

Bild: Bastian Bommer

Getrübte Reisefreude

Europaweit unterwegs mit der Bahn: Erfahrungen zwischen Lust und Frust

SBB-Fahrplan Romandie 2025: Rückschritt in die 1960er-Jahre
Gesperrter Gotthard-Basistunnel: Ringen um Entschädigungen



Edwin Dutler

Zentralvorstand PBS
Herausgeber InfoForum

D Ein desolater Zustand

In keinem Bereich des öffentlichen Verkehrs ist die Kluft zwischen den vollmundigen Ankündigungen und der Realität so gross wie beim internationalen Fernverkehr. Dieser Zustand dauert leider seit der Pseudoprivatisierung der europäischen Staatsbahnen an und Besserung ist nicht in Sicht. Die beteiligten Bahnen schieben die Verantwortung bei den Missständen immer wieder gerne auf die Partnerbahnen ab. Auch von der Politik ist leider nichts zu erwarten, da die Protagonisten gemäss eigenen Aussagen aus Zeitgründen das Flugzeug benützen müssen. Mit ihren Sonntagsreden zum Klimawandel sind deshalb immer die Anderen gemeint. Grossspurig angekündigte Projekte wie «TEE 2.0» dienen lediglich der Profilierungssucht und dazu, die Kundinnen und Kunden vom desolaten Zustand der internationalen Bahnverbindungen abzulenken. Das Erwachen der Reisenden ist dann umso ernüchternder, wie auch einige Reiseberichte in diesem InfoForum aufzeigen.

F Entre promesses et consternation

Dans aucun autre domaine des transports publics, le clivage entre annonces grandiloquentes et réalité n'est aussi profond que dans le trafic international longue distance. Depuis la pseudo-privatisation des chemins de fer nationaux européens, aucune amélioration n'est apparue. Les compagnies concernées pointent du doigt les chemins de fer partenaires. Une inertie qui caractérise aussi la politique, avec des protagonistes qui assurent devoir prendre l'avion pour des questions de temps, et réservent leurs discours sur le réchauffement climatique aux autres. Les projets annoncés à grand renfort de publicité, comme «TEE 2.0», ne servent qu'à se profiler et à détourner l'attention des clients de l'état désastreux des liaisons ferroviaires internationales. Le désenchantement des voyageurs n'en est que plus grand, comme le montrent des témoignages recueillis dans cet InfoForum.

I Una situazione desolata

In nessun altro settore del trasporto pubblico il divario tra annunci grandiosi e realtà è così ampio come nel trasporto internazionale a lunga distanza. Questa situazione persiste purtroppo dalla pseudo-privatizzazione delle ferrovie statali europee e non si intravedono miglioramenti. Le ferrovie coinvolte sono sempre pronte a scaricare la responsabilità delle carenze sulle ferrovie partner. Purtroppo non ci si può aspettare nulla nemmeno dai politici, visto che gli stessi affermano di dover usare l'aereo per motivi di tempo. I loro discorsi sul cambiamento climatico sono quindi sempre rivolti ad altri. I progetti annunciati in modo altisonante, come il TEE 2.0, servono solo ad aumentare la visibilità dei politici e a distrarre i clienti dalla condizione desolante in cui versano i collegamenti ferroviari internazionali. La delusione dei viaggiatori è sempre più grande, come mostrano alcuni resoconti di viaggio di questo InfoForum.

Inhalt

Thema «Internationale Bahnreisen»

Europaweite Missstände	3-4
Unterwegs im SBB-Panoramawagen	4-5
Reisebericht: Bern – Catania retour	6-7
Qualitätsprobleme bei Nachtzügen	8

Aktuell

ÖV-Guthaben: Präzise Infos fehlen	10
Entgleisung im Gotthard-Basistunnel:	
Es braucht adäquate Entschädigungen	11
AS 2035: Bundesrat muss Wort halten	12
Fahrplan Romandie: Ein Rückschritt	13-14
Kommentar zum Fahrplan Romandie	15

Astuti & Citrap Vaud

Galleria di base del San Gottardo	16
Le «Railphone», mon rêve du jour	17

Nachrichten

ÖV-Literatur

Dampfschiffahrt in der Schweiz	19
Buch zum Weltrekord der RhB	20
Roman zum Zugunglück	
in Münchenstein	21

Pro Bahn / Leserbrief

Impressum

InfoForum 4/2023, Versand: 6. Dezember

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
IBAN: CH97 0900 0000 8200 4920 4

Redaktion

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

Mitarbeit Pro Bahn

Bastian Bommer, Karin Blättler, Lorenz Degen,
Edwin Dutler, Tobias Imobersteg, Tibert Keller, Noam Schaulin, Astuti: Fabio Canevasini, Citrap VD: Daniel Mange

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 1/2024, Versand: 28. Februar 2024
Inserate- und Redaktionsschluss: 7. Februar 2024
InfoForum 2/2024, Versand: 29. Mai 2024
Inserate- und Redaktionsschluss: 8. Mai 2024

Zwischen Anspruch und Wirklichkeit

Die vollmundigen Versprechungen der Bahnen und die triste Realität des internationalen und nationalen Fernverkehrs in Europa.

Edwin Dutler In den letzten Monaten war ich mehrheitlich europaweit unterwegs und habe dabei mehr als hundert internationale Verbindungen und den nationalen Fernverkehr verschiedener Länder bis nach Skandinavien benützt. Dabei musste ich feststellen, dass es die Bahnen den Kundinnen und Kunden nicht immer einfach machen. Das begann bereits bei der Beschaffung des Billetts. Aus Internet-Foren und von Eisenbahnfreunden wusste ich, dass das Interrail-Abonnement auf dem Handy öfters nicht funktioniert und Züge mit falschen Angaben hinterlegt sind. Für mich kam deshalb nur ein echtes Abo in Papierform in Frage. Das Reisebüro Forch konnte zum Glück meinem Wunsch entsprechen.

Als nächstes musste ich praktisch alle Apps der besuchten Bahnen herunterladen, damit ich jeweils die aktuellen Fahrplanversionen kannte. Papierausdrucke oder PDF-Dokumente sind unbrauchbar, da baustellenbedingte Umleitungen und Ausfälle von Zügen die Regel und nicht die Ausnahme sind. Nachdem ich alle Apps gefunden hatte, stellte ich dann meine mehrwöchigen Reisen zusammen. Bei der Planung der Umsteigeorte und -zeiten kann man sich leider nicht immer auf die vorgeschlagenen Angaben verlassen, welche die Apps anzeigen. Sehr oft sind die Umsteigezeiten zu knapp bemessen oder der Umsteigeort ist ein kundenunfreundlicher Bahnhof mit langen Wegen. Mitreisende haben mir Fahrausweise der Bahnen gezeigt – da stehen die Haare zu Berge. Klassische Geografiekenntnisse scheinen in der Schule nicht mehr unterrichtet zu werden.

Nachdem ich die gewünschten Verbindungen endlich gefunden hatte, folgte der nächste Schritt: Sehr viele internationale sowie nationale Fernverkehrszüge sind zuschlags- und reservationspflichtig. Ob die teils doch recht hohen Zuschläge von Lyria in Frankreich, der Westbahn in Österreich und von SJ in Schweden für die gebotene Qualität gerechtfertigt sind, muss jede Reisende und jeder Reisende selbst entscheiden. Für mich war es schwierig, die Reser-



Leider nicht in allen internationalen Zügen: Ein funktionstüchtiger Speisewagen.

Bild: Noam Schaulin

vationen überhaupt tätigen zu können: Einzelne Bahnen machen sich einen Sport daraus, sich so abzuschotten, dass eine Reservation vorgängig nicht möglich ist. Und am Reisetag sind dann manche Züge bereits ausverkauft. Aber auch hier konnten mir die Fachleute im Reisebüro Forch immer helfen und für mich die gewünschten Platzreservierungen in allen Ländern buchen. Es sprechen zwar alle Bahnen von «Mobilität 4.0» und es werden dauernd Tagungen zu diesem Thema durchgeführt. Tatsache ist jedoch, dass die Reservations- und Buchungssysteme der Bahnen Europas im Vergleich zum Flugverkehr seit Jahrzehnten in einem benutzerunfreundlichen und mittlerweile veralteten Zustand sind. Die EU hätte es zwar in der Hand, den Bahnen verbindliche Vorgaben zu machen, doch die Verantwortlichen kennen die Reservationssysteme der Bahnen nicht, da sie gemäss ihren eigenen Angaben ausschliesslich das Flugzeug benützen.

Zürich bleibt einsame Spitze

Mit allen notwendigen Dokumenten ausgerüstet konnten schliesslich meine mehrwöchigen Reisen beginnen. Dass manchmal am Abgangsbahnhof die angezeigten Wagenreihenfolge mit dem bereitstehenden Zug nicht übereinstimmt, ist nur für ungeübte Fahrgäste ein Problem – ich kenne inzwischen die Formation der Züge.

Auch habe ich mich daran gewöhnt, dass im gebuchten Wagen die Platzreservierungen öfters nicht angezeigt werden, und dass ich insbesondere bei Gruppenreisen beim Umsteigen immer wieder zahlreiche Mitreisende vertreiben muss, welche auf den reservierten Plätzen sitzen.

Spannend wird es immer wieder bei der vorgesehenen Abfahrtszeit. Wegen einer zu späten Bereitstellung am Abfahrtsbahnhof oder aus anderen Gründen fahren die Züge bereits am Startbahnhof zu spät ab. Am zweiten oder dritten Halt sind die internationalen Züge bereits derart verspätet, dass der Regionalverkehr vorgezogen wird, da bei dessen Verspätung ja öfters eine Pönale bezahlt werden muss. Die internationalen Züge sind da Nebensache und bauen im Laufe der Fahrt eine immer grösser werdende Verspätung auf. Erschwerend kommt dazu, dass man zwar auf einigen Rennstrecken flott fährt, aber sonst Zeit verliert. Es wurde versäumt, die Knotenbahnhöfe auch auszubauen, wie man es mit dem Hauptbahnhof Zürich gemacht hat: Dieser Schweizer Bahnhof ist in Europa einsame Spitze.

Die Lautsprecherdurchsagen sind leider immer wieder eine Schwachstelle. Öfters sind sie zu leise eingestellt und undeutlich. Im Störfall wird vielfach nur in der Landessprache über die Ursache und das weitere Vorgehen informiert. Dass man bei >>>

>>> mehrwöchigen Umleitungen wegen Bauarbeiten den richtigen Laufweg des Zuges nicht korrekt anzeigen kann, zeigt einmal mehr das Desinteresse der Bahnen für den internationalen Verkehr.

Ein weiteres Problem sind die Fahrten der internationalen Züge über die Landesgrenzen, wenn das Strom- oder Sicherungssystem wechselt. Im Prinzip sind die Züge für den Wechsel ausgerüstet, sofern er dann auch funktioniert. Sonst muss man an der Grenze aussteigen und wird vielleicht auf andere Züge oder sogar auf Schienenersatzverkehr verwiesen. Oft werden die Fahrgäste jedoch ihrem Schicksal überlassen. Meine Geografiekenntnisse haben mich in solchen Fällen oft gerettet, eine kompetente Unterstützung des Zugpersonals war praktisch nie vorhanden. Wie unfähig die Bahnen in Europa sind, um einen kundenfreundlichen Schienenersatzverkehr zu organisieren, zeigen als Beispiel die ÖBB bei ihren regelmässigen Sperrungen am Arlberg. Gut organisierten und durchdachten Schienenersatzverkehr habe ich bis heute einzig bei den schweizerischen Bahnen erlebt.

Der nächste Schwachpunkt der internationalen Züge sind die Toiletten. Fehlendes WC-Papier beim Start des Zuges ist nicht unüblich, nach einigen Stunden fallen dann wegen der intensiven Benützung durch die Reisenden reihenweise die Toiletten aus. Züge, bei denen alle Toiletten funktioniert haben, waren auf meinen Reisen eine Minderheit.

Eigener Notvorrat von Vorteil

Ein weiteres grosses Ärgernis ist der Speisewagen respektive der vollmundig verkündete Service am Platz in der 1. Klasse, der wegen Personalmangel jedoch oft ausgefällt. Und der Speisewagen ist entweder geschlossen oder die auf der Speisekarte vermerkten Gerichte sind aus den unterschiedlichsten Gründen mehrheitlich nicht erhältlich. Der grösste Sünder ist hier die Deutsche Bahn, welche auch entschieden hat, dass bei den internationalen Zügen nach Dänemark Tranksame nur auf dänischem Territorium angeboten werden darf, obschon die Getränke im Zug sind. Deshalb gehören eine Ration Militärbiscuits sowie eine Flasche Mineralwasser immer ins Handgepäck. Ich war mehrmals sehr froh um meinen mitgeführten Notvorrat.

Im Panoramawagen durch Europa

Von der Schweiz nach Österreich, Tschechien, Polen und zurück via Deutschland. Und das grösstenteils im bequemen SBB-Panoramawagen. Ein Reisebericht.

Noam Schaulin Beim kleinen Fahrplanwechsel Mitte Juni ändert normalerweise nicht viel Nennenswertes. Ein paar Fahrpläne werden allenfalls leicht optimiert und vielleicht ersetzt – vom Standardpassagier unbemerkt – ein neues Fahrzeug ein altes. So auch am 11. Juni 2023. In Tschechien aber drehten sich an diesem Tag viele Köpfe an den Bahnhöfen und mehrere Fernsehtams rückten mit Kameras aus. Der Grund: An diesem Tag fuhr das erste Mal ein Schweizer Panoramawagen regulär durch das Land.

Seit dem 11. Juni wird nämlich der Eurocity «Porta Moravica» nicht mehr mit Wagen der ÖBB gefahren, sondern mit solchen der SBB. Der Grund liegt beim Wagenmangel in Österreich. Da die österreichischen Eurocity-Wagen andernorts benötigt wurden, haben die ÖBB kurzerhand die SBB um Hilfe gebeten. So fährt nun einmal am Tag je ein SBB-Zug mit Panoramawagen von Graz und Wien in Österreich über Bohumín und Ostrava in Tschechien sowie Katowice und Kraków in Polen bis an die Ukrainische Grenze nach Przemysl und zurück.

Ich habe dieses tolle neue Angebot zum Anlass genommen eine kleine «Europapanorama»-Tour zu machen und

alle regulären internationalen Strecken der SBB-Panoramawagen zu befahren.

Gestartet bin ich am 10. Juni in Zürich. Schon vor der Abfahrt gab es einige Hinweise auf die neue Panoramawagen-Strecke in Form von Zuglaufschildern für den «EC Porta Moravica». An diesem Tag aber stand die Zuggarnitur mit «meinem» Panoramawagen noch in Diensten des «EC Transalpin». Mit diesem bin ich denn auch einmal quer durch die Alpen gefahren. Am Walensee gab es Frühstück am Platz und dann genoss ich die Fahrt über den Arlberg. Nach einem Mittagessen im ÖBB-Speisewagen konnte ich weiter das Alpenpanorama bei bestem Wetter geniessen. Zum Glück hatte ich eine Sonnenbrille mitgenommen. Nach 9 Stunden und 40 Minuten endete die erste Fahrt pünktlich am Grazer Hauptbahnhof. Den Abend nutzte ich für einen kleinen Abstecher mit der S-Bahn zur Baustelle der Koralmbahn.

Glänzende Kinderaugen

Nach einer kurzen Nacht fuhr ich als einer der ersten Fahrgäste um 5:25 Uhr im Panoramawagen von Graz in Richtung Polen los. Neben den SBB-Wagen waren planmässig auch Wagen der ÖBB und CD angehängt. Diese fuhren allerdings

Aus allen Erlebnissen sehe ich, dass die Bahnen in Europa an einem gut funktionierenden internationalen Verkehr eigentlich nicht interessiert sind. Jede Bahnunternehmung ist zwar bei diversen internationalen Organisationen dabei, aber an deren Sitzungen werden die Probleme nicht angegangen. Auch die selbst einmal festgelegten Qualitätsmerkmale für internationale Züge werden nicht beachtet, es sind nur Lippenbekenntnisse. Und im Gegensatz zum nationalen Verkehr existiert im internationalen Verkehr keine Qualitätskontrolle mit Sanktionen. Ob die von einigen Stellen angestrebte Pri-

vatisierung eine Besserung bringen würde, wage ich zu bezweifeln, denn die Profitgier der Privaten steht über dem Kundennutzen.

Zum Schluss möchte ich jedoch die rühmliche Ausnahme erwähnen, wo alle bisher erwähnten Mängel nicht zutreffen: die Frecciarossa-Züge in Italien. Was Trenitalia mit den Frecciarossa bietet, ist unabhängig von der gewählten Wagenklasse absolute Spitzenklasse in Europa und zwar bezüglich Ausstattung der Züge, Pünktlichkeit, Komfort und Service. Mit diesen Zügen ist Reisen ein Genuss und sehr zu empfehlen.



Ein Hingucker: Der SBB-Panoramawagen im «EC 104 Porta Moravica» im Bahnhof des polnischen Katowice.
Bilder: Noam Schaulin

nur bis Bohumín mit, wo sie durch polnische Wagen abgelöst wurden. Über den vernebelten Semmering ist der Zug nach Wien gekommen, wo sich schon die ersten Leute nach dem bisher ungewohnten Wagen umdrehten und einige andere Bahnhinteressierte zugestiegen sind. Unter diesen Personen befand sich auch der für den Umlauf verantwortliche Planer der ÖBB, mit welchem ich die Fahrt bis zum Endbahnhof verbracht habe.

Sehr spektakulär ist die Strecke nach Wien nicht mehr, da die Landschaft flach wird. Aber ein Sonnenbad im fahrenden Zug ist auch so nicht schlecht. An der tschechischen Grenze in Breclav füllte sich der Wagen bis fast auf den letzten Platz. Auch Kamerateams verschiedener Fernsehsender sind zugestiegen. Bevor in Bohumín der Speisewagen abgehängt wurde, genoss ich in diesem noch einen Kaffee mit einem tschechischen Eisenbahner. Auf der Fahrt sahen wir zahlreiche Menschen, die sich nach dem Zug umdrehten. Kinder und Erwachsene betraten mit glänzenden Augen den Wagen, um zu sehen, welches Erlebnis die Eisenbahn noch bieten kann.

Gulasch im Speisewagen

Nach 11 Stunden und 45 Minuten erreichte der Zug dann sein Ziel in Przemysl. Hier treffen die normalspurigen Gleise von Polen auf die Breitspurgleise der Ukraine. Der Bahnhof bildet einen der wichtigsten Grenzübergänge zwischen der Ukraine und der EU, und seit dem russischen Angriff auf die Ukraine herrscht am Bahn-

hof noch emsigeres Treiben als sonst. Die SBB-Wagen in dieser ernsten Umgebung zu sehen, hat ein spezielles Gefühl bei mir ausgelöst. So weit wie wir den Krieg manchmal von uns wähen, ist er eben doch nicht. Beeindruckend war es auch, die langen Nachtzüge nach Kyiv und Odessa zu sehen. Für mich war die Reise nach Osten hier aber zu Ende.

Nach einer Nacht in einem bahnhofs-nahen Hotel ging es am nächsten Tag mit dem «EC Wawel» der polnischen Bahn PKP nach Berlin weiter. Der Zug hatte zwar keinen Panoramawagen, aber ich konnte einen Platz im Speisewagen ergattern und Pierogi und Bier genießen. Bei der Ankunft in Berlin nach 10 Stunden hatte der

Zug leider 40 Minuten Verspätung, doch pünktlich aufs Abendessen konnte ich auf den ebenfalls verspäteten «EC Hungaria» umsteigen und während der Fahrt in die Hansestadt Hamburg im ungarischen Speisewagen ein Gulasch essen.

Von Hamburg nach Basel

Nach der Nacht in Hamburg habe ich mich wieder auf die Zugfahrt gefreut, denn es stand der letzte Panoramawagen auf dem Programm. 10 Stunden und 30 Minuten dauern sollte die Fahrt durch Niedersachsen, den Ruhrpott, über die Rhein-strecke und den Oberrhein entlang bis in die Schweiz im EC 9 – leider ohne Namen. Tatsächlich dauerte sie dem überlasteten deutschen Netz geschuldet rund 35 Minuten länger. Gelohnt hat sich die Fahrt dennoch: Diesmal konnte ich meine Mahlzeiten im Schweizer Speisewagen genießen und insbesondere die Rhein-strecke mit Blick auf die Loreley ist jedes Mal schön.

In Basel endete der Zug aufgrund der Verspätung leider. Dies bedeutete einen etwas enttäuschenden Abschluss der rund 4000 Kilometer langen Reise durch Europa im regulären IC3 nach Zürich HB. In diesen vier Tagen habe ich auf zirka 2600 Kilometern und in fünf Ländern die SBB-Panoramawagen zu schätzen gelernt und kann die Tour herzlichst empfehlen.



Der Panoramawagen wird als regulärer Wagen der 1. Klasse eingesetzt.

Die Tücken einer Auslandsreise

Der Plan für eine Familienreise mit der Bahn von Bern nach Sizilien ist schnell gefasst. Doch die Umsetzung ist alles andere als einfach – begonnen beim Billettkauf.

Bastian Bommer Im Mai 2023 beschliessen wir als Familie mit zwei Kindern, in den Herbstferien mit dem Zug nach Sizilien zu fahren. In der Theorie verkehrt vier Mal am Tag ein Eurocity in drei Stunden von Bern nach Milano. Von dort geht es mit dem Nachtzug direkt und bequem nach Sizilien. Was theoretisch leicht klingt, ist in der Praxis mit Problemen verbunden. Bei internationalen Reisen verspricht eine frühe Buchung günstige Fahrpreise. Daher schauen wir ab Mai jeden Tag im Internet, ob die Verbindungen freigegeben sind. Leider erfahren wir weder bei den SBB noch bei Trenitalia, ab wann die Tickets in den Verkauf gelangen.

Bis zum Ferienbeginn sind es noch gut vier Monate. Erstaunlich ist, dass alle Verbindungen Genf/Bern – Brig – Milano und retour in der 1. und 2. Klasse im Fahrplan bei den SBB und Trenitalia als «ausgebucht» angezeigt werden. Weder das Bahnreisezentrum noch andere Quellen haben eine Erklärung dafür. Am 8. Juni werden dafür die Tickets für die Verbindung Roma – Milano mit dem «Frecciarossa 1000» freigeschaltet, und da wir die Rückreise sowieso in Roma unterbrechen wollen, kaufen wir bei Trenitalia die Freccia-Famiglia-Tickets. Mit diesen können Kinder gratis reisen. Am nächsten Tag werden Sparbillette Bern – Domodossola

freigegeben und gekauft, damit wir immerhin bis an die Grenze kommen.

Plötzlich gelangen am 21. Juni von einem Tag auf den anderen die Tickets für den Eurocity in den Verkauf. Da wir schon Sparbillette bis Domodossola haben, kaufen wir nun bei Trenitalia weitere Freccia-Famiglia-Tickets nach Milano. Für die Rückfahrt gelangen nie Billette in den Verkauf und die Züge erscheinen unverändert als «ausgebucht». Erst Mitte August wird angezeigt, dass an diesem Wochenende keine Züge zwischen Stresa und Domodossola verkehren. Gewusst haben dies weder das Bahnreisezentrum noch andere angefragte Quellen!

Am 12. Juli werden die «Intercity notte» Milano – Catania aufgeschaltet, aber wieder wird unser Zug für die Hinfahrt als «ausgebucht» angezeigt. Oh Schreck, was jetzt? Billette Bern – Domodossola – Milano haben wir ja schon gekauft. Immerhin können wir die Tickets für die Rückfahrt von Catania nach Roma kaufen. Zwei Tage später entscheiden wir, statt mit dem Nachtzug von Milano nach Catania zu reisen, mit dem Frecciarossa nach Rom zu fahren und dort den «Intercity notte» nach Catania zu nehmen. Dies ist deutlich teurer, mit einem zusätzlichen Umstieg, aber mit früherer Ankunft in Catania. Zum Glück gibt es in allen Frecciarossa eine limitierte Anzahl an Freccia-Famiglia-Tickets und diese sind noch erhältlich. Nun ist die Hinreise endlich gebucht, und die Rückreise immerhin bis Milano.

Die Reise

Am 26. September 2023 teilt uns Trenitalia per E-Mail und SMS mit, dass zwischen Messina und Catania keine Züge verkehren und wir somit auf einen Ersatzbus umsteigen müssen: immerhin zu einer «kindertauglichen» Zeit um 8 Uhr am Morgen. Am 30. September startet die Reise pünktlich in Bern. Bis Domodossola erfolgt sie ohne Probleme und mit viel Platz auch für das Gepäck, mit Umsteigen in Brig.



Übersetzen nach Sizilien:
Der gesamte Zug wird auf die Fähre verladen.



Majestätisch: Der Bahnhof Milano Centrale mit den Frecciarossa-Zügen.

Bilder: Bastian Bommer

In Domodossola dann der Hammer: Da die Sitzplätze wegen einem Zugausfall Deutschland – Basel doppelt gebucht wurden, hat es kaum Platz – weder für Personen noch für Gepäck. Zum Glück sind unsere Kinder nicht zum ersten Mal längere Strecken per Bahn unterwegs, und die Fahrt dauert nur eine Stunde und 23 Minuten. So schaffen wir es doch einigermaßen zuversichtlich bis nach Milano. Die Fahrt mit dem Frecciarossa ist danach vom Platz her schon fast paradiesisch. Alle weiteren Reiseabschnitte nach Catania und zurück bis Milano verlaufen ohne Probleme und ausserordentlich pünktlich.

Die Trenitalia-App hat seit dem 4. September angezeigt, dass zwischen Stresa und Domodossola ein Ersatzbus fährt. So



lösen wir in Milano vier Regionalzug-Billette für Erwachsene und Kinder, was ein wenig teurer ist als das Freccia-Famiglia-Angebot, aber doch viel günstiger als der vom Fahrplan vorgeschlagene grosse Umweg via Lugano – Zürich. Wir nehmen den Regionalzug bis Stresa und den Ersatzbus bis Domodossola. Bei den SBB wurde diese Verbindung nie angezeigt, da die Umsteigezeit in Stresa mit 5 Minuten zu kurz ist, auch wenn es sich um einen Ersatzbus handelt, der den Regionalzug Stresa – Domodossola ersetzt. Leider gab es in Domodossola und Brig keine schlanken Anschlüsse, sondern man musste zusätzlich zum dreimaligen Umsteigen noch jeweils 30 Minuten warten, was eine Fahrzeitverlängerung Milano – Bern von total 90 Minuten ausmachte.

Fazit

Als Kunde möchte ich wissen, ab wann Billette in den Verkauf gelangen. So muss man nicht zwei Monate lang jeden Tag bei zwei Bahnunternehmen nachschauen, ob es so weit ist. Wenn Verbindungen wegen Baustellen oder Fahrzeugeinsatz noch nicht gesichert sind, sollen diese nicht als «ausgebucht» angezeigt werden. Und schliesslich sollte ein Ersatzangebot mit mehreren Umstiegen und längerer Reisezeit nicht teurer sein als die ausfallende Direktverbindung.

Bequem unterwegs auch in der 2. Klasse: der Frecciarossa nach Roma.

ÖV-Kolumne

Fehlanzeige in der SBB-App

Gerhard Lob

Im InfoForum haben wir häufig darauf hingewiesen. Umso erfreulicher ist es, wenn auch grosse Wirtschaftszeitschriften wie die «Bilanz» das Thema «Auslandbillette» aufgreifen. Erich Bürgler hält in der Ausgabe vom 8. November fest: «Wir schreiben das Jahr 2023, und in der Mobile-App der SBB fehlt immer noch die Möglichkeit, Tickets ins Ausland zu kaufen. Das ist nicht die einzige digitale Schwachstelle des Bahnkonzerns: Wer Züge ins Ausland auf der Website der SBB bucht, muss hinnehmen, dass keine genaue Sitzplatzwahl möglich ist. Man kann als Wunsch lediglich einen Gang- oder einen Fensterplatz angeben. Besonders ärgerlich ist das veraltete Reservationssystem der SBB für mehrere Reisende, die gemeinsam unterwegs sind. Es besteht bloss die Möglichkeit, einen Sitzplatz in der Nähe zu buchen. Nicht garantiert ist dabei jedoch, ob die Plätze dann tatsächlich beieinander sind.»

Bei Bahnen in Nachbarländern wie Italien und Deutschland ist es hingegen möglich, über die jeweiligen Websites oder Apps eine genaue Sitzplatzwahl auszuführen. Die DB-Navigator-App gibt zudem in einer gewünschten Auslandverbindung mit einem Handgriff – unter «Unsere Bestpreise anzeigen» – die günstigsten Tarife nach Abfahrtszeiten an.

Die «Bilanz» weist darauf hin, dass schon unter Vincent Ducrots Vorgänger Andreas Meyer die Einführung internationaler Tickets via App fürs Jahr 2017 angekündigt worden ist. Ducrot selbst räumte Ende 2020 ein, dass das Buchungssystem im internationalen Verkehr die «Achilles-Ferse» der SBB sei. Nun soll der Kauf internationaler Tickets in der SBB-App «im Verlauf von 2024 möglich sein». Hoffen wir es. Immerhin können sich die SBB trösten, dass sie pünktlicher unterwegs sind als die Deutsche Bahn. Aber in Sachen IT könnten sie wirklich einen Zacken zulegen.

Qualitätsprobleme bei den Nachtzügen

Kürzlich titelten einige Medien: «SBB-Nightjet fällt aus, Reisende campieren im Regio-Express». Dieser negative Vorfall ist nur einer von vielen.

Noam Schaulin Der Nachtzug als umweltfreundliches und gemütliches Verkehrsmittel erlebt in Westeuropa seit einigen Jahren eine Renaissance. Nachdem die SBB ihre Nachtzüge verkauft und die Deutsche Bahn die verbliebenen totgespart hatte, rollen heute wieder mehr Nachtzüge durch Europa. Allen voran treiben die ÖBB mit ihren Nightjets den Ausbau voran und bieten von Jahr zu Jahr mehr Verbindungen an. Auch die Schweiz profitiert dank einer Kooperation zwischen den SBB und den ÖBB unterdessen wieder von neun Direktverbindungen mit Schlaf- und Liegewagen.

Immer öfter fallen die Nachtzüge aber negativ auf. Für die Fahrt durch die Nacht sind die Preise nicht gerade günstig, und es kommt immer öfter zu Problemen mit dem Rollmaterial oder zu einem mangelhaften Service. Es fallen nicht nur Toiletten schon bei der Abfahrt aus, sondern oftmals ganze Wagen oder Züge. Das bedeutet im besten Fall in einem weniger komfortablen Abteil als gebucht schlafen zu müssen, im schlimmsten Fall eine Nacht auf dem Perron. Statt im eigenen Schlafwagen-Abteil geht es dann schon einmal im Panoramawagen von Basel nach Amsterdam – mit

einem halbstündigen Aufenthalt im hell beleuchteten Hauptbahnhof Frankfurt um zwei Uhr nachts.

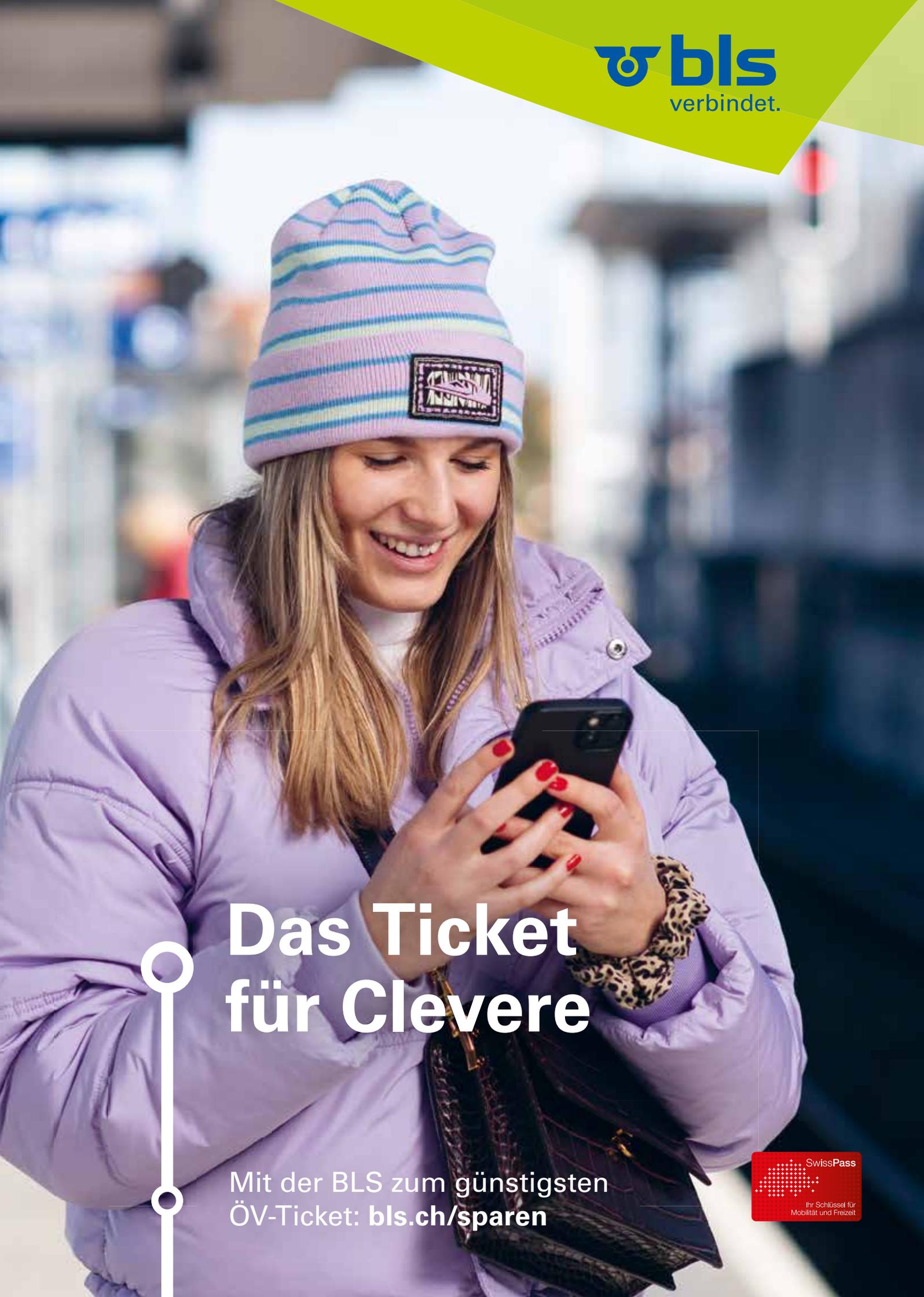
Ein grosses Problem: Die Fahrgäste erfahren erst am Bahnhof vom Ausfall und können nicht mehr rechtzeitig nach Alternativen suchen. Auch Verspätungen häufen sich. SBB und ÖBB schieben die Schuld gerne auf die Deutsche Bahn, da viele Verspätungen in der nächtlichen Fahrt durch Deutschland entstehen. Ganz korrekt ist dies aber nicht. Auch die Züge zwischen der Schweiz und Österreich kommen oftmals deutlich verspätet ans Ziel oder haben aufgrund der spontanen Baustellenplanung in Österreich kurzfristig veränderte Fahrzeiten. Der Nightjet von Zürich und Basel nach Amsterdam fährt regelmässig zu spät in der Schweiz los, da die Bereitstellung zu lange dauert. Das alles schadet dem Image der Nachtzüge und des Schienenverkehrs allgemein. Es muss sich dringend etwas ändern.

Der Grund für einen grossen Teil der Ausfälle: das veraltete Wagenmaterial. Viel zu lange haben es die Bahnen Europas verpasst, neue Züge für den Nachtzugverkehr zu bestellen. Die bestehenden Wagen sind in die Jahre gekommen und an Ersatzteilen fehlt es. Die ÖBB haben nun zwar endlich neue Garnituren, die ab nächstem Jahr endlich eingesetzt werden, ansonsten tut sich aber nichts. Dies bedeutet, dass die Situation sich vorerst nur minimal verbessern wird, denn die ÖBB haben bereits neue Nachtzugrouten angekündigt.

Neue Wagen werden also dringend benötigt, um die kritische Qualität der bestehenden Nachtzüge zu verbessern. Es liegt an der Politik und den SBB, vorwärts zu machen und wieder in Nachtzüge zu investieren. Von neuem Rollmaterial über neue Routen bis zu besserer Servicequalität: Die Schweiz und die SBB können noch viel tun, um das grosse Potential der Nachtzüge endlich auszuschöpfen.



Nachtzüge liegen im Trend, sind aber häufig schon bei der Abfahrt verspätet (Bild unten: Nightjet nach Amsterdam in Basel SBB).
Bilder: Noam Schaulin



Das Ticket für Clevere

Mit der BLS zum günstigsten
ÖV-Ticket: bbs.ch/sparen

Im dichten Nebel

Das öV-Guthaben soll in diesem Dezember eingeführt werden. Doch verlässliche Infos waren bis zum Redaktionsschluss nicht zu bekommen.

Bastian Bommer Bereits im August 2019 hat «ch-direct», die Vorgängerorganisation der Alliance SwissPass, in einer Preis- und Sortimentsstrategie erkannt, dass es eine geeignete Alternative zwischen dem Halbtax und dem Generalabonnement braucht. Ein öV-Guthaben: Diese Alternative habe den Vorteil, so ch-direct, dass eine Anpassung des Preisgefüges möglich sei, ohne ein neues Sortiment einzuführen. Das öV-Guthaben solle in Pilotversuchen getestet und schrittweise zu einer Ziellösung entwickelt werden. Besonders während der Corona-Zeit war das Bedürfnis der öV-Kundinnen und -Kunden nach solch einer flexiblen Lösung gross.

Und wo steht die Einführung des öV-Guthabens mehr als vier Jahre später? Der Kommunikationsverantwortliche der Alliance SwissPass konnte uns kurz vor Redaktionsschluss telefonisch keine weiteren Informationen geben, ob, wann und wie genau das öV-Guthaben eingeführt beziehungsweise umgesetzt wird.

Keine Antworten erhalten

Gemäss unseren Recherchen soll das öV-Guthaben unter neuem Namen im De-

zember 2023 definitiv national eingeführt werden. Drei Guthabengrössen sollen zur Verfügung stehen:

- 3000 Franken öV-Guthaben zum Preis von 2100 Franken,
- 2000 Franken öV-Guthaben zum Preis von 1500 Franken,
- 1000 Franken öV-Guthaben zum Preis von 800 Franken.

Der Fahrplanwechsel steht bevor. Doch auf Fragen wie «Wo kann ich das Guthaben beziehen?» oder «Für was kann ich es verwenden und unter welchen Bedingungen?» haben sowohl die Bahnkunden wie auch das von uns befragte öV-Schaltpersonal bis heute keine Antworten.

Welches Abo ist das Richtige für mich? Soll ich mein aktuelles Abo verlängern oder auf das neue Angebot warten? Gemäss community.sbb.ch soll eine Medienkonferenz zum öV-Guthaben am 6. Dezember stattfinden, vier Tage vor der Einführung! Und das für ein aus unserer Sicht relativ einfach umsetzbares Produkt. In dieser Zeit haben unsere Nachbarn beispielsweise längst ein 49-Euro-Ticket deutschlandweit eingeführt.

Kundenpflege sieht anders aus. Pro Bahn Schweiz erwartet, dass Sortimentsanpassungen schneller erfolgen und neue Angebote mit proaktiver und frühzeitiger Information der Kundinnen und Kunden eingeführt werden, damit diese wissen, welche Möglichkeiten der öV-Nutzung verfügbar sein werden und was am besten zu ihrem Reiseverhalten passt.

Kundenpflege sieht anders aus

Vom öV-Guthaben erwarten wir, dass man damit unter anderem Sparbillette und Tageskarten beziehen kann. Das öV-Guthaben muss auch auf dem SwissPass hinterlegt sein und zum Bezahlen am Schalter, am Billettautomaten oder im Internet genutzt werden können. Dies wurde bei mehreren Gesprächen betont. Auch würde dies helfen, Kundinnen und Kunden zeitlich zu lenken, was heute bei den Abos nicht möglich ist, aber zu einer besseren Verteilung der Auslastung führt. Auch sah die Alliance SwissPass bei einem Zwischenfazit während des nicht sehr erfolgreichen Versuchs des öV-Guthabens im Kanton Zug dies als Grund, dass ein nationales Produkt zu einem Erfolg werden sollte.

Rückblick auf die Saison 2023

Velotransport im Zug: Die Konflikte zwischen Velofahrern und anderen Fahrgästen haben zugenommen.

Noam Schaulin Ende Oktober tagte der Velofachbeirat der Schweizer öV-Branche zum sechsten Mal. Neben mehreren Veloorganisationen war auch dieses Mal Pro Bahn dabei und konnte die Interessen aller Kundinnen und Kunden vertreten. Im Fokus der halbjährlichen Austauschsitzung stand dieses Mal der Rückblick auf die vergangene Velosaison 2023.

Der Trend der letzten Jahre zu mehr Velotransporten im Zug hält an, was die Transportunternehmen weiterhin vor Herausforderungen stellt. Es kommt zu mehr Konflikten zwischen Leuten, die ein Velo im Zug transportieren wollen und ande-

ren Fahrgästen, insbesondere solchen mit viel Gepäck oder einem Kinderwagen. Wir setzen uns dafür ein, dass es im öV Platz für alle hat. Dass der Druck der Verbände funktioniert hat, zeigt sich in den grossen Anstrengungen der SBB zum Umbau ihres Rollmaterials. Auf die IC-2000-Steuerwagen folgen nun die einstöckigen Fernverkehrs-Steuerwagen. In diesen gibt es zukünftig mehr Platz für Velos und andere grosse Gepäckstücke.

Interessant ist in diesem Zusammenhang auch das Projekt von BAV und SOB zur Entwicklung neuer flexibler Abteile, welche zu Stosszeiten als normale Sitzab-

teile genutzt werden können und für den Freizeitverkehr mit wenigen Handgriffen im laufenden Betrieb zu robusten Multifunktionsbereichen umgebaut werden können.

An der Reservationspflicht in den IC-Zügen am Wochenende halten die SBB leider weiterhin fest. Dank Verbesserungen in der SBB-App wird es allerdings immer einfacher zu sehen, wo eine Reservation benötigt wird, und diese zu buchen.

Der Velofachbeirat wird im Frühling das nächste Mal tagen. Wir werden uns auch dann wieder dafür einsetzen, dass alle kostengünstig Platz im öV finden.

Offene Haftungsfragen

Einschränkungen im Gotthard-Basistunnel: Adäquate Entschädigungen für General- und Streckenabonnenten sind nötig.

Karin Blättler Die Entgleisung im Gotthard-Basistunnel am 10. August 2023 wirkt sich stark auf den Bahnverkehr aus. Laut SBB bleibt der Nord-Süd-Verkehr auf der Schiene bis voraussichtlich September 2024 weiterhin stark eingeschränkt. Das bringt für die betroffenen Reisenden Schwierigkeiten, angefangen von der Reiseplanung bis hin zur zusätzlich nötigen Reisezeit. Nord-Süd-Pendlerinnen trifft diese Situation besonders hart, weil die längere Fahrzeit unter Umständen keine Option ist.

Pro Bahn Schweiz nimmt wohlwollend zur Kenntnis, dass die SBB alles daransetzen, einzelne Personenzüge an Wochenenden oder bei hohem Passagieraufkommen durch den Basistunnel zu führen. Für die Reisenden ist das aber immer noch mit starken Einschränkungen verbunden, fahren die Züge vermutlich ja nicht immer, wenn man sie bräuchte.

Laufzeit der Abos verlängern

Alle Personen, die im Tessin arbeiten oder wohnen und ein GA (oder Streckenabonnement durch den Gotthard) besitzen, sind besonders hart davon betroffen. Genau für diese Abonnenten-Gruppe stellt

sich für uns die Frage nach der Haftung der SBB. Im Dokument T600.9 «Erstattungen» der Alliance SwissPass steht auf Seite 27, dass der Kunde bei relevanten Anpassungen von Transportleistungen sein Abonnement pro rata ohne Selbstbehalt zurückgeben kann. Aufgrund der Tragweite dieses Unglücks trifft aus unserer Sicht dieser Passus vollumfänglich zu. Zurückgeben ist aber nicht immer die Lösung, wenn man weiterhin auf den öV angewiesen ist oder das Abonnement noch weitere Regionen umfasst.

Auf Anfrage verweisen die SBB auf ihre Allgemeinen Vertragsbedingungen, wonach GA-Inhaberinnen und -Inhaber Anspruch haben, ihr GA während 30 Tagen zu hinterlegen. Das lassen wir nicht gelten, weil es sich hier um eine Ausnahmesituation von etwa einem Jahr Dauer handelt, verursacht durch ein Zugunglück und nicht eine geplante Streckensperrung.

Deshalb unsere Forderung für Inhaberinnen und Inhaber von General- und Streckenabonnenten: Denjenigen Personen, die im Tessin (beziehungsweise südlich des Gotthards) arbeiten oder wohnen und ein GA (oder Streckenabo durch

den Gotthard) besitzen, soll das Abo um einen Drittel der Laufzeit (maximal für die Dauer der Sperrung) verlängert werden. Auch eine Hinterlegung für einen Teil der Dauer oder aber längstens der Dauer der Einschränkungen muss möglich sein. Das ist eine einfache, unbürokratische Lösung, die sich schnell umsetzen liesse.

Geringe Kosten bei hohem Schaden

Unsere diesbezügliche Forderung, die wir bei der Alliance SwissPass eingegeben haben, wurde mit der Begründung abgelehnt, dass Kundinnen und Kunden das GA 30 Tage hinterlegen beziehungsweise zurückerstatten lassen könnten und man kein Präjudiz für künftige Streckensperrungen im Rahmen der Bautätigkeit schaffen wolle.

Angesichts der Gesamtschadenssumme von 100 bis 130 Millionen Franken würde eine adäquate Entschädigungslösung nicht gross ins Gewicht fallen. Eine geplante Streckensperrung ist mit dieser schweren Zugentgleisung absolut nicht vergleichbar, weshalb eine Haftung gegenüber den betroffenen Reisenden gegeben sein sollte.

Mehr Wertschätzung für GA-Kunden?

Karin Blättler Die Alliance SwissPass teilt mit: «Die GA-Kundinnen und -Kunden sind der öV-Branche wichtig. Bisher erhalten aktive Abonnentinnen und Abonnenten ab dem zweiten Abojahr einmal jährlich eine Mitfahrtageskarte in der Klasse ihres gekauften Abonnements. Neu werden GA-Kundinnen und -Kunden zusätzlich alle fünf Abojahre einen Gutschein im Wert von 150 Franken erhalten. Der Strategierat der Alliance SwissPass hat für die Umsetzung dieser Wertschätzungskampagne ab 2024 grünes Licht gegeben. Ebenfalls neu ist, dass (schon ab Juni) GA-Kunden der 2. Klasse jährlich eine kostenlose Mitfahrkarte erhalten. Vorher war es ein Bon für den Bezug einer preislich reduzierten Mitfahrkarte.»

Pro Bahn Schweiz nimmt anerkennend zur Kenntnis, dass sich die öV-Branche Gedanken zur Wertschätzung der GA-Kundinnen und -Kunden macht. Die GA-Jubiläumsmitfahrkarte, die diesen Sommer verschickt wurde, wurde sehr geschätzt, auch deshalb, weil man nicht einen Bon erhalten hat, sondern direkt die nutzbare Mitfahrkarte. Chapeau!

Zeit für Nachjustierungen

Es gäbe trotz allem für die treuen und zum Teil langjährigen GA-Kundinnen und -Kunden noch Optimierungspotential, insbesondere beim Gutschein von 150 Franken alle fünf Abojahre. Dieser Betrag gilt in gleicher Höhe für 1. und 2. Klasse. Der Gutschein entspricht beim Erwachsenen-

GA nach fünf Jahren demnach einem Rabatt von 0,75 Prozent in der 2. Klasse bzw. 0,46 Prozent in der 1. Klasse (Berechnungsbasis: Preise 2024). Die fünfjährige Frist startet erst ab 2024.

Wie wäre es, wenn man die Regel rückwirkend auf 2020 festlegen würde? So kämen die langjährigen treuen Kunden ab sofort in den Genuss des Rabatts. Wie wäre eine Differenzierung der Gutscheinhöhe nach 1. und 2. Klasse? Die Preisdifferenz für das Erwachsenen-GA liegt immerhin bei 63 Prozent, was bei gleicher Rabattstufe einer Gutscheinhöhe von 245 Franken für die 1. Klasse entsprechen würde. Bis 2024 bleibt noch Zeit für Nachjustierungen. Pro Bahn Schweiz hofft darauf.

Bundesrat muss Wort halten

Den Fahrplanentwurf 2035 erklärte die IGÖV zur «grössten Fahrplanverschlechterung aller Zeiten». Diese Warnung ist hoffentlich im Parlament angekommen.

Tobias Imobersteg Bis 2007 konnte der öV noch Marktanteile gewinnen und Kundinnen und Kunden begeistern. Seither folgt sein Wachstum aber nur noch dem Bevölkerungswachstum. So stagniert der öV seit Jahren bei 21 Prozent Marktanteil (in Personenkilometern). Bis 2035 will der Bund 27 Milliarden Franken in den Bahnausbau investieren, mit dem Ergebnis, dass der öV weiterhin stagniert.

In den Nuller-Jahren stieg der Marktanteil des öV dank «Bahn 2000» um satte 7 Prozentpunkte von 14 auf 21 Prozent, und dies mit nur 6 Milliarden Franken Budget. Seither wird aber nur noch nach Regionalwünschen lokal optimiert. Optimierungen sind nicht nur teurer, sie bringen auch nur punktuelle Verbesserungen und keinen Quantensprung wie Bahn 2000. Gleichzeitig drohen gemäss dem Fahrplanentwurf 2035 des Bundesamts für Verkehr zentrale Errungenschaften von Bahn 2000 verloren zu gehen: Viele Fernverkehrsanschlüsse fallen weg, weil im Fahrplan keine Reserve für Bauvorhaben vorhanden ist und weil das neue Zugkontrollsystem ETCS II längere Start- und Bremswege verursacht. Die Optimierungen haben somit zu einem Verlust an Zuverlässigkeit der Schweizer Bahn geführt.

Noch 2012 schrieb der Bundesrat in seiner Botschaft 12.016: «Zwischen den Metropolitanräumen der Schweiz und den umliegenden ausländischen Metropolen (Köln, Frankfurt, Stuttgart, München, Mailand, Paris und Lyon) besteht ein attraktives Bahnangebot. Die Reisezeiten sind kurz und die Verbindungen häufig, sodass die Bahn gegenüber dem Auto- und Flugverkehr konkurrenzfähig ist. [...] Die Einbindung in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz wird sichergestellt.»

Bundesrat streicht Versprechen

Doch letzten August hat der Bundesrat sein Versprechen stillschweigend gestrichen und will dafür weitere regionalpolitische Optimierungen auf «kurzen und mittleren Distanzen» vornehmen. Die Verkehrskommission des Ständerats nimmt an ihrer Sitzung vom 21. November (nach Redaktionsschluss) eine Detailberatung der aktuellen Ausbauprogramme und der neuen «Perspektive Bahn 2050» vor. Pro Bahn Schweiz und SwissRailvolution haben dem Parlament empfohlen, die Vorlage «Perspektive Bahn 2050» aus folgenden Gründen zurückzuweisen:

- Die Konzentration auf kurze und mittlere Distanzen ist falsch. Es müssen

zwingend auch die langen Distanzen berücksichtigt werden. Nur so kann ein wirksamer Klimabeitrag geleistet werden. Dies fordern auch die SBB. Eine einzige Retourfahrt von Zürich nach Paris verursacht gleich viel CO₂ wie, wenn der durchschnittliche Pendler in der Stadt Zürich ein ganzes Jahr mit dem Auto zur Arbeit fährt.

- Die Fahrzeit von Tür zu Tür ist das wichtigste Kriterium bei der Wahl des Verkehrsmittels. Erfahrungen zeigen, dass ein grosser Umsteigeeffekt vom Flugzeug und vom Auto auf die Bahn stattfindet. Lange Distanzen sind auch finanziell attraktiv, während kurze und mittlere Distanzen in der Regel subventioniert werden müssen.
- Durch schnelle und attraktive Verbindungen von urbanen Zentren besteht ein Anreiz, Urbanität dicht zu gestalten. So bleibt mehr Raum für Natur und Landwirtschaft (Fruchtfolgeflecken).
- Das Verkehrskreuz Schweiz mit Neubaustrecken auf der Ost-West- und der Nord-Süd-Achse, von Grenze zu Grenze, ist dringend zu planen, wie dies auch die Räte in der Motion 22.4258 fordern. Sonst drohen bis 2035 Fehlinvestitionen.
- Eine Neubaustrecke ist oft günstiger als der Ausbau bestehender Strecken und schafft auf den alten Strecken massive Kapazitäten für den Regional- und Güterverkehr. Der Bau von Bern – Olten kostete z.B. nur 30 Millionen Franken pro km.
- Der Bundesrat muss sein Wort von 2012 halten, die Einbindung der Schweiz in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz sicherzustellen.



Der Bundesrat (hier in seiner Zusammensetzung von Anfang 2022) muss in der Bahnpolitik über die Landesgrenzen hinaus schauen und die Einbindung der Schweiz in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz sicherstellen.
Bild: Bundeskanzlei

Rückschritt in die 1960er-Jahre

Längere Fahrzeiten im SBB-Fahrplan 2025 für die Romandie. Die Verkehrskonferenz der Westschweiz spricht von einem «notwendigen Übel».

Stephan Frei* Die SBB und die Verkehrskonferenz der Westschweiz (CTSO), das Organ der für den Verkehr zuständigen Regierungsräte der Kantone Genf, Waadt, Wallis, Neuenburg, Jura, Freiburg und Bern, stellten Anfang Mai 2023 den Fahrplan für den Fernverkehr in der Westschweiz vor, der ab 2025 etwa 10 bis 15 Jahre lang gelten wird. Die SBB haben bereits im März 2022 einen Vorschlag für einen angepassten Fahrplan gemacht, der 2024 eingeführt hätte werden sollen, aber von den Westschweizer Kantonen vehement abgelehnt wurde. Den neuen Vorschlag haben die SBB und die Kantone gemeinsam schrittweise erarbeitet.

Ausgangslage

Die Pünktlichkeit der SBB liegt in der Romandie (2022: 89,4 Prozent) seit längerem tiefer als im gesamtschweizerischen Mittel (2022: 92,5 Prozent). Das Netz ist ausgelastet und bietet zu geringe Reservekapazitäten, welche bei Verspätungen und Störungen genutzt werden können. Das Angebot wurde in den letzten Jahrzehnten erweitert, ohne dass die Infrastruktur im gleichen Ausmass leistungsfähiger wurde. Die Erweiterungsinvestitionen sind verspätet (beispielsweise die Moder-

nisierung des Bahnhofs Lausanne um 13 Jahre). Bei Erneuerungen wurden in den vergangenen Jahrzehnten Infrastrukturelemente aus Spargründen ersatzlos entfernt (etwa Weichen) oder zu klein gebaut (beispielsweise Unterführung und Perrons in Morges). Eine einzelne Störung am Rollmaterial oder an der Infrastruktur droht, rasch einen Netzbereich oder das ganze Netz zu destabilisieren.

In den kommenden Jahren stehen enorme Mengen an Fahrbahnerneuerungen an. Die Modernisierung des Bahnhofs Lausanne unter Betrieb verlangt eine bessere Verteilung der Züge und des Personenflusses über die Stunde. Der Fernverkehr der aktuell beiden grossen Spinnen zu den Minuten .15 und .45 wird auf vier kleinere viertelstündliche Spinnen verteilt: Zu den Minuten .15 und .45 bleiben die Züge der Achsen Genève – Bern und Genève – Brig. Die RE33 am Genfersee und die IC5 werden auf die Minuten .00 und .30 verschoben.

Die Gesamtheit aller Takttrassen soll im Zusammenspiel so geplant werden, dass der Fahrplan als Ganzes robust ist, indem in Knoten und auf Strecken Kapazitäten freigehalten werden und auch Umsteigezeiten Reserven enthalten.

Wichtigste Massnahmen

Die Fahr- und Haltezeiten werden auf den Strecken Genève – Lausanne – Bern und Lausanne – Biel/Bienne deutlich erhöht (siehe Tabelle auf der nächsten Seite).

Lausanne – Brig

Die RE33 werden wie zwischen Genève und Lausanne in die Viertelstundenlage zu den IR90 verschoben. Sie fahren künftig halbstündlich bis St-Maurice und stündlich bis Martigny statt aktuell halbstündlich bis Vevey und stündlich bis St-Maurice. Trotz zusätzlicher Halte sind die RE dank der Spurtstärke und stufenlosem Fahrgastwechsel nur minim langsamer als die IR90. Bex erhält den Halbstundentakt im Fernverkehr Richtung Lausanne.

Genève – Lausanne

Die bisherigen Ohne-Halt-Verbindungen IC1 und IR90 halten neu in Renens VD, um den Anschluss an die ebenfalls dort haltenden IC5 Richtung Biel/Bienne herzustellen.

Die 1987 eingeführte direkte Verbindung Genève – Neuchâtel – Biel via Denges – Bussigny wird aufgehoben, damit auch die aktuell bestehende Verbindung mit dem IC5 und Umsteigen in Morges auf die S6.



Schönes Projekt, aber um Jahre hinaus geschoben: Die Modernisierung des Bahnhof Lausanne ist Sinnbild der Probleme in der Romandie.

Rendering: SBB

Tabelle: Reisezeitvergleich in Minuten zwischen wichtigen Bahnhöfen in der Westschweiz

Strecke	Bemerkung	Linie	Vergleich 2025 zu 2015	Reisezeiten		
				2025	2023	2015
Genève – Lausanne	1	IC1, IR90	+6	39	35–39	33
	2	IR15, IR90	+3	43	42	39
Lausanne – Bern		RE33	+2	50–51	48–49	48
		IC1	+3	69	66	66
Lausanne – Biel/Bienne	3	IR15	+10	76	72	66
	4	IC5	+9	68	60	58/59
Lausanne – Sion	5	IR90	+0	66	63/65	65/66

1 / ohne Halt, ab 2025 mit Halt in Renens VD, 2015 IC1 und IR15
 2 / Halt Nyon, Morges
 3 / Halt Palézieux, Romont, Fribourg, 2015 nur Fribourg

4 / ab 2025 mit Halt auch in Renens VD
 5 / Halt Vevey, Montreux, Aigle, Martigny

Lausanne – Biel/Bienne

Die Fahrzeiten beruhen nicht mehr auf dem bogenschnellen Fahren (Zugreihe N), es steht aber für das Abbauen von Verspätungen nach wie vor zur Verfügung, was auch der Anschlusssicherung in Renens dient. Die SBB werden die ICN-Züge (RABDe 500) als einzigen Fahrzeugtypen mit Neigetechnik gegen Ende der 2030er-Jahre ohnehin durch herkömmliches Rollmaterial ersetzen.

Die IC5 fahren halbstündlich ab Lausanne und halten in Renens VD, um den Anschluss von den IC1 und IR90 ohne Halt aus Genève abzunehmen.

Die Anzahl Verbindungen wird sowohl nach Lausanne als auch nach Genève verdoppelt. Das spontane Reisen wird erleichtert. Die Reisezeit steigt im Vergleich zum aktuellen Angebot um einige Minuten, erheblicher Nachteil wird das Umsteigen. Jedes Umsteigen reduziert die Nachfrage und ist für mobilitätsbeeinträchtigte Reisende (nicht nur im Rollstuhl, auch gehbehindert, mit Gepäck oder mit Kinderwagen) ein deutlicher Nachteil.

Lausanne – Bern

Die Gesamtfahrzeit der IC1 und IR15 wird um 3 beziehungsweise 4 Minuten verlängert. Damit soll die Fahrzeit Bern – Fribourg wieder eine genügende Reserve erhalten, die starke Zunahme des Fahrgastwechsels in Fribourg und die Abfertigung der langen Kompositionen in den teilweise beziehungsweise vollständig in einer Kurve liegenden Bahnhöfen Romont und Palézieux berücksichtigt werden.

Der Eckanschluss zwischen IR90 aus Richtung Brig und IR15 Richtung Bern kann nicht mehr in Lausanne hergestellt werden. Die Verbindung Plateau – Riviera – Chablais – Wallis wird erstmals systematisch mit dem nach Palézieux verlängerten «Train des Vignes» (S7) hergestellt. Die Reisezeit wird sogar um wenige Minuten verkürzt, allerdings müssen die Reisenden zwei Mal umsteigen, in Palézieux und Vevey.

Historische Einordnung

Der neue Fahrplan wirft die Bahn insbesondere auf der West-Ost-Magistrale in die 1960er-Jahre zurück. Die Fahrzeiten wurden bereits in den letzten Jahren um einige Minuten erhöht: Genève – Lausanne lag der Masstab für die Ohne-Halt-Züge seit 1955 bei 34 Minuten (mit Re 4/4¹ und Höchstgeschwindigkeit 125 km/h), und seit 1975 bei 33 Minuten. Lausanne und Bern waren seit 1969 in 66-67 Minuten verbunden, ohne Halt in Fribourg sogar in 64 Minuten. Von Genève nach Neuchâtel oder von Lausanne nach Biel konnte man ab 1987 in 68 Minuten reisen.

Die Fahrplanmassnahmen in der Westschweiz sind im Ausmass einmalig. Ausser nach Basel gelten im Fernverkehr der Deutschschweiz aktuell die kürzesten Reisezeiten seit je.

Der schärfste Protest gegen den Fahrplan 2025 ertönt aus den Städten entlang des Jurasüdfusses.

Grosse Gewinnerin in der Romandie ist der Raum «West-Lausanne» mit den Gemeinden und den Hochschulen um den Bahnhof Renens. Die Stadt Lausanne erleidet zwar Reisezeitverlängerungen in alle Richtungen, die Zahl der Verbindungen Richtung Biel und St-Maurice wird jedoch erhöht.

Ausblick

Die CTSO akzeptiert den gemeinsam erarbeiteten Fahrplan 2025 als notwendiges Übel und als beste aller schlechten Varianten. Gleichzeitig erwartet sie vom Bund, dass zwischen Genève, Lausanne, Fribourg und Bern rasch eine zweite, unabhängige Strecke realisiert wird, nicht nur für die Verkürzung der Fahrzeit und zur Erhöhung der Kapazität, sondern auch zur Sicherstellung der Erschliessung des Kantons Genf, der heute von bloss zwei Gleisen ohne jegliche Alternative abhängig ist.

Der schärfste Protest gegen den Fahrplan 2025 ertönt aus den Städten entlang des Jurasüdfusses gegen den wegfallenden IC5 als Direktverbindung ab/nach Genf und Genf Flughafen.

Trotz erhöhter Fahrzeitreserven muss für grössere oder ungünstig gelegene Erneuerungs- und Erweiterungsarbeiten an der Fahrbahn oder der Fahrleitung weiterhin mit Einschränkungen oder Sperrungen an Wochenenden oder über Wochen gerechnet werden.

* Es handelt sich um eine stark gekürzte und angepasste Version eines Berichts, der erstmals im Eisenbahn-Amateur 6/2023 erschienen ist.

Kommentar

Verbindlicher Zeithorizont nötig

Bastian Bommer / Pro Bahn Schweiz zum Fahrplan 2025 in der Romandie.

Pro Bahn Schweiz begrüsst, dass der Fahrplan stabiler und zuverlässiger werden soll. Aus Sicht der Kundinnen und Kunden hätte dies aber in der Vergangenheit mit dem nötigen Ausbau der Infrastruktur erreicht werden sollen und nicht durch die nun geplanten Fahrzeitverlängerungen und mit zusätzlichem Umsteigen. Aus unserer Sicht können dadurch eben gerade nicht die klimapolitischen Ziele des Bundes erreicht werden.

Auch fehlt uns eine verbindliche Zukunftsperspektive, wenn es heisst, dass sich die Fahrzeiten aller Fernverkehrsverbindungen während der gesamten Dauer dieses Baustellenfahrplans um einige Minuten verlängern, und zwar mindestens für die nächsten zehn Jahre unter Vorbehalt punktueller Verbesserungen. Im Rahmen eines kontinuierlichen

Prozesses werden weitere Änderungen am Fahrplan vorgenommen, sobald dies beispielsweise durch die Inbetriebnahme neuer Infrastrukturen oder neuer Züge möglich ist. Pro Bahn erwartet, dass so rasch wie möglich und mit einem verbindlichen Zeithorizont das im Rahmenplan Lausanne 2010 definierte Angebot «demain» angestrebt wird.

Das bisherige Angebotskonzept einer schnellen Verbindung von Basel, dem Laufental und dem Jurasüdfuss über die Verbindungskurve in Bussigny nach Genf hat sich bewährt. Auch braucht es zwischen der Deutschschweiz und Lausanne – Genf halbstündliche schnelle Verbindungen mit kurzen Fahrzeiten.

Die künftigen, noch zu definierenden Infrastrukturbauten müssen dazu

führen, dass das im Rahmenplan Lausanne 2010 definierte Angebot «après-demain» verwirklicht werden kann. Dazu braucht es ein übergeordnetes nationales Angebotskonzept. Die Erarbeitung dieses Konzepts muss beim internationalen Verkehr beginnen, gefolgt vom nationalen Fernverkehr und anschliessend dem Regionalverkehr.

Das Ziel muss sein, wie Renato Fasciati, Direktor der Rhätischen Bahn AG und Präsident des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV), in der Schweizer Eisenbahnrevue 11/2023 schrieb, die Bahn 2000 zu vollenden statt abzuschaffen.

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 •

Compensare i disagi

Si aspettano proposte concrete da parte di FFS visto l'interruzione del traffico viaggiatori nella galleria di base del San Gottardo.

Fabio Canevascini Per i pendolari ticinesi e gli studenti che studiano nella Svizzera tedesca e francese la riapertura della galleria di base del San Gottardo prevista per settembre del prossimo anno è motivo di preoccupazione, considerando che i viaggi verso Nord sulla linea panoramica durano un'ora in più all'andata e un'ora in più al ritorno ogni giorno.

Ci sono persone che hanno accettato un lavoro, intrapreso studi, concluso contratti di affitto, sulla base di un tempo di viaggio di due ore, invece di tre. Questo fa una grande differenza se si sommano i tempi di viaggio sull'arco di un anno. Per i pendolari, questo prolungato ritardo costituisce un grosso disagio, precisando che chi ha acquistato un abbonamento si aspettava un certo tipo di servizio che non ha più.

Vincent Ducrot, Direttore generale delle FFS, ha ricordato ai giornalisti il 2 no-

Informationen in deutscher Sprache zu den Forderungen von Pro Bahn Schweiz für Pendler und Abo-Inhaber in Folge der anhaltenden Teilspernung des Gotthard-Basistunnel finden sich auf Seite 11.

vembre che i prezzi non sono aumentati con l'apertura del nuovo tunnel, anche se il tempo di percorrenza è stato ridotto del 30 per cento: «I clienti hanno potuto beneficiare di una prestazione migliore allo stesso prezzo». Secondo la stessa logica non vi è motivo di prevedere riduzioni concrete sui titoli di trasporto a seguito della situazione attuale, ha ragionato. Le FFS potrebbero aver commesso un errore nel non aumentare i prezzi, ma è un loro problema.

Da un punto di vista economico la situazione è completamente diversa. Le FFS

con l'apertura della galleria di base hanno conseguito enormi guadagni, portando molte più persone per treno con minori costi: il costo per viaggiatore è nettamente diminuito, ma il viaggiatore ne ha solo approfittato in tempi di percorrenza.

Non è giusto che gli utenti debbano pagare lo stesso prezzo subendo i disagi attuali; quando la responsabilità è delle FFS.

Spetta quindi alle FFS trovare le soluzioni per venire in contro alle esigenze dei viaggiatori:

- aumentando il numero di treni che attraversano la canna ancora libera durante i fine settimana;
- raccorciando i tempi di percorrenza: da sud verso nord le relazioni IC e EC viaggiano con velocità ridotta per garantire la corrispondenza ad Arth – Goldau. Almeno nella direzione della destinazione finale a Nord la corsa potrebbe proseguire senza rallentamenti, anche a scapito delle coincidenze;
- introducendo pause nei lavori in galleria al mattino e alla sera, per esempio durante il cambio delle sciolte, per permettere di far passare alcuni treni viaggiatori nella canna libera;
- a livello di titoli di trasporto, è già stato reclamato da più parti un indennizzo per i possessori di abbonamenti, che utilizzano il treno per recarsi regolarmente a Nord delle alpi.
- I biglietti a prezzo ridotto sono sicuramente apprezzati da chi si reca saltuariamente in Svizzera tedesca, ma non soddisfano le esigenze dei possessori di abbonamenti.
- Per gli studenti la validità dell'abbonamento Seven25 va anticipata tutti i giorni a partire dalle 17.00.

Si avvicina il cambiamento d'orario del 10 dicembre, e gli utenti Ticinesi della ferrovia quale mezzo di trasporto per recarsi al lavoro o a studiare a Nord delle Alpi si aspettano delle proposte concrete, che possano almeno in parte soddisfare le loro esigenze, o compensare i disagi sopportati con il maggior tempo di viaggio!

Più treni veloci nel tunnel

Dal prossimo 10 dicembre le FFS intendono mettere a disposizione ogni weekend 31 treni viaggiatori che attraverseranno il San Gottardo con gli stessi tempi di percorrenza precedenti al deragliamenti del 10 agosto scorso. Inoltre, ha precisato l'azienda in una nota del 17 novembre, saranno aumentate le capacità per il traffico merci nei giorni feriali. Non è invece prevista una riduzione dei prezzi.

La ripartizione delle tracce è il risultato di un'attenta valutazione delle esigenze del trasporto di viaggiatori e merci e degli interventi di ripristino della canna

ovest danneggiata, spiega l'azienda nel comunicato, precisando che la nuova offerta entrerà in vigore previa autorizzazione di sicurezza dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT), che dovrebbe arrivare in tempi brevi.

Per quanto riguarda i viaggiatori, con l'entrata in vigore del prossimo orario e fino a prima di Pasqua 2024, il venerdì sera e il sabato mattina circoleranno da nord a sud un totale di 17 treni, mentre da domenica pomeriggio ci saranno 14 treni da sud a nord.



La galleria di base del San Gottardo.

Bild: SBB

Le «Railphone», mon rêve du jour

Révolution dans les horaires et titres de transport, de l'imprimerie à l'informatique.

Daniel Mange Un vieil ami, âgé de surcroît, me talonne: sans téléphone portable ni ordinateur, comment concocter un horaire et dégoter un billet pour sa prochaine virée ferroviaire en Suisse? Cet article tente de lui répondre.

Depuis ma jeunesse, dans les années 40, j'ai baigné dans la joyeuse diversité des horaires sur papier; à chaque changement de saison, une dizaine d'éditions se disputaient le marché. L'une des plus célèbres, «La Palette», comportait une carte centrale renvoyant aux pages spécialisées par un jeu d'onglets... (cf. figure).

Ces publications se sont étioilées au profit du dernier survivant, le monumental «Indicateur officiel», offrant l'entièreté des horaires du pays, chemins de fer, bus et bateaux inclus. Quand celui-ci fut à son tour déboulonné, en 2016, les lobbies des transports publics (Communauté d'intérêts pour les transports publics, Pro Rail et Association transports et environnement) ont relevé le défi et édité à leur tour l'encyclopédie des horaires ferroviaires... amputés hélas de leurs prolongements naturels, les bus. L'âge avancé du réseau ferroviaire, né en 1847 entre Zurich et Baden,



Extrait de l'horaire «La Palette», carte synoptique, édition du 7 octobre 1946 au 4 mai 1947.
Bild: zVg

entraîne aujourd'hui une vague de travaux sans précédent pour retaper, consolider et reconstruire l'infrastructure... impliquant une perpétuelle mise à jour des horaires. L'horaire papier, figé pour l'année entière, fait place à l'outil informatique, seul capable de gérer une base de données à l'échelle du pays. Mon vieil ami devra donc passer fatalement par la case du téléphone à la centrale des CFF (0848 44 66 88, 8 centimes par minute) pour obtenir un horaire à jour... ou sauter à la conclusion de cet article pour découvrir une piste différente.

transaction souhaitée, automatiquement débitée de la carte de crédit annoncée: c'est le système «check-in check-out» de Mobile CFF, BLS Mobil ou Fairtiq. Mon vieil ami devra, en attendant mieux, se contenter de l'automate du quai, soumis à tous les frimas ou toutes les canicules...

... au «Railphone»

Ultra léger et plat comme une gaufre, robuste et insubmersible, un bel objet: c'est le «Railphone», un lointain cousin du téléphone portable, destiné à la population des voyageurs allergiques à l'informatique. Il est avant tout simple et ergonomique, et ne comporte que trois fonctions: lire l'horaire, valider le titre de transport et, accessoirement, téléphoner. Le clavier tactile est visible sur l'écran en gros caractères; la fonction billettique, du type «check-in check-out», nécessite la géolocalisation pour le calcul du prix du parcours; les trois fonctions entraînent l'existence d'une connexion à distance sans fil dite communication cellulaire.

Reste un défi: trouver le promoteur, tout naturellement du côté des transporteurs (CFF?, SwissPass?) ou des spécialistes en billettique (Fairtiq?), destiné à faire développer, puis vendre à un prix symbolique le «Railphone». Dans l'attente de ce merveilleux objet, mon vieil ami devra se rabattre sur un téléphone portable commun, bourré de fonctions inutiles, mais apte à la réalisation de son voyage idéal: car qui peut le plus, peut le moins!

Der Traum vom Railphone

Daniel Mange entwickelt in diesem Artikel seine Vision von einem «Railphone», eine Art Cousin des Mobiltelefons, das für Reisende mit einer Computerallergie gedacht ist. Es ist einfach zu bedienen, ergonomisch und hat nur drei Funktionen: den Fahrplan lesen, den Fahrschein entwerfen und - ganz nebenbei - telefonieren. Diesen Traum träumt Mange, nachdem er die Entwicklung des Fahrscheins – von der Edmonson-Fahrkarte bis zum E-Ticket, nachgezeichnet hat. Der gedruckte Fahrplan ist mittlerweile definitiv Geschichte.

Zusammenfassung des französischen Textes: Gerhard Lob

citrap-vaud.ch

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud

Du smartphone ...

L'inébranlable ticket de carton brunâtre, dit billet Edmondson, imprimé à l'avance, tapissait les parois des guichets CFF d'autrefois. Sa variété – toutes les destinations du pays, en 1^{ère}, 2^e ou 3^e classe avec surtaxe pour les trains directs – imposait des surfaces considérables. L'informatique a tout balayé, permettant d'imprimer à la demande n'importe quel trajet dans n'importe quelle configuration; la tentation, irrésistible, de remplacer le personnel par des automates a entraîné l'abandon des guichets dans les gares secondaires: l'utilisateur doit se confronter à une machine sans âme, au fonctionnement parfois lunatique. Avec l'arrivée en force du téléphone portable, une nouvelle billettique est née: il suffit d'enclencher son smartphone favori à l'entrée du premier bus du matin et de le déclencher à la sortie du dernier train du soir pour conclure la

Nachrichten

Historische Pracht in Zürich ist zurück

Der Südtrakt des Zürcher Hauptbahnhofs ist ein historisches Juwel und bildet den Dreh- und Angelpunkt zwischen Hauptbahnhof und Bahnhofstrasse. Der 1871 erbaute Sandsteinbau steht unter Denkmalschutz. Um die Bausubstanz zu erhalten und zu modernisieren, haben die SBB im Juni 2018 mit der Generalsanierung des Südtraktes begonnen, die mittlerweile abgeschlossen ist. Am 30. Oktober 2023 wurde im Beisein von Regierungsrätin Carmen Walker Späh, Stadtpräsidentin Corine Mauch und Beatrice Bichsel, Leiterin SBB Immobilien, vor Ort der Projektabschluss gefeiert. Am 3. November öffneten die ersten Geschäfte und Lokale. (pd)



Schwarzfahren: Jede Sekunde zählt

Der Tages-Anzeiger berichtete in der Ausgabe vom 11. September über den Fall einer Rentnerin, die ihr Billett im letzten Moment über die SBB-App gekauft, doch die Bestätigung erst nach Abfahrt des Zuges erhalten hatte. Bei einer Kontrolle habe die Frau daher wegen dem ungültigen Ticket eine Busse von 90 Franken erhalten. Ihre Billett-Bestätigung war erst 28 Sekunden nach Abfahrt des Zuges eingetroffen. Die Tarifbestimmungen besagen: Wer die Bestätigung für das elektronische Ticket erst erhält, wenn sich der Zug schon bewegt, hat kein gültiges Billett. Die SBB zeigten sich auf Protest der Rentnerin aber kulant und reduzierten die Busse auf eine Bearbeitungsgebühr von 30 Franken. (gl)



unter der Woche erhöht werden. Die Reparaturarbeiten zur Wiederinstandsetzung des GBT dauern über ein Jahr. Erst im September 2024 soll der Tunnel wieder im Normalbetrieb in beiden Röhren nutzbar sein. (pd/gl)

Mehr Reisezüge durch den Gotthard-Basistunnel

Ab dem Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2023 wollen die SBB pro Wochenende 31 Reisezüge durch den Gotthard-Basistunnel (GBT) mit Fahrzeiten wie vor der Güterzug-Entgleisung am 10. August anbieten. Am Freitagabend und am Samstagmorgen fahren insgesamt 17 Züge von Norden nach Süden. Ab Sonntagnachmittag gibt es 14 Züge von Süden nach Norden. Letztere verkehren auch an den Feiertagen. Das neue Angebot gilt vorbehaltlich der Bewilligung des Bundesamts für Verkehr. Gleichzeitig soll die Kapazität für den Güterverkehr

Wechselkurs zu Lasten der Kunden

Seit einiger Zeit wird für einen Euro weniger als ein Franken bezahlt. Doch nicht bei allen Verkehrsunternehmen ist die aktuelle Kursentwicklung angekommen. Das InfoForum hatte bereits darauf hingewiesen, dass die gleichen Billette nach Deutschland über die Verkaufskanäle der DB und der SBB unterschiedliche Preise haben und nicht den gängigen Wechselkursen entsprechen. Nun hat «20 Minuten» in der Ausgabe vom 10. Oktober aufgezeigt, dass die Deutsche Bahn in den Bistros ihrer ICE auf Bezahlung in Franken pocht, sobald sie in der Schweiz verkehren, auch wenn auf der Karte tiefere

Euro-Preise ausgewiesen sind. Die Stiftung für Konsumentenschutz zeigte sich empört über diese Praxis. (gl)

100 Jahre Centovallina

Die Verkehrsbetriebe des Locarnese (FART) haben am 25. November offiziell das 100-jährige Bestehen der Schmalspurbahn «Centovallina» gefeiert. Die 52 Kilometer lange, grenzüberschreitende Linie zwischen Domodossola (Italien) und Locarno ist genau am 25. November 1923 eingeweiht worden. Im nächsten Jahr soll eine Reihe von Veranstaltungen stattfinden. (gl)

Vollständige Umsetzung des BehiG braucht Zeit

Am 1. Januar 2004 trat das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) in Kraft. Die vom Gesetzgeber vorgesehene Umsetzungsfrist für einen barrierefreien öffentlichen Verkehr läuft Ende 2023 aus. Die ÖV-Branche sowie die Kantone, Städte und Gemeinden haben sowohl bei den Fahrzeugen als auch an den Haltestellen viel investiert und Massnahmen umgesetzt. Trotz diesem Engagement und vielen Fortschritten wird vor allem die Umsetzung im Bereich der Bus-Haltekanten nicht fristgerecht erreicht werden, teilte der Verband öffentlicher Verkehr (VÖV) im November mit. Bei den Bahnen werden Ende 2023 rund 60 Prozent der Bahnhöfe für Menschen mit Beeinträchtigung autonom nutzbar sein. Weil die Bahnunternehmen stark frequentierte Bahnhöfe prioritär angepasst haben, können rund 80 Prozent der Reisenden davon profitieren. (pd)

Personalmangel: VBZ reduzieren Fahrplan

Auf dem Netz der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) werden ab dem Fahrplanwechsel am 10. Dezember weniger Fahrzeuge unterwegs sein. Konkret fahren alle Tramlinien und stark frequentierten Buslinien am Abend ab 20.30 Uhr nur noch im 15-Minuten-Takt. Die Linie 15 fährt neu durchgehend jede Viertelstunde. Die VBZ bedauern die Abbaumassnahmen, wie sie in einer Mitteilung erklärten. Sie begründen die abendliche Ausdünnung des Fahrplans mit der «angespannten Personalsituation». Namentlich fehle nach wie vor qualifiziertes Fahrpersonal. (pd/gl)

Rauchende Kamine auf Schweizer Seen

Ein grandioses Nachschlagewerk zur Geschichte der Dampfschiffahrt in der Schweiz.

Lorenz Degen Eben erst hat Dr. Jürg Meister zusammen mit Josef Gwerder den umfassenden Band über die Geschichte der Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee vorgelegt (siehe InfoForum 2/2023), so folgt nun gleich ein nicht weniger dicker Wälzer: 200 Jahre Dampfschiffahrt in der Schweiz. Für die 440 Seiten zeichnet Jürg Meister als Autor allein verantwortlich, und man merkt, dass ein wahrer Meister am Werk ist. Vorgestellt werden die 19 Betriebe, die heute dem Verband Schweizerischer Schifffahrtsunternehmungen VSSU angehören. In chronologisch aufgebauten Kapiteln schildert Meister die wechselvollen Geschichten zwischen Genfer- und Bodensee, vom Rhein bis ins Tessin. Reich ist der sehr schön gestaltete Band bebildert, wundervolle Schiffsmodelle von Erich Liechti helfen dem Betrachter da weiter, wo keine Fotos existieren. Der Weber-Verlag führt damit einen weiteren Schiffstitel in seiner Verlagsliste, der sich durch hohe Kennerschaft der Materie und Liebe zum Detail auszeichnet.



Zum Buch

Dr. Jürg Meister, 200 Jahre Dampfschiffahrt in der Schweiz. Weber-Verlag, Thun, 49 Franken

Jürg Meister berichtet von der Pionierphase ab den späten 1820er-Jahren, als mit der «Guillaume Tell» auf dem Genfersee ein erstes Dampfschiff in Dienst gestellt wurde. So verschieden die einzelnen Situationen der Binnengewässer, so ähnlich sind ihre Umstände. Ab 1850 folgen die Kämpfe gegen die Eisenbahn, abgelöst von der Belle Époque vor dem Ersten Weltkrieg und der Hochkonjunktur nach dem Zweiten Weltkrieg. Dieselbetriebene Motorschiffe eroberten anschliessend die Seen, ehe gegen Ende der 1970er-Jahre mutige Schiffsfreunde sich für die verdrängten, ehrwürdigen Dampfer einzusetzen begannen.

Heute sind die prächtigen Flotten auf dem Vierwaldstätter- und dem Genfersee, aber auch die Raddampfer auf dem Thuner-, dem Briener- und dem Zürichsee Touristenmagnete sondergleichen, die niemand mehr missen möchte. Viel Mühe, Arbeit und Geld waren nötig, um heute eine so gepflegte wie beliebte Anzahl Dampfschiffe erhalten zu können.

Auch den Nebenschauplätzen widmet Meister eigene Untersuchungen, was diesem Buch den Charakter der Vollständigkeit verleiht. Selbst der «Sonderfall» Engadin mit dem höchstgelegenen konzessionierten Schiffsbetrieb auf dem Silsersee wird gewürdigt. Eine Liste aller übrigen Schiffscurse – auch heute nicht mehr betriebenen wie beispielsweise auf dem Davosersee – ist fein säuberlich notiert. Der Autor hat keine Mühe gescheut, Daten und Fakten zusammenzutragen. Für kommende Generationen von Dampfschiff-Freunden wird dieses Buch als profundes Nachschlagewerk dienen.

Eine fotografische Reise auf der Berninabahn

Lorenz Degen Stephan Kenneweg-Kamp hat in Zusammenarbeit mit iSTORIA, dem Fotoarchiv des Puschlavs, ein beachtenswertes Buch über die berühmte Alpenbahn herausgegeben. Der Fotograf aus Wuppertal kam während eines Urlaubs als Achtjähriger erstmals in das Bündner Südtal. Seither hat ihn das besondere Ambiente zwischen Gletschern und Palmen nicht mehr losgelassen. Alessandra Jochum-Siccardi und Pierluigi Cramerli von iSTORIA haben historische Aufnahmen und Hintergrundinformationen beige-steuert, was dem Werk eine inhaltliche Tiefe verleiht. Für alle Freunde der Berninabahn ist dieses reichhaltige Buch unentbehrlich.

Der voluminöse, aber dennoch handliche Band ist zweigeteilt: Man kann das Buch umdrehen und wieder von vorne anfangen. Der eine Teil zeigt fotografisch die harten Winterbedingungen, denen Strecke, Menschen und Fahrzeuge ausgesetzt sind. Stefan Kenneweg-Kamp hat ganz eindruckliche Szenen festgehalten,

beispielsweise wie sich die Schneeschleuder gegen Schneemassen stemmt oder die Maschinisten hinter einer schneebedeckten Scheibe das unsichtbare Gleis suchen. Den Menschen der Bahn, welche der Reisende nicht sieht, ist hier ein bildliches Denkmal gesetzt worden.

Der andere Teil nimmt die Leserschaft mit auf eine Reise von Tirano nach St. Moritz. In Deutsch, Italienisch und Englisch wird jede Station vorgestellt. Historische und aktuelle Aufnahmen aller Tages- und Jahreszeiten wechseln sich ab. Bemerkenswert sind – nebst herrlichen Landschaften – die Bilder aus der Bauzeit, die den schwierigen Arbeitsfortschritt im Gebirge zeigen. Prächtig hat Stephan Kenneweg-Kamp die

Nostalgiezüge eingefangen: Das Bernina-Krokodil ist ebenso vertreten wie die gelben Triebwagen sowie das «Eselchen» – die braune Rangierlokomotive «Asnin».

Obschon erst gerade im August dieses Jahres erschienen, ist diese Publikation mittlerweile ein Zeitdokument geworden: Mit dem Rückzug der Triebwagen-Generation Abe 4/4 III aus dem Plandienst hat sich der Rollmaterialeinsatz seit diesem Herbst stark gewandelt. Nunmehr sind es die Allegra-Garnituren, die den täglichen Verkehr bewältigen. Der Wechsel der Natur wird dafür sorgen, bei Eisenbahnfotografen aufkommende Langweile in Grenzen zu halten. Die Berninabahn bleibt eine Traumstrecke.



Zum Buch

Berninabahn: Eine Bahnstrecke, viele Perspektiven. Stephan Kenneweg-Kamp, fotografo. iSTORIA • Archivi fotografici Valposchiavo. Poschiavo 2023, 50 Franken

Mit 100 Wagen auf der Albula-Linie

Das Buch zum sagenhaften Weltrekord der Rhätischen Bahn.

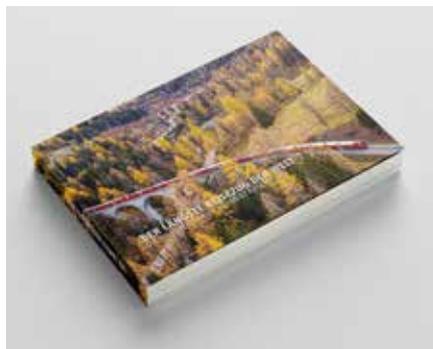
Tibert Keller Eine emotionale Sache leistete sich die Rhätische Bahn (RhB) im Jahr 2022. Die ganze Geschichte zum letztlich geglückten Weltrekordversuch vom 29. Oktober ist nun in Buchform erhältlich. Entsprechend dem Thema ist dieses im unüblichen Querformat erschienen, wie Autor Reto Wilhelm betont. Er lässt darin viele Menschen zu Wort kommen, die in ganz unterschiedlichen Funktionen zu verschiedenen Zeitpunkten in diesem gewagten Experiment involviert waren. Der verrückte Gedanke des RhB-Direktors Renato Fasciati, der ein kleines Zeitfenster für die Realisierung entdeckt hatte, spaltete die Gemüter. Zwischen Ablehnung und Begeisterung schlug ihm die ganze Palette von Reaktionen entgegen.

Für die Buchpräsentation stellte sich das Verkehrshaus mit seinem gigantischen Kino zur Verfügung, wo die rund 250 Teil-

nehmerinnen und Teilnehmer zur Einstimmung ein ebenfalls mit vielen Emotionen angereichertes Video präsentiert bekamen. Einige Beteiligte schilderten anschliessend zur Unterhaltung des Publikums ihre bangeren Momente sowie Missgeschicke, die es auf dem langen Weg zu überwinden galt.

Bemerkenswert ist, dass die Gefahr des Scheiterns Medien dazu motivierte, live

von der Weltrekordfahrt zu berichten. Aber auch Pannen der Berichtersteller selber, stellten sich denn ein, was sich nun genüsslich auf 240 grosszügig gestalteten Seiten nacherleben lässt. Sogar Videosequenzen haben es ins Buch geschafft: Ein QR-Code leitet, mindestens die nächsten Jahre, auf eine Webseite mit 17 ebenso vielfältigen Clips.



Zum Buch

Der längste Reisezug der Welt – Die Rhätische Bahn schreibt Geschichte
Somedia, Chur 2023, 240 Seiten,
59 Franken

VVST
VERSICHERUNGEN
ASSURANCES

**SICHER.
UNABHÄNGIG.
LEISTUNGSSTARK.**

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

VVST, Elisabethenanlage 25, Postfach, 4002 Basel
info@vst.ch, www.vvst.ch

Die Katastrophe an der Birs

Ein Roman über das verheerende Zugunglück von Münchenstein 1891.

Lorenz Degen Historische Romane sind sehr beliebt, doch sehr selten wird darin ein Eisenbahn-Thema behandelt, noch dazu ein schweizerisches. Der Autor Stefan Haenni hat sich intensiv mit den Geschehnissen rund um den Einsturz der Birsbrücke bei Münchenstein auf der Strecke Basel – Laufen auseinandergesetzt. In literarischer Form schildert er die dramatischen Ereignisse eines der grössten Eisenbahnunglücke der Schweiz.

Am 14. Juni 1891 fuhr ein mit zwei Dampflokomotiven bespannter Zug von Basel Richtung Münchenstein. Dort fand an diesem Tag ein grosses Sängersfest statt. Wegen grossem Andrang wurde der Zug sogar noch um zwei Wagen verstärkt. Niemand ahnte, dass frühere Hochwasser die Widerlager der Brücke geschwächt hatten und die Konstruktion bereits mangelhaft gewesen war. Als der Zug bremste, geriet die Brücke zuerst ins Schwanken und brach dann zusammen. Von den zirka 550 Passagieren starben 73 durch Ertrinken oder durch den Zusammenprall der Kompositi-



Zum Buch

Stefan Haenni,
Eiffels Schuld.
Gmeiner Verlag
2023, zirka 21
Franken

on. 171 wurden verletzt. Im Nachgang des Ereignisses wurden auf eidgenössischer Ebene strengere Bau- und Unterhaltsvorschriften für Bahnbrücken erlassen sowie Normen ausgearbeitet. Die Jura-Simplon-Bahn als Betreiberin zeigte sich derweil gegenüber den Opfern äusserst schäbig, obschon sie im Gerichtsverfahren finanziell nicht belangt wurde. Von privater Seite wurde den Angehörigen durch eine Spendensammlung geholfen.

Haenni erzählt die tragische Geschichte anhand des Lebens von Ida Gysin, späte-

rer Gutzwiller, die mit ihrem Mann Karl und dem kleinen Willi in diesem Zug zum Sängersfest reisen will. Während Ida und ihr Sohn überleben, muss Karl sein Leben lassen, doch eine dunkle Wahrheit kommt erst später ans Licht. In die Katastrophe verflochten ist die Geschichte der Ingenieure Maurice Koechlin und Gustave Eiffel.

Eiffels Werkstätte konstruierte und baute die Brücke, doch kämpfen beide mit Schwierigkeiten in Panama. Historisch fundiert und literarisch ausgeschmückt entwirft Haenni so ein facettenreiches Bild der damaligen Zeit mit ihren Freuden und Nöten. Die Recherchen zu diesem Buch – das Haenni Eiffel zu dessen hundertstem Geburtstag posthum widmet – sind eindrücklich, wie das Quellenverzeichnis am Ende des Bandes offenlegt. Dem Berner Autor kann man nachsehen, dass er das Baselbieter Parlament als «Kantonsrat» statt als Landrat bezeichnet (Seite 157). Stefan Haenni ist zu danken, dass er ein Stück Schweizer Eisenbahngeschichte wieder ins Bewusstsein ruft.

Bilder einer verschwundenen Epoche

Eisenbahnfotos aus dem Nachlass von Hans-Peter Bärtschi.

Lorenz Degen Am 2. Februar 2022 ist Hans-Peter Bärtschi gestorben. Sein ganzes Berufsleben hindurch hielt der studierte Architekt Eisenbahnen in aller Welt in Bildern fest. Der Pionier der Schweizer Industrialisierung-Forschung hat vorgesorgt, dass die reichhaltige Sammlung nach seinem Tod nicht einer Mulde übergeben wird. Bereits 2014 hat Bärtschi seinen umfangreichen Bildbestand in der ETH-Bibliothek deponiert. Nun liegt eine Auswahl seiner Aufnahmen in Buchform vor. Im Rahmen der Reihe «Bilderwelten» ist unter der Nummer 8 der Band «Eisenbahnbilder – Eisenbahnbild» entstanden. Michael Gasser und Nicole Graf zeichnen als Herausgeber, Thomas Eichenberger lieferte die kurze geschichtliche Einordnung im vorderen Teil, während die Mehrzahl der Seiten den Abbildungen von Strecken, Fahrzeugen und

Menschen gilt, die Hans-Peter Bärtschi vor der Kamera erschienen.

Leider sind die Aufnahmen nicht nach Bahngesellschaften oder Linien geordnet. Die Abfolge der Bilder scheint völlig zufällig, was das Suchen eines Motivs stark erschwert. Zeitlich durcheinander gemischt finden sich Normal- und Schmalspur nebeneinander, Zahnradbahnen und Trams sind ebenso vertreten wie Schrottplätze und Eisenbahner bei der Arbeit. Die Herausgeber hätten die Fotos sorgfältiger chronologisch und nach Regionen ordnen müssen, um den Leser nicht verwirrt und gleichzeitig beglückt sich selbst zu überlassen. Denn Bärtschi hat im Bewusstsein um den technischen Wandel der Bahnwelt zwischen 1960 und 1990 besondere Momente festgehalten, die heute Zeugnisse einer verschwundenen Epoche darstellen. Stangenlokomotiven

wie das Krokodil gehörten zum Schweizer Schienennetz wie Werklokomotiven und Milchkanen an Stationen. Bärtschis Bilder zeigen eine Bahnwelt, die heute verschwunden ist. Durch den zeitlichen Abstand wird der Band historisch wertvoll. Auch wenn sich viele Bilder im ETH-Bildarchiv online anschauen lassen, wäre doch ein grösseres Buchformat wünschenswert gewesen, um den aussergewöhnlich hochwertigen Bildern mehr Raum zu geben.

Zum Buch

Michael Gasser und Nicole Graf
(Hrsg.), Eisenbahnbilder – Eisenbahnbild,
Schweizer Eisenbahnen im Fotoarchiv
von Hans-Peter Bärtschi und der
Stiftung Industriekultur, Verlag
Scheidegger&Spiess, Zürich, 59 Franken

Nicht ganz so flach, nicht ganz so schnell

Zum Artikel «Grimseltunnel auf der Zielgeraden?» (InfoForum 3/2023)

Man merkt, dass Martin Stuber vom Grimseltunnel voll begeistert ist. Das darf er auch sein. Auch ich finde das Projekt mit der Kombination von Eisenbahn und Hochspannungsleitung in einem gemeinsamen Bauwerk sehr spannend und unterstützungswürdig. Die Projektanten haben zeitgerecht erkannt, dass die Verlegung der Hochspannungs-Übertragungsleitung direkt im Bahntunnel nicht das Gelbe vom Ei ist und schlagen nun zwei separate Tunnels vor, einen einspurigen Bahntunnel und einen parallelen Kabelstollen, der gleichzeitig als Rettungsstollen genutzt wird.

In der Bildlegende auf Seite 11 schreibt Martin Stuber «Mit dem Grimseltunnel wird der zentrale Alpenraum 'erklommen'. Weil der Tunnel aber 22 km lang ist, beträgt die Steigung dennoch nur 6 Promille. Zum Vergleich: Die Gotthard-Zufahrtsrampen haben 26 Promille». In dieser Aussage liegt einfach das Komma am falschen Ort. Die Neigung zwischen Innertkirchen und Handeck beträgt nämlich 60 Promille, also 6 Prozent. Das ist die Steigung einer veritabel steilen Strasse oder von steilen Adhäsionsbahnen. Gerade diese star-

ke Neigung ist einer der Pferdefüße des Grimseltunnels. Wenn das Bauwerk zu einem Bindeglied zwischen den zahlreichen Meterspurbahnen vom Genfersee bis nach St. Moritz werden soll, dann sollte sich das Neubauprojekt an die Charakteristiken der stärksten Bahn, der RhB anlehnen. Die mit reiner Adhäsion betriebene Oberländer- und die Albula-Linie weisen Neigungen von 27 resp. 35 Promille auf. Das wäre für einen lokbespannten Glacier-Express mit schweren Wagen die adäquate Steigung. Natürlich weist die MGB zahlreiche Zahnstangenstrecken auf. Sinnvollerweise sollten diese zwischen Brig und Sedrun (Grenjols, Oberalpstrecke) mittel- bis langfristig durch Adhäsionsstrecken ersetzt werden, insbesondere der Oberalppass durch einen Basistunnel Andermatt – Dieni. Autor Stuber schreibt ja selbst, dass Bahninfrastruktur immer eine langfristige Investition sei.

Für das Grimselprojekt bedeutet das, dass die Strecke Innertkirchen – Handeck flacher als 6 Prozent trassiert werden muss. Dadurch wird die Strecke zwar länger, es kann dabei aber mit weitgehend offenen Linienführungen gearbeitet werden. Die Hochspannungsleitung kann trotzdem im steilen Kabelkanal geführt werden.

Offenbar führte der Sekretär des Verwaltungsrates der Grimselbahn AG, Dres von Weissenfluh, an der Delegiertenversammlung von Pro Bahn Schweiz aus, dass die kurze Bauzeit interessant sei: Da

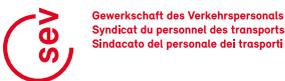
im kompakten Grimselgranit mit Sprengvortrieb gearbeitet werden könne und drei Angriffspunkte vorgesehen seien, betrage die Bauzeit nur zwei Jahre. Auch hier liegt wahrscheinlich ein Kommafehler drin. Die Länge des Haupttunnels zwischen Handeck und Oberwald beträgt 10.2 km. Dort sind lediglich zwei Angriffsstellen vorgesehen: in Handeck und in Oberwald.

Verglichen mit dem 5.8 km langen Neubaustollen an der Albula mit ebenfalls zwei Angriffsstellen wäre die kurze Bauzeit beim Grimseltunnel eine absolute Weltneuheit. Am Albulatunnel wird seit 2015 gebohrt und er soll 2024 in Betrieb genommen werden, also nach einer zirka 9-jährigen Bauzeit: in ebenfalls bekanntem, allerdings etwas schwierigeren Gestein als im Grimselgebiet.

Der Autor hält noch eine weitere (unrealistische) Hoffnung aufrecht: Die Zentralbahn will ihre Zahnstangen-Steilstrecken mit 128 Promille-Neigungen mit reinen Adhäsions-Triebwagen bewältigen. Diese Idee muss sofort begraben werden. Jeder Franken, der in dieses Hirngespinnst investiert wird, ist auf immer verloren. Solche unmögliche Ideen sollte das BAV als Geldgeberin der Zentralbahn schon längst beenden.

Martin Stuber schreibt, die unterschiedlichen Stromsysteme seien mit modernen Mehrstromlokomotiven kein Problem mehr. Auch das sind zurzeit unbewiesene

Firmen / Gönner

			
			
			Gemeinden
			BL: Läufelfingen GL: Glarus Nord TG: Frauenfeld UR: Erstfeld ZH: Aesch, Dietikon, Dübendorf, Elgg, Meilen, Rafz, Richterswil, Thalwil, Uetikon, Wädenswil
			

Hoffnungen. All die verschiedenen Komponenten in Triebwagen zu integrieren, ist dann schon noch ein weiteres Kapitel wert. Neben den unterschiedlichen Stromsystemen sind aber auch noch die unterschiedlichen Kupplungs-Systeme, die differierenden Bremsysteme und viele weitere «Details» vorhanden.

Gleichwohl: Wenn der Grimseltunnel dazu beitragen kann, dass die beteiligten Bahnen ihre unterschiedlichen Charaktereigenschaften sukzessive vereinheitlichen, erweist sich das Projekt in jeder Hinsicht als zukunftsfruchtig. Aber: Auch wenn man vom Grimseltunnel begeistert sein kann, sollten die Verantwortlichen keine falschen Hoffnungen wecken – ausser der Autor Stuber habe an der Delegiertenversammlung vieles falsch verstanden.

Paul Stopper, Uster

Etwas mehr Augenmass

Anmerkungen zum InfoForum 3/2023

Vielen Dank für Ihr InfoForum, welches wieder fundierte, wertvolle Informationen enthält. Im Artikel «Ohne Vision direkt aufs Abstellgleis» war für mich vor allem die Rollenproblematik beim BAV neu und sehr erhellend. Danke für Ihre wichtige Arbeit.

Ab und zu gibt es Artikel, die meines Erachtens übers Ziel hinausschiessen, etwa mit sehr pauschalen Forderungen. Im Editorial von Frau Blättler werden vehement Schadenersatz-Forderungen im Zusammenhang mit der Sperrung des Gotthardbasis-Tunnels gefordert. Muss denn wirklich jede Inkonvenienz entschä-

digt werden? Können wir nicht akzeptieren, dass es Störungen und Unfälle gibt, für welche im Falle der Entgleisung im Gotthardtunnel die SBB wahrscheinlich nicht einmal die Schuld tragen? Ist es so schlimm, wenn die Reise ins Tessin – wie bis vor kurzer Zeit – eine Stunde länger dauert? Seien wir froh, dass die Bergstrecke erhalten wurde und unterstützen die SBB bei deren weiterem Unterhalt, statt ihr via fragwürdige Vergütungen an die Kunden Geld zu entziehen.

Ein zweiter Punkt, bei dem ich mehr Mässigung bei der Berichterstattung erwarten würde, ist die relativ unkritische Forderung nach schnellstmöglicher Realisierung des Luzerner Tiefbahnhofs. Für mich ist der Nutzen dieser Riesen-Investition noch zu wenig erwiesen. Mir scheint dieses Projekt gerade ein Beispiel für die einseitigen lokal-politischen Interessen ohne Berücksichtigung eines Gesamtkonzepts zu sein, welches Sie andernorts selbst kritisieren. Kommt dazu, dass wir generell weniger Mobilität generieren sollten, auf der Schiene und auf der Strasse. Auch die Schiene braucht Ressourcen! Wenn Sie in diesen Punkten künftig mit etwas mehr Augenmass informieren könnten, wäre ich Ihnen sehr dankbar.

Ruedi Rüeegsegger, Luzern

Vorschau

Pro Bahn Zürich
Mitgliederversammlung im WAGI
Museum Schlieren
Samstag, 6. April 2024, 17.30 Uhr

Sektion Zentralschweiz
Mitgliederversammlung im
Hotel Waldstätterhof in Luzern
Mittwoch, 22. Mai 2024, 19:15 Uhr



Jetzt Mitglied oder Gönner werden von Pro Bahn Schweiz!

Mit einer Gönnerschaft unterstützen Sie unser Engagement.

- ab CHF 100.– / Jahr inkl. InfoForum
- ab CHF 500.– / Jahr inkl. InfoForum und Logo-Auftritt im InfoForum

Anmeldung unter www.pro-bahn.ch



Kontakte Pro Bahn

<p>Pro Bahn Schweiz 8000 Zürich M 078 878 03 23 info@pro-bahn.ch</p>	<p>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</p>	<p>Pro Bahn Ostschweiz Heiligkreuzstr. 32, 9008 St. Gallen Bruno Eberle, Präsident M 071 245 36 46 beberle@swissonline.ch</p>	<p>Pro Bahn Zentralschweiz St. Johannesstrasse 4, 6300 Zug Martin Stuber, Präsident M 078 746 13 12 pbs-zs.praesident@pro-bahn.ch</p>
<p>Zentralvorstand Karin Blättler Präsidentin M 079 961 34 53 karin.blaettler@bluewin.ch</p>	<p>Pro Bahn Nordwestschweiz 4000 Basel Lorenz Degen, Präsident M 079 728 87 24 lorenzdegen@bluewin.ch</p>	<p>Pro Bahn Ticino Astuti Via Gen. Guisan 20, 6828 Balerna Fabio Canevascini, Presidente M 079 248 5014 fabio@fabiocanevascini.ch</p>	<p>Pro Bahn Zürich Weissenrainstr. 8, 8708 Männedorf Sandro Hartmeier, Präsident M 079 609 41 11 pbs-zh.praesident@pro-bahn.ch</p>

Alles für die gute Reise – und vieles mehr.

Ihr SBB Shop in ausgewählten Bahnhöfen
oder online. [sbb.ch/shop](https://www.sbb.ch/shop)

