lugano nach Lausanne in der 2. Klasse kostet via Luzern 108 Franken, retour 216 Franken (ohne Halbtax), via Zürich 110 beziehungsweise 220 Franken. Für ein Paar kommt eine solche Reise folglich auf stolze 440 Franken zu stehen. Sparbillette lassen sich wesentlich günstiger erwerben, allerdings herrscht im Gegensatz zum Streckenbillet eine Zugbindung. Die Tickets sind zudem persönlich.

In vorpandemischen Zeiten konnten 2019 fast 9 Millionen Sparbillette verkauft werden. Doch eine Besonderheit dieser Tickets, die vom «Nationalen Direkten Verkehr» (NDV) angeboten werden, sorgte immer wieder für Kritik. Keine Vergünstigungen gibt es für Fahrten innerhalb eines Tarifverbunds. In der Ostschweiz, wo der Z-Pass und der Tarifverbund Ostwind die Tariflandschaft prägen, sind kaum vergünstigte Tickets erhältlich. Wer von Zürich nach

Abfahrtszeit	Reisezeit	Anfahrtszeit	Verfügbarkeit
14:30	31 min	15:01	IR 27 Richtung Basel SBB (Gl. 6)
15:00	31 min	15:31	IR 15 Richtung Genève-Aéroport (Gl. 8)
15:05	39 min	15:44	RE Richtung Olten (Gl. 9)
15:30	31 min	16:01	IR 27 Richtung Basel SBB (Gl. 3)
			IR 15 Richtung Genève-Aéroport

Der schwarze Balken mit Prozent-Zeichen zeigt die Verfügbarkeit von Sparbilletten. Bild: Screenshot

Winterthur, Glarus, Wil oder Schaffhausen fährt, hat das Nachsehen. In verbundlosen Gebieten wie dem Wallis werden hingegen viele Sparbillette angeboten.

Diese ungleiche Situation je nach Landesteil und öV-System hat der Preis-

überwacher wiederholt kritisiert. Beat Niederhauser, Stellvertreter des Preisüberwachers, sagte 2019 im Tages-Anzeiger: «Es zeigt sich immer mehr, dass das Instrument der Sparbillette an Grenzen stösst, gerade wegen der nicht flächendeckenden Kaufmöglichkeiten.» Und weiter: «Die Verbünde haben bislang wenig Interesse gezeigt, Sparbillette auch für Fernverkehrsverbindungen innerhalb der Verbundgebiete zuzulassen.» Daher mache es je nach Angebot Sinn, beispielsweise ein Sparbillett von Zürich nach St. Gallen zu kaufen, auch wenn ein Passagier nur nach Wil fahren wolle.

Reagiert hat nun der Tarifverbund Passepartout der Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden. Dort wurden im Juli als erstem Tarifverbund der Schweiz Sparbillette eingeführt. «Mit den Sparbilletten von Passepartout wollen wir das Angebot des NDV ergänzen und vergünstigte Billette für den Regionalverkehr anbieten», sagte Romeo Degiacomi, Mediensprecher des Tarifverbunds Passepartout, bei der Präsentation. Ein Beispiel aus dem Einzugsbereich: Bis anhin waren etwa Sparbillette für die Strecke Luzern – Olten erhältlich, nicht aber für die kürzere Interregio-Strecke Luzern – Zofingen. Das heisst, dass eine kürzere Strecke unter Umständen teurer war als die längere Fahrt mit einem Sparbillett im selben Zug.

Auf folgenden Strecken werden nun Sparbillette im Tarifverbund angeboten:

- RE Luzern – Wolhusen – Escholzmatt (BLS)
- IR 15 und IR 27 Luzern – Sursee – Zofingen (SBB)
- VAE Luzern – Küssnacht am Rigi (SOB)
- IR Luzern – Stans – Engelberg (Zentralbahn)
- IR Luzern – Sarnen – Lungern (Zentralbahn)

Um von maximalen Rabatten zu profitieren, sollte das Billett so früh wie möglich bezogen werden; es kann aber maximal 60 Tage im Voraus gekauft werden. Falls das jeweilige Kontingent noch nicht ausgeschöpft ist, können Sparbillette bis maxi- >>>

Sparbillette verändern Fahrverhalten



Eine Erhebung im Jahr 2018 hat gezeigt: 11,9 Prozent der Sparbillett-Kunden und -kundinnen starteten früher als geplant, um von den vorteilhaften Tarifen zu profitieren, 14,7 Prozent fuhren später als eigentlich vorgesehen. 5,5 Millionen Sparbillette wurden damals in einem Jahr verkauft. Gemäss der Erhebung konnten so 1,8 Millionen zusätzliche Fahrten generiert werden. Quelle: Alliance SwissPass

Umstrittener Gratis-ÖV

In vielen Schweizer Städten gibt es Vorstösse für eine kostenlose Nutzung von Tram und Bus, doch bisher wurden alle Initiativen vom Stimmvolk gebodigt.

Gerhard Lob Einfach einsteigen ins Tram, in den Bus oder Regionalzug – ohne Ticket oder Abo. Die Idee vom Gratis-ÖV klingt verlockend und taucht an den unterschiedlichsten Orten im Land auf. Doch konnten keine Initiativen wirklich umgesetzt werden. Die Widerstände sind gross, genauso wie die Überzeugung, dass etwas, das nichts kostet, keinen grossen Wert hat. Und vor allem auch die Einsicht, dass am Ende jemand den öffentlichen Verkehr bezahlen muss. Wenn es nicht die Nutzenden sind, müssen die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler dafür aufkommen.

Das jüngste Beispiel kommt aus Zürich. Die Volksinitiative «Gratis-ÖV für Züri» wurde am 9. Februar 2021 mit 3080 gültigen Unterschriften eingereicht. Am 7. April stellte der Stadtrat das Zustandekommen der Volksinitiative fest. Sie verlangt, dass die Stadt die erforderlichen Massnahmen treffe, damit die Benutzung des öffentlichen Verkehrs auf dem Stadtgebiet, mindestens jedoch des durch die städtischen Verkehrsbetriebe betriebenen öffentlichen Verkehrs, kostenlos ist. Die Initiantinnen und Initianten wollen damit zum Erreichen des Netto-



Gratis Tram fahren in Zürich? Das Thema ist vorläufig vom Tisch.

Bild: zVg

Null-Klimaziels und einer ökologischen Mobilität auf Stadtgebiet beitragen.

Die Überprüfung der Initiative ergab jedoch, dass sie in mehrfacher Hinsicht nicht mit übergeordnetem Recht vereinbar ist und insbesondere gegen das Rechtsgleichheitsgebot verstösst. «Würden Personen mit Wohnsitz in der Stadt teilweise von der Tarifpflicht ausgenommen oder ihnen Vergünstigungen zugestanden, so käme das

einer Ungleichbehandlung gegenüber den Personen mit Wohnsitz im übrigen Kanton gleich», teilte der Stadtrat in diesem Juni mit. Er empfahl dem Gemeinderat, die Volksinitiative für ungültig zu erklären. Die Jusos der Stadt Zürich zog daraufhin die Initiative zurück.

Das Thema köchelt gleichwohl weiter. In Basel-Stadt ist eine Initiative hängig, welche Gratis-ÖV für Kinder und Jugend-

>>> mal eine Stunde vor der Abfahrt erworben werden. Die Rabatte betragen 10 bis 70 Prozent.

Ein kleiner Test zeigt, dass die Angebote effektiv attraktiv sind. Auf der Relation Luzern – Zofingen beträgt der normale Streckenpreis 10,40 Franken (mit Halbtax); Sparbillette lassen sich für 3,00 oder 5,00 Franken finden. Leider ist in der SBB-App allerdings der Preis nicht (mehr) direkt aufgeführt. Ein schwarzes Prozent-Zeichen verweist auf das Vorhandensein von Sparbilletten, deren konkrete Tarife dann aber erst auf der nächsten Ebene zu sehen sind. Schön wäre ein unmittelbarer Vergleich.

Gleichwohl hat Pässepartout einen wichtigen Schritt nach vorne gemacht. Denn möglich ist es auch, die ausgewählten Streckenabschnitte der Sparbillette mit anderen Fahrten zu üblichen Preisen zu kombinieren. Im Gegensatz zu den

Zonenbilletten gelten die Sparbillette wie erwähnt nur für die gewählte Verbindung und Zeit. Dies ist laut dem Tarifverbund mit ein Grund dafür, warum es keine Sparbillette für Busverbindungen gibt.

Was meint Pro Bahn zur Neuerung? Grundsätzlich begrüsst Pro Bahn Zentralschweiz das neue Angebot. «Aber die Beschränkung auf die Bahnlinien und die damit verbundene Ausklammerung der Buslinien weist auf die grundsätzliche Schwäche des Schweizer Tarifsystems mit dem herrschenden unübersichtlichen Tarifschongel hin», sagt Martin Stuber, Präsident von Pro Bahn Zentralschweiz. Und weiter: «Wir vertreten seit langem die Ansicht, dass in unserem Land ein einheitliches und übersichtliches Tarifsystem nötig ist – gerade aus der Sicht der Kunden. Das würde den Aufwand für die Administration massiv reduzieren und viel Unnötiges eliminieren.» Stuber ist zudem überzeugt,

dass sich die Tarife mit einem einheitlichen System deutlich reduzieren liessen.

Ob es dazu kommt, bleibt mehr als fraglich. Sicher ist einstweilen: Von der Einführung der Sparbillette auf regionaler Ebene im Tarifverbund Pässepartout erhofft man sich Erkenntnisse, ob diese Tickets tatsächlich innerhalb des Verbundes Mehrverkehr generieren und Reisende auf schwach ausgelastete Verbindungen lenken.

Auf nationaler Ebene liess sich sehen, dass diese Strategie zumindest teilweise aufgeht. Dies zeigte eine Erhebung zu den nationalen Sparbilletten im Jahr 2018: Demnach haben 11,9 Prozent der Sparbillettkunden und -kundinnen ihre Reise früher gestartet, um von den vorteilhaften Tarifen zu profitieren, 14,7 Prozent fuhren später als eigentlich geplant. 5,5 Millionen Sparbillette wurden damals in einem Jahr verkauft. Gemäss der Erhebung wurden 1,8 Millionen zusätzliche Fahrten generiert.

Ungelöste Velo-Probleme

Die Reservationspflicht auf IC-Linien hat Vorteile gebracht, aber offenbar auch Fehlanreize gesetzt.

liche (bis 20 Jahre) fordert. In der Waadt sollen Unterschriften für ein Volksbegehren gesammelt werden, welches die kostenlose Nutzung des gesamten kantonalen Nahverkehrsnetzes vorsieht. Dabei wurden schon in der Vergangenheit mehrmals Versuche gestartet, Gratis-öV der Bevölkerung beliebt zu machen: 1972 in Basel, 2004 in Le Locle, 2008 in Genf, 2010 in Glarus und 2012 für junge Menschen (bis 25 Jahre) in der Agglomeration St. Gallen. Keiner kam beim Stimmvolk durch, wie swissinfo.ch aufgezeigt hat. «Alle bisherigen lokalen und regionalen Initiativen sind vom jeweiligen Stimmvolk klar abgelehnt worden. Die Idee hat offensichtlich keinen Rückhalt in der Bevölkerung», kommentierte Roger Baumann vom Branchenverband VöV.

Dass Gratis-öV grundsätzlich machbar ist, zeigt sich in Luxemburg. Seit Ende Februar 2020 sind Passagierinnen und Passagiere dort kostenfrei im öffentlichen Nahverkehr unterwegs. Die Entscheidung der Regierung, den Gratis-öV einführen zu wollen, um die Strassen zu entlasten, brachte Luxemburg weltweit in die Schlagzeilen. In der Pressemitteilung des Verkehrsministeriums zum ersten Jahrestag wird ein steigendes Passagieraufkommen hervorgehoben, aber nicht mit stichhaltigen Zahlen belegt. Die Zeiten für verlässliche Bilanzen sind wegen Corona allerdings im Moment suboptimal.

Gerhard Lob Die Nachfrage nach Velo-transporten im Selbstverlad hat bei den SBB zuletzt stark genommen. Seit Anfang Jahr wurden 240 000 Velo-Tageskarten verkauft. Das entspricht gegenüber 2019 einem Plus von 27 Prozent, wie die NZZ Ende August berichtete. Allerdings: Die Velo-transportplätze im Fernverkehr sind knapp. Daher hatten die SBB im Frühjahr teilweise eine Reservationspflicht eingeführt. Diese gilt vom 21. März bis am 31. Oktober täglich auf den IC-Linien Basel/Zürich – Gotthard – Tessin und den Linien IC 5/IC 51 am Jürasüdfuss sowie von Freitag bis Sonntag sowie an Feiertagen auf allen IC-Linien. Zusätzlich zum Velobillett muss für zwei Franken eine Reservation getätigt werden. Damit soll Chaos am Perron und beim Einladen sowie in den Zügen vermieden werden; die Kundinnen und Kunden sollen mehr Planungssicherheit erhalten.

«Streuverlust» einkalkuliert

Wie die NZZ weiter berichtet, hat das Reservationssystem nicht alle Probleme gelöst. Offenbar buchen viele Kunden dank dem günstigen Zwei-Franken-Tarif sowie Gratis-Gutscheinen mehrere Verbindun-

gen. Der «Streuverlust» würde einkalkuliert, um sich einen Platz zu sichern. Nur: So blieben viele Veloplätze leer. Andere Radfahrer seien verärgert, weil sie nicht mitfahren könnten, obwohl Plätze frei wären. Auch falsche Klassenzuteilungen und veränderte Zugformationen sorgten für rote Köpfe.

Die Branchenverbände Pro Velo und VCS fordern in einer Online-Petition, dass mehr Platz für Velos geschaffen wird, um «weitere Schlägereien zu vermeiden.» Die Petition wird auch von Pro Bahn Schweiz unterstützt. Sie soll im September an die SBB und Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga übergeben werden. Angeblich haben schon 50 000 Personen unterschrieben.

Die SBB entgegnen, immer gemäss NZZ, dass die Kapazitäten auf dieses Jahr hin bereits massiv ausgebaut worden seien, aber nicht «unlimitiert weitere Wagen» angehängt werden könnten. Sicher ist: Das Velo-Verladeproblem ist noch lange nicht gelöst. Zu ergänzen ist auch, dass der Veloverlad bei anderen Bahnkunden (ohne Velo) nicht nur Freude auslöst. Einige Passagiere empfinden die Zweiräder als störend.

SIMPLE TRAIN
Werde Trainsetter*in

Gern einmal **BIEL** **BILBAO** retour

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

Ermöglicht durch **MIGROS** Pionierfonds

Die Weichen richtig gestellt

Der Bundesrat hält am Kooperationsmodell im Eisenbahn-Fernverkehr fest.

Edwin Dutler Der Bundesrat hat im Juni 2021 entschieden, am heute bestehenden Kooperationsmodell im Eisenbahn-Fernverkehr auch in Zukunft festzuhalten. Bei der nächsten Erneuerung der Fernverkehrskonzession im Jahre 2029 strebt er wiederum eine Direktvergabe des ganzen Netzes an die SBB an. Die SBB sollen dabei verpflichtet werden, bei einzelnen Linien andere interessierte Transportunternehmungen mit dem Betrieb zu beauftragen. Der Bundesrat ist überzeugt, mit diesem Modell auch in Zukunft einen erfolgreichen, mit dem übrigen Verkehr abgestimmten und innovativen Fernverkehr in der Schweiz gewährleisten zu können. Bei der letzten Vergabe der Eisenbahn-Fernverkehrskonzession im Jahre 2019 gab es in den Gremien von Pro Bahn Schweiz sehr kontroverse Diskussionen über die möglichen Auswirkungen für die Kundinnen und Kunden. Die bisher gemachten Erfahrungen zeigen nun, dass sich das Kooperationsmodell bewährt hat.

Dass der Entscheid des Bundesrates zugunsten des Kooperationsmodells ausgefallen ist, ist auch ein Verdienst der Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV, die



Bewährte Kooperation im Fernverkehr mit den Nachbarländern: Ein TGV und ein ICE im Bahnhof Basel SBB.
Bild: Sylvain Meillasson

an vorderster Front dafür gekämpft hat. Insbesondere hat sich der SEV gegen einen Strategiewechsel gewehrt. Wieso sollte man ein gut funktionierendes Bahnsystem, um das wir europaweit benieden werden, ohne Not zerschlagen? Der SEV zeigte klar auf, wohin die Liberalisierung in Schweden und anderen Ländern für das Personal sowie für die Kundinnen und Kunden geführt hat. Deshalb steht auch Pro Bahn

Schweiz hinter dem Entscheid des Bundesrates.

Schweizer Sonderzug

Im schweizerischen Fernverkehr werden die IR-Linien Basel/Zürich – Gotthard-Panoramastrecke – Locarno sowie St. Gallen – Arth-Goldau – Luzern von der SOB, die IR-Linien Bern – Neuenburg – La Chaux-de-Fonds, Bern – Biel sowie Bern – Burg-

ÖV-Kolumne

Direkt auf Wanderweg und Piste

Kurt Metz

«Wie wollen Sie endlich mehr Menschen in der Freizeit in die Bahn bringen?», fragte «Der Beobachter» SBB-Chef Vincent Ducrot: «Wir müssen flexibler werden mit unseren Angeboten. Zum Beispiel planen wir mehr direkte Verbindungen von den Zentren in die Freizeitregionen. An Wochenenden soll es einen anderen Fahrplan geben als unter der Woche.» Entscheidend für den Erfolg der neuen SBB-Strategie wird sein, wo die Bahn ihre Fahrgäste aufnimmt. Mehr

als ein Fünftel der Schweizer Haushalte besass schon 2015 kein eigenes Auto. In den grossen Städten ist es fast die Hälfte. Die Mitglieder dieser zentral gelegenen Haushalte benützen meist den öffentlichen Verkehr für Freizeitfahrten und die Ferienreise. Aber eben nicht nur die nahe des Hauptbahnhofs wohnenden, sondern auch jene in peripheren Quartieren und benachbarten Agglomerationen. In Bern sind das beispielsweise Bümpliz und Wankdorf, Ostermundigen und Muri-Gümligen. Ergo müssen die zukünftigen Wochenend-Angebote von SBB und BLS ihre Passagiere möglichst nahe von zuhause abholen. Nämlich an ihrem Bahnhof im Umkreis von wenigen hundert Metern oder knapp zehn Minuten Fussweg. Für weiter entfernte Reisende bieten sich die an Wochenenden meist leer stehenden Park+Ride-Parkplätze an.

Nicht alle beliebten Freizeitsport- und Ferienorte sind direkt mit dem öV erreichbar: Adelboden ist ein Beispiel. Aber man könnte das Umsteigen erleichtern, indem die «Freizeitzüge» in Frutigen auf Gleis 1 statt 3 halten, so dass der Wechsel von der Bahn auf den Bus ohne Treppen- und Rampensteigen möglich wird.

Eine Erfolgsgeschichte gibt es schon mehrere Jahre für die Flumserberge: An Samstagen, Sonntagen und allgemeinen Feiertagen nimmt die S2 Zürich – Ziegelbrücke Freizeitsportler entlang dem linken Zürichseeufer auf und fährt dann weiter bis nach Unterterzen. Von St. Gallen her hält die S4 sogar täglich direkt gegenüber der Talstation der 8er-Gondelbahn «Seejet» nach Tannenboden.

dorf – Olten von der BLS betrieben. Dazu kommt ab Fahrplanwechsel im Dezember 2021 die neue IR-Linie 35 «Aare-Linth» von Bern über Zürich nach Chur, welche mit wenigen Ausnahmen von den SOB gefahren wird.

SOB und BLS haben zu diesem Zweck neue Züge beschafft, den Traverso und den Mika, welche neue kundenfreundliche Massstäbe im IR-Netz gesetzt haben. Die SBB waren deshalb gezwungen, bei der Bestellung der neuen IR-Dosto die Kundenbedürfnisse auch etwas stärker zu gewichten. Wir haben in der Ausgabe 2/2021 darüber berichtet.

Im grenzüberschreitenden internationalen Personenverkehr werden heute die Leistungen in Kooperation mit ausländischen Partnerbahnen erbracht. Auch dieses Modell hat sich bewährt und soll weitergeführt werden. Es werden also weiterhin internationale Züge aus Deutschland, Frankreich, Österreich und Italien in der Schweiz verkehren, im Gegensatz zum Ausland aber nicht im Wettbewerb. Der Bundesrat erwartet hier von den SBB, dass sie ihre Kooperationen ausbaut und die internationale Marktstellung weiter stärkt. Damit sind weitere Kooperationen insbesondere im zukünftigen (privatisierten) Nachtverkehr durchaus möglich und werden von zahlreichen Reisenden mit Sehnsucht erwartet.

Als Vielreisender im Ausland habe ich für diesen schweizerischen Sonderweg grosses Verständnis. Ich erinnere an die Schwierigkeiten in Deutschland in zahlreichen Bundesländern beim Regionalverkehr, wo Zugausfälle und kundenunfreundliche Fahrpläne keine Ausnahme sind. Und die Ereignisse in Skandinavien zeigen ein Bild, welches wir bei uns sicher nicht wünschen.

Lichtblick in Finnland

So wurde in Norwegen das ganze Eisenbahnnetz zerschlagen, ausgeschrieben und privatisiert. Der billigste Anbieter hat jeweils den Zuschlag erhalten. Die ursprüngliche Staatsbahn NSB heisst nun Vy und fährt noch in der Umgebung von Oslo sowie auf der Bergenbahn. Der britische Anbieter «Go Ahead» fährt nun von Oslo nach Stavanger, und alle Verbindungen nördlich von Oslo hat die schwedische Bahngesellschaft «SJ Norge» erhalten. Durch die Zerschlagung des Eisenbahnsystems hat sich die Anzahl der Direktorenstellungen natürlich auch erhöht, anstelle von 11 gibt es nun 33 Direktoren. Damit die Erfolgsrechnung für die Bahnen aufgeht, wurde das Preissystem wieder einmal reorganisiert: Im Klartext bedeutete dies für die Kundinnen und Kunden Preiserhöhungen. Irgendwie müssen die Boni des Managements ja auch bezahlt werden.

In Schweden hat die norwegische Wy den Zuschlag für die prestigeträchtige Nachtverbindung von Stockholm nach Narvik und Lulea erhalten. Zuerst wurde auch hier das Preissystem verändert. Wegen fehlendem Personal und mangelndem Rollmaterial sind in den vergangenen Monaten jedoch zahlreiche Züge ausgefallen beziehungsweise endeten im Niemandsland. Dann fehlten Schlafwagen oder der Speisewagen – und das bei einer Reisedauer von 19 Stunden. Die Ereignisse wurden in den sozialen Medien eindrücklich geschildert und dokumentiert. Derartige Eisenbahnfahrten sind in einem europäischen Land unwürdig.

Einen Lichtblick gibt es jedoch in Finnland: Dort hat die neue junge Verkehrsministerin nach den Wahlen die angedachte Zerschlagung und Privatisierung des Bahnverkehrs im Grossraum Helsinki, welche von ihren männlichen Vorgängern aufgegleist wurde, nach ihrer Amtsübernahme zuerst einmal rückgängig gemacht. Das Aufheulen der Privatisierungs-Haie nach diesem Entscheid war bis in die Schweiz zu hören.

Zusammengefasst findet Pro Bahn Schweiz den Bundesratsratsentscheid für Kooperation statt Wettbewerb richtig und sinnvoll. Es muss ja nicht alles Schlechte von der EU in der Schweiz übernommen werden.

Infrastruktur oder Angebot?

Eine wegweisende Entscheidung aus dem Bundesamt für Verkehr.

Kaspar Woker Länder wie Spanien bauen Infrastrukturen für die Bahn und legen erst später fest, wie viele und welche Züge sie benützen. Die Betreiberin dieser Anlagen ist mit hohen Abschreibungen konfrontiert, welche niemals durch die Benützungsgebühren der Bahnunternehmen eingespielt werden. Anders in der Schweiz: Neu- und Ausbauten, aber auch die Erneuerung bestehender Bahnanlagen, erfolgen auf der Basis Jahre im Voraus festgelegter Fahrplanprojekte. Nichts Unnötiges wird gebaut. Damit sind auf längeren Einspurstrecken bestimmte Bahnhöfe als Kreuzungspunkte gegeben und werden ausgebaut. Auf anderen Stationen kreuzen sich Reisezüge allenfalls mit Extra- oder Güter-

zügen. Genügt somit ein einziges Gleis mit Bahnsteig? Tiefe Perrons zwischen den Gleisen, einst Standard in Landstationen, werden beim behindertengerechten Ausbau ersatzlos abgebrochen. Damit kann auf Jahre hinaus der Fahrplan kaum mehr verändert werden, falls sich dort einmal Reisezüge fahrplanmässig kreuzen sollen. Genau dies wollte «SBB Infrastruktur» im Entlebuch umsetzen. Dagegen haben sich die BLS als Betreiberin und der Verkehrsverbund Luzern als Besteller des Regionalverkehrs gewehrt, um in der Fahrplangestaltung freie Hand zu haben. Dieses Mitwirkungsrecht ist neu in einer BAV-Verordnung festgehalten und soll die Diskriminierung von Bahnen vermeiden,

die auf Strecken anderer Unternehmungen ein Angebot erbringen. Das BAV hat nun entschieden, dass die SBB ihre Sanierungspläne anpassen müssen. Auf den Strecken Uznach – Linthal, Yverdon – Fribourg, Lyss – Payerne, Buchs SG – St. Margrethen, Romanshorn – Schaffhausen, Lenzburg – Zofingen oder Sonceboz – Moutier – Solothurn könnten sich ähnliche Fragen stellen. So lässt sich ein Angebot kundenfreundlich weiterentwickeln. Eine kurzfristig ausgehungerte Bahninfrastruktur spart zwar sofort Abschreibungskosten für die öffentliche Hand, müsste aber später viel teurer nachgebaut werden, wie zum Beispiel in Bassecourt an der Linie Delémont – Porrentruy.



Mireo – ein Zug, der alle intelligent vereint

Urbanisierung, demografischer Wandel, wachsende Fahrgastaufkommen: Als Zugbetreiber müssen Sie konträre Anforderungen erfüllen. Wie steigern Sie Kapazitäten und gewährleisten eine nachhaltige Wertschöpfung über den gesamten Lebenszyklus? Wie vereinen Sie Wettbewerbsfähigkeit mit Umweltfreundlichkeit? Wie bringen Sie Rentabilität mit Sicherheit zusammen? Die Antwort gibt ein Commuter-Zug, der alle Anforderungen intelligent vereint: der Mireo®. Die innovative Plattform, die den Fahrgastkomfort verbessert, Verfügbarkeit garantiert und einen Regionalverkehr der Extraklasse sichert – energieeffizient, flexibel, schneller lieferbar und profitabel zugleich. [siemens.ch/mobility](https://www.siemens.ch/mobility)

SIEMENS

Nachrichten 1

Anerkennung der Passagierrechte

Die Schweiz und die EU anerkennen die Gleichwertigkeit der Passagierrechte im öffentlichen Verkehr. Der «Gemischte Landverkehrsausschuss Schweiz/EU» hat an seiner Sitzung vom 30. Juni die entsprechenden Regelungen in den Anhang des Landverkehrsabkommens aufgenommen. (pd)

Mehr Passagiere dank Gotthard-Basistunnel

Der Personenverkehr auf der Schiene hat auf der Nord-Süd-Achse bis Ende 2019 deutlich zugenommen. Dies ist eine direkte Folge der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels 2016 und des verbesserten öV-Angebots. Fast alle Bahnhöfe im Tessin und in Uri verzeichneten deutlich mehr Reisende. Je nach räumlichem Potenzial verstärkte sich die Dynamik im Umfeld der Bahnhöfe. Das zeigt das Monitoring Gotthard-Achse, welches am 29. Juni durch das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) publiziert wurde. (pd)

Das Ende der «Schwarzfahrer»

Wer kein gültiges Billett hat, fährt schwarz. So war es bisher. Doch Verkehrsbetriebe in Deutschland und Österreich verzichteten zusehends auf diese sprachliche Wendung, etwa die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG). Um das Diversity-Programm des Berliner Senats einzuhalten, spricht man bei den BVG nun konsequent vom «Fahren ohne gültigen Fahrschein». Kurios: Noch 2016 warben die BVG in einer Kampagne mit dem Statement: «Wer schwarz fährt, muss Eier haben». In deutschen Medien hat der Verzicht auf das Wort «Schwarzfahren» eine lebhafte Debatte ausgelöst. Schweizer Verkehrsbetriebe halten sich gemäss einem Bericht von «20 Minuten» ebenfalls an die Wendung «Reisen ohne gültigen Fahrausweis». Doch in der Umgangssprache ist der alte Ausdruck weiterhin stark verankert. Im inoffiziellen Sprachgebrauch gibt es sogar ein «Schwarzfahrer-Register». (gl)

Die Parkuhr im Handy

Die SBB machen darauf aufmerksam, dass Park+Ride-Kunden und -Kundinnen das Parkticket von unterwegs über das Smart-



Mehr Lifte in Bahnhöfen

Bahnkundinnen und -kunden wünschen sich für den Zugang auf die Perrons nicht nur Rampen, Rolltreppen und Treppen, sondern vermehrt auch Lifte. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat die Bahnunternehmen aufgefordert, dies bei Um- und Neubauten zu berücksichtigen. Das BAV ist bereit, allfällige Mehrkosten im Rahmen der bestehenden Kredite für die Bahninfrastruktur zu finanzieren. (pd)



Weniger Unfälle im öV

2020 nahm die Zahl der schweren Unfälle nach einem vorübergehenden Anstieg im Jahr 2019 wieder ab. Dem BAV wurden letztes Jahr insgesamt 178 schwere Unfälle gemeldet. 27 Personen wurden dabei getötet und 122 schwer verletzt. Unter den Todesopfern befinden sich drei Passagiere, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs waren. 14 Menschen kamen ums Leben, weil sie sich unbefugt auf Bahnanlagen aufhielten. Acht Menschen verloren bei Unfällen mit öV-Fahrzeugen ihr Leben. Zwei Angestellte von Transportunternehmen starben. Allerdings ist zu berücksichtigen: Mit dem Lockdown von März bis Mai 2020, den der Bundesrat zur Bekämpfung der Coronapandemie verfügte, wurde der öffentliche Verkehr stark ausgedünnt. (pd)



Baustellen plagen Hupac

Die gute Nachricht zuerst: Im ersten Halbjahr 2021 stieg das Verkehrsvolumen im Netzwerk der Hupac-Gruppe im kombinierten Verkehr um 14,5 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum auf 569 000 Strassensendungen. «Damit haben wir die Corona-Lücke geschlossen und übertreffen die Volumen von 2019 um fast 10 Prozent», betont Michail Stahlhut, CEO der in Chiasso domizilierten Hupac, in einer Medienmitteilung vom August. Die schlechte Nachricht: Die gegenwärtige intensive Bautätigkeit auf dem Korridor Rhine-Alpine mit tage- und wochenlangen Voll- und Teilsperren führt zu Zugaufällen, Verspätungen und Überlastung der Terminals. Hupac fordert daher einen «Runden Tisch» zu stabilen internationalen Bypass-Führungen. (pd/gl)

phone bezahlen und die Parkzeit nach Belieben verlängern können. Nötig ist dafür die «P+Rail-App». Somit entfällt die mühsame Suche nach Münzen, egal ob für das Stunden- oder Tagesparking (maximal 7 Tage). Mit der Integration der App «Parkingpay» stehen ab sofort Parkplätze an über 750 Standorten in der Schweiz zur Buchung bereit. (pd)



Am Computer ist der neue Bahnhof Lausanne schon design, doch die Baustelle ist erst lanciert.
Rendering: SBB

Léman 2030 in Fahrt

An den Bahnhöfen Lausanne und Genf wurden zwei Grossprojekte angestossen.

Hans Rothen Am 29. Juni 2021 erfolgte der erste Spatenstich zum Ausbau und zur Modernisierung des Bahnhofs Lausanne. Perrons werden verbreitert und verlängert, damit neu bis zu 400 Meter lange Züge anhalten können. Es wird drei statt der bisherigen zwei Personenunterführungen geben. Und diese werden doppelt so breit sein wie heute. Die Anschlüsse zum neuen

Bahnhofplatz und zur Rue du Simplon werden neu gestaltet. Der Bahnhof wird über das Untergeschoss direkt mit den Stationen der bestehenden Metrolinie m2 und neuen m3 verbunden. Die Südfassade des Bahnhofs wird komplett neu gestaltet; die majestätische Perronhalle bleibt erhalten, wird aber geringfügig verschoben. Die Investitionen für den neuen Bahnhof belaufen sich auf rund 1,3 Milliarden Franken. Die Modernisierung soll 2032 abgeschlossen sein. Die SBB sprechen von einem «Mobilitätshub des 21. Jahrhunderts», in

dem künftig doppelt so viele Fahrgäste unterwegs sein werden wie heute.

Der Bahnhof Lausanne hat sich bereits in den letzten Jahren merklich verändert. So wurden anstelle des grosszügigen Lokdepots das Musée cantonal des Beaux-Arts erstellt. Der Westflügel mit den ehemaligen Buffets 1. und 2. Klasse mit Sälen wurde den neuen Bedürfnissen zugeführt und die ehemalige Küche im Keller für die künftige dritte Personenunterführung vorbereitet. Im Süden erhielt die Abstellanlage Paleyres längere Gleise zum Abstellen von IC- und IR-Kompositionen.

Welschschweiz holt beim Rollmaterial gegenüber der Deutschschweiz auf

Hans Rothen 14 neue Flirt 3 ergänzen seit Juni 2021 die Flotte auf dem Netz der «RER Vaud». Das führt zu einem grösseren Platzangebot in Stosszeiten. Die Fahrzeuge werden ab August 2022 im Stundentakt, nach dem Umbau des Bahnhofs Le Day, mehrheitlich in der Relation Lausanne – Vallée de Joux (Le Brassus) eingesetzt. Zu erwähnen ist, dass der Kanton Waadt ab 2009 ganze

115 Millionen CHF in den Ausbau der Infrastruktur investiert. Nach mehrmonatigem Unterbruch fand mit der Taufe der neuen Generation Rollmaterial im Juni 2021 erstmals wieder ein Medienanlass in Aigle statt. Eine Flirt-Komposition erhielt den Namen «Grande Eau». Dabei waren: Als Vertreterin des Kantons Waadt Staatsrätin Nuria Gorrite, der Gemeindepräsident von Aigle und

Präsident von Transports publics du Chablais (TPC), Frédéric Borloz sowie der Westschweizer SBB-Regionaldirektor Alain Barbey. Die Covid-19-Regeln wurden natürlich eingehalten.

Zugeinweihung in Aigle.
Bild: Hans Rothen



Bahnhof Genève-Cornavin

Aufbruchsstimmung auch in Genf: An der Vernissage vom 9. Juli 2021 wurde das Siegerprojekt für den Neubau des Dienstgebäudes SBB im Quartier Montbrillant vorgestellt. Der bisherige Bau, in den 1980er Jahren erstellt, muss auf der Nordseite des Bahnhofs Cornavin bis 2025 weichen. Grund ist der neue Tiefbahnhof, der zum Teil unter dem Dienstgebäude zu liegen kommt, sowie die vorgesehene Neugestaltung des Quartiers. Die entstandene Freifläche wird nach Abbruch des Dienstgebäudes von 2026 bis 2032 als Installationsplatz für den Bau des Tiefbahnhofs dienen. Für den Bau mit Zufahrten Seite Lausanne und Genf-Flughafen und mit zwei Gleisen mit Mittelperron sind 1,6 Milliarden Franken budgetiert. Der Neubau des Dienstgebäudes der SBB ist ums Jahr 2032 geplant, wenn der Installationsplatz für den Tiefbahnhof nicht mehr benötigt wird. Die budgetierten 46 Millionen Franken für Abbruch und Neubau werden von den SBB getragen.

Aufpoliert in Richtung Elsass

Der Umbau des Westflügels des Basler Centralbahnhofs ist nach sorgfältiger Renovation und Modernisierung abgeschlossen.

André Guillaume Nach vierjähriger Bauzeit wurde der Westflügel des Basler Centralbahnhofs, auch «Elsässerbahnhof» genannt, am 25. Juni 2021 offiziell wiedereröffnet. Bahnpassagiere und Passantinnen mussten während dieser langen Umbauzeit Absperrungen, geschlossene Läden, diverse Einschränkungen, Provisorien und Umwege erdulden. Nun ist das Werk vollendet und das lange Ausharren hat sich gelohnt.

Die ehemalige Zollabfertigungshalle, wo sich einst auch die leider längst verschwundenen SNCF-Billettschalter samt Auskunftsbüro befanden, wurde von den hässlichen Zollcontainer-Einbauten entrümpelt und hat dadurch ihre ursprüngliche Grösse und architektonische Klarheit zurückerhalten. Der lange Verbindungsgang zwischen der SBB-Schalterhalle – wo sich keine Bahnschalter mehr befinden – und dem französischen Bahnhofteil wurde vom nachträglich eingezogenen, bedrückenden Zwischenboden befreit und wirkt nun wesentlich weiter, luftiger, heller und einladender. Zahlreiche Geschäfte haben sich dort bereits eingerichtet. Schnellimbisse, gemütliche Bars und zwei Kioske laden zum kürzeren oder längeren Verweilen, ebenso einige Spezialgeschäfte. Die beiden ehemaligen Bahnhofbuffets erster und zweiter Klasse erhielten ihre ursprünglichen Dekorelemente, welche sorgfältig restauriert wurden, zurück und dienen heute entweder als Take-away, Bar oder Blumengeschäft.

Der einst verworrene Weg von der Zollhalle zu den nach Frankreich führenden Zügen durch mehrere Tore und verwaiste Warteräume wurde durch ein weit geöffnetes «Grenztor» ersetzt. Bei den Gleisen im «französischen Sektor» versperren zwei etwas anachronistisch anmutende Zollpavillons den freien Gleiszugang und warten auf jene Passagiere, die Grenzformalitäten zu erledigen haben. Ein Ärgernis ist und bleibt der weiterhin einzige SNCF-Billettautomat, der schon viele Fahrgäste zum Verzweifeln gebracht hat, weil seine Technik aus den Pionierjahren der Informatik zu stammen scheint. Im Gegensatz dazu



Halle im Westflügel: Blick Richtung Verbindungsgang Bahnhofhalle SBB (oben); Saal Buffet SBB (unten).
Bilder: Hans Rothen

sind die französischen Regionalzüge TER, darunter die schnelle Verbindung nach Strassburg, mit sehr modernem und komfortablem Rollmaterial ausgestattet. Die internationalen TGV-Züge fahren bekanntlich ab dem Schweizer Bahnhof und bedienen den Elsässerbahnhof nicht mehr. Das «Tor zur weiten Welt», wo einst die vor allem bei der Jugend beliebten Nachtzüge nach Calais – mit Traumziel London – starteten, ist zum Regionalbahnhof mutiert.

Die Frage, ob ausreichend Laufkundschaft das mittelfristige Überleben der sehr gepflegt und hoffnungsvoll eingerichteten Geschäfte im Westflügel zu sichern vermag, wird sich erst später beantworten lassen. Ausserhalb der Pendlerzeiten hält sich der Andrang der Passantinnen und Kunden noch in eher bescheidenen Grenzen, während sich vor dem Eingang die

Busse zum EuroAirport wieder zusehends mit Billigflug-Passagieren zu füllen beginnen. Ganz in den Untergrund der Zollhalle «abgetaucht» ist der Supermarkt eines grossen Detaillisten, leider noch etwas abseits der grossen Kundenströme.

Basels denkmalgeschützter Centralbahnhof kann sich nun wieder in neu aufpoliertem Glanze präsentieren und so seine internationale Berufung, die nach dem Abbau internationaler Zugverbindungen etwas in Vergessenheit geraten ist, in Erinnerung rufen. Was nicht heissen will, dass alle Probleme rund um diesen Bahnhof gelöst wären: beispielsweise die zu enge Passerelle, der leidige «Verkehrswirrwarr» auf dem Platz davor, gewisse Kapazitätsengpässe auf den Zufahrtsgleisen oder der Dauerbrenner «Herzstück» zwischen den beiden grossen Basler Bahnhöfen.

Beraten statt verkaufen

Mit den neu konzipierten Reisezentren verabschieden sich die SBB zusehends vom klassischen Billettschalter.

PBS Einfache öV-Billette werden laut SBB nur noch zu etwas mehr als fünf Prozent am Schalter verkauft. Entsprechend rückt das Unternehmen schrittweise vom herkömmlichen Billettschalter ab. Die Kundinnen und Kunden werden künftig in neu konzipierten Reisezentren empfangen. Es handelt sich um einen offenen Raum mit verschiedenen Zonen, um die Kundschaft persönlich zu beraten. «Die Reisenden wollen rasche Auskünfte, sich vor einem Abo-Kauf persönlich beraten lassen, internationale Bahnreisen buchen oder Gepäck aufgeben», begründete das Unternehmen in einer Medienmitteilung das Konzept.

Und so funktioniert es: Am Empfang werden alle Geschäfte abgewickelt, die schnell erledigt sind wie etwa Fahrplanauskünfte, Gepäckaufgabe oder Geldwechsel. In den Beratungszonen werden zeitaufwendige Beratungen rund um internationale Bahnreisen durchgeführt,



Horgen ist Pilotbahnhof in der Deutschschweiz.
Bild: SBB

Fragen zu Abos oder kombinierte Mobilität von Tür zu Tür beantwortet – und Gruppen können sich für Ausflüge beraten lassen. Für Reisende im Rollstuhl oder ältere Personen stehen Beratungsplätze mit Sitzmöglichkeiten zur Verfügung. Wer wartet, kann aber kaum darauf hoffen, in Papierbroschüren zu blättern. In der Wartezone setzen die SBB auf interaktive Bildschirme.

Zwei Wochen nach der Schweizer Premiere in Montreux eröffnete am 24. Juni das neue SBB-Reisezentrum in Horgen ZH seine Türen, das erste seiner Art in der Deutschschweiz. Die Erkenntnisse aus Montreux und Horgen fließen in die Weiterentwicklung des neuen Gestaltungskonzepts der Reisezentren ein. Weitere Umbauten sind Ende 2021 in Mendrisio und 2022 in Zürich Flughafen vorgesehen.

Kursbuch 2022: Jetzt bestellen!

Das Kursbuch 2022 erscheint erneut im Format A5, aufgeteilt in die zwei Bände Ost und West, die als Versandeinheit geliefert werden. Wenn Sie jetzt das Kursbuch 2022 bestellen, erhalten Sie es gegen Vorkasse rechtzeitig zum kommenden Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2021 bequem nach Hause geliefert. Der Preis beträgt 24,80 Franken + 6,90 Franken Versandkostenanteil (total 31,70 Franken).



Bestellung per Telefon:
031 328 58 58

Bestellung per E-Mail:
kursbuch@verkehrsclub.ch



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

Ein Opfer der Covid-Pandemie

Die Mitfahrtageskarte für GA-Kunden ist vorläufig sistiert. Die Alliance SwissPass bezieht Stellung.

Edwin Dutler In der Vergangenheit haben die Benützerinnen und Benützer des Generalabonnements jeweils als Dankeschön eine Mitfahrtageskarte erhalten. Diese war für die 1. Klasse-Kunden kostenlos, für die 2. Klasse-Kunden kostete sie 30 Franken. Nachdem ich bei der letzten Erneuerung des GA keine Mitfahrtageskarte erhalten habe, bat ich den Geschäftsführer der Alliance SwissPass, Helmut Eichhorn, um eine Stellungnahme. Diese ist eingetroffen und lautet wie folgt:

«Die Mitfahrtageskarte für GA-Kundinnen und -Kunden ist Teil der Wertschätzungskampagne der öV-Branche, mit der wir unseren treuesten Kundinnen und Kunden ein zusätzliches Dankeschön ausdrücken möchten. Es handelt sich nicht um einen integrierenden Bestandteil des Generalabonnements, weshalb grundsätzlich auch kein Anspruch auf diese Zusatzleistung besteht. Aufgrund der Ertragsverluste und Sparmassnahmen im Zuge der

Covid-19-Pandemie hatte sich die Alliance SwissPass im Mai 2020 entschieden, das Wertschätzungsgeschenk zu sistieren. Wann und ob die Kampagne wieder aufgenommen wird, ist derzeit unklar, entsprechende Entscheide sind noch keine gefallen. Die «neue Normalität» steckt hier den Rahmen des Möglichen ab. Die Gremien der Alliance SwissPass sind sich der Wertschätzung gegenüber ihren treuesten Kundinnen und Kunden jedoch bewusst.»

Eine Sparmassnahme

Und weiter heisst es: «Die Tarifbestimmungen ihrerseits bilden die Rahmenbedingungen für Fahrausweise ab – ungeachtet dessen, ob diese effektiv ausgegeben werden oder nicht. Die Mitfahrtageskarte ist in den aktuellen Tarifbestimmungen weiterhin ausgewiesen, da sie in den Überlegungen, wie den GA-Kundinnen und -Kunden für ihre Treue gedankt werden kann, weiterhin eine Rolle spielt.»

Rechtlich gesehen ist die Situation klar. Die Transportunternehmen erbringen ihre Leistungen, welche mit dem Verkauf des GA erbracht werden müssen. Als Kunde hätte ich mir in dieser schwierigen Zeit allerdings eine zusätzliche Wertschätzungskampagne gewünscht, beispielsweise eine Verdopplung der Bezugsmöglichkeiten der Mitfahrtageskarte und einen finanziellen Anreiz zum Besuch des Speisewagens. Ob «Sparmassnahmen» langfristig zum finanziellen Erfolg führen, ist für mich aus Erfahrung sehr fraglich.

So bleibt uns als langjährige Stammkunden eigentlich nur die Hoffnung auf bessere Zeiten. Hoffentlich wird in naher Zukunft wenigstens nicht an der Preisschraube nach oben gedreht. Hier ist das Fass bis zum Rand voll, eine weitere Preiserhöhung könnte für die Transportunternehmen fatale Folgen haben. Hoffentlich ist dies den Verantwortlichen der Alliance SwissPass bewusst.

www.alstom.com

MOBILITÄT FÜR DIE SCHWEIZ

Komfort, Sicherheit, Zuverlässigkeit

- FV-Dosto Fernverkehrszug
- Flexity-Tram in Zürich
- Metro Lausanne
- TRAXX Last Mile Lokomotive



ALSTOM
• mobility by nature •

Nachrichten 2

Jubiläum im Appenzell

Seit 125 Jahren verbindet die Rheineck–Walzenhausen-Bergbahn (RhW) das Appenzeller Vorderland mit dem St. Galler Rheintal. Am 27. Juni 1896 wurde die Strecke Rheineck – Walzenhausen feierlich eröffnet, später elektrifiziert und in eine Zahnradbahn umgebaut. «S'Walzehuuserli» – auch liebevoll «S'Bähnli» oder «TGV – Train de grande Vibration» genannt – gehört zum festen Bestandteil des Appenzeller Vorderlandes. Mit einer Streckenlänge von knapp 2 Kilometern und einer maximalen Steigung von 253 Promille ist die RhW nicht nur die kürzeste Linie der Appenzeller Bahnen, sondern zeitgleich auch die steilste. Die jüngsten Lockerungen des Bundes in Bezug auf die Covid-19-Bestimmungen liessen im Juli kurzfristig eine Feier im kleinsten Rahmen zum Jubiläum zu. (pd/gl)



VBZ mit Abholdienst

Die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) ersetzen die städtische Buslinie 35 temporär durch den neuen Abholdienst Pikmi. Damit reagiert das Verkehrsunternehmen auf Wünsche der Bevölkerung. Vom 1. Oktober bis zum 12. Dezember fährt jeden Abend ein Kleinbus durch das Quartier Altstetten und holt Fahrgäste auf Bestellung ab. Dafür muss der gewohnte Quartierbus der Linie 35 ab 20.30 Uhr in der Garage bleiben. Diese Neuerung im Liniennetz der Stadt Zürich geht auf Online-Rückmeldungen aus der Bevölkerung zurück, wie die VBZ mitteilten. (pd)

90 Jahre Milano Centrale

Der Hauptbahnhof von Mailand (Milano Centrale) wird von rund 320 000 Passagieren täglich genutzt. Er ist damit einer der geschäftigsten Bahnhöfe Europas. Vor genau 90 Jahren wurde das monumentale Bauwerk eingeweiht, das den alten Hauptbahnhof von 1864 ersetzte, der seit der Einweihung des Simplon-Tunnels 1904 dem erhöhten Verkehrsaufkommen nicht mehr gewachsen war. Das ab 1913 erstellte Gebäude hat Jugendstil- und Art-déco-Elemente. Der Bahnhof wurde schliesslich 1931 unter den Faschisten, welche die Monumentalität des Gebäudes für ihre Zwecke verwenden wollten, eingeweiht. Die Jahreszahl ist in römischen Zahlen auf der Frontfassade eingraviert. In den letzten Jahren wurde Milano Centrale vollständig renoviert. (gl)

ZVV-Angebot: «Endlich frei!»

Ein interessantes Freizeitangebot bietet der Zürcher Verkehrsverbund in diesem Herbst allen Personen über 60 Jahren an. Unter dem Motto «Endlich frei!» wird von September bis November 2021 der ZVV-ActionPass zum Preis von 110 Franken für eine Gültigkeit von einem Monat angeboten. Der Pass bietet einen Monat lang freie Fahrt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln im ganzen ZVV-Gebiet sowie Gratisseintritte und Vergünstigungen für vielfältige Freizeitaktivitäten (darunter der Zoo sowie viele Museen). Nach einem erfolgreichen Test im Jahr 2019 kehrt das öV-Kombi-Angebot also zurück. (pd/gl)



berechtigten Verkehrssparten beim Bund und den Kantonen geltend machen. (pd/gl)

Neue Regeln für öV-Mitarbeitende

Es ist ein Thema, das regelmässig die Wogen hochgehen lässt: Die Fahrvergünstigungen für die Angestellten des öffentlichen Verkehrs. Nun haben sich das Departement für Umwelt, Verkehr und Kommunikation (UVEK), der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) und die Arbeitnehmerverbände des öV auf neue Regeln ab 2022 geeinigt. Der Rabatt auf den Normalpreis des GA beträgt neu noch 35 Prozent. Die Transportunternehmen können den aktiven Mitarbeitenden das GA wie bisher unentgeltlich abgeben; die künftig höheren Kosten für den GA-Einkauf können sie in den subventions-

Neue SBB-Automaten im Test

An fünf Billettautomaten der SBB im Bahnhof Bern wird eine neue Benutzeroberfläche getestet, wie die Titel von «CH Media» berichteten. Die grösste Änderung: Während bei den aktuellen Automaten Kundinnen und Kunden jeweils ihren Zielort angeben und dann auswählen, wann sie fahren möchten und über welche Strecke, entspricht die Oberfläche der neuen Automaten jener der SBB-App: Zunächst wird der Zielort angegeben, worauf die nächsten Verbindungen dorthin erscheinen. Nach Auswahl einer passenden Verbindung werden die zur Verfügung stehenden Billette angezeigt, die dann gekauft werden können. CH Media bilanzierte: «Damit könnte das Zonen-Chaos bald Geschichte sein.» (gl)

Externe Kosten des Verkehrs

Für das Jahr 2018 belaufen sich die externen Kosten der Mobilität – die nicht von den Verursacherinnen und Verursachern getragenen Umwelt- und Gesundheitskosten – in der Schweiz auf 13,7 Milliarden Franken. Das sind knapp zwei Prozent mehr als 2017. Diese Kosten wurden insbesondere durch Luftverschmutzung, Lärm, CO₂-Ausstoss und Unfälle verursacht, wie eine Broschüre des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) aufzeigt (online abrufbar). Der externe Nutzen des Fuss- und Veloverkehrs – das heisst die dank körperlicher Betätigung vermiedenen Kosten für das Gesundheitswesen und die Unternehmen – hat gegenüber dem Vorjahr leicht zugenommen und belief sich 2018 auf 1,4 Milliarden Franken. (pd/gl)

Von Dampfbahnen bis zu Asphaltminen

Val-de-Travers: Zu Besuch im unbekanntem Neuenburger Jura.

Roland Arnet Wer kennt die RVT-Historique, die Dampfbahn VVT oder gar die einzige europäische Asphaltmine? Das Val-de-Travers ist uns Deutschschweizern nahezu unbekannt. Seit 1983 fahren im Neuenburger Jura historische Züge, erstmals zum 100-jährigen RVT-Jubiläum. Seither ist der Verein VVT zwischen Neuenburg und St. Sulpice aktiv – unterstützt seit 2005 durch RVT-Historique. Deren Züge sind vereinzelt sogar bis zum Grenzort Les Verrières unterwegs, wo im Februar 1871 die französische Bourbaki-Armee mit 87 000 Mann entwaﬀnet wurde (siehe auch Artikel auf den folgenden Seiten).

1883 wurde die RVT «Chemin de fer Régional du Val-de-Travers» mit der Strecke Travers – Fleurier – St. Sulpice eröffnet, 1886 kam noch Fleurier – Buttet dazu. Bis 1944 war bei der RVT nur Dampfbetrieb, danach wurde elektrisch gefahren. 1973 stellte die RVT den Personenverkehr auf der 1,6 km langen Strecke Fleurier – St. Sulpice auf Busbetrieb um; seit 2001 ist die Strecke fahrdrahtlos. Zum 100-Jahr-Jubiläum 1983 wurden Dampffahrten von der RVT durchgeführt und gleichzeitig der Verein VVT gegründet.

Ein lebendiges Museum

Der Dampfverein VVT «Vapeur Val-de-Travers» ist in St. Sulpice beheimatet und bietet dort nebst Depotführungen seit 1985 regelmässig Museumsfahrten an. Vom VVT werden 9 Dampf- und 2 Diesellokomotiven sowie diverses Rollmaterial liebevoll gepflegt und der Nachwelt erhalten. Vor Ort können die Besucherinnen und Besucher ein lebendiges Museum entdecken. Mit dem Museumszug können an Fahrtagen romantische Spazierfahrten St. Sulpice – Travers (– Neuchâtel) und retour am Ufer der Areuse entlang gemacht werden – mehr dazu unter www.vvt.ch.

Die RVT ist seit 1999 Teil der TRN (Transports Régionaux Neuchâtelois), die aus der Fusion von RVT, CMN (Chemins de fer des Montagnes Neuchâteloises) und VR (Transports du Val-de-Ruz) entstanden ist. 2005 wurde das historische Erbe der RVT in die RVT-Historique überführt. Sie kümmert sich seither um das erhaltenswerte RVT-



Rollmaterial und bildet auch die Schnittstelle zum Verein VVT. Besonders intensiv ist die Zusammenarbeit an den gemeinsamen Fahrtagen.

Im Jahr 2021 wird noch an den beiden Samstagen 11. September und 2. Oktober gefahren. Das Parade Pferd der RVT-Historique ist der 1945 von SWS/BBC gebaute Triebwagen «L'Étincelante» ABDe 2/4 Nr. 102 («der Strahlende»). Von Ateliers de Vevey/Sécheron wurde 1951 die formschöne Güterzugslok Be 4/4 Nr.1 gebaut. Beide Fahrzeuge werden liebevoll gepflegt und auch regelmässig bewegt – mehr Infos unter www.rvt-historique.ch.

Kennen Sie die einzigen Asphaltminen von Europa in Travers? Mit der eigenen Haltestelle «La Presta» von TransN sind sie direkt am öV angebunden. Die Asphaltminen waren früher das Wertvollste der Neuenburger Industrie. Sie sind heute ein beliebtes Ausflugsziel im Val-de-Travers.

Der dieselelektrische Tem II 292 der RVT-Historique brachte den ABDe 2/4 102 von Fleurier zum VVT-Bahnhof St-Sulpice (oben); unweit der Haltestelle «La Presta» von TransN in Travers befinden sich die Asphaltminen mit eigenem Museum (unten links); seit 1987 dient dieser aus Österreich stammende, 1942 gebaute Dreikuppler dem Verein Vapeur Val-de-Travers unermüdetlich.
Bilder: Roland Arnet

Von 1712 bis 1986 wurden die Minen ausgebeutet: Arbeiter entrissen dem Berg rund zwei Millionen Tonnen des seltenen Gesteins «Asphalt». Empfehlenswert bei einem Besuch ist die zirka 1.5 Stunden dauernde Führung. Sie besteht aus einer kurzen Erklärung im Museum sowie einer informativen, abwechslungsreichen Besichtigung der unterirdischen Stollen – mehr unter www.mines-asphalte.ch.

150-Jahr-Jubiläum einer logistischen Meisterleistung der Schweizer Eisenbahnen

Im Februar 1871 wurden 87 000 Bourbaki-Soldaten per Bahn in 188 Schweizer Gemeinden interniert und bald wieder repatriert. In Luzern und Les Verrières lässt sich diese Geschichte entdecken. SBB Historic hat sie unter bahntechnischen Gesichtspunkten aufgearbeitet.

Arndt Schafter Mitten in Luzern, am Löwenplatz, steht ein prägnantes Gebäude. Das Bourbaki-Panorama bildet seit über zwanzig Jahren, gemeinsam mit der Stadtbibliothek, Kinos und der Kunsthalle ein kulturelles Ensemble, welches von Shops und Gastronomie ergänzt wird und für die Bevölkerung sowie die Besuchenden aus nah und fern an sieben Tagen pro Woche zugänglich ist. Mit dem Besuch des gleichnamigen Museums, dem Bourbaki-Panorama Luzern, taucht man ein in eine Geschichte, die vor 150 Jahren ihren Anfang nahm und durch ein Riesenrundgemälde – ein Panorama – dokumentiert ist.

Die Szenerie, die im Bourbaki-Panorama dargestellt wird, führt die Besucherinnen und Besucher an den Originalschauplatz am Rande der Schweiz im Neuenburger Jura: in das Örtchen Les Verrières im Val-de-Travers. Ein Tal, welches querend von Ost nach West verläuft, bevor es die Schweizer Landesgrenze Richtung Frankreich überschreitet. Der Duft der internationalen Züge, die bis Ende des 20. Jahrhunderts aus Paris kommend nach Neuenburg beziehungsweise Bern fuhren, ist verblasst, jedoch zeugen Bahnhof sowie Bahnstrecke von der Zeit der Bahnlinie Suisse-Occidentale. Und auch Paris ist nach wie vor über diese Linie

zu erreichen, mit einem Regionalzug von Neuchâtel nach Frasne, über Travers und Pontarlier. In Frasne wird dann in den TGV umgestiegen. Les Verrières selbst wird heutzutage mit Zug und Bus ab Neuenburg mit Umsteigehalt in Fleurier erreicht.

Was aber verbindet das Bourbaki-Panorama und Les Verrières mit dem Thema Schiene und Eisenbahn? Dazu hat Luzius Mäder von SBB Historic einen aufschlussreichen Beitrag verfasst und einen Aspekt beleuchtet, welcher auf dem Panorama selbst sehr präsent ist: Die Rolle der Eisenbahn in den Wintermonaten Februar und März 1871.

Geordneter Übertritt an vier Stellen

Mäder schreibt: «Nachdem im Winter 1870/1871 die französische Ostarmee unter General Charles Denis Bourbaki im Deutsch-Französischen Krieg hart an den Rand einer Niederlage und gleichzeitig nahe an die Schweizer Grenze gedrängt wurde, blieb den schlecht ausgerüsteten, von Kälte und Hunger gebeutelten ungefähr 87 000 französischen Soldaten nichts anderes übrig, als den Übertritt in die neutrale Schweiz und damit die temporäre Internierung anzutreten – natürlich erst nach Unterzeichnung eines Übereinkommens in

Les Verrières im Neuenburger Jura, und zwar am 1. Februar 1871 um 4 Uhr nachts. Der dann beginnende geordnete Übertritt an insgesamt vier Stellen im Waadtländer und Neuenburger Jura dauerte bis am 3. Februar und wurde durch den Maler Edouard Castres zehn Jahre später spektakulär im heute noch in Luzern ausgestellten Bourbaki-Panorama festgehalten.»

Die Rolle der Eisenbahn in dieser delikaten Situation für die noch junge Schweiz und die damit verbundene logistische Meisterleistung war von zentraler Bedeutung. Nicht von ungefähr hat Castres mit seinem Team auch eindrücklich eine Dampflok mit insgesamt achtzehn Güterwagen auf die Leinwand gemalt.

Luzius Mäder fährt fort: «Keine Frage: Eine Verteilung von rund 87 000 Personen auf das ganze Land (ausgenommen war lediglich das Tessin) war in dieser Zeit nur mithilfe der Eisenbahn möglich. Schon während des Übertritts waren viele französische Soldaten derart erschöpft, dass sie direkt in Les Verrières in Eisenbahnwagen geladen werden mussten und nicht zu Fuss weiter ins Landesinnere marschieren konnten. Ebenfalls wurden für die ersten Tage und Nächte mit der Bahn Verpflegung und warme Kleidung ins Grenzdorf transportiert.»

Fahrplanänderung der Chemin de fer Suisse Occidentale mit den ausfallenden Zügen aufgrund der Repatriierung der internierten französischen Armee, März 1871.

Quelle: SBB Historic

Detail aus dem «Bourbaki Panorama Luzern», Edouard Castres, 1881, Öl auf Leinwand, 10 x 112 m (ursprünglich 14 x 112 m). Bild: Emanuel Ammon / AURA





Das Gebäude des Bourbaki-Panoramas Luzern mit Original-Rotunde (1889) und Anbau (2000).
Bild: Julia Leijola

tiert. Auf dem Panoramabild sind historische interessante Details zu erkennen, wie zum Beispiel die Buchstaben S.O. auf dem hintersten Güterwagen. Diese stehen für die Eisenbahngesellschaft Suisse Occidentale, welche zu der Zeit die der schweizerischen Compagnie Franco-Suisse gehörenden Strecke Neuchâtel-Les Verrières (Eröffnung: 1860) betrieb. Dreissig Jahre bevor die Schweiz ihre Bundesbahn erhielt, war es Aufgabe der vielen Privatbahnen, nicht nur das Unterfangen der Verteilung aller Internierten, sondern auch deren Repatriierung sechs Wochen später in Angriff zu nehmen und schliesslich auch mehr oder weniger erfolgreich zu meistern.

[...] Die grosse Aufgabe folgt dann nach dem Übertritt der Bourbaki-Armee: der Transport der französischen Truppen ins Landesinnere. Damit das möglich war,

musste der Zivilverkehr streckenweise eingestellt werden. Die Koordination unter den beteiligten Privatbahnen war aber mangelhaft, es gab keine zentrale Leitung. So fehlte es oft an Rollmaterial oder Personal, um alle Transporte wie gewünscht durchführen zu können. Diese Unzulänglichkeiten sollten sich bei der Repatriierung so nicht wiederholen, weshalb bereits in der zweiten Hälfte des Februars 1871 mit der Planung des Rücktransports der Truppen nach Frankreich begonnen wurde.

Erinnerung dank Eisenbahnwagen

Man einigte sich bald auf ein Generaltableau mit sogenanntem «Horaire type» (einheitlicher Musterfahrplan für die ganze Schweiz) für die Linien Zürich – Aarau – Herzogenbuchsee (Stammlinie) und Solothurn – Neuchâtel – Les Verrières sowie

Bern – Fribourg – Genf (Zweiglinien). Das liest sich vielleicht relativ unspektakulär, aber das ist Eisenbahngeschichte! Der erste Grosstransportfahrplan der Schweiz war geboren.

Man vereinbarte mit der französischen Regierung die Grenzübergangsorte Genf und Les Verrières und transportierte ab Mitte März mit Geschwindigkeiten von ca. 25 km/h im Flachland und 18 km/h auf Bergstrecken. Diejenigen, die sich in so einem Zug befanden, mussten geduldig sein. Die Fahrten dauerten eine ganze Weile, zum Beispiel Bern – Genf: 8 Stunden, Basel – Les Verrières: 11 Stunden 30 Minuten, Schaffhausen – Genf: 18 Stunden oder Chur – Les Verrières: 21 Stunden. Jeder Zug war für rund 1000 Mann vorgesehen. Es wurden 70 Züge innert zehn Tagen organisiert, ergänzend dazu aus den Kantonen Fribourg, Waadt und Wallis Schiffs-transporte und Fussmärsche nach Genf.»

In Les Verrières informiert unter anderem der Bourbaki-Parcours über diese Ereignisse von 1871. Nicht nur im Panorama in Luzern spielen Eisenbahnwagen eine zentrale Rolle, auch auf diesem Parcours dient ein Waggon dazu, die Erinnerung an die grösste humanitäre Aktion, welche die Schweiz bis heute leistete, aufrecht zu erhalten.

Unter dem Motto «Solidarität überschreitet Grenzen – 150 Jahre Bourbakis in der Schweiz» läuft seit Mai die neue Sonderausstellung «Über Grenzen. Neugier, Hoffnung, Mut» (bis Dezember 2022): www.bourbakipanorama.ch



Les Verrières, Bourbaki-Parcours.
Bilder: zVg



Luca Sassi: Im Beruf Lokführer – in der Freizeit leidenschaftlicher Schallplattensammler.

Bild: Marco Del Curto

Alla guida dei Flirt a cavallo della frontiera

Intervista a Luca Sassi, macchinista interoperabile di TILO SA.

Mario Del Curto Il Cantone Ticino e il Moesano formano un triangolo inserito fra la Lombardia e il Piemonte; malgrado le tipiche tensioni presenti fra tutti i popoli di frontiera, le due entità convivono formando un asse economico di non trascurabile forza. La rete ferroviaria TILO è il «fil rouge» alternativo al traffico su gomma, di questo asse economico; a far funzionare il tutto, come sempre nella storia dell'essere umano, vi sono delle persone. Cerchiamo di capire qualcosa di più del lavoro di un macchinista TILO facendo quattro chiacchiere con uno di essi: Luca Sassi, macchinista presso il deposito TILO di Chiasso, un vero momò di Castel San Pietro.

Cosa ti ha portato a scegliere di condurre i treni TILO?

Il lavoro di macchinista mi ha sempre affascinato, fin da piccolo ho sempre voluto svolgere questa professione. Tuttavia, non è stato scontato riuscire ad entrare a far parte di questo mondo. Infatti, ho iniziato il mio percorso lavorativo come macchinista a 37 anni, nel 2015 sono stato assunto

con successo presso la TILO dopo aver superato gli esami d'entrata. Ho in seguito iniziato la scuola, un percorso formativo con teoria e pratica della durata di 11 mesi. Dopo aver ottenuto la patente svizzera, ho deciso di conseguire anche la patente italiana, diventando così un macchinista interoperabile.

Sei arrivato a questa professione dopo alcuni anni agli Impianti di sicurezza delle FFS; non era più comodo e tranquillo il precedente lavoro?

Nella costruzione e manutenzione degli impianti elettrici e telecom FFS stavo bene, un lavoro molto interessante perché non ero un semplice elettricista ma avevo modo di mettere mano ai locali tecnici dove ci sono componenti per la trasmissione dati (annunci sui marciapiedi, orologi, telefonia GSM-R) sia in superficie che all'interno della Galleria di base del San Gottardo (GBT); la Galleria di base del Monte Ceneri (CBT) era ancora in fase di costruzione. In quel periodo è uscito un concorso presso TILO, ho partecipato e mi hanno assunto.

Rispetto al mio lavoro precedente oggi ho di fatto più libertà in quanto i turni mi permettono di prendere delle giornate di libero per dedicarmi ad esempio alle mie passioni come i dischi in vinile. Inoltre, il lavoro di macchinista è più indipendente: la responsabilità di guidare il treno e di portare a destinazione molte persone è di fatto motivo di orgoglio per me.

TILO è una rete metropolitana, quasi tutte le tracce prevedono fermate continue, in futuro si aggiungeranno ulteriori punti di arresto. Come arrivi a gestire questo tipo di stress?

La concentrazione è altissima durante il turno, devi prestare molta attenzione a tante cose e guidare il treno in totale sicurezza. Entri nella routine e ad ogni fermata ripeti il processo di partenza nella tua testa (Prossima fermata? Consenso? Controllo marcia treni? Orario giunto? Blocco porte? E alla fine prima di partire controlli nuovamente il consenso): tutto questo avviene in pochi secondi.

Interview mit einem Lokführer

Mario Del Curto Lokomotiven sind im Personenbahnverkehr immer seltener im Einsatz. Doch der Begriff des Lokführers ist geblieben, genauso wie der Bubentraum vom Lokführer. Vermehrt ist aber auch der Ausdruck Triebfahrzeugführer/Triebfahrzeugführerin verbreitet. Sicher ist: Unabhängig von der Bezeichnung müssen diese Personen die Kundinnen und Kunden sicher ans Ziel zu bringen. Dies ist eine sehr verantwortungsvolle Aufgabe. Mario Del Curto von der Tessiner Pro Bahn Sektion (Astuti) hat Luca Sassi interviewt, der für die S-Bahn Ticino-Lombardia (TILO) Züge fährt. Er hat Patente für die Schweiz und Italien. Gerade zwischen Chiasso und Mailand sei das Zugaufkommen sehr hoch, sagt er im Interview. Das heisst: Höchste Konzentration ist gefragt.

(Zusammenfassung in deutscher Sprache: GL)

Tu sei fra i macchinisti interoperabili, ovvero possiedi anche la licenza italiana. Come hai accettato questa nuova sfida professionale?

È stata una bella sfida perché è come ricominciare da zero, imparare nuovi regolamenti, un nuovo sistema di controllo per la marcia dei treni, la ripetizione dei segnali in cabina di guida presente sulla linea Chiasso – Milano, dove in certi punti si arriva a viaggiare alla velocità di 150 km/h.

Prestare servizio anche sulla Chiasso – Milano significa operare su un tratto della rete RFI, fra i più movimentati della Lombardia; considerando che pure la linea del San Gottardo ha un numero di tracce molto elevato, trovi delle differenze nell'operare nei due distinti settori?

Trovo che sulla linea Chiasso – Milano ci siano molti più treni che sulla linea del San Gottardo: sicuramente per i responsabili della circolazione non è un lavoro facile gestire quella tratta.

Plans pour un transfert modal

Le Pays de Gex : terre réservée à l'automobile, et avec un bel avenir ferroviaire ?

Bernard Lenselet et Tobias Imobersteg Vous vous trouvez sur des plaines verdoyantes et ondulées surmontées des sommets du Jura. Depuis là, vous pouvez admirer Genève et le Mont Blanc à vos pieds. Aucun doute : vous vous trouvez bien dans le Pays de Gex – le bien situé –, territoire français tout proche de Genève. Vingt-sept communes tentent d'y contrôler l'urbanisation galopante de leurs bientôt 100.000 habitants, provoquant 55.000 passages frontaliers par jour, dont 15.000 seuls pour le CERN.

Transports publics à la traîne, desserte ferroviaire inexistante

Les transports collectifs des axes Pays de Gex – Genève-centre atteignent une part modale de 20 %. À l'intérieur du Pays de Gex ainsi que vers les autres directions, ce taux ne dépassent pas 5 %. À court terme, il est urgent de créer des voies réservées aux bus. Mais à long terme, afin de permettre un report modal, le Forum d'agglomération du Grand Genève recommande dans son récent rapport une réactivation de la voie ferrée désaffectée du « Pied du Jura » (plan ci-joint). La voie ferrée permettrait de remplir les objectifs suivants :

1. un report modal à l'intérieur du Pays de Gex, avec environ 15 nouvelles gares à créer.
2. une rocade nord du Grand Genève, renforçant les hubs de Bellegarde et de Nyon, offrant une voie d'évitement de Genève et permettant un raccord efficace du Pays de Gex avec tout le Département français de l'Ain ainsi qu'avec Lausanne.
3. une connexion avec le tram 18 prolongé (interface à créer à Sergy et la ZA Crozets) afin de raccorder le trafic en direction de Genève.
4. un transport fret pour les matériaux de construction (la voie était utilisée jusqu'en 2014 pour les déchets ménagers).
5. un complément idéal avec la voie vélo prévue le long de la voie ferrée et un réseau cyclable pour chacune des communes.
6. un raccord avec une ligne ferroviaire transfrontalière nouvelle (Gex–)St-Genis – Zimeysa (– Genève). La réactivation de la ligne désaffectée du Pays de Gex est une condition sans laquelle cette ligne nouvelle, équivalent nord du CEVA, ne pourra pas voir le jour. >>>

Con l'arrivo dei nuovi Flirt, i Domino hanno lasciato il Sud delle Alpi. In base alla tua esperienza cosa pensi di quest'ultimi?

I Domino sono dei treni che alla guida ti fanno sentire più macchinista, in quanto ci sono meno automatismi. Sono dispiaciuto che siano stati tolti dalla circolazione. Il nuovo Flirt è molto tecnologico, ci sono anche dei monitor touchscreen, cose mai viste prima su un treno, a parte il DMI dell'ETCS che si usa per l'introduzione dei dati, introdotto qualche anno fa.

Come macchinista del deposito di Chiasso ti capita spesso di superare il Ceneri?

Con il cambio orario del 13 dicembre 2020 sono arrivati circa 20 macchinisti in più con la doppia patente e i turni sono di-

ventati ancora più variati, di conseguenza ci sono più possibilità di condurre treni in direzione di Bellinzona e Locarno.

Per finire una domanda personale: nel tuo tempo libero, sei noto per la tua passione per i dischi in vinile ascoltati a mò di Dj. Si tratta di un tuo rifiuto della società digitale, incombente su ogni cosa, oppure una normale passione fine a sé stessa?

La passione per i vinili ce l'ho dall'età delle scuole medie, ancora adesso acquisto dischi di «seconda o terza mano» su siti online, ma adoro anche le nuove tecnologie. Se dovessi fare un paragone ferroviario mixare con i giradischi è come condurre un treno Domino, mentre mixare con apparecchiature digitali è come guidare un Flirt 3 TSI.

>>> 7. un raccord traversant la Suisse pour relier le Pays de Gex directement à la Haute-Savoie en traversant l'agglomération genevoise. Cela grâce au projet de la diamétrale via l'aéroport et les Nations, défendu actuellement par le Canton de Genève.

Afin de permettre la réalisation de ces objectifs, le Forum recommande à la Région Auvergne-Rhône-Alpes (AuRA), compétente en matière ferroviaire, d'intégrer avec l'Etat français dans le Contrat de Plan Etat-Région (CPER) les besoins ferroviaires du Grand Genève.

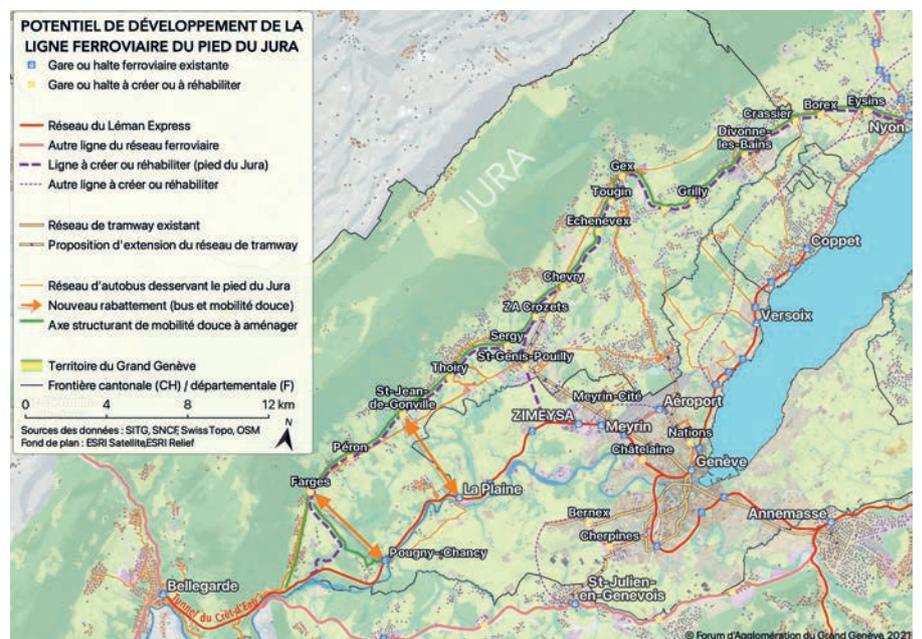
Un danger imminent plane sur la voie

Pour la réactivation de la voie désaffectée entre Bellegarde, Gex et Divonne, l'initiative que prendront les communes du Pays de Gex, le Département et la Région AuRA en ce sens sera déterminante. Un engagement suisse en vue de créer les raccords en direction de Genève et de Nyon sera induit nécessairement par une initiative venant des acteurs situés en France.

À l'opposé d'une vision à long terme, plusieurs communes désirent acheter des tronçons de voie ferrée pour y opérer une urbanisation quasiment irréversible.

Malheureusement, c'est déjà le cas entre Divonne et la frontière suisse, friche disparue qui devra donc se faire en «tram-train» ou alors en tunnel. Pour les friches encore existantes, SNCF Réseau en garde heureusement le contrôle. Côté suisse, tout le rail été démantelé en faveur de l'autoroute A1 Lausanne-Genève. Ailleurs dans le Pays de Gex, des projets de centres commerciaux hors

de toute logique de transports publics et de mobilité douce voient le jour loin des voies. L'infrastructure automobile règne en maître et une véritable alternative n'est pas prévue pour l'instant. Par conséquent, le Forum recommande de tout mettre en œuvre afin qu'au minimum le maintien de l'emprise ferroviaire soit garanti et que celle-ci soit préservée pour les générations futures.



Grenzregion bei Genf: Das Pays de Gex.

Grafik: Fabio Müller / Copyright: Forum d'agglomération du Grand Genève

Eine Bahnzukunft für das Pays de Gex?

Bernard Lensel et Tobias Imobersteg

Das Pays de Gex ist ein französischer Landschaftsstrich nahe Genf, zwischen der ersten Jurakette und den Kantonen Genf und Waadt, benannt nach dem Hauptort Gex. 27 Gemeinden versuchen, die fortschreitende Verstädterung des Gebiets mit bald 100 000 Einwohnern in den Griff zu bekommen. Viele Einwohner pendeln zur Arbeit nach Genf. 55 000 Grenzübertritte pro Tag werden gezählt, davon führen 15 000 zum Gebiet rund um die Forschungseinrichtung CERN. Heute pendelt die grosse Mehrheit dieser Personen mit dem Auto an den Arbeitsplatz. Der Anteil des öV liegt bei bescheidenen 20 Prozent im Zielgebiet Genf und

sinkt in den Verbindungen ausserhalb Genfs sogar auf 5 Prozent. Um jedoch langfristig eine Verlagerung des Verkehrs zu ermöglichen, empfiehlt das Agglomerationsforum des Grossraums Genf in seinem jüngsten Bericht die Reaktivierung der stillgelegten Bahnlinie «Pied du Jura» (siehe beigefügte Karte). Die Bahn würde die Erreichung einer Reihe wichtiger Ziele ermöglichen; der Grossraum Genf könnte nördlich umfahren werden. In Sergy und Crozets ZA könnte man Knotenpunkte einrichten, welche die Bahnlinie mit einer verlängerten Tramlinie 18 von und nach Genf verbinden.

Um diese Ziele zu erreichen, empfiehlt das Forum der für Eisenbahnfragen zu-

ständigen Region Auvergne-Rhône-Alpes (AuRA) und dem französischen Staat, die Bahnbedürfnisse des Grossraums Genf in den Planvertrag zwischen Staat und Region (CPER) aufzunehmen. Für die Reaktivierung der stillgelegten Strecke zwischen Bellegarde, Gex und Divonne wird die Initiative der Gemeinden des Pays de Gex, des Departements und der Region AuRA entscheidend sein.

(Zusammenfassung in deutscher Sprache: GL)

citrap-vaud.ch

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud

Sein Credo war ein lebenswerter öV

Andreas Theiler hat uns verlassen. Ein Nachruf auf «Res».

Kaspar Woker Mit einem trockenen «Moin» begrüßte Res den morgendlichen Anrufer am Telefon, und gleich sah ich ihn, wie er entspannt aber auch konzentriert an seinem Schreibtisch in Uebeschi sass. Sicht auf einen Blumengarten und die Berner Alpen, und schon waren wir in ein philosophisches, geistreiches Gespräch verwickelt – meist über öV-Themen. Vorher erschien auf dem Computer eine E-Mail von Res auf mit einem Text aus Le Temps, der WOZ, der NZZ, Watson, der Zeit oder der FAZ, welcher Anlass für weitere Betrachtungen gab. Beides werde wohl nicht nur ich schmerzlich vermissen. Andreas Theiler – kurz Res genannt – ist am 12. Mai verstorben.

Das «Moin», ein sprachliches Überbleibsel aus dem Niederdeutschen, das sich auch in Schweizer Städten zu halten vermochte, deutete seine Herkunft aus dem Berner Wyler-Quartier an. Doch es zog Res fort von der Stadt – dies eine Erkenntnis aus unseren Gesprächen. Zufällig waren wir beide Anfang der 1970er Jahre für einen Austausch in den USA. Auch in Australien besuchte Res noch bis vor einem Jahr Bekannte. Der Sekundarlehrer wurde im Thuner Westamt sesshaft, weitab von öV und Tourismus. Doch schon als Student im Sek-Lehramt traf der Hilfsski-lehrer auf den Progr-Schüler Kurt Metz. Ihr gegenseitiges Flair für die Bahn, später den sinnvollen Tourismus, liess diese Bekanntschaft nicht abreißen. In einem längeren Time-Out heuerte er beim mittlerweile bekannten öV- und Tourismus-Publizisten an, redigierte unzählige Artikel und konnte im Rahmen eines Schulungsauftrages der Flugvereinigung IATA Fernkurse für Reisebüros in Schwellenländern auf die Beine stellen. Lehrer, Touristiker mit öV-Affinität und Texte führten geradewegs zum Engagement bei Pro Bahn.

Bei diesen Themen fanden wir uns, genauer an einer Mitgliederversammlung von Pro Bahn Espace Mittelland in Interlaken auf einem Schiff. Mit der Schifffahrt auf dem Thuner- und Brienersee verband den Fan eine vierfache Tätigkeit: Res am-tete lange Zeit als Saison-Matrose; später nahm er zwei, drei Mal pro Jahr das gemeinsame «Ja-Wort» als Schiffspfarrer



Begeisterungsfähig, hilfsbereit, einfühlend: Res Theiler (1944-2021).

Bild: zVg

entgegen. Er gab auf Führungen durch die neue Werft manch persönliche Episode zum Besten und last but not least, as a teacher, he brushed up the crew-members' english knowledge.

Damit treffen wir auf einen Kern von Res' Persönlichkeit. Er liebte die Menschen, konnte begeistern, war offen für alle und hilfsbereit. Und es gelang ihm auch in schwierigen Situationen, sie zusammen zu führen. Interessenvereinigungen von öV-Nutzern diskutieren gerne über Fahrpläne oder neue Tunnel und Bahnhöfe. Wohltuend brachte Res das Wirken der Menschen bei Bahn, Schiff und Bus zur Geltung. Die Reportage im InfoForum über den Chauffeur des Grimsel-Postautos, der auf der letzten Fahrt die Haltestellen-Tafeln einwintert ebenso wie der einfühlende Artikel über die Bahnhofhilfe in Zürich zeugen davon. Es sind die Menschen, die den öV tagtäglich zu dem machen, was er ist – das war sein Credo. 2016 rief er bei Pro Bahn die Auszeichnung «Premio Pro» für Mitarbeitende ins Leben, welche sich im Kundenkontakt vorbildlich verhalten oder Herausragendes geleistet haben. Alle zwei Jahre wird dieser Preis vergeben. Dieses Vermächtnis wird der Zentralvorstand von Pro Bahn in Res' Sinne weiterführen.

Als aufgestellter, vielseitiger Kollege mit einem sympathisch verschmitzten Lächeln

ist er uns allen aufgefallen. Die Bahn als wichtiger Player im Tourismus war ihm stets ein Anliegen. Kam man auf ein Thema zu sprechen, hörte er aufmerksam zu. Kaum überzeugt, griff er zur Feder und schrieb dazu einen Artikel. Am nächsten Tag war der Entwurf da, übersichtlich strukturiert, klar verständlich. Das war nur eine seiner Stärken. Mit ICE und TGV Touristen nach Interlaken zu bringen, oder kundenfreundliche Verbesserungen beim Projekt GoldenPass leicht verständlich auch den kantonalen öV-Behörden darzustellen, waren für ihn Aufgabe und Genuss zugleich. Unzählig sind die Artikel aus seiner Feder im InfoForum der letzten Jahre. Die Blattmacher konnten zuverlässig auf Res' Unterstützung zählen, auch für eine deutsche Kurzfassung eines Beitrages aus der Romandie. Nicht nehmen liess sich Res die regelmässige Fahrt durchs Centovalli zu einem Mittagessen mit dem Redaktor – und schon war die nächste Ausgabe um einen lesenswerten Beitrag reicher. Seine Texte werden uns allen in Zukunft fehlen. Res, wir vermissen dich!

Gedanken zusammengetragen vom Autor mit Inputs von Karin Blättler, Rolf Widler, Gerhard Lob, Edwin Dutler, Kurt Metz und Nik Hotz (BLS Schifffahrt).

«Verstoss gegen Mensch und Umwelt»

Zum Artikel «Die Beseitigung eines Flaschenhalses» (InfoForum 2/2021)

Ich teile die positive Beurteilung des Projekts Brüttenertunnel im Beitrag «Die Beseitigung eines Flaschenhalses» nicht. Nachfolgend meine Argumente:

1. Mit dem Projekt werden zusätzlich in einem dicht bebauten Gebiet zwei aufwendige Verzweigungsbauwerke errichtet.
2. Dies betrifft unter anderem die Entflechtung des Verkehrs Richtung Dietlikon und Dübendorf im Hertie-Areal bei Wallisellen mit einer 590 Meter langen Brücke. Ein massiver Eingriff!
3. Noch problematischer ist der Ausbau der Bahnanlagen in Dietlikon. Hier sollen die Strecken aus Wallisellen und Stettbach mit aufwendigen baulichen Massnahmen entflochten werden. Mit der Einführung der neuen Strecke in den Brüttenertunnel wird das Aufwiesen-Quartier enorm belastet. Nach dem Bau des Brüttenere-Kreuzes der Autobahn wird die Landschaft zwischen Dietlikon und Brüttilisellen völlig dem Verkehr geopfert.
4. Gravierender jedoch ist die Rückverlegung von Teilen des Fernverkehrs zwischen Zürich und der Ostschweiz auf die Strecke Zürich Oerlikon – Wallisellen – Dietlikon. Fernverkehr hat auf dieser durch Wohnquartiere führenden und für die S-Bahn prädestinierten Strecke nichts verloren. Ungleich naheliegender wäre die Verdichtung des S-Bahnverkehrs und der Bau einer zusätzlichen Haltestelle bei Saatlen zwischen Oerlikon und Wallisellen.
5. Die beabsichtigte Verkehrsführung – und das ist meines Erachtens der kapitale Fehler des Projekts – vermischt den Fern- und den S-Bahnverkehr im Raum Zürich Nord. Die Trennung der Verkehrsarten hat sich zwischen Killwangen und

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

Zürich bzw. zwischen Thalwil und Zürich bestens bewährt. Und ausgerechnet im Norden von Zürich wird dieses wegweisende Konzept preisgegeben.

Die weitgehende Trennung des Fern- und des S-Bahn-Verkehrs im Kernbereich ist einer der Erfolgsfaktoren von effizienten Bahnsystemen unter anderem in Mailand, Stuttgart und Wien. Dieses Prinzip galt wie erwähnt bis zum Bau der Durchmesserlinie teilweise auch in Zürich.

6. Keine Erwähnung findet ferner die zukünftige Bedeutung der für sehr viel Geld gebauten Überführung Hürlistein bei Effretikon. Steht dieses Bauwerk nach der Inbetriebnahme des Brüttenertunnels als Mahnmal für eine entgleiste Infrastrukturplanung?
7. Das Konzept des Brüttenertunnels ist für mich nach dem Vierspurausbau des Bahnhofs Liestal ein weiterer Verstoss gegen Mensch und Umwelt. Mir bleibt die Hoffnung, dass der öffentliche Widerstand dieses Projekt scheitern lässt und die Planer auf Feld 1 zurückwirft. Zudem wäre es an der Zeit, dass sich Regierungsrat des Kantons Zürich im Interesse des Kantons gegen dieses verfehlte Projekt stellen würde.

Ernst Rota-Sidler, Zürich

Aus der Zeit gefallen

Zum Artikel «Trickdiebe im Bahnhof» (InfoForum 2/21)

R. W. schreibt anonymisiert, wie er von einem vermeintlichen Ausländer bestohlen wurde. Ich teile den Frust über den Diebstahl und hoffe, dass sich das nicht wiederholt. Allerdings bin ich mehrfach konsterniert: Erstens, finde ich es unhaltbar, dass R.W. alleine aufgrund der Hautfarbe der «dunkelhäutigen» Person darauf schliesst, dass diese «Ausländer» sei. In der Schweiz leben, arbeiten und wohnen viele Menschen mit verschiedensten Herkunft und Hintergründen. Solche Zuschreibungen aufgrund der Hautfarbe fallen völlig aus der Zeit und haben in einer offenen, bunten und vielfältigen Schweiz nichts zu suchen. Zweitens, fände ich es angebracht, dass jemand, der niederschwellig Stimmung gegen «junge Ausländer»

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

macht, mindestens mit seinem Namen dazu steht. Drittens, bin ich als Mitglied von Pro Bahn enttäuscht, dass solche anonymisierten Hetzkommentare unkommentiert und ohne Widerspruch abgedruckt werden. Schliesslich geht es doch um die Interessenvertretung aller Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs – und dazu gehören so oder so auch Menschen mit nicht weisser Hautfarbe oder anderen Pässen als dem roten Schweizerpass. So sehr ich R. W. wünsche, dass er seinen Rucksack wiederbekommt, so sehr kann mir diese niederschwellige Ausländerfeindlichkeit gestohlen bleiben.

Nils Jocher, Frenkendorf

Anm. d. Red.: Als verantwortlicher Redaktor möchte ich feststellen, dass es sich bei dem Artikel um eine subjektive Schilderung eines spezifischen Sachverhaltes handelte, das heisst so, wie dieser von der Person wahrgenommen wurde. Es ging einzig und allein darum, vor gewissen Tricks zu warnen und anderen Mitgliedern von Pro Bahn (und nicht nur diesen) entsprechen-

de Erfahrungen zu ersparen. In Bezug auf Hautfarben wird denn auch keinerlei Verallgemeinerung vorgenommen. Im letzten Abschnitt ist ausdrücklich von «jemand» die Rede beziehungsweise von «anderen Personen». Dass dieser Artikel nur mit Kürzel erschien, erklärt sich damit, dass die Schilderung ursprünglich in einem internen E-Mail-Verteiler enthalten und somit keine offizielle Zuschrift war. (GL)

Thurbo-Gelenktriebwagen am Lebensende?

Mit grosser Betroffenheit nahm ich zur Kenntnis, dass offenbar sieben von Stadler produzierte GTW-Fahrzeuge des Typs RABe 526 verschrottet werden. Dazu ist Folgendes zu sagen: Diese Gelenktriebwagen – im Einsatz bei Thurbo in der Ostschweiz – wirken sicher nicht wie typische «Oldtimer-Fahrzeuge», wurden stets gut gewartet, sind niederflurig und somit zukunftsfähig, weil behindertengerecht. Die Züge haben zudem mit den farbigen Türen ein freundliches Ambien-



Auslaufmodell bei Thurbo.

Bild: Thurbo

te. Die Behauptung, die Züge seien «am Lebensende», stimmt sicher nicht. Diese Fahrzeuge werden nun in völlig unökologischer Weise und Jahrzehnte zu früh abgebrochen, was wiederum viel Energie verbraucht. Vor nicht allzu langer Zeit betrug die durchschnittliche Lebensdauer von Bahnfahrzeugen für den kommerziellen Einsatz 50 bis 70 Jahre. Gegenwärtig werden gerade vor allem auch bei uns in der Schweiz Fahrzeuge schon nach wenigen Jahren abgebrochen. Das Umdenken der Verantwortlichen, weg von der Wegwerfgesellschaft, hin zu wieder mehr Werte-Bewusstsein, muss in den Köpfen stattfinden. Dies entspricht keineswegs einfach nur meiner persönlichen Meinung, im Gegenteil, viele denken gleich wie ich. Deshalb ist es überfällig, den geschilderten Sachverhalt zu thematisieren, damit dieser ökologische und ökonomische Irr- und vor allem Unsinn des vorzeitigen und unnötigen Abbruchs von Bahnfahrzeugen, auch auf Kosten von uns Steuerzahlenden, endlich wieder aufhört.

Marcus Stoercklé, Basel

Auflösung Wettbewerb

Urs Schaffer Wie versprochen publizieren wir die Auflösung des Mini-Wettbewerbs der Sektion Zürich im InfoForum 2/2021 (Seite 4): Gesucht wurden «Manesstunnel» und «Zebra». Die legendäre Lok De 3/4 «Sihltal-Krokodil» kann auf Voranmeldung besucht werden, der Tunnel aus naheliegenden Gründen nicht. Bären und Luchse sind im Wildpark zu sehen und ein Zebra allenfalls in Form eines Plüschtiers in einem Kinderzimmer. Herzlichen Dank an den Verein

Zürcher Museumsbahn (ZMB) für die Unterstützung und das Sponsoring der Wettbewerbspreise. Die Gewinnerinnen und Gewinner wurden benachrichtigt.

Dieses Jahr wird Pro Bahn Zürich keine Mitgliederversammlung durchführen können. Daher ist erst für das Frühjahr 2022 eine Veranstaltung in Planung. Die Jahresberichte sind alle auf der Homepage verfügbar. Ab Ende Januar 2022 wird auch der aktuelle Jahresbericht aufgeschaltet werden.

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
Bielstrasse 5, 3263 Bütigen
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
M 071 245 36 46
beberle@swissonline.ch

ZENTRALSCHWEIZ

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

GESCHÄFTSSTELLE

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

NORDWESTSCHWEIZ

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

TICINO ASTUTI

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

ZÜRICH

Sandro Hartmeier, Präsident a.i.
Seestrasse 399
8708 Männedorf
M 079 609 41 11
pbs-zh.praesident@pro-bahn.ch



VERBUNDEN

Mit unseren Kunden pflegen wir starke Partnerschaften. Sie dürfen auf Zuverlässigkeit, Präzision und erstklassigen Service zählen. Für Fahrgäste zahlt sich das in Reisekomfort und Pünktlichkeit aus.
www.stadlerail.com

STADLER