

Pro Bahn Schweiz • Pro Rail Suisse • Pro Bahn Svizzera
Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs



Bild: Tibert Keller

Basel unter Strom

Erweiterung des Tramnetzes und Umstellung auf E-Busse

Erfahrungsberichte: Wenn Billettkauf und Bahnfahren mühsam werden
Sommertipp: Mit dem Mont-Blanc-Express nach Chamonix



Gerhard Lob

Redaktor
InfoForum

D Bahnen müssen ihre Chance nutzen

Die Klimaveränderung hat immerhin eine gute Seite: Viele Reisende sind heute bereit, auch für Langstrecken in Europa die Bahn zu nehmen, um ihren ökologischen Fussabdruck möglichst klein zu halten. Sie nehmen im Vergleich zum Flieger höhere Kosten und längere Reisezeiten in Kauf und entdecken ganz nebenbei auch die Faszination einer Bahnreise. Leider reagieren die Bahnunternehmen in Europa nicht auf den momentanen Goodwill ihrer potenziellen Kunden. Es ist nach wie vor äusserst kompliziert, länderübergreifende Billette zu kaufen, abgesehen von Standardverbindungen nach Deutschland, Österreich, Frankreich oder Italien. Schon bei einem Ticket von Zürich nach Madrid versagt das System. Das InfoForum hat die Schwierigkeiten im internationalen Ticketing häufig thematisiert. Umso besser, dass nun auch Publikumsmedien wie die NZZ das Thema aufgreifen (Seite 6). Bleibt zu hoffen, dass die europäischen Bahnunternehmen möglichst bald reagieren und ihre historische Chance nutzen. Diesen Zug dürfen sie nicht verpassen.

F Climat : le rail doit saisir sa chance

Le changement climatique a poussé de nombreux voyageurs à prendre le train pour réduire leur empreinte écologique. Et ce, même pour les longs trajets en Europe. Ils acceptent des coûts plus élevés et des trajets plus longs qu'avec l'avion; en retour, ils sont récompensés par la fascination du voyage en train. Une bonne volonté de la clientèle face à laquelle les compagnies ferroviaires en Europe sont peu sensibles, perdant ainsi de potentiels nouveaux passagers. L'achat de billets internationaux reste très compliqué, à l'exception des liaisons standard vers la France, l'Italie, l'Allemagne ou l'Autriche. Acquérir un billet Zurich – Madrid peut virer au casse-tête. L'InfoForum a souvent abordé les embûches de la billetterie internationale, et c'est une bonne chose que des grands médias comme la NZZ abordent désormais le sujet (page 6). Espérons que les entreprises ferroviaires européennes saisissent enfin et rapidement cette chance historique. Un train qu'elles ne doivent absolument pas rater.

I Crisi climatica: un'occasione per le ferrovie

La crisi climatica ha i suoi lati positivi. Molti viaggiatori oggi sono disposti a prendere il treno per percorrere lunghe distanze in Europa e questo allo scopo di contribuire alla difesa dell'ambiente. Rispetto all'aereo, accettano di assumersi costi più elevati e tempi di viaggio più lunghi, riscoprendo anche il fascino di un viaggio su rotaia. Purtroppo, le compagnie ferroviarie in Europa non stanno reagendo all'attuale «goodwill» dei loro potenziali clienti. È ancora estremamente complicato acquistare biglietti transfrontalieri, a parte i collegamenti standard con Germania, Austria, Francia o Italia. Anche solo per staccare un biglietto da Zurigo a Madrid, il sistema non funziona. InfoForum ha spesso segnalato le difficoltà del «ticketing» internazionale, tanto meglio se anche i media pubblici come la NZZ stanno ora affrontando l'argomento (pagina 6). Resta da sperare che le società ferroviarie europee reagiscano al più presto e colgano la loro opportunità storica. Non possono perdere questo treno.

Inhalt

Aktuell

Mehr Trams und E-Busse für Basel	3-4
Reist der Kluge noch im Zuge?	5
Bahnkunden mit allerlei Ärgernissen	6
Fortschritt: Eine S-Bahn am Bodensee	7
Viele Fragen zum	
BAV-Standbericht 2021	8-9
Interview mit BLS-Chef Daniel Schafer	10
Vorbild: Winterthur als Velobahnhof	11
Rigi 1: Einsatz als Dampfzugbegleiter	12
Rigi 2: Das neue Rollmaterial	13
Nachrichten 1	14
Grossartig: Band «Alpenbahnen»	16
Nachrichten 2	17

ÖVerreisen

Mont-Blanc-Express:	
Martigny – Chamonix.....	18-19

Astuti

Prende forma il tram-treno del Luganese ...	20
---	----

Citrap Vaud

Régional des Brenets: le combat	21
---------------------------------------	----

Pro Bahn

Infos zur Delegiertenversammlung	22
Ein Geburtstag der besonderen Art	23

Impressum

InfoForum 2/2022, 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

Roland Arnet, Karin Blättler, Lorenz Degen, Edwin Dutler, Martin Stuber, Bruno Roelli, Kaspar P. Woker, Johannes von Arx; Citrap VD: Blaise Nussbaum; Astuti: Edy Bernasconi

Bilder

Pressedienste, Redaktion, soweit nicht anders erwähnt

Korrektur

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 3/2022, Versand: 31. August 2022

Inserate- und Redaktionsschluss 10. August 2022

InfoForum 4/2022, Versand: 30. November 2022

Inserate- und Redaktionsschluss 11. November 2022

Vier neue Tramstrecken für Basel

Städtischer Nahverkehr am Rheinknie: Das «Tramnetz 2030» will die Innenstadt entlasten. Die Busflotte wird bis 2027 auf Elektrobetrieb umgestellt.

Lorenz Degen An einer Tagung zum öffentlichen Nahverkehr von Basel, die Anfang April von den Bahnjournalisten Schweiz organisiert wurde, umriss Bruno Stehrenberger die Entwicklung des Basler Tramnetzes. Im Rahmen des Projekts «Tramnetz 2030» sind drei Lückenschliessungen und eine Neuerschliessung geplant, so der Direktor der Basler Verkehrsbetriebe (BVB): Schienen sollen einerseits durch den Petersgraben und andererseits durch den Claragraben gelegt werden, womit eine Entlastung der Innenstadt angestrebt wird. Heute wälzen sich grüne BVB-Trams und gelbe BLT-Trams (Baselland Transport AG) dicht aneinandergereiht durch die Innenstadt. Diese «grün-gelbe Mauer», so Stehrenberger, werde zwar nicht völlig verschwinden, aber durch die neuen Tangentiallinien merklich abgebaut. Das Tram durch den Petersgraben würde von der Linie 3 auf der Höhe Universität abzweigen und beim Blumenrain in die Linie 11 einmünden. Die Spange durch den Claragraben, welche auch «Roche-Tram» genannt wird, würde die Linie 2 vom Wettsteinplatz mit dem Knotenpunkt Claraplatz verknüpfen.

Für politischen Zündstoff dürfte der wieder auferstandene Margarethenstich

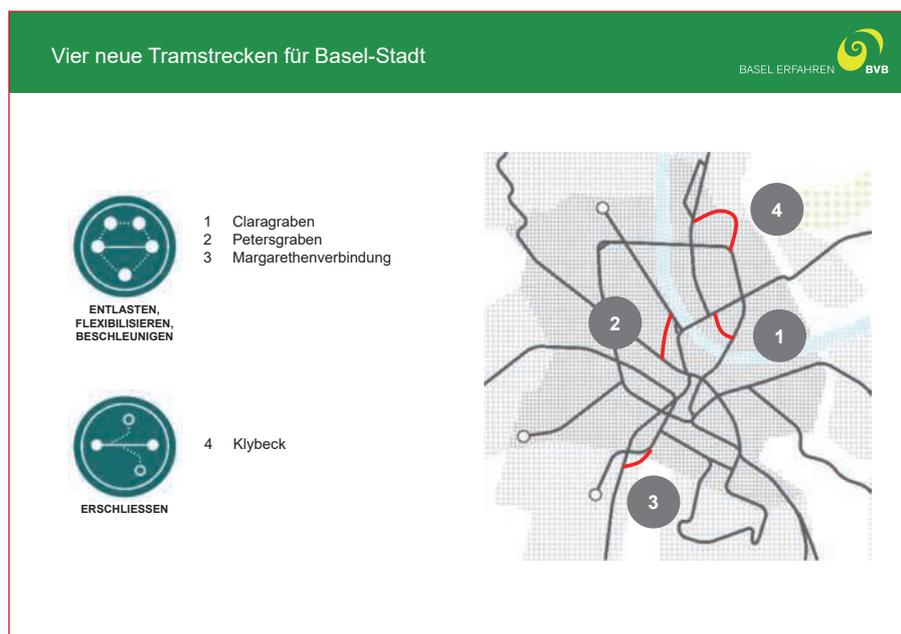


Unter anderem soll das Quartier Klybeck durch eine neue Tramlinie erschlossen werden.

Bild: BVB

sorgen, der neu unter der harmloser klingenden Bezeichnung «Margarethenverbindung» firmiert. Stehrenberger argumentierte, die verlorene Abstimmung von 2017 habe nur der Finanzierung gegolten, daher wolle man am Projekt grundsätzlich festhalten. Er stellte auch in Aussicht, dass mit einem neuen Finanzierungsschlüssel Basel-Stadt die Kosten nahezu alleine tragen könne, womit eine zweite Volksabstimmung im Baselbiet vielleicht gar nicht nötig sei. Eine fragwürdige Taktik, die bei den Leimentaler Gemeinden, welche die Vorlage allesamt ablehnten, und auch beim Baselbieter Souverän kaum auf Begeisterung stossen wird.

Das «Tram Klybeck» schliesslich soll ein neues Wohngebiet in der Nordost-Ecke vom Kleinbasel erschliessen. Wo heute leere Büros und Fabrikhallen der chemischen Industrie stehen, ist ein urbanes Quartier geplant. Für den Zeitraum nach 2035 erwähnte Stehrenberger auf Nachfrage das «Tram 30» über die Johannerbrücke, >>>



Die roten Striche zeigen die neuen Tram-Spannen.

Grafik: Bruno Stehrenberger/BVB

Im Zuge der Umstellung wird die Busgarage Rankhof hinter dem Badischen Bahnhof völlig neu gebaut.

>>> welches mit anderen Ausbauplänen vorerst ruht.

Vierstöckige Bus-Garage

Alex Klett, Leiter Technik der BVB, informierte über die Beschaffungsstrategie der nächsten Jahre. Im Fokus steht die vollständige Umstellung der Busflotte auf rein batterie-elektrischen Antrieb. Die heutigen Diesel- und Gasbusse sollen ab Herbst dieses Jahres sukzessive ersetzt werden. Die Dieselflotte muss bis 2027 komplett verschwinden. Das basel-städtische Parlament hat diesen Traktionswechsel per Gesetz forciert, womit teilweise erst vor rund einem Jahrzehnt beschaffte Fahrzeuge bereits ausgemustert werden. Zukünftig werden in Basel acht Doppelgelenkbusse «LighTram» von Hess, 38 Gelenkbusse «eCitaro» von Mercedes und 19 normale Citaro-Busse verkehren.

Im Zuge der Umstellung wird die Busgarage Rankhof hinter dem Badischen Bahnhof völlig neu gebaut. Geplant ist ein vierstöckiges Gebäude, in dem die Busse gewartet und über Nacht abgestellt und aufgeladen werden können. Brandschutz ist dabei ein wichtiges Thema: «Wir bauen die Abstellplätze so, dass wir im Brandfall einzelne Sektoren abtrennen können», so Klett. Ein Totalausfall der Flotte soll damit verhindert werden. Die einzelnen Stockwerke sollen nach aussen hin offen und mit Pflanzen begrünt sein. Klett rechnet mit einer Fertigstellung der neuen Busgarage bis 2027.

Flexity-Nachbestellung wird geprüft

Beim Rollmaterial müssen die letzten Hochflur-Trams ersetzt werden. Derzeit prüfe man diverse Optionen für die Flexity-Nachbeschaffung, so Klett. Bis zum Sommer dieses Jahres soll der Entscheid gefallen sein, ob 21 lange und 2 kurze Fahrzeuge



Bisher ist erst ein E-Bus in Basel in Betrieb (im Bild am EuroAirport): In wenigen Jahren wird die Hälfte der Busflotte (65 E-Busse) mit 100 Prozent erneuerbarer Energie unterwegs sein.

Bild: BVB

zum Preis von 91 Millionen Franken bestellt werden. Einerseits sollen damit die 13 «Schindler-Cornichon» von 1986 ausgemustert werden können, zudem brauche es drei Fahrzeuge zusätzlich wegen den aufgehobenen Doppel-Haltestellen sowie sieben Trams für die betriebliche

Aufstockung. Ein Pilotfahrzeug würde für Juni 2024 erwartet, der Roll-out des letzten Trams wäre im Januar 2026 geplant. Bei den Combino-Trams wird derzeit die zweite Hauptuntersuchung abgeschlossen; deren Ausmusterung ist für 2037 vorgesehen, erklärte Klett.

Wichtige Kennzahlen aus dem Geschäftsjahr 2020		2020	2019
	Beförderungsleistung in Mio. Personenkilometern / Jahr	195.55	290.60
	Beförderte Personen in Mio. Einsteigern / Jahr	85.78	126.63
	Unternehmenserfolg in Mio. CHF / Jahr	-20.77	0.36
	Pünktlichkeit innerhalb definierter Toleranz, in % der Fahrten	84.2	81.1
	Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Personen	1'376	1'336

Die BVB betreiben 9 Tram- und 15 Buslinien.

Grafik: Bruno Stehrenberger/BVB

Reist der Kluge noch im Zuge?

Persönliche Überlegungen nach Erfahrungen mit der Bahn in Deutschland, Frankreich und der Schweiz.

Gerhard Lob Zugegeben: Der Titel ist etwas provokativ. Denn natürlich werde ich immer mit der Bahn unterwegs sein. Doch einige Erfahrungen in jüngster Zeit haben mich aufgeschreckt und nachdenklich gemacht. Vor Ostern trat ich eine Reise nach Deutschland an. Kollegen und Freunde hatten mich schon gewarnt. Ein Freund war erst kürzlich mit zwei Stunden Verspätung in Berlin angekommen, ein anderer erzählte mir von einer Fahrt von Zürich nach Stuttgart – mit einer Ankunftsverspätung von sage und schreibe fünf Stunden.

Meine Reise führte mich zuerst vom Tessin nach Köln. Die siebenstündige Fahrt mit zwei Mal Umsteigen verlief problemlos. Haben die Freunde da vielleicht masslos übertrieben? Doch bei einigen Ortsveränderungen in Nordrhein-Westfalen kamen dann Zweifel auf. An einem Abend fegte über Köln ein Sturm. «Gibt es Auswirkungen auf den Zugverkehr?», fragte ich an der Information. Dort wiegelte man gleich ab: «Alles normal». Leider war das nicht der Fall: Die angesagten Regional-Express-Züge trafen nicht ein. «Gegenstände auf der Fahrbahn», hiess es einmal durch den Lautsprecher, dann war angeblich ein Schaden an der Oberleitung aufgetreten. Immer wieder neue Verspätungsmeldungen.

Auch auf der Rückfahrt von Wuppertal nach Köln: ein heilloses Chaos. Warten auf einem windigen Perron: alles andere als angenehm. Angesichts der Verspätungen nahm ich schliesslich den ersten ICE, der anhielt und nach Köln fuhr, obwohl ich nur ein Billett für den regionalen Nahverkehr hatte. Der ICE nach Köln wurde über Düsseldorf umgeleitet. Statt gut 30 Minuten dauerte die ganze Reise schliesslich fast zwei Stunden. Wenigstens kam kein Kontrolleur. Nervige Diskussionen liessen sich so vermeiden.

Nicht viel besser war die Situation einige Tage später in Bonn, wo eine Reise mit einer Regionalbahn (RB) vom Hauptbahnhof nach Rolandseck am Rhein anstand. Umsteigefrei und 12 Minuten gab der Fahrplan an. Doch schliesslich fiel genau dieser Zug aus, es dauerte einige Zeit, bis die nächste RB eintraf. Diese machte

ein Umsteigen nötig, weil der Zug nicht in Rolandseck hielt. In Remagen waren 30 Minuten Umsteigezeit angesagt, um schliesslich mit einem Gegenzug wieder nach Norden zum Zielort zu gelangen. Für die 15 Kilometer habe ich schliesslich fast zwei Stunden Fahrzeit benötigt. Ein kleiner Trost: Das wunderschöne alte Bahnhofsgelände in Rolandseck, das zu einem Kunstmuseum umgebaut wurde.

Via Strassburg nach Basel

Abenteuerlich schliesslich auch die Rückfahrt von Karlsruhe in die Schweiz am Ostertag: Die Deutsche Bahn hatte die gesamte Oberrheinstrecke wegen Bauarbeiten gesperrt. Als Ausweichmöglichkeiten wurden Busersatzdienste oder Routen über Stuttgart oder das Elsass angeboten. Ich entschied mich für die Verbindung via Strassburg. Dazu muss man zuerst mit dem Tram nach Wörth (Pfalz) fahren, um dann über Strassburg nach Basel zu gelangen. In Wörth allerdings hatte es keinen bedienten Schalter mehr. Die gelben Abfahrtsplakate gaben nur einen Zug bis zum Grenzbahnhof Lauterbourg an. Als ein Zug aus dieser Richtung auf Gleis 3 einfuhr, hiess es auf den Anzeigetafeln «Bitte nicht einsteigen». Personal für Auskünfte suchte man vergeblich. Trotzdem erwies sich der Zug als richtig und fuhr sogar über die Grenze bis Strassburg. Von den Schwierig-

keiten, in Wörth ein Billett am Automaten zu lösen, können wir ein anderes Mal berichten. Über die App war es jedenfalls nicht möglich.

Leider verlief auch der Aufenthalt in Strassburg nicht problemlos. Bei der Gepäckaufbewahrung hiess es lapidar, es würden keine Koffer mehr angenommen, obwohl eindeutig freie Stellplätze zu sehen waren. Von der Unlust der dortigen Angestellten müssen wir hier nicht reden. Von fünf Hotels in Bahnhofsnähe zeigte sich schliesslich eines bereit, das Gepäck vorübergehend einzustellen – und das auch zu einem vernünftigen Preis. Sehr kompliziert war es hingegen, später ein Billett von Strassburg nach Basel zu lösen. Die französischen Ticket-Automaten sind technisch veraltet und lassen die Kundschaft verzweifeln.

Reibungsfrei und pünktlich verlief schliesslich die Rückfahrt von Basel ins Tessin. «Endlich bei den verlässlichen SBB», dachte ich. Die Freude war gross, doch läuft im Personenverkehr auch in der Schweiz nicht alles rund (siehe Seite 6). Die Erfahrungen mit der Bahn in Deutschland und Frankreich haben nachdenklich gemacht: Wie mag es wohl Kundinnen und Kunden gehen, die mit den Abläufen und Fahrstrecken weniger vertraut sind? Wie den Fahrgästen, welche weniger Erfahrung haben in der Bedienung von Billettautomaten?



Köln Hbf: Ein sehr schöner Bahnhof, aber leider nicht die besten Erfahrungen gemacht.

Bild: Gerhard Lob

Alltägliche Ärgernisse

In der Schweiz funktioniert der Bahnbetrieb in der Regel gut. Doch auch hierzulande kommt es immer wieder zu Störungen und unliebsamen Überraschungen. Einige Erfahrungsberichte.

Gerhard Lob Im Jahr 2021 waren 91,9 Prozent der Züge im Personenverkehr pünktlich und trafen somit am Zielbahnhof mit weniger als drei Minuten Verspätung ein. Dies teilten die SBB im Januar mit. Doch was nützt die schönste Statistik, wenn ein Reisender ausgerechnet in einem gestrandeten Zug sitzt oder den Anschluss verpasst? Auch andere Episoden trüben immer wieder die Bahnfreuden. Anschliessend einige Erfahrungsberichte, die beim InfoForum eingegangen sind.

F.L. schreibt am 27. April: «Pendlerfreuden eines zurzeit Gehbehinderten: Beim Zugang zu Gleis 7 im Bahnhof Basel sind heute die Rolltreppe und auch der Lift ausser Betrieb. Die Rolltreppe schon ein Weilchen. Bei der kürzlichen Totalrenovation des Bahnhofs Lugano haben sie die Lifte zu den meistfrequentierten Perrons überhaupt vergessen. Oder eingespart. Im ebenfalls frisch erneuerten Bahnhof Mendrisio haben die SBB auch noch die Toiletten vergessen. Das war keine Absicht, wie die lokalen Medien berichteten. Immerhin, jetzt steht vor dem Bahnhof ein mobiles Plumpsklo der Firma ToiToi. Gottseidank war der Speisewagen im IC zwischen Zü-

rich und Lugano auch heute wegen einer Störung geschlossen. So muss ich zum Glück nicht.»

R.C. aus Solothurn schreibt: «Ich habe letzten Donnerstag, 28. April 2022, den Schnellzug von Solothurn aus genommen, um 7.01 Uhr Richtung Romanshorn/Rorschach (kommend aus Lausanne). Nach zirka 1,5 Kilometern hielt der Zug an, auf dem Gemeindegebiet von Zuchwil, der ersten Gemeinde östlich von Solothurn. Dort sind wir zirka 30 Minuten gestanden. Die Zugführerin/Kontrollleurin ist wie wild hin und her gerannt, irgendwann sprach sie von einem Problem und einer Verspätung von 10 bis 15 Minuten. Danach ging es im Schneckentempo weiter nach Olten und Aarau. Kurz vor Aarau wurde das Licht abgestellt und kurz und bündig erklärt, hier sei die Endstation – ohne Vorwarnung.

Das war eine kommunikativ extrem schwache Leistung, finde ich. Es hiess, wer nach Zürich müsse, also praktisch der ganze Zug, solle aufs Gleis 3, dort käme der IR 16 via Brugg, Baden nach Zürich. Auf diesem Gleis hatte es gefühlt 100'000 Menschen, die in einen verkürzten Doppelstöcker wollten. Ich habe um 8.16 Uhr in der

1. Klasse Platz genommen und gedacht, wenn ein Kontrolleur vorbeischaud, wird er bei mir auf den nötigen Klassenwechsel verzichten müssen. Danach musste ich – wie immer – die S-Bahn nach Oerlikon nehmen, und dann noch mit dem Bus fahren, bis zu meinem Arbeitsplatz – dort kam ich mit einer Stunde Verspätung an.»

A.G. schreibt: «Fahrt von Lugano nach Zürich am 7. Mai. Der Doppelstöcker von Bombardier fährt stark verkürzt, entsprechend voll ist es innen. Das Schaukeln im Oberdeck ist immer noch massiv, trotz aller Beteuerungen, es habe sich verbessert. Unangenehm auch, dass es im Wagen 1. Klasse immer kälter wird, am Ende ist es eine Art fahrender Eisschrank. «Das haben wir oft», sagt der Zugbegleiter. Und auch das Schaukeln des Zugs bestätigt er: «Heute war es noch gut – häufig ist es viel schlimmer – sehr mühsam für unsere Arbeit.»

M.B. schreibt: «Freitag, 13. Mai, am Nachmittag am Zürcher HB: Auf dem Perron für den Zug nach Lugano stehen die Menschen dicht gedrängt. Abfahrt ist um 17.05 Uhr, doch bereits eine Viertelstunde vorher bringen sich die Reisenden in Position. Wo ist der Einstieg für die 1. Klasse? Wo hat es Platz für mein Gepäck? Der Zug fährt ein, die Türen öffnen sich. Achtung, fertig, los! Der IC ist ein Doppelstöcker und wird in doppelter Zugkomposition geführt. Trotzdem ist er rappellvoll. Im Gang türmen sich Koffer und Rucksäcke. Wer einen Platz reserviert hat, sucht dazu den richtigen Wagen, und wer keine Reservierung hat, hofft, nicht doch noch von einem Last-Minute-Reservierenden wieder weggeschickt zu werden. Es kommt zu Streitigkeiten um gebuchte, aber nicht angeschriebene Sitzplätze. Wer ist im Recht? Der bereits Sitzende? Die noch Stehende? Im Tessin sind für diesen Abend Gewitter angesagt, aber schon im Zug nach Süden herrscht dicke Luft.

Wieso sind internationale Zugreisen bloss so kompliziert?

Gerhard Lob Viele Reisende würden für Strecken in Europa gerne den Zug buchen. Beflügelt wird dieses Verlangen durch den Klimawandel, denn der Zug weist gegenüber dem Flieger die bessere Ökobilanz auf. Doch was beim Fliegen mit einigen Klicks funktioniert, wird bei der Bahn oft zu einem mühseligen Hürdenlauf. Das InfoForum hat das Problem der internationalen Zugreisen und der Schwierigkeiten eines kundenfreundlichen Ticketing schon häufig thematisiert. Doch substantielle Fortschritte sind nicht zu verzeichnen. Vor kurzem hat auch die «NZZ am Sonntag» das Thema in einem umfangreichen Artikel aufgegriffen (Ausgabe vom 8. Mai). Dabei kommt die Zeitung zum Schluss,

dass die nationalen Eigeninteressen der Bahnen nach wie vor ein kundenfreundliches Ticketing verhindern. Zitiert wird Mark Smith, ein ehemaliger Manager der British-Rail. Er kritisiert, dass viel zu wenig mit Drittanbietern gearbeitet wird: «Die Bahnen haben viel zu lange geglaubt, dass jemand, der ihre Tickets verkaufen will, ihr Gegner ist. Und sie merken erst langsam, dass es effektiv ein Freund ist, der ihnen mehr Passagiere bringt.» Bestätigt wird diese Aussage durch die Entwicklung bei «Trainline», einem Anbieter, der über eine Internetseite und App internationale öV-Tickets verkauft. Dort ist die Zahl der Kunden seit Anfang 2022 um 86 Prozent in die Höhe geschneilt.

Endstation im Niemandsland

Neuerungen in der Bodensee-Region mit dem Fahrplan 2022: Turbo fährt S-Bahn bis nach Lindau-Reutin.

Edwin Dutler Der Fahrplanwechsel im Dezember 2021 hat der Bodensee-Region einige markante Verbesserungen gebracht. So wurde der IC 5 an den Bodensee verlängert, die Fahrzeiten des EC Zürich – München wurden um eine halbe Stunde reduziert und die S 7 in einzelnen Eurocity-Trassen bis nach Lindau-Reutin verlängert. Ein Grund für mich, meiner alten Heimat wieder einmal einen Besuch abzustatten.

Die Anreise mit dem IC 5 nach Rorschach am Bodensee war mein erster Höhepunkt. Endlich ist Rorschach wieder an den IC-Verkehr angeschlossen. Das Angebot wird von den Reisenden angenommen und das Umsteigen in Rorschach in Richtung Rheintal, auf die Seelinie und nach Rorschach Stadt ist wesentlich komfortabler als das bisherige knappe und mühsame Umsteigen in St. Gallen. Eine Win-win-Situation für alle Beteiligten.

Am Ostersonntag standen dann die zwei anderen Verbesserungen in meinem Visier. Am Morgen musste in Romanshorn jedoch zuerst einmal eine Fahrkarte nach Lindau gekauft werden. Mit einer sehr kompetenten Beratung am Bahnschalter in Romanshorn habe ich eine preiswerte Tageskarte nach Lindau-Insel erworben. Dann begann meine Reise, mit dem Turbo-Triebzug erreichte ich Rorschach. Hier schaltete der Turbo-Triebzug in den Turbo-Modus. In St. Margrethen wechselte fahrplanmässig in einer Minute der Lokführer und schon ging es flotter Fahrt in der EC-Trasse in Richtung Lindau. Wegen Bauarbeiten beziehungsweise Langsamfahrstellen wurde die Reise nach Hardfussach leider wieder abgebremst.

Zu Fuss auf die Insel Lindau

In den letzten Jahren war die internationale Linie St. Margrethen – München monatelang unterbrochen. Die ÖBB haben es jedoch nicht fertiggebracht, ihre notwendige Doppelspur in der gleichen Zeit zu realisieren. Im Gegenteil, nachdem die Bauarbeiten in Deutschland endlich fertig waren, haben die Österreicher mit dem Bauen begonnen. Es gibt zwar bei den Behörden und bei den Transportunter-

nehmungen zahlreiche grenzüberschreitende Arbeitsgruppen, eine Koordination der Termine bei notwendigen Bauarbeiten bringen diese jedoch leider nie fertig.

In Bregenz fand ein reger Fahrgastwechsel statt und der Turbo-Zug hiess nun RE, da er an den Unterwegsstationen nicht hielt. Nach einer landschaftlich malerischen Fahrt am Ufer des schwäbischen Meeres entlang wurde dann auch bereits Lindau-Reutin erreicht: Endstation im Niemandsland für diesen Zug. Als direkter Anschluss wartete mit dröhnenden Motoren der Diesel-Anschlusszug nach München. Zahlreiche Fahrgäste aus dem Turbo-Zug standen nun auf dem Bahnsteig und stellen nach einiger Zeit fest, dass sie eigentlich auf die Insel wollten. Ich wurde mehrmals um Rat gefragt und konnte den Leuten nur einen Fussmarsch von 1,5 Kilometern oder

das Warten auf den nächsten Zug empfehlen, der 18 Minuten später folgte.

Lindau-Reutin ist ein personalloser Bahnhof, immerhin gibt es einen kleinen Raum, in dem per Video ein Reiseberater mit Kamera und Mikrofon aus München zugeschaltet werden kann. Wieso die grosse Organisation von Lindau-Tourismus an den Wochenenden in Lindau-Reutin keine Empfangs- respektive Auskunftsperson stationiert, kann ich nicht nachvollziehen.

Tätigkeit als Auskunftsperson

Nachdem ich die unzulängliche Situation in Lindau-Reutin lange genug beobachten konnte, fuhr der EC München – Zürich ein, den ich an diesem Tag ebenfalls testen wollte. Der Zug war für deutsche Normen sogar pünktlich und bis auf den letzten Platz besetzt. Durch die Langsamfahrstelle nach Bregenz wurde St. Margrethen nun natürlich mit Verspätung erreicht, der IR 13 wartete schon auf Gleis 1. Das Zugpersonal fertigte den EC in Rekordzeit ab und so musste der nachfolgende IR 13 nur kurz warten.

Ich benützte jedoch die Gelegenheit, mit der S 7 respektive RE 7 nochmals nach Lindau-Reutin zu reisen. Um die Mittagszeit war der Zug noch besser besetzt als am Morgen, nebst einheimischen Freizeitreisenden benützten mehrere Touristen die Verbindung. Im Bahnhof Lindau-Reutin machte ich mich wieder als Auskunftsperson und Fremdenführer nützlich. Auf der Rückfahrt mit dem Turbo-Zug traf ich zu meiner grossen Freude auch noch ein befreundetes Ehepaar aus Dietikon, welches den Lebensabend nun am schönen Bodensee verbringt – eine wirklich prüfenswerte Variante.

Wenn die S 7 ab Dezember 2023 auch während der Woche im Zweistundentakt fährt und bis Lindau-Insel verlängert wird, ist ein erster Schritt zu einer Drei-Länder-S-Bahn-Verbindung gemacht, welche auch dem Berufsverkehr dient. Und die SBB sollten bis zu diesem Zeitpunkt eigentlich auch in der Lage sein, ein brauchbares Billett auf ihren immer wieder gelobten elektronischen Medien anzubieten – die heutigen Lösungen sind untauglich.



Grenzüberschreitende S-Bahn: Bahnreisende können mit der S 7 von Turbo seit Dezember 2021 ohne Umsteigen von Romanshorn (im Bild) nach Bregenz und Lindau fahren. Vorerst ein Freizeitangebot im Zweistundentakt am Wochenende, soll die neue S-Bahn ab Dezember 2023 auch an den Wochentagen verkehren und 2024 bis Lindau-Insel verlängert werden.

Bild: Edwin Dutler

Viele Programme – keine Gesamtsicht

Der Standbericht 2021 zu den Eisenbahnausbau-Programmen lässt (zu) viele Fragen offen. Sicher ist: Die Kumulierung von Baustellen wird das Bahnnetz an die Kapazitätsgrenzen bringen.

Martin Stuber Die 2014 vom Stimmvolk deutlich angenommene Vorlage «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur» (FABI) hat ein nachvollziehbares Prozedere mit klaren Kompetenzen und stabile Finanzierung für den Ausbau der schweizerischen Bahninfrastruktur gebracht. Dazu gehört auch, dass mit jährlichen «Standberichten» das Bundesamt für Verkehr (BAV) über den Stand dieser Ausbauten rapportiert. Der 104-seitige Bericht 2021 kann seit Ende April von der Webseite des BAV heruntergeladen werden. Bis Redaktionsschluss hat der Ende April publizierte Standbericht 2021 eher wenige Wellen geworfen. Betont wurden in den Medien vor allem die sich abzeichnenden Verzögerungen.

Rapportiert werden im Standbericht neun Ausbauprogramme: Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB); Ausbauschritt 2025 (AS 2025); Ausbauschritt 2035 (AS 2035); Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT); 4-Meter-Korridor (4mK); Zulaufstrecken Nord und Süd zur NEAT; Hochgeschwindigkeitsverkehrs-Anschlüsse (HGV-A), Lärmsanierung der Eisenbahnen.

Keine Gesamtsicht

Der Standbericht ist zwar gut verständlich und systematisch gegliedert. Aber er repräsentiert ein Grundproblem des Eisenbahnausbaus in der Schweiz: Es gibt keine nationale Strategie für eine Eisenbahn 2050, in der sich der aktuelle Stand der Ausbauprojekte einordnen liesse. Und es gibt keine konsolidierte Übersicht aller

Programme – spricht: «Ausbautöpfe». Dabei geht es um Steuergelder – und nicht um wenige: Allein bei den drei grossen Programmen ZEB, AS 2025 und AS 2035 soll ein Betrag von 21,8 Milliarden Franken investiert werden. Die von uns zusammengestellte Tabelle mit einem Gesamtüberblick über Budget, Realisierungsgrad, geplante und bereits ausgegebene Beträge würde man in einem solchen Standbericht für alle Programme konsolidiert erwarten.

Unrealistischer Zeitplan

Aber nur schon aus unserer Tabelle der grössten Programme in Bezug auf die verbleibenden Investitionen ist sofort ersichtlich: Wir sind beim Ausbau im Hintertreffen. Klar, der Ausbauschritt 2035 ist – wie der Name sagt – ursprünglich für Ausbauten bis 2035 angelegt. Aber das sind nur noch 13 Jahre: Man fragt sich, wie realistisch die Vollendung bis dann ist. Im InfoForum 4/2019 haben wir in einem Artikel eine Ausbildungsoffensive für den Bahnbereich als dringend notwendig thematisiert. Hinter vorgehaltener Hand bestreitet niemand in der Branche, dass wir heute die Planungs- und Baukapazitäten für eine zeitgerechte Umsetzung des Ausbaus gar nicht haben. Dazu findet sich im Standbericht kein Wort.

Kommt hinzu, dass der Ausbau mit «Operationen am offenen Herz», sprich im laufenden Betrieb, diesen so stark beeinträchtigen würde, dass man auf die Bremse steht. Im Standbericht auf Seite

5 wird das so formuliert: «So wurde die Ausführungsplanung im Rahmen der Initialisierung der Umsetzung des Ausbauschritts 2035 vertieft. Mit der Kumulierung der Baustellen von Zukünftiger Entwicklung der Bahninfrastruktur, Ausbauschritt 2025 und Ausbauschritt 2035 werden wir an die Kapazitätsgrenzen des Bahnnetzes stossen.

Um den Bahnbetrieb aufrechtzuerhalten und die Auswirkungen auf die Kundinnen und Kunden zu vermindern, muss die Planung der Baustellen zwingend im Detail überprüft und eine optimale Koordination zwischen den Baustellen sichergestellt werden. Dies wird in den kommenden Jahren besondere Aufmerksamkeit erfordern. Gleichzeitig braucht es viel Aufklärung und das Verständnis der Benutzerinnen und Benutzer für die vorübergehenden Angebotseinschränkungen während der Bauarbeiten.»

Nebenbei bemerkt: Das gleiche BAV will aber gar nichts von Neubaustrecken wissen, obwohl diese den laufenden Betrieb wesentlich weniger stören würden. Konkret sieht das dann so aus, dass im AS 2025, der in drei Jahren abgeschlossen sein sollte, noch bis 2035 gebaut wird.

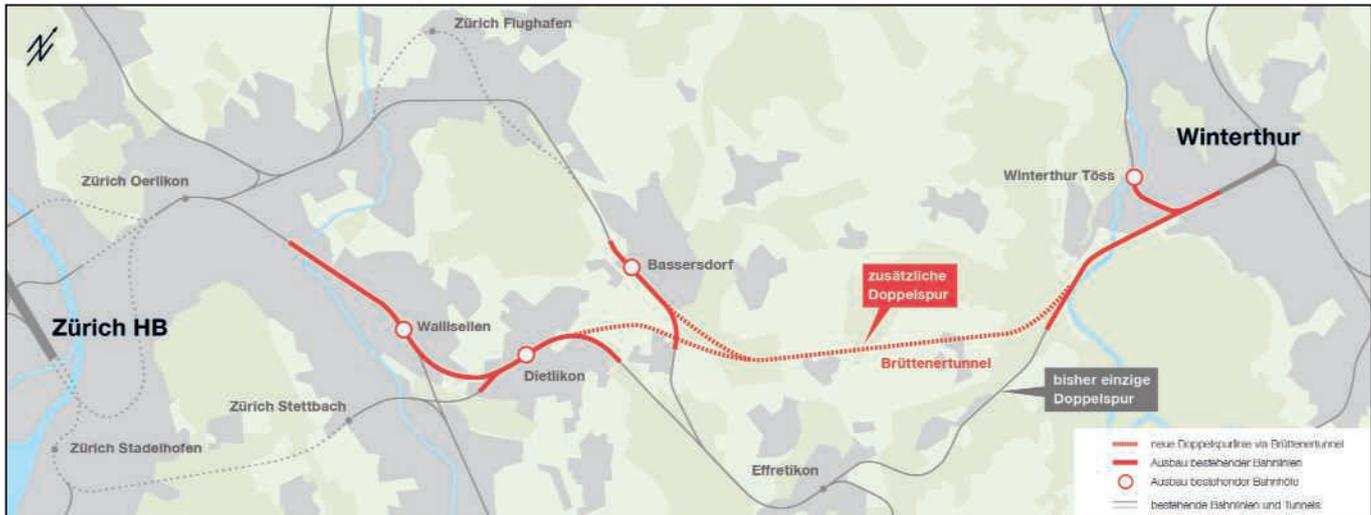
Welche Projekte das betrifft, muss man sich in den Detail-Listen zu den Projektfortschritten eher mühsam zusammensuchen. Stark betroffen von Verzögerungen sind demgemäss die Ausbauten in Bern und vor allem das grösste Projekt: der Bahnhof Genf, dessen Fertigstellung erst für 2035 prognostiziert wird!

Standbericht 2021

	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB)	Ausbauschritt 2025 (AS 2025)	Ausbauschritt 2035 (AS 2035)	Total
Verfügbare Kredit *	5'937	6'448	12'890	25'275
Endkostenprognose BAV *	5'023	6'586	14'707	26'316
Bisherige Ausgaben *	3'437	991	67	4'495
Noch zu investieren*	1'586	5'595	14'640	21'821
Anzahl Massnahmen **	84	69	144	297
Massnahmen in Betrieb oder abgeschlossen**	61	17	0	78

* alle Beträge in Millionen CHF, Preisstand aktuell (inkl. Teuerung) / ** gemäss den Karten mit dem Programmstand / Grafik: InfoForum

Quelle: BAV Standbericht 2021



Eines der Grossprojekte mit Verzögerungen: das «Projekt MehrSpur Zürich – Winterthur». Wenn die Rede vom «Brüttenertunnel» ist, dann geht es auch um andere Ausbauprojekte. Ein Ratespiel: Welche im Standbericht 2021 rapportierten Massnahmen gehören zu diesem Projekt? Quelle: SBB online

Was bringt es?

Das vielleicht grösste Manko aber ist das Fehlen von konsolidierten Messgrössen zur Wirksamkeit aller Programme. Zwar hat jedes Programm ein Kapitel mit den Zielen des Programms, aber die sind sehr summarisch – bei ZEB beispielsweise ist das erste Ziel: «Fahrzeitverkürzung Lausanne – Bern». Verkürzung um wieviel? Ist das Ziel schon erreicht? Beides erfährt man nicht. Auch die Frage, mit welchen Massnahmen dieses Ziel erreicht werden soll, bleibt offen. Nicht ersichtlich ist auch, welche Massnahmen wieviel kosten und vor allem, welche zusammengehören.

Aber was die Steuerzahlenden und vor allem die jetzige und zukünftige Bahnkundschaft wohl am meisten interessiert: Welches Angebot schaut am Schluss aus all diesen Programmen heraus? Und welche Wirkung soll es auf den Modalsplit zwischen den Verkehrsträgern haben? Beides suchen wir vergebens. Gespannt warten wir nun auf die Vernehmlassung zur Botschaft «Perspektiven Bahn 2050», die das BAV im Standbericht für diesen Sommer ankündigt.

BAV und SBB ohne Abstimmung

Ein weiterer, wirklich grosser Schwachpunkt ist die fehlende Vernetzung der Rapportierung durch den Auftraggeber – das BAV – und die Infrastrukturbetreiber, welche projektieren und bauen – als grösster die SBB. Was das heisst, veranschaulichen wir am Beispiel des «Brüttenertunnel», im Standbericht als Linienprojekt Nr. 2 in der Kategorie Auflage-/Bauprojekt mit der Bezeichnung «Brüttenertunnel, Neu-

Mit der Kumulierung der Baustellen von Zukünftiger Entwicklung der Bahninfrastruktur, Ausbauschritt 2025 und Ausbauschritt 2035 werden wir an die Kapazitätsgrenzen des Bahnnetzes stossen.

BAV-Standbericht 2021

baustrecke 4-Spur-Ausbau» aufgeführt. In der Detailauflistung ist dann nur noch vom «Brüttenertunnel» die Rede, zum Projektstand wird bemerkt: «Die Arbeiten am Auflage- und Bauprojekt sind im Gang. Der Fokus 2022 liegt auf der Fertigstellung des PGV-Dossiers, welches im Sommer 2023 eingereicht werden soll.» In der Beurteilung warnt ein rotes Ausrufezeichen: «Projekt mit Kostenrisiken, Inbetriebnahme: 2034».

Wir möchten mehr über dieses Grossprojekt wissen und suchen auf der Seite der SBB den «Brüttenertunnel». Wir finden: «MehrSpur Zürich – Winterthur: Bahnausbau via Brüttenertunnel» mit dem erläuternden Text: «Die Strecke Zürich – Winterthur ist ein Kernstück des regionalen und schweizweiten Bahnverkehrs. Im Auftrag des Bundes baut die SBB die Strecke aus. Dies ermöglicht die notwendige Angebotssteigerung».

Die Webseite hat sechs weiterführende Themen verlinkt. Beim Link «Bauprojekte zwischen Zürich und Winterthur» werden wir fündig mit dem erläuternden Text «Um den heutigen Engpass im Bahnverkehr zwischen Zürich und Winterthur beheben zu können, braucht es verschiedene Ausbauten». Und sehen sofort: Da gibt es nicht nur den Brüttenertunnel. Sondern auch noch Projekte in Wallisellen, Dietlikon, Bassersdorf und Winterthur sowie weitere bauliche Massnahmen. Sind alle diese Links geöffnet, haben wir ein richtig grosses Bündel an Massnahmen vor uns.

Finden sich diese im Standbericht wieder? Nein, jedenfalls ist nichts ersichtlich. So rätseln wir – ist das alles im «Linienprojekt Nr. 2, Brüttenertunnel» enthalten? Wir vergleichen das mit dem Zimmerbergtunnel (ZBT) II, den kennen wir besser. Und siehe da: Hier werden im Standbericht alle Massnahmen, die zum Ausbau auf der Strecke Thalwil – Zug – Rotkreuz – Ebikon gehören, als Einzelprojekte aufgeführt, wenn auch ohne ersichtlichen Bezug zum ZBT II.

Bei den SBB wiederum findet sich dazu nur folgende Aussage: «Damit der im Ausbauschritt 2035 geplante Ausbau des Zugangebotes zwischen Zürich und Luzern realisiert werden kann, sind Anpassungen der Bahninfrastruktur in Baar, Zug, Cham und Rotkreuz notwendig.»

Zusammenfassend bleibt die Feststellung: Die Berichterstattung der beiden Hauptplayer beim Eisenbahnausbau zuhanden der interessierten Öffentlichkeit – den Steuerzahlenden – ist eine Grossbaustelle. Im nächsten InfoForum gehen wir trotzdem oder erst recht näher auf den Stand einiger grosser Ausbauprojekte ein.

«Mehr Menschen für den öV begeistern»

Ein Interview mit Daniel Schafer, der seit September 2021 die BLS AG als CEO leitet.

Karin Blättler Daniel Schafer (Jahrgang 1967) war fast sein ganzes Berufsleben in der Energiewirtschaft tätig. Anfang September 2021 wechselte er als CEO zur BLS AG. Zuvor war er seit 2008 Chef von Energie Wasser Bern, der öffentlich-rechtlichen Energieproduzentin und Wasserversorgerin der Stadt Bern. Er hat an der ETH Lausanne (EPFL) Elektrotechnik studiert und mehrere Weiterbildungen in Unternehmensführung absolviert. Er wohnt in Niederönz im Kanton Bern, ist verheiratet und hat zwei erwachsene Kinder.

Herr Schafer, was waren für Sie die Beweggründe für den Wechsel an die Spitze eines öV-Transportunternehmens?

Daniel Schafer: Das Thema Mobilität – und Eisenbahn im Speziellen – hat mich schon das ganze Leben fasziniert und begleitet. Auch das Zusammenspiel von Staat und Markt, von Infrastrukturen und Nutzern und von Politik und Unternehmertum sind Elemente, die mich schon in der Energiewirtschaft interessiert haben und die nun auch bei der BLS wieder eine grosse Rolle spielen. So konnte ich quasi zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen.

Wie kann man sich Ihren Arbeitsalltag als CEO der BLS vorstellen?

In der Regel ist der Arbeitstag dicht vollgepackt mit Sitzungen, Videokonferenzen und Gesprächen mit den unterschiedlichsten Anspruchsgruppen – von Mitarbeiterinnen über Verwaltungsräte und Kunden bis hin zu Politikerinnen. Dazwischen braucht es auch immer Zeit, um Unterlagen zu lesen oder strategische Überlegungen anzustellen.

Für Ihre Funktion ist der Austausch mit den Kundinnen und Kunden beziehungsweise das Wissen um Kundenbedürfnisse essenziell. Was ist Ihnen dabei besonders wichtig?

Ich will verstehen, was unsere Kundinnen und Kunden brauchen, was sie freut und was sie ärgert. Dabei ist mir auch immer wichtig zu erkennen, ob es Einzelbedürfnisse sind oder eine grosse Anzahl



Daniel Schafer: «Das Thema Mobilität fasziniert mich». Bild: BLS AG

der Reisenden einen bestimmten Aspekt schätzen oder als störend empfinden.

Auf der Website der BLS steht als erstes strategisches Geschäftsfeld die konsequente Kundenorientierung.

Auf der Reise kommen die Kunden an unterschiedlichen Punkten mit der BLS in Kontakt. Die BLS will die Kundenerwartungen nicht nur erfüllen, sondern übertreffen. Mit welchem Mehrwert dürfen die Kunden rechnen?

Einen Mehrwert dürfen unsere Fahrgäste zum Beispiel hinsichtlich Komfort erwarten. Mit der Auslieferung der 58 neuen Mika-Züge können wir schrittweise ältere Züge ersetzen. Der Mika punktet bei den Passagieren unter anderem mit mehr Veloplätzen, einem Bistro, verbessertem Handyempfang und Steckdosen an allen Sitzplätzen. Darüber hinaus entwickeln wir die Kundenbetreuung stetig weiter: Im BLS-Kundendienst konnten wir letztes Jahr beispielsweise einen neuen Chatbot einführen, der Anfragen schnell, automatisch und zuverlässig beantwortet. So können

«Ich will verstehen, was unsere Kundinnen und Kunden brauchen, was sie freut, was sie ärgert.»

sich unsere Mitarbeitenden mehr Zeit nehmen, um Lösungen für komplexere Kundenanliegen zu finden. Damit wir bei Neuerungen die Erwartungen der Kundinnen und Kunden übertreffen können, binden wir sie eng in die Entwicklung von neuen Produkten und Dienstleistungen ein: Der sogenannte Kundenzirkel wurde letztes Jahr eingeführt. Er besteht aus über 100 Kundinnen und Kunden, die ihre Meinung zu BLS-Themen abgeben, an Tests teilnehmen und über neue Ideen diskutieren.

Was dürfen wir in den nächsten fünf Jahren von den BLS erwarten?

Die BLS setzt sich dafür ein, den Anteil des öV am Gesamtverkehr zu erhöhen. Dazu arbeiten wir mit anderen Transportunternehmen wie SBB und SOB zusammen, aber auch mit Partnern für Angebote zum Erschliessen der letzten Meile. Nur gemeinsam können wir es schaffen, mehr Menschen für den öV zu begeistern. Die BLS soll dabei auch im Fernverkehr weiterhin eine Rolle spielen. Dass es auf gewissen Linien sinnvoll ist, Fern- und Regionalverkehr aus einer Hand anzubieten, konnten wir im Jahr 2021 zeigen: Dank Synergien beim Einsatz unserer Züge und unserer Mitarbeitenden haben wir für den Regionalverkehr rund 14 Millionen Franken weniger Abgeltungen von der öffentlichen Hand bezogen. Gleichzeitig investieren wir in den nächsten Jahren in den Bahnverkehr der Zukunft. Wichtige Projekte in diesem Zusammenhang sind zum Beispiel der Ausbau des Lötschberg-Basistunnels oder der Ausbau der Werkstätte in Oberburg.

Und zu guter Letzt: Kannten Sie Pro Bahn Schweiz schon vor Ihrer Anstellung bei der BLS? Und was erwarten Sie von uns als Kundenorganisation?

Ich kannte Pro Bahn Schweiz schon vorher – als Vertreter meiner Bedürfnisse als öV-Nutzer. Es ist mir ein Anliegen, dass Pro Bahn auch die Rahmenbedingungen und Grenzen der BLS versteht und erkennt. Die Suche nach tragbaren Lösungen sollte immer gemeinsam im Dialog erfolgen, denn wir haben gemeinsam die Verantwortung, zum System öV Schweiz Sorge zu tragen.

Eine andere Dimension

Vorbildlich: In Winterthur wurden neue Unterführungen für Reisende und Velos sowie eine Velostation eröffnet.

Johannes von Arx Worauf die um den HB Zürich herumkurvenden Radlerinnen und Radler seit Jahrzehnten warten, dies wurde Ende letzten Jahres Realität in Winterthur: Eine komfortable Unterführung ausschließlich für Velos als Verbindung zweier Wohn- und Geschäftsquartiere, dazu eine Velostation. Im gleichen Zug erstellten die SBB auch eine um Grössenordnungen aufgewertete Personenunterführung. Zu den gut 700 gedeckten Veloabstellplätzen direkt am Bahnhof konnte jüngst noch zusätzlich das Veloparking auf dem Esseareal eröffnet werden. Und das verdient ein dickes Lob: In der gesamten vierjährigen Bauzeit hielten die SBB den sehr dichten Bahnbetrieb auf neun Gleisen mit nach wie vor engen Perrons zuverlässig aufrecht. Temporär wurden die Reisenden auf eine provisorische Passerelle geleitet. Nutzniesser sind auch Flanierende auf der westseitigen Rudolfstrasse, welche die Stadt Winterthur



Mit der neu geschaffenen unterirdischen Veloquerung wird der Veloverkehr besser und sicherer an die Bahn angebunden. Bild: Johannes von Arx

als verkehrsberuhigte Begegnungszone ausgestaltet hat. Schliesslich ein nachahmenswertes Detail für andere Bahnhöfe: In Winterthur gibt es neu einige «Wasser-Tankstellen». Was gibt es Erfrischenderes, als Wasser aus der umweltfreundlich und gratis nachgefüllten Flasche zu laben?

Für das gesamte Ausbauvolumen investierten SBB, Kanton Zürich und die Stadt Winterthur rund 111 Millionen Franken. Einschliesslich der Rampen mit maximal 10 Prozent Neigung misst die Veloquerung 215 Meter. Die 72 Meter lange Personenunterführung ist jetzt 17,5 Meter breit (zuvor 4,5 Meter). Fünf neue Lifte, ein Warteraum, eine Schliessfachanlage, ein Bankomat und nicht zuletzt sechs Geschäfte stehen den Reisenden zur Verfügung. Sie ist räumlich an einer Stelle offen gegen die Veloquerung, so dass die immer grösser werdenden Lastenvelos beobachtet werden können.

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 •

Als «Bremser» auf der Plattform

Der Autor war im Jubiläumsjahr 2021 als Dampfzugbegleiter bei den Rigi-Bahnen im Einsatz. Ein Erfahrungsbericht.

Lorenz Degen In einer E-Mail von der Geschäftsstelle der Bahnjournalisten Schweiz wurde Anfang 2021 mitgeteilt, dass die Rigi-Bahnen Verstärkung für das Dampfzugbegleiter-Team suchen. Ich meldete mich und wurde zusammen mit Kollege Werner Hardmeier als Anwärter ausgewählt. Während einer guten Woche lernten wir zukünftigen «Bremser», wie die Funktion genannt wird, die Fahrdienstvorschriften, übten uns in Billett- und Stre-

ckenkunde und unternahmen begleitete Schulungsfahrten mit elektrischen Regelzügen. Unterstützt wurden wir dabei von sehr hilfsbereiten, erfahrenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Rigi-Bahnen. Am Ende legten wir eine theoretische und praktische Prüfung ab, Werner Hardmeier auf der Goldauer Seite und ich auf der Vitznauer Seite. Wenig später erhielten wir vom Bundesamt für Verkehr einen offiziellen Ausweis.



Lorenz Degen als Dampfzugbegleiter: Die Lok Nr. 7 schiebt.

Bild: Franz Geisser, www.bahnbild.ch

Am 22. Mai 2021 hatte ich meinen ersten Einsatz auf der Lok 7. Als Teil der grossen Jubiläums-Parade aller Fahrzeuge, inklusive Schneepflug und Fahrleitungswagen, war dieser Tag ein einzig grosses Foto-Spektakel entlang der gut sieben Kilometer langen Linie. Die «normalen» Sonderfahrten mit einer Berg- und anschliessenden Talfahrt begannen jeweils um 9.50 Uhr in Vitznau und endeten um 15.15 Uhr dort. Die meisten Fahrgäste buchten nur eine Richtung per Dampf und nahmen einen elektrischen Regelzug für die andere Fahrt. Wenn der Wagen für die Fahrt bereit war und mit einer Kette an die Lok gehängt wurde (von Ankuppeln kann man nicht sprechen, da keine Kupplungen vorhanden sind), begrüßte ich die Passagiere auf dem Perron. Ich kontrollierte die Billette und übernahm während der Fahrt die Weichenstellung in den Freibergen, im Kaltbad und auf Rigi-Staffel, da unser Zug über das weniger steile Goldauer Gleis zum Kulm gelangte. Um die Mittagszeit wurden so genannte «Hop-on-Hop-off-Pendelfahrten» zwischen Rigi-Kulm und Rigi-Staffel angeboten, wo auch ohne Reservation spontan zugestiegen werden konnte. Hierfür verkaufte ich die Spezialbillette direkt auf dem Perron.

Da das Lokpersonal die Fahrbahn während der Bergfahrt nicht kontrollieren kann, übernahm ich diese Aufgabe. «Indirektes Führen» nennt sich dieser Vorgang in der Fachsprache. Hätte Gefahr gedroht, hätte ich den Lokführer und den Heizer mit der Dampfpeife warnen können, zu der ich über ein Seil unter dem Wagen hindurch auch von der Plattform aus Zugriff hatte. Ein Funkgerät hielt mich zudem über die betriebliche Lage auf dem Laufenden. Beim Mittagshalt auf dem Kulm zog ich zudem die Handbremse des Wagens an und löste sie vor der Abfahrt. Hier war ich wirklich der «Bremser».

Vielen begeisterten Gesichtern begegnete ich in diesem abwechslungsreichen Sommer. Ob bei Regen oder Sonnenschein, auf der Plattform des Vorstellungswagens Nummer 5 zu stehen mit dem zischenden und fauchenden «Sibni» im

«S Sibni» dampft wieder

Lorenz Degen Sie ist ein besonderer Blickfang, die Rigi-Lokomotive H 1/2 mit der goldigen Nummer 7 auf ihrer Rückseite. Ihr stehender Kessel verleiht ihr ein für ein Eisenbahnfahrzeug untypisches Aussehen. Abgeschaut wurde diese Konstruktionsform wohl bei der Zahnradbahn am Mount Washington, die zwei Jahre vor der Vitznau-Rigi Bahn, am 4. Juli 1869, in Betrieb ging. 1873 wurde «s Sibni», wie die Maschine umgangssprachlich genannt wird, von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) gebaut.

Mit der Elektrifizierung der Vitznau-Rigi-Bahn 1937 wurden die Dampflok der älteren Generation ausser Dienst gestellt und mit Ausnahme von Lok 7

abgebrochen. Für diese Maschine fing ein musealer Lebensabschnitt an. Bei der Landesausstellung 1939 wurde ihr die Nummer 1 aufgemalt, danach kam sie wieder korrekt mit Nummer 7 als Denkmal nach Vitznau. Ihre zweite Heimat wurde ab 1959 das neu geschaffene Verkehrshaus in Luzern. Erst 1996, zum 125-jährigen Jubiläum, dampfte Lok 7 wieder bis Rigi Kulm. Im September 2020 kehrte das «Sibni» per Schiff vom Luzerner Lido nach Vitznau zurück und wurde im Depot Goldau wieder betriebsfähig gemacht. Bei Regen und Nebel eröffnete der Sonderzug mit Lok 7 (mit Bundesrätin Sommaruga als prominenter Passagierin) am 21. Mai 2021 das Jubiläumsjahr zu 150-Jahre Rigi-Bahnen.



Die Gelenktriebwagen der Rigi Bahnen AG sind neu: Das Panorama bleibt unverändert überwältigend.

Bild: Rigi Bahnen AG

Mark Twain lässt Queen Victoria alt aussehen

Inbetriebnahme von neuem Rollmaterial der Rigi-Bahnen im April: Die Gelenktriebwagen präsentieren sich in den Farben Weiss, Schwarz und Bronze.

Bruno Roelli Queen Victoria liess sich 1868 mit einer Sänfte auf die Königin der Berge tragen. Wenige Jahre später nahm Mark Twain 1879 den beschwerlichen Aufstieg selbst unter die Füsse. Dieses Training hat sich gelohnt. Am 7. April 2022 versuchte die auf den Namen «Queen Victoria» getaufte Komposition, die angereiste illustre Gästeschar mit wenig Erfolg bergwärts zu bringen – nach wenigen Hundert Metern ging ihr der Schnauf aus. Jetzt kam der Zeitpunkt für die Komposition «Mark Twain». Als Nummer 2 schaffte sie die Höhenmeter bis zum Kulm spielend. Und eingefleischte Rigi-Fans spürten die schnellere Geschwindigkeit als mit dem alten Rollmaterial.

Das Objekt des Interesses war der neue Gelenktriebwagen, der von der Stadler Bussnang AG im Kanton Thurgau in sechsfacher Ausführung hergestellt und geliefert wurde. Alle Kompositionen waren mit klangvollen Namen getauft worden, die je einen Rigi-Bezug haben (von zweien war

schon die Rede). Überrascht hat vorerst die Farbgebung: Weg vom traditionellen Rot bzw. Blau strahlten die neuen Züge in einem dezent gebrochenen Weiss mit goldenen Einwüfen. Kreative Köpfe setzten sich durch für eine Hommage an den Triebwagen Nr. 6 aus dem Jahr 1911. Soweit zum Äusseren.

Der Innenraum überzeugt durch Grosszügigkeit, können doch gut 250 Personen bequem transportiert werden. Angetrieben werden die Zahnräder des Systems Riggerbach mit einer Kraft, die 65-mal grösser als bei einem Tesla ist. Mit 3300 Zahnradumdrehungen werden bis zu 66 Tonnen mit Leichtigkeit auf den Kulm geschoben. Und jetzt die ökonomische, aber auch ökologische Errungenschaft: Neu speist der Zug auf der Talfahrt die elektrische Bremsenergie ins eigene Netz, was als Rekuperation bezeichnet und bei den SBB schon seit langem gemacht wird. Als Knabe liess man mich wissen, dass drei tal-

wärts fahrende Gotthardzüge die Energie für zwei bergwärts fahrende liefern. Die Rigi-Bahnen heizen also mit der Bremsenergie nicht mehr unnötig die Umwelt.

Eine stolze Summe von rund 50 Millionen Franken hat der Verwaltungsrat dem CEO Frédéric Füssenich zur gelungenen Investition freigegeben. Diese wird sich auszahlen, wenn täglich die neuen Kompositionen unterwegs sind. Sie sind seit dem 8. April unterwegs für treue Einheimische und neugierige Touristen aus aller Welt, aber auch für die Schüler der Rigi-Schule, denen bei der Eröffnungsfeier besondere Aufmerksamkeit zuteil wurde: Sie durften zusammen mit dem Verwaltungsratspräsidenten der Rigi Bahnen AG das rote Band durchschneiden. Sie werden in Zukunft einen sicheren Schulweg haben. Dafür sorgte auch der anwesende Pfarreiseelsorger Flavio Moresino mit seinen Worten und dem Segen für den anwesenden Triebwagen, stellvertretend auch für die anderen Kompositionen.

Trotz unterschiedlichem Hintergrund und mit anderen sportlichen Voraussetzungen: Sowohl Queen Victoria als auch Mark Twain hätten am Tag der Einweihung der neuen Gelenktriebwagen beide ihre grosse Freude gehabt und das neue und bequeme Transportangebot gerne in Anspruch genommen.

>>>

Hintergrund, dies ist schon ein besonderes Gefühl. Auch für dieses Jahr sind wieder Fahrten mit dem «Sibni» ausgeschrieben, allerdings nur etwa eine Handvoll, die von den hauptberuflichen Rigi-Zugbegleitern

übernommen werden. Daher werde ich wohl in den nächsten Monaten endlich einmal dazu kommen, die schicke Komposition selbst zu fotografieren. Geeignete Standorte für schöne «Sibni»-Bilder kenne ich inzwischen genügend.

Nachrichten 1

Keine Preiserhöhung

Die Alliance SwissPass hat entschieden, die Preise auch im Jahr 2023 stabil zu halten und das sechste Mal in Folge auf eine allgemeine Preiserhöhung zu verzichten. Nach der Covid-19-Pandemie will die öV-Branche – trotz gestiegenem Ölpreis und Teuerung – mit Kampagnen und neuen, attraktiven Angeboten die Nachfrage ankurbeln und verlorene Kundinnen und Kunden zurückgewinnen, wie die Branchenvereinigung im April mitteilte. Seit dem 11. Dezember 2016 gab es im öffentlichen Verkehr keine generelle Preiserhöhung mehr. (pd)



Daniel Mange geehrt

Der öV-Preis 2021 der Bahnjournalisten Schweiz ist an Prof. Daniel Mange (im Bild rechts) für seinen fünfteiligen Blog-Beitrag unter dem Generaltitel «Mobilité tous azimuts» gegangen, der auf der Webseite der französischsprachigen Tageszeitung «Le Temps» in der Zeit von Januar bis November 2021 erschienen ist. Jury-Präsident Peter Moor übergab den Preis anlässlich der Hauptversammlung 2022 der Bahnjournalisten in Bellinzona. Herzliche Gratulation! Daniel Mange hat häufig im InfoForum Texte publiziert. (gl)



Deutliche Erholung

Die Nachfrage im Schienenpersonenverkehr hat sich nach Aufhebung aller Pandemie-Massnahmen inklusive Maskenpflicht weiter erholt, erreicht jedoch noch nicht die Werte aus der Zeit vor der Corona-Pandemie. Dies teilte der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) mit. Gegenüber dem vom zweiten Corona-Lockdown geprägten Vorjahresquartal ist die Nachfrage im Schienenpersonenverkehr zwar um 47,6 Prozent auf 3,85 Milliarden Personenkilometer gestiegen. Sie liegt damit aber immer noch rund ein Viertel unter der Nachfrage des ersten Quartals 2019. Aber: Die Nachfrage ist im Verlauf des 1. Quartals 2022 stark gestiegen: Lag sie im Januar noch rund ein Drittel unter dem Niveau vom Januar 2019, betrug der Rückstand im März nur noch ein Sechstel gegenüber 2019. (pd)

Fahrplanentwurf online

Am 25. Mai startete das Bundesamt für Verkehr die Vernehmlassung des Fahrplan-

entwurfs 2023 auf www.fahrplanentwurf.ch. Allfällige Fahrplanbegehren und Unstimmigkeiten in den Fahrplanentwürfen können bis am 12. Juni gemeldet werden. Stellungnahmen sind mit dem vorbereiteten Online-Formular direkt an die für den öffentlichen Verkehr zuständigen Stellen



der Kantone zu richten. Diese werden die Eingaben prüfen und wenn möglich berücksichtigen oder als Planungsgrundlage für die kommenden Fahrplanjahre vormerken. (pd)

50 Jahre Interrail

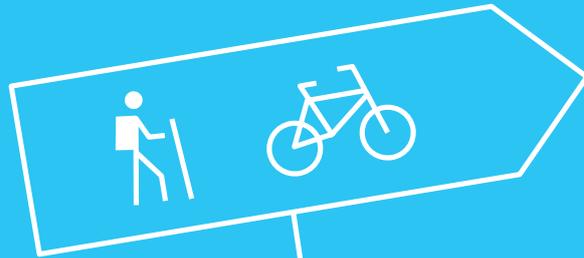
Seit der Einführung des Interrail-Tickets im März 1972 reisten mehr als 10 Millionen Menschen damit auf der Schiene über den Kontinent. Mit der europäischen Integration wuchs die Zahl der Länder und Kooperationspartner. Mit 21 Ländern gestartet, gilt der «Interrail Global-Pass» aktuell in 33 europäischen Ländern sowie in der Türkei. Vom 6. bis am 10. Mai wurden ausgewählte Global-Pässe mit 50 Prozent verkauft. Das waren echte Schnäppchen. Allerdings hatte die Aktion einen Haken: Zumindest am 10. Mai war die Webseite hoffnungslos überlastet – Käufe somit nicht möglich. (gl)

Filmfestival mit Lok

Mitte Mai wurde im Industriewerk Bellinzona eine SBB-Lokomotive mit Leopardmuster eingeweiht. Sie verkehrt ein Jahr lang auf dem gesamten SBB-Netz und bewirbt das Filmfestival von Locarno in allen Ecken der Schweiz. Es handelt sich um eine Aktion aus Anlass des 75-jährigen Bestehens des Filmfestivals. Festivalpräsident Marco Solari meinte anlässlich der Enthüllung: «Wie die Schweizerischen Bundesbahnen trägt unser Festival seit 75 Jahren dazu bei, das Land und seine sprachlichen und kulturellen Identitäten zu vereinen.» (gl)

Flixbus bis Basel

Die private Billig-Zuganbieterin Flixbus aus Deutschland eröffnet ab dem 23. Juni eine Verbindung nach Basel. Die Strecke Basel – Berlin soll bereits ab rund zehn Euro buchbar sein. Die neue Linie in die Schweiz fahre donnerstags bis montags, hiess es. Der Anschluss Basels sei Teil eines Angebotsausbaus, durch den Flixbus rund 70 Ziele in Deutschland erreiche, teilte das Unternehmen im Mai mit. Darunter befinden sich neben Berlin etwa Stuttgart, Frankfurt oder Hamburg. Billette in Deutschland soll es bereits ab rund fünf Euro geben. Flixbus wird von der Reiseplattform Flix betrieben, deren Billig-Buslinien namens Flixbus bekannt sind. (gl)



Thurbo feiert

Mitmachen und gewinnen!
thurbo.ch/20jahre

Ein Prachtband über Gebirgsstrecken

Die Neuerscheinung «Alpenbahnen» von Berthold Steinhilber und Eugen E. Hüsler setzt neue Massstäbe.

Lorenz Degen In einer Zeit, wo das Publizieren von Eisenbahnbüchern ein sehr schwieriges Unterfangen geworden ist, grenzt es an ein Wunder, dass ein Buch wie «Alpenbahnen» das Licht der Welt erblicken durfte. Herausragend an diesem 320-seitigen Werk ist vieles: Sein Gewicht (rund 4 Kilogramm schwer), sein Format (29,7 x 37,8 cm), sein Preis (ca. 110 Franken), vor allem aber: Seine enorme bildnerische Qualität.

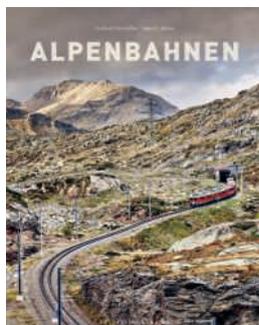
Der Fotograf Berthold Steinhilber aus Stuttgart hat Bahnen im ganzen Alpenraum fotografisch festgehalten. Von der Albulabahn bis zur Zugspitze sind Strecken zwischen Frankreich, der Schweiz, Italien, Deutschland, Österreich und Slowenien abgebildet. Eugen E. Hüsler (in Zürich geboren und heute in Oberbayern lebend) schrieb die Einführung zu den Kapiteln, die

den Leser mit Erklärungen zu Geschichte und Streckenverlauf auf die dann folgenden Seiten vorbereitet. Primär handelt es sich aber um einen Bildband, die Fotografie führt den Leser durch das Hochgebirge.

Die Autoren stellen uns die Normal- und Schmalspurstrecken sowie die verschiedenen Zahnradbahnen in einem grossen Bogen vom Mittelmeer ausgehend (Train des Pignes bei Nizza) über die Schweiz bis zu den Ostalpen am Semmering und im Mariazellerland vor. Tages- und Jahreszeiten sind sehr verschieden, auch sind es nicht immer Postkarten-Tage, an denen Steinhilber unterwegs war. Gerade diese Mischung liefert faszinierende Ein-, Auf- und Rundblicke. Eine sehr gute Karte auf den letzten Seiten hilft, nie den Überblick zu verlieren, was bei den einzigartigen Bildern sehr gut möglich ist. Was hier

zwischen zwei Buchdeckeln liegt, ist etwas vom Eindrücklichsten, Schönsten und Erhabensten, was je zu Alpenbahnen publiziert wurde.

Die Schweiz ist in diesem Band gut vertreten, so sind unter anderem die Rhätische Bahn, die Matterhorn-Gotthard-Bahn, die Dampfbahn Furka-Bergstrecke und die Gotthardlinie sehr ausführlich dokumentiert. Nicht fehlen darf natürlich die «alpinste» aller Alpenbahnen, die Jungfrauabahn. Steinhilber geht es in seinen Aufnahmen nicht darum, die Fahrzeuge hervorzuheben oder die Technik zu überhöhen. Für ihn steht das Verhältnis von Landschaft und Strecke im Vordergrund. Hier steht ein absoluter Meister hinter der Kamera. Es sind grossartige Aufnahmen, welche die Gebirgsbahnen je nachdem in einer weiten, schroffen, engen oder kunstvoll gestalteten Umgebung zeigen. Dabei fotografierte Steinhilber oft von ungewöhnten Standorten aus, so zum Beispiel in der Schöllenen oder am Bernina, wo man sich kaum sattsehen kann am gebotenen Reichtum der Farben und Formen und den Zug förmlich suchen muss. Mit Steinhilber, der hier ganz neue Massstäbe in der Eisenbahn-Fotografie setzt, lernt man die Alpenbahnen neu zu erschauen.



Berthold Steinhilber,
Eugen E. Hüsler:
Alpenbahnen, Verlag
Frederking & Thaler, 2022.
ISBN: 978-3-95416-281-9

Auch die Schweiz ist im Buch gut vertreten: Im Bild die Centovallibahn im Tessin bei Ponte Brolla. Bild: Aus dem Band «Alpenbahnen» (zVg)

Die Eisenbahn im Fokus der Mundart

Gerhard Lob Im Rahmen der Arbeiten am «Vocabolario dei dialetti della Svizzera italiana» VSI (Vokabular der Dialekte der italienischen Schweiz) wurde im November 2021 der vorläufig jüngste Band zum Stichwort «Ferrovia» (Eisenbahn) publiziert. Es ist ein Projekt in Zusammenhang mit der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels, antizipiert folglich die Veröffentlichung des Stichworts im VSI.

Der italienischsprachige Band ist eine wahre Fundgrube rund um die Entwicklung der Eisenbahn in der italienischen Schweiz und der Verwendung von Ei-

Nachrichten 2

175-Jahr-Jubiläum

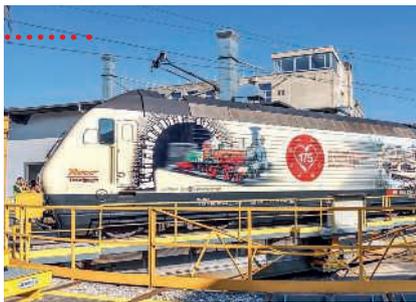
Der öffentliche Verkehr feiert 2022 genau «175 Jahre Eisenbahn in der Schweiz» (siehe InfoForum 1/2022). Am 21./22. Mai fanden die Auftaktveranstaltungen in der Region Nord (Kantone Aargau, Basel, Solothurn, Zürich) statt. Am Wochenende vom 11./12. Juni ist die Region Ost an der Reihe (Kantone Appenzell Ausserrhoden, Graubünden, Schwyz, St. Gallen, Thurgau). Es folgen die Region Mitte (3./4. September), die Region West (1./2. Oktober) und die Region Zentralschweiz/Tessin (22./23. Oktober). Details zu den Jubiläumsanlässen finden sich im Internet unter www.175-jahre.ch. (gl)

P+Rail-Tickets

Im InfoForum 1/2022 haben wir über den schrittweisen Abbau aller Parkuhren auf den P+Rail-Parkplätzen der SBB berichtet. Die SBB wiesen darauf hin, dass Parkscheine auch am Billettautomaten erworben werden können. Ein aufmerksamer Leser hat uns mitgeteilt, dass an SBB-Bahnhöfen, an denen ein anderes Unternehmen die Automaten stellt, die Parktickets nicht am Automaten gekauft werden können, beispielsweise in Malters LU (SBB-Bahnhof mit BLS-Automat), genauso wie im ganzen Entlebuch. (gl)

Begehrter Veloverlad

Noch nie wurden so viele Velo-Tageskarten und Velo-Pässe verkauft wie 2021. Aufgrund



der grossen Nachfrage haben die SBB die Kapazitäten für den Veloselbstverlad in den Zügen letztes Jahr deutlich ausgebaut, zugleich aber auch die Reservationspflicht auf den IC-Linien ausgedehnt. Die SBB teilten mit, dass sie die Reservationspflicht auf den IC-Linien weiterführen werden, solange insbesondere am Wochenende die Nachfrage nach Veloplätzen das Angebot übersteigt. Die SBB räumten ein, dass das Reservationsystem noch Mängel aufweist und verbessert werden muss. Für Kundinnen und Kunden, die ihr Velo mitnehmen wollen, empfiehlt es sich, sich vor einer vorgesehenen Fahrt gut zu informieren. (pd/gl)

Baustart für Ligerztunnel

Am 12. April erfolgte der Baustart für den Ligerztunnel. Mit dem neuen Bauwerk an der Jurasüdfusslinie steigern die SBB die Kapazitäten des Bahnverkehrs und schützen die Anwohnenden gegen den Bahnlärm. Zwischen La Neuveville und Twann liegt die letzte eingleisige Strecke der Jurasüdfusslinie: ein regelrechter Flaschenhals. Dank dem Doppelspurausbau des 4,5 Kilometer langen Abschnitts und dem Bau des 2,1 Kilometer langen Ligerztunnels kann der zunehmende Verkehr auf dieser Strecke aufgefangen werden. Ausserdem wird dadurch die Fahrplanstabilität verbessert. Die Vorgeschichte zu diesem Projekt reicht weit zurück: Schon 1942 planten die SBB den Doppelspurausbau der 1860 eröffneten Jurasüdfusslinie. (pd)

senbahn-Vokabular. Von 1874 bis in die 1920er Jahre wurden die meisten Orte der italienischen Schweiz nach und nach an das Eisenbahnnetz angeschlossen. Diese Infrastruktur eröffnete der Bevölkerung in den Städten und Tälern neue Horizonte und hatte tiefgreifende Auswirkungen auf das Gebiet und den Alltag der meisten Menschen. Es eröffneten sich neue Entwicklungsperspektiven, eine andere Wahrnehmung von Raum und Zeit, und Zuwanderer von ennet des Gotthards und aus Italien brachten neue Sitten und Gebräuche. Nicht immer waren die Deutschschweizer und deren Sprache im Tessin gut angesehen. Doch die Eisenbahn wurde zur Arbeitgeberin, die es vielen Menschen ermöglichte, sich von Ackerbau

und Viehzucht zu befreien. Gleichzeitig wurde sie zum beliebtesten Verkehrsmittel. Der Band beleuchtet verschiedene Aspekte dieser Beziehung, indem er den Erfahrungen der Eisenbahner und Zugbenutzer durch ihre Stimmen und Spuren in den Dialekten der Region Raum gibt.

Um gleich ein Beispiel zu nennen, das aus Quinto in der Leventina überliefert ist. «Du rést, intorn, nissün bacan. U i éva mia tréni fracassoi, gnè automobili, gne camioi.» Was auf Italienisch bedeutet: «Del resto, intorno, nessun baccano. Non c'erano treni rumorosi, nemmeno automobili, nemmeno autocarri.» Und auf Deutsch: «Im Übrigen gab es in der Gegend keinen Lärm. Es gab keine lauten Züge, weder Automobile noch Last-

wagen.» Erstmals findet man den Ausdruck «Ferrovia» übrigens 1851 in einem schriftlichen Dokument der italienischen Schweiz. Und noch eine Kuriosität: Für die Zahnspange wird dialektal auch das Wort «Ferrovia» verwendet.



Ferrovia. Von Andrea a Marca, Centro di dialettologia e di etnografia, Bellinzona 2021, 195 Seiten, 20 Franken

Grossartiges Panorama – wenig bekannte Bahnen

Ausflugstipp: Von Martigny mit dem Mont-Blanc-Express nach Chamonix und St-Gervais-les-Bains-Le Fayet sowie Genf.

Kaspar P. Woker Die Region Chamonix-Mont Blanc teilt sich den Ruhm mit den grossen Destinationen der Alpen. Sie wird aus der Schweiz zu oft links liegen gelassen, liegt sie doch in der Mitte einer landschaftlichen wie bahntechnischen Rundreise der Extraklasse, vergleichbar mit Glacier-Express oder GoldenPass. Martigny ist Ausgangsort des meterspurigen Mont-Blanc-Express, einst als Touristenbahn nur mit Polsterklasse, heute mit Panoramazügen betrieben, die über eine Zahnradrampe von 220 Promille die Flanken des Vallée de Trient erreichen. Die Strecke ist seit Beginn vor 112 Jahren mit einer stromführenden Seitenschiene (analog Metro Paris) elektrifiziert.

Beim Bau im Vordergrund stand die Verbindung mit Chamonix, dem Geburtsort des hochalpinen Tourismus. Die Erschliessung der abgelegenen Bergorte unterwegs spielte kaum eine Rolle, hingegen fungierte diese Bahn als Bauzubringer für die Staumauer von Emosson – ebenfalls als Ausflugsziel beliebt: www.verticalp-emosson.ch. Spektakuläre Bli-

Reise-Info

Rundfahrt: Bis Martigny via Lötschberg – Visp oder Lausanne. Mont-Blanc-Express: Sitzplätze in Fahrrichtung links wählen, via Vallorcine bis Chamonix. Ausflug Zahnradbahn Montenvers (Mer de Glace), dichter Takt. Weiterfahrt bis St-Gervais-Le Fayet. Ausflug mit Tramway du Mont-Blanc, unregelmässige Abfahrten, Juli/August Plätze reservieren auch für Talfahrt. Ab St-Gervais Léman-Express SL3 via Annemasse bis Genève-Cornavin. Rundfahrt in beiden Richtungen möglich, annähernd Stundentakt, GA gültig bis Le Châtelard-Frontière respektive Annemasse. April bis November zeitweise Busersatz auf Teilstrecken wegen Bauarbeiten. Fahrplan: www.sbb.ch, www.mont-blanc-express.ch

Unterkünfte, Freizeit, Bergbahnen: www.chamonix.com, www.montblancnaturalresort.com/fr/tramway-montblanc

Noch mehr Mont-Blanc-Erlebnis bringt eine Rundreise Bahn/Bus ab Martigny via Orsières – Grand St-Bernard – Aosta – Courmayeur – Tunnel/Seilbahn – Chamonix – Martigny.

cke in die Tiefe wechseln mit solchen zu den schneebedeckten Nadeln des Mont-Blanc-Massivs. In Vallorcine übernimmt die SNCF als Bahnbetreiber. Die Gleise führen nahtlos weiter – administrativ bleibt Umsteigen angesagt – und verschwinden bald im Bahn-/Strassentunnel unter dem Col de Montet. Bei geschlossenem Pass im Winter sind Autos mit 50 km/h erlaubt, die Bahn bescheidet sich ganzjährig mit 30 km/h. Linkerhand sorgen nun Mont-Blanc und die «Aiguilles» für bewundernde Blicke.

Neue Gondelbahn

Wer Touristenorte erster Klasse schätzt, verweilt in Chamonix. Als persönlichen Tipp zum Übernachten sei das ehrwürdige Refuge von Montenvers (3-Stern-Hotel) auf 1900 Meter empfohlen, am Ende der Zahnradbahn zum Mer de Glace. Einst befand sich hier der Rand des Gletschers. Aktuell wird erneut eine Gondelbahn zum zweihundert Meter weiter unten liegenden Gletschermund gebaut, um noch für wenige Jahre ein eisiges Gefühl erleben zu können und – vor allem – um den dramatischen Gletscherschwund zu dokumentieren. Im Talgrund viel «Mobilité douce» mit Gratis-öV, Velo- und Wanderwegen. Für «High-Flyers» am Mont-Blanc sei die Luftseilbahn auf die Aiguille du Midi, weiter über die Pointe Heilbronner bis Entrevers im Aosta-Tal (Italien) empfohlen.



Gewaltige Aussicht von der Bergstation Montenvers auf 1900 Meter Höhe ob Chamonix.

Bild: zVg



Martigny: Ausgangspunkt der Linie nach Orsières und Le Châble sowie für den Mont-Blanc-Express. Bild: Gerhard Lob



Ein einmaliges Erlebnis: Die Fahrt mit der Zahnradbahn nach Montenvers Mer de Glace.

Bild: zVg

Die letzten Kilometer des Mont-Blanc-Express führen über eine 90 Promille steile Rampe – einst mit einer vierten Schiene für Notbremsungen ausgerüstet – nach St-Gervais-les-Bains- Le Fayet hinunter. Dort startet hinter dem Bahnhof das Tramway du Mont-Blanc. Der namensgebende Endpunkt wurde nie erreicht. Die Zahnradbahn endet heute mitten in einer Geröllhalde beim «Adlernest» auf 2374 m.ü.M., der höchsten Bahnstation Frankreichs. Wer rauf fährt, setzt sich in die blaue Marie, die grüne Anne oder die rote Jeanne, denn

die drei bald 70-jährigen Zugkompositionen tragen statt Nummern die Namen der Töchter des damaligen Bahndirektors. Die vierte, Marguerite, erhält erst diesen Herbst ihre Komposition in den Savoyerfarben rot/weiss.

Dieser Neubau von Stadler Rail Bussnang wird zusammen mit drei «Enkelinnen» in den ursprünglichen Farben, aber modernstem Design und Technik, die betagten Schwestern ablösen. Bahnenthusiasten finden auf der ganzen erneuerten Linie – wie auch bei Chamonix-Montenvers – schwei-

zerische Technik. Schon beim Bau waren SLM (Dampfloks) und Strub (Zahnstange) mit dabei und MFO elektrifizierte die beiden Bahnen in den 1950er Jahren. Wer in Le Fayet im «Hotel des 2 Gares» übernachtet, ist mitten im Geschehen zwischen TMB, Mont-Blanc-Express und Léman-Express, der S-Bahn aus Genf. Nicht verpassen: eine Tartiflette, die deftige savoyische Fonduevariation, im «Bouchon du Bon Nant» gleich gegenüber, bevor mit dem SNCF-Régiolis-Triebzug in anderthalb Stunden der Genfer Hauptbahnhof erreicht wird.

Transports de Martigny et Régions (TMR)

Martigny ist seit 1910 Ausgangspunkt der einst eigenwilligsten Bahnen der Schweiz. Die Strecke Martigny – Orsières wurde mit englischem Kapital als Zubringer für ein nie gebautes Aluminiumwerk erbaut, dafür dank eigenem Elektrizitätswerk anfangs mit 8 kV Wechselstrom elektrifiziert. 1953 wurde die Zweiglinie nach Le Châble für den Bau des Mauvoisin-Staudammes errichtet. Lange Zeit eine einstellungsbedrohte Lotterbahn, erfreut sie nach Investitionen von 140 Millionen Franken als erste komplett barrierefreie Linie Touristen und Einheimische, die vom Auto umsteigen. Seit neuem verbindet der

SBB-Ski-Express Genf sowie Freiburg direkt mit Le Châble, Ausgangspunkt der Gondelbahn nach Verbier und ins Skigebiet. Betrieben wird diese S-Bahn durch RegionAlps, einer Tochter von SBB (90%) und TMR (10%) für den Walliser Regionalverkehr. Die als Mont-Blanc-Express vermarktete Linie Martigny – Châtelard erhält ebenfalls einen Modernisierungsschub mit umgebauten Bahnhöfen und neuen Stadler-Triebzügen, die durchgehend von St-Gervais bis Martigny (56 km) verkehren können, da sie gleichzeitig von französischen und schweizerischen Behörden zertifiziert werden. Die Zusammenar-

beit mit der SNCF ist für deren mehr geduldete als geliebte Meterspurbahn eng, aber bei Entscheidungswegen bis Paris nicht konfliktarm. Das Sicherungssystem nach Schweizer Norm wurde bereits auf der ganzen Strecke installiert. Dass dereinst das Management der TMR bis St-Gervais gebietet, bleibt zu hoffen. Hingegen ist deren moderne Werkstatt Octofer für Frankreich zugelassen und revidiert Drehgestelle bis hin zur Metro des Pyrénées. Zur TMR gehören Buslinien zum Grossen St. Bernhard und in die Seitentäler, ein Lastwagenbetrieb und ausserdem ein Rebberg in Bovernier.



Prende forma il tram-treno del Luganese

Il nuovo collegamento fra Lugano, Ponte Tresa e la Valle del Vedeggio: Una rivoluzione per la mobilità regionale.

Edy Bernasconi Ridurre il volume del traffico privato tra Ponte Tresa, il Malcantone e la Valle del Vedeggio con il centro di Lugano all'altezza di Corso Pestalozzi, creando contemporaneamente le premesse per un futuro prolungamento della linea sia in direzione nord verso Cornaredo e sud verso la zona industriale-artigianale e commerciale di Pian Scairolo. È questo l'ambizioso obiettivo del progetto di tram-treno del Luganese visto come una vera e propria rivoluzione della mobilità a livello regionale, che si concentra nella principale area urbana del Ticino e destinato a soddisfare sia le esigenze dei pendolari sia quelle dei turisti, pensando in particolare alla vasta area del Malcantone. L'investimento complessivo della prima fase, per la cui attuazione sono già iniziati i lavori sotto la stazione FFS di Lugano i cui marciapiedi saranno collegati alla nuova linea con un sistema di scale mobili, ammonta a 418 milioni di franchi, con il contributo della Confederazione nell'ambito del Programma PROSSIF, del Cantone e dei Comuni.

Le soluzioni innovative adottate, in particolare nella scelta del materiale rotabile fornito da Stadler Rail e le cui composizioni sono già entrate in esercizio, stanno suscitando notevole interesse anche nella vicina Italia. Lo prova la recente visita di una folta delegazione di associazioni (Transdolomites di Trento, Association européenne des

cheminots Sezione Italia e UTP Lombardia) che è stata occasione per fare il punto sullo stato di avanzamento del progetto grazie alle informazioni fornite dal vice-direttore delle Ferrovie Luganesi SA (FLP) Marco Truatsch e dal responsabile marketing di Stadler Rail per l'Italia Maurizio Oberti.

Il nuovo Tramlink di Stadler

Quelli forniti da Stadler Rail (nove le composizioni che sono state acquistate) sono dei treni bidirezionali a scartamento metrico con pianale ribassato, in grado di circolare sia su linee ferroviarie sia su quelle tranviarie viste le loro dimensioni e tipologia di costruzione. Ciò presenta diversi vantaggi e in particolare quello di sfruttare il medesimo veicolo sia nelle tratte ferroviarie sia nelle tratte tramviarie, come quelle che saranno presenti in centro città. Permettendo all'utente, nel passaggio tra il sedime ferroviario e quello stradale, di non dover cambiare mezzo. Il Tramlink ha una capacità di 300 passeggeri (600 in formazione doppia negli orari di punta). Saranno solo le composizioni ridotte a circolare quando, a partire dal 2029, il tram-treno delle Ferrovie Luganesi potrà espletare appieno le sue funzioni e questo, in particolare, per potersi muovere in zona tramviaria. La riduzione dei posti a disposizione potrà tuttavia essere compensata tramite un incremento delle frequenze e ciò grazie anche al raddoppio dei binari

sulla tratta esistente come pure al doppio binario in gallerie e sui viadotti.

Alcuni punti critici

In questa prima fase la nuova rete avrà due assi principali: il collegamento Ponte Tresa-Lugano e quello tra Manno e Lugano. Rimane aperto il discorso per il già citato prolungamento su Cornaredo a nord e Pian Scairolo a sud, mentre sembra invece definitivamente cancellata l'ipotesi per un allacciamento alla stazione di Lamone. Se in occasione della prima pubblicazione vi erano state oltre 100 opposizioni la cui evasione ha permesso di apportare diverse importanti correzioni al progetto, resta oggi aperto un contenzioso circa la soppressione della storica linea di collina Molinazzo-Lugano, con la chiusura delle stazioni di Sorengo e Cappella di Agnuzzo dove è prevista la sostituzione con il trasporto collettivo su gomma. Ata, Cittadini per il territorio e Stan hanno mantenuto la loro opposizione con il timore che, una volta smantellata questa tratta, non si finisca per pentirsene pensando alla storia delle ferrovie regionali ticinesi. Va detto a tale proposito che l'Ufficio federale dei trasporti non ritiene comunque prioritario il mantenimento della linea di collina alla luce della potenziale domanda.

Internet: www.rttl.ti.ch



I nuovi treni Tramlink sono già in circolazione: Stazione FLP di Lugano. Bild: Gerhard Lob

Régional des Brenets: le combat d'une petite ligne

Le train régional reliant Le Locle aux Brenets (RdB) est inauguré le 23 août 1890. Cette ligne constitue la dernière pièce du réseau neuchâtelois, commencé en 1857 avec le tronçon Le Locle – La Chaux-de-Fonds.

Blaise Nussbaum La commune des Brenets avait rêvé d'être située sur la ligne internationale Besançon – Morteau – Le Locle, ouverte en 1884. Hélas pour elle, le tracé choisi traverse la frontière en tunnel au Col-des-Roches. On se rabatit sur une ligne à voie métrique, financée pour moitié par le canton, pour l'autre, par des fonds communaux et privés.

Date historique, le 1er juillet 1950, la ligne est électrifiée et reçoit deux automotrices ainsi qu'une voiture-pilote, construites en Italie. Ces vaillants véhicules roulent toujours pour transporter les voyageurs, 72 ans après leur mise en service. Seule intervention notable, le remplacement des axes des bogies des deux automotrices, à la suite de leur rupture en 2017.

La ligne est intégrée dans la nouvelle compagnie des Transports régionaux neuchâtelois en 1999 et fait partie actuellement de transN, société créée en 2012 pour réunir les entreprises de transport du canton.

Alors que la concession approche de son terme, en avril 2013, le canton décide de fermer la ligne sans tambour ni trompette.



Les deux motrices en gare des Brenets, avec leur livrée spéciale pour le 125e anniversaire de la ligne, célébré avec faste le 29 août 2015. Photo: Sébastien Jacobi

C'est la mobilisation générale aux Brenets. Une association se crée en cette même année, pour assurer le développement de la ligne. La commune commande, en 2014, une étude à Markus Rieder qui est catégorique: la ligne ne survivra que si on la met à voie normale, en prolongement de la ligne directe Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds, avec intégration au RER neuchâtelois prévu à l'horizon 2035.

Le problème du Régional des Brenets, c'est que l'on a sous-investi tant dans l'infrastructure que dans le matériel

roulant, en oubliant que la ligne offre un atout touristique de premier plan avec le partenariat de la Société de navigation sur le lac des Brenets.

Coup de tonnerre

En pleine crise du Covid, la foudre s'abat sur la ligne, en juillet 2020. L'Office fédéral des transports et le canton de Neuchâtel annoncent par un communiqué de presse conjoint la fermeture de la ligne et la mise en service d'un bus électrique, avec une cadence à la demi-heure et avec la desserte du bas du village jusqu'aux Pargots, au bord du Doubs. Le projet conserve une partie de la plateforme ferroviaire, notamment le tunnel des Petits-Monts qui sera agrandi, jusqu'à la route cantonale Le Locle – Les Brenets, au lieu-dit «Les Frêtes».

L'OFT et le canton ont justifié leur choix par une évaluation rapide. La modernisation de l'exploitation actuelle a été estimée à 40 millions de francs et la mise à voie normale à 45 millions. Vu le taux de couverture (28%), l'OFT ne veut pas subventionner de tels investissements et promet 15 millions de francs en tout et pour tout.

Une étude sommaire, encore en cours, a été présentée par le canton aux associations concernées en novembre 2021. Elle se limite au tracé des pistes de bus, aux arrêts, aux stations de recharge et aux horaires. Mais on ne dispose toujours pas de devis, ni pour les travaux de génie civil ni pour les coûts d'exploitation. Enfin, en mars 2022, un appel d'offre a été publié pour l'étude du projet, avec réalisation pour décembre 2025.

Quant à l'association «Le Régional», elle vient de lancer un sondage auprès de la population des Brenets et des clients du train (pendulaires, frontaliers et touristes). Sur 500 bulletins distribués, 270 sont revenus. 97 % des réponses sont pour le maintien du train, avec le projet de mise à voie normale à l'horizon 2035 et de raccordement au RER neuchâtelois.

Kampf für eine kleine Linie

Blaise Nussbaum Die Meterspurlinie zwischen Le Locle und Les Brenets (RdB) wurde am 23. August 1890 eingeweiht. Diese Linie von nur 4,24 Kilometern Länge bedeutete das letzte Stück des Neuenburger Netzes, das 1857 mit dem Abschnitt Le Locle - La Chaux-de-Fonds begonnen hatte. Am 1. Juli 1950 wurde die Strecke elektrifiziert; heute gehört sie zu Transports Publics Neuchâtelois (TransN). Als sich die Konzession ihrem Ende näherte, wollte der Kanton im April 2013 die Linie schliessen. In Les Brenets aber kam es zu heftigem Widerstand. Das BAV lehnte einen Ausbau auf Normalspur wegen zu hoher Kosten bei einem Deckungsgrad von nur 28 Prozent ab. Nachdem im Juli

2020 ein Blitz eingeschlagen hatte, wollten Kanton Neuenburg und BAV die Linie stilllegen und Elektrobusse einsetzen. Die Vereinigung «Le Régional» kämpft aber nach wie vor für ihre kleine Bahnlinie. Kürzlich wurde eine Umfrage bei den Einwohnern von Les Brenets und Zugkunden (Pendler, Grenzgänger und Touristen) durchgeführt. 97 Prozent sprachen sich für die Beibehaltung des Zuges aus, mit dem Projekt des Ausbaus auf Normalspur bis 2035 und dem Anschluss an die Neuenburger S-Bahn.

citrap-vaud.ch

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud

25. Delegiertenversammlung 2022

Samstag, 25. Juni 2022 im Verkehrshaus Luzern



Ablauf

- 10.00 Uhr Ankunft der TeilnehmerInnen / Begrüssungskaffee
- 10.45 Uhr Referat von Ueli Stückelberger, Direktor Verband öffentlicher Verkehr Schweiz**
- 12.00 Uhr Mittagessen im Restaurant im Verkehrshaus
- 14.00 Uhr Delegiertenversammlung Pro Bahn Schweiz
- 15.00 Uhr Möglichkeit der Besichtigung des Verkehrshauses oder gemütliches Beisammensein

Gäste und Mitglieder von Pro Bahn Schweiz sind an der Delegiertenversammlung willkommen. Stimm-, Wahl- und Antragsrecht haben nur die von den Sektionen nominierten Delegierten.

Reisekosten der Delegierten werden übernommen. Reisekosten der übrigen Teilnehmer gehen zu deren Lasten.

Mittagessen für Delegierte werden übernommen. Mittagessen für Nicht-Delegierte: Unkostenbeitrag CHF 30.00.

Aus organisatorischen Gründen bitten wir um Anmeldung bis 10.06.2022

Spätere Anmeldungen können nicht berücksichtigt werden.

Traktanden

1. Begrüssung
2. Wahl des Stimmenzählers
3. Genehmigung Protokoll der 24. Delegiertenversammlung vom 28.03.21
4. Genehmigung Jahresberichte Präsidentin / Ressorts
5. Genehmigung Jahresrechnung 2021 inkl. Revision und Erteilung Decharge dem Zentralvorstand
6. Festlegung Mitgliederbeiträge 2023
7. Budget 2022
8. Wahlen Zentralvorstand

Wiederwahl Bruno Roelli
Wiederwahl Noam Schaulin
Wahlen Revisoren
Wiederwahl Melitta Sutter
Wiederwahl Olivier Maridor
Wiederwahl Jürg Ehrbar (Ersatz)
9. Anträge
10. Berichterstattung über

- Aufbau/Umstrukturierung bzw. Betrieb Geschäftsstelle
- Aktivitäten Arbeitsgruppen
11. Diverses

Ich nehme an der 25. Delegiertenversammlung von Pro Bahn Schweiz vom 25. Juni 2022 in Luzern teil:

Ich werde am Mittagessen teilnehmen (jeder kann das Essen selber zusammenstellen)

Name _____

Vorname _____

Adresse _____

E-Mail _____

Datum / Unterschrift _____

Zustellung der Anmeldung bis am 10.06.2022 an:

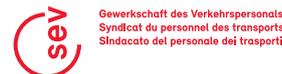
Pro Bahn Schweiz, Thomas Lendenmann, Grabenstrasse 30, 8225 Siblingen
 Oder per Mail an: t.lendenmann@swissonline.ch

Firmen / Gönner

BERN MOBIL



SIEMENS



SÖB SÜDOSTBAHN



SWISSRAIL
Industry Association



Gemeinden

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

Happy birthday!



Edwin Dutler durfte im Mai seinen 75. Geburtstag feiern. Wenig erstaunlich hat er dies während einer Bahnfahrt getan. Er fuhr in einem Speisewagen der Schweizerischen Speisewagengesellschaft (SSG) rund um den Säntis. Mit von der Partie waren alle Personen, die bisher Pro Bahn Schweiz präsidiert haben: Thomas Lendenmann (Gründungspräsident), Edwin Dutler, Kurt Schreiber und Karin Blättler (im Bild von links nach rechts). Das InfoForum gratuliert seinem Herausgeber ganz herzlich und wünscht ihm alles Gute für die Zukunft. Happy birthday, Edwin! (Bilder: Tibert Keller)

Mitgliederversammlung Sektion Zürich

Die diesjährige Mitgliederversammlung der Sektion Zürich von Pro Bahn Schweiz findet am Samstag, 9. Juli 2022 zwischen 11.15 Uhr und 19.00 Uhr statt. Da die Versammlungen in den Vorjahren ausgefallen sind, findet die MV dieses Jahr in einem grösseren Rahmen statt. Details betreffend Ort und Zeit werden nach dem Eingang der Anmeldung mitgeteilt. Der Transport von und nach Zürich ist organisiert. Teilnehmende mit Handicap sollten sich vorab mit dem Organisator in Verbindung setzen, da die Veranstaltung nicht vollständig behindertengerecht durchgeführt werden kann. Anmeldungen sind bis am 15. Juni zu senden an: Urs Schaffer, Flüelastrasse 15, 8048 Zürich, E-Mail: oev.schaffer@bluewin.ch

Ja zum Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels

Pro Bahn unterstützt als Mitglied des Lötschberg-Komitees den Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels. Statt des beschlossenen Teilausbaus drängt sich ein Vollausbau aus folgenden Gründen auf: Ein Vollausbau zum jetzigen Zeitpunkt vermeidet mehrmonatige Totsperrungen des Tunnels und erhöht die Effizienz für den Schienen-Güterverkehr, was wiederum die Schweizer Strassen entlastet. Weiter erhöht er die Sicherheit bei der Räumung des Munitionslagers Mitholz, verbessert den Anschluss des Wallis an die übrige Schweiz und ist günstiger als ein etappierter Vollausbau. Die fünf guten Argumente für den Vollausbau finden sich ausführlich erklärt auf der Webseite www.loetschberg-komitee.ch. (kb)



Jetzt Mitglied oder Gönner werden!

Mit einer Gönnerschaft unterstützen Sie unser Engagement!

→ ab CH 100.– / Jahr inkl. InfoForum

→ ab CH 500.– / Jahr inkl. InfoForum und Logo-Auftritt im InfoForum

online-Anmeldung unter www.pro-bahn.ch

Kontakte Pro Bahn

Pro Bahn Schweiz 8000 Zürich M 078 878 03 23 info@pro-bahn.ch	Pro Bahn Espace Mittelland Bielstrasse 5, 3263 Bütigen Aldo Hänni, Präsident T 032 530 13 12, M 079 327 58 56 pbs-em.praesident@pro-bahn.ch	Pro Bahn Ostschweiz Heiligkreuzstr. 32, 9008 St. Gallen Bruno Eberle, Präsident M 071 245 36 46 beberle@swissonline.ch	Pro Bahn Zentralschweiz St. Johannesstrasse 4, 6300 Zug Martin Stuber, Präsident M 078 746 13 12 martin@mstuber.ch
Zentralvorstand Karin Blättler Präsidentin M 079 961 34 53 karin.blaettler@bluewin.ch	Pro Bahn Nordwestschweiz 4000 Basel Lorenz Degen, Präsident M 079 728 87 24 lorenzdegen@bluewin.ch	Pro Bahn Ticino Astuti Via Gen. Guisan 20, 6828 Balerna Fabio Canevascini, Presidente M 079 248 5014 fabio@fabiocanevascini.ch	Pro Bahn Zürich Seestrasse 399, 8708 Männedorf Sandro Hartmeier, Präsident a.i. M 079 609 41 11 pbs-zh.praesident@pro-bahn.ch



CLEVERE BAHNTECHNOLOGIE

Stadler ist immer in Bewegung, denn die Wünsche unserer Kunden treiben uns an die besten Fahrzeuge zu bauen. Diese können dabei auf die umfangreiche und langjährige Erfahrung der Stadler-Mitarbeitenden zählen, die jeden Tag höchste Präzision und erstklassigen Service gewährleisten. Das ist die Grundlage unseres guten Rufs. Wir stehen für Zuverlässigkeit, Flexibilität und Innovation – und das schon seit 1942.

www.stadlerrail.com

STADLER