

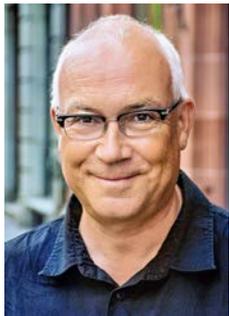


Bild: Gerhard Lob

Veränderung des Wartens

Weniger Sitzbänke auf Perrons, weniger Bahnhofbuffets

Mehrfahrtenkarte: Abschaffung nur bei einer Ersatzlösung
Dampfbahnen: Beschaffung von Kohle wird komplizierter



Gerhard Lob

Redaktor
InfoForum

D Mobilität ohne Smartphone-Zwang

Es soll tatsächlich noch Menschen ohne Smartphone geben. Sie bezahlen mit Bargeld, erledigen ihre Überweisungen auf der Post, kaufen ihr Bahnbillett am Schalter oder einem Ticketautomaten. Gemäss einer Studie von Bitkom Research besitzt die Hälfte der Deutschen über 65 Jahren kein Smartphone. Genau das müssen Verkehrsunternehmen berücksichtigen, wenn sie die Digitalisierung vorantreiben und zunehmend alternativlos machen. Es kann nicht sein, dass eine ganze Gesellschaftsgruppe von bestimmten Mobilitätsangeboten ausgeschlossen wird, so wie es mittlerweile mit dem Deutschlandticket der Fall ist, das nur noch digital erhältlich ist. Auch in der Schweiz geht der Trend in diese Richtung. Damit stehen bewährte Billettangebote wie die Mehrfahrten-Stempelkarte vor dem Aus. Die Verkehrsunternehmen müssen unbedingt Ersatzlösungen erarbeiten, die einfach zu nutzen sind, auch von Menschen ohne Smartphone (Seite 11).

F Une mobilité sans la contrainte du smartphone

Ils paient en espèces, effectuent leurs virements à la poste, achètent leur billet de train au guichet ou à un distributeur de billets; les individus dépourvus de smartphone existent bel et bien. Selon une étude de bitkom research, la moitié des Allemands de plus de 65 ans ne possède pas de smartphone. Face à la numérisation galopante, sans option alternative, les entreprises de transport doivent en tenir compte. On ne saurait admettre que tout un groupe social soit exclu de certaines offres de mobilité, comme c'est le cas avec le Deutschlandticket, qui n'est désormais plus que disponible sous forme digitale. Une tendance qui gagne aussi la Suisse. Des billets qui ont fait leurs preuves, comme la carte à timbre multi-courses, sont sur le point de disparaître. Les entreprises de transport doivent impérativement élaborer des solutions accessibles, même par les personnes ne possédant pas de smartphone (page 11).

I Mobilità senza obbligo di uno smartphone

Esistono ancora persone senza smartphone. Pagano in contanti, effettuano bonifici bancari all'ufficio postale, acquistano i biglietti del treno allo sportello o alle macchinette automatiche. Secondo uno studio di bitkom research, la metà dei tedeschi di età superiore ai 65 anni non possiede uno smartphone. È proprio di questo che le aziende di trasporto devono tenere conto quando spingono sulla digitalizzazione rendendola sempre più priva di alternative. È inaccettabile e discriminante che un intero gruppo sociale sia escluso da alcuni servizi di mobilità, come accade ora con il Deutschlandticket, disponibile solo in formato digitale. Anche in Svizzera la tendenza va in questa direzione. Offerte di biglietti apprezzate dall'utenza, come la carta per più corse verranno eliminate. È indispensabile che le aziende di trasporto sviluppino soluzioni sostitutive facili da usare, anche per chi non ha uno smartphone (pagina 11).

Inhalt

Thema «Veränderung des Wartens»

Perronmöblierung auf dem Rückzug 3-4
Aufenthalt im Bahnhof: Eine kleine Geschichte der Bahnhofsgastronomie 5-6
Das berühmteste Bahnhofbuffet: BBO 8-9

Aktuell

Ärger in Domodossola: Im Sommer wird eine wichtige Strecke in Italien gesperrt 10
Zur Abschaffung der Mehrfahrtenkarte 11
Tipps zur Nutzung der SBB-App 12
Nachrichten 13
Trend: Freizeitverkehr legt zu 14
Im Test: ICE 3neo der DB und ÖBB-Railjet ... 15

ÖVerreisen

Kohle für Dampfbahnen wird knapp 16-17
Die Rettung der Achenseebahn 18-19

Astuti & Citrap Vaud

De Genève et Bâle à Londres en train 20
Quando la Centovallina conviene 21

Pro Bahn

Freilichtspiel zum Lötschbergtunnel 22
Bericht von der DV in Balsthal 23

Frontbild:

Organisch geformte Holzbänke im Untergeschoss des Bahnhofs Luzern

Impressum

InfoForum 2/2024, Versand: 29. Mai

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)
6604 Locarno
T 091 752 38 29
cescato.lob@ticino.com

Mitarbeit Pro Bahn

Roland Arnet, Bastian Bommer, Lorenz Degen, Edwin Dutler, Peter Hummel, Noam Schaulin; Astuti: Charly Gussetti; Citrap VD: Daniel Mange

Bilder

Presse Dienste, Redaktion, soweit nicht anders erwähnt

Korrektorat

Stefan Schweizer

Druck

Brunner Medien AG
Arsenalstrasse 24, Postfach 1064, 6011 Kriens
T 041 318 34 34, F 041 318 34 00
www.bag.ch / info@bag.ch

Grafisches Konzept und Layout

Marco Bernet, Projektathleten GmbH, Zürich
T 044 362 76 77, M 079 472 35 62
www.projektathleten.ch / marco@projektathleten.ch

Weitere Adressen

Siehe Kontakte Pro Bahn auf Seite 23

Auflage

2000 Exemplare, 4 x jährlich

Mitgliedschaft

Europäischer Fahrgastverband

Nächste Ausgaben

InfoForum 3/2024, Versand: 4. September 2024
Inserate- und Redaktionsschluss 14. August 2024
InfoForum 4/2024, Versand: 4. Dezember 2024
Inserate- und Redaktionsschluss 13. November 2024

Perronmöblierung im Abwärtstrend

Sitzbänke auf Bahnsteigen sind beliebt, aber immer seltener anzutreffen. Die Bahnunternehmen setzen auf spezielle Wartebereiche in den Bahnhöfen.

Gerhard Lob Im InfoForum 1/2024 (Seite 19) hat Daniel Mange von Citrap-Vaud ein wichtiges Thema angeschnitten. Er hat in der Westschweiz neue Wartehäuschen auf den Perrons unter die Lupe genommen, die nicht immer den Kundenbedürfnissen entsprechen. Mal regnet es rein, mal sind sie zu heiss (im Sommer), mal zu kalt (im Winter), vom Littering gar nicht zu sprechen. Die Beobachtungen von Daniel Mange haben uns motiviert, die Wartesituation an Schweizer Bahnhöfen ins Auge zu fassen und die grössten Bahnunternehmen SBB und BLS zu ihrer «Wartepolitik» zu befragen.

Bei unseren subjektiven Beobachtungen ist der Eindruck entstanden, dass immer seltener Sitzbänke auf den Perrons anzutreffen sind. Die Bahnsteige sind teilweise sehr lange geworden, damit auch Züge in Doppeltraktion halten können. Doch Sitzbänke sind häufig nur in der Mitte der Perrons aufgestellt, eher selten oder gar nicht in den Sektoren an den Enden der Bahnsteige. Für Personen mit Mobilitätseinschränkungen oder für betagte Personen kann dies im Fall längerer Wartezeiten (ausgelöst auch durch Verspätungen von Zügen) zu einem Problem werden, weil sie nicht so lange stehend warten können. Der Gang zu einem speziellen Wartebereich im Bahnhof ist meist zu lang und zu aufwändig. Für ein Einkehren in einem Bahnhofsbuffet, sofern überhaupt noch vorhanden (siehe Berichte ab Seite 6), reicht die Zeit nicht.

BLS und SBB haben die gestellten Fragen sehr ausführlich beantwortet, was erfreulicherweise aufzeigt, wie ernst dieses Problem genommen wird. Aus Platzgründen geben wir einige Antworten im Folgenden leicht gekürzt wieder:

Sind sich die BLS und die SBB der Problemlage bewusst?

BLS: Ja, die BLS ist sich diesem Thema bewusst und versucht, wo möglich Lösungen zu finden, um Sitzbereiche auf den Perrons anzubieten. Viele der bestehenden Anlagen der BLS (umgebaut zwischen 2005 und 2020) sind jedoch so konzipiert



Viel freie Fläche, keine Sitzbänke: Reisende warten im Bahnhof Luzern im Sektor D auf einen verspäteten IR nach Zürich.
Bild: Gerhard Lob

worden, dass nach heutigen Normen des Bundesamtes für Verkehr (BAV) und der Auflagen im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) kaum Möblierungen platziert werden können, ohne dass aufwändige bauliche Massnahmen wie etwa eine Perronverbreiterung ausgelöst würden. Vorausgesetzt – der Platz dafür wäre überhaupt vorhanden. Neu konzipierte BLS-Bahnhöfe wie beispielsweise Wabern bei Bern, Frutigen und Kirchberg-Alchenflüh oder auch Langendorf, Kleinwabern und Kehrsatz (die drei letztgenannten sind in Planung) nehmen

sich der Themen Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsqualität an.

SBB: Die SBB ist sich bewusst, wie wichtig Sitzgelegenheiten gerade für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen sind. Deshalb ergänzt sie bis nächstes Jahr an rund 45 Bahnhöfen neue Sitzbänke. Wichtig ist: Die Reisenden sollen dort warten und bequem sitzen können, wo Platz ist, und das ist tendenziell immer weniger auf dem Perron. Denn die stetig steigenden Fahrgastzahlen schränken die Gestaltungsmöglichkeiten zunehmend ein: Je mehr Menschen sich auf dem Perron bewegen, desto weniger Platz bleibt aus Sicherheitsgründen für die Perronmöblierung. Die SBB investiert deshalb in spezielle und komfortabel gestaltete Wartebereiche in den Bahnhöfen.

Wer ist dafür verantwortlich, ob auf Perrons Sitzbänke oder Wartehäuschen installiert werden, und wer trägt die Kosten?

BLS: Die Verantwortung liegt bei den Besitzern der Bahnhöfe. Die Kosten wer- >>>

«Je mehr Menschen sich auf dem Perron bewegen, desto weniger Platz bleibt aus Sicherheitsgründen für die Perronmöblierung».



Typische Sitzgelegenheiten in Basel SBB ...

>>> den über die Leistungsvereinbarung mit dem Bund getragen. Das BAV kontrolliert unsere Planungen und interveniert teilweise bei zu geringer, aber auch bei zu hoher Anzahl von Möblierungselementen (Bänke, Warteunterstände, ...) auf dem Perron. Die Flächen auf dem Perron müssen vielseitige Aufgaben übernehmen. So braucht es ausreichend Freiraum für den sicheren Aufenthalt, das rasche Ein- und Aussteigen und Bewegungen auf dem Perron. Die Frage der Möblierung (was ist zu wenig, was ist zu viel) begleitet uns während des ganzen Planungsprozesses.

«Die Frage nach der Möblierung (was ist zu wenig, was ist zu viel?) begleitet uns während des ganzen Planungsprozesses».



... und in Bellinzona.

Bilder: Gerhard Lob

SBB: Im Rahmen von Ausbau- und Erneuerungsprojekten ist SBB Infrastruktur für die Planung und Realisierung der Perronmöblierung zuständig. Dies nach den geltenden Vorgaben des BAV. In den Bahnhöfen ist SBB Immobilien für die Platzierung verantwortlich und trägt auch die Kosten. So hat SBB Immobilien in den letzten Jahren beispielsweise in organisch geformte Holzbänke investiert. Diese sorgen unter anderem in Bern (u.a. Treffpunkt), Basel oder St. Gallen für Warte- und Sitzkomfort. Auch im Bahnhof Aarau gibt es diesbezüglich Neuerungen..

Nach welchen Kriterien werden diese aufgestellt? Gibt es Vorschriften in Bezug auf die Zahl der Wartebänke?

BLS: Die öV-Branche gibt bei praktisch allen Themen Leitplanken mit einem gewissen Handlungsspielraum vor, nach denen wir uns in der Planung richten. Vorschriften bezüglich Anzahl Bänke gibt es nicht, jedoch viele Vorschriften, welche die Platzierung von Bänken und Wartehallen erschweren.

SBB: Die Anzahl der Sitzgelegenheiten richtet sich nach dem Fahrgastaufkommen und den Platzierungsvorgaben des BAV. Die Anzahl Wartehallen richtet sich nach dem Fahrgastaufkommen und der verkehrlichen Funktion des jeweiligen Bahnhofs im Schienennetz.

Können Kundinnen und KundeVorschläge einbringen, wenn Sie bestimmte Wartemöglichkeiten wünschen? An wen sollten sie sich wenden?

BLS: Kunden können sich gerne mit ihren Anliegen beim BLS-Kundendienst (bls.ch/kontakt) melden. Die Anfrage wird BLS-intern an die richtige Stelle zur Beantwortung geleitet. Dies geschieht auch bereits regelmässig. Leider aber müssen wir, aus bereits erläuterten Gründen, mehrheitlich rückmelden, dass eine Platzierung weiterer Bänke auf den besagten Perrons nicht möglich ist.

SBB: Die SBB erhebt regelmässig die Bedürfnisse ihrer Kundinnen und Kunden mittels Befragungen. Kundinnen und Kunden können sich mit ihren Anliegen zudem auch an das SBB Contact Center wenden: Tel. 0848 44 66 88 (CHF 0.08/Minute).



Entspannt unterwegs

Zurücklehnen und geniessen – mit diesen Services reisen Sie bequem von Tür zu Tür.

Reisegepäck

Reisen macht Spass, Koffer schleppen nicht. Mit unserem Gepäckservice reisen Sie bequem ohne Kofferschleppen im ÖV und holen Ihr Reisegepäck am Bahnhof oder Zielort Ihrer Wahl ab. Ab 12 Franken pro Gepäckstück.

bls.ch/gepaeck

Veloversand

Lassen Sie Ihr Velo direkt vor der Haustür abholen und an den gewünschten Zielort liefern. So sind Sie noch bequemer mit Ihrem Velo unterwegs. Ab 20 Franken pro Velo.

bls.ch/velo

Bedürfnis nach Austausch, Speis und Trank

Eine kleine Geschichte der Schweizer Bahnhofsgastronomie aus Sicht der SBB.

Felix Bossel* Die Bahnhofsgastronomie ist so alt wie die Eisenbahn selbst: Wo die Menschen grosse und kleine Reisen antreten, wo die Routine des Arbeitsweges beginnt oder endet, besteht seit jeher das Bedürfnis nach Austausch, Speis und Trank. Alexis Leuthold, Leiter Bewirtschaftung bei SBB Immobilien, zeigt auf, woher die Bahnhofsgastronomie kommt und wohin sie sich entwickelt.

Ein kleines Buffet gab es bereits 1847 im ersten Schweizer Bahnhof in Zürich. In der Folge entstanden an allen grösseren Bahnhöfen und wichtigen Umsteigepunkten Bahnhofbuffets, die nicht nur Reisende, sondern auch Einheimische anzogen. Die SBB erkannten früh das finanzielle Potenzial der Bahnhofsrestaurationen: Schon wenige Jahre nach der Jahrhundertwende erwirtschafteten sie mit den Buffets einen wesentlichen Teil ihres Umsatzes. «Die kommerzielle Nutzung der Bahnhöfe ist keine Erfindung der Neuzeit. Aber nach wie vor leistet sie einen wichtigen Beitrag zur finanziellen Gesundheit der SBB», stellt Alexis Leuthold fest.

Bahnhöfe als Verweilorte

Bereits in den 20er-Jahren des letzten Jahrhunderts begriffen die SBB ihre Bahnhöfe nicht mehr nur als Ankunfts- oder Abfahrts-, sondern auch als Verweilorte.

Sie schufen einheitliche Reglemente und Verträge für die Bahnhofsgastronomie. Sie setzten umsatzabhängige Pachtzinsen fest und waren damit auch an einer erfolgreichen Betriebsführung interessiert. Umso sorgfältiger wurde nach fähigen Pächtern gesucht.

Heute noch wird bei der Zusammenstellung des Bahnhofsangebots nach diesem bewährten Konzept vorgegangen: Ausgewählt wird, was am besten zu den Kundenbedürfnissen, zum jeweiligen Bahnhof und seinem Umfeld passt. Auch das Prinzip der Umsatzmiete gilt nach wie vor, wird aber differenzierter gehandhabt: Dank der Umsatzmiete können die SBB auch kleinere und junge Angebote in den Bahnhof bringen. Denn wenn das Geschäft noch nicht so gut läuft, zahlen sie auch weniger Miete. «Der Mietzins ist aber nicht das einzige Kriterium», stellt Leuthold klar. «Entscheidend ist, dass die Angebote optimal die Kundenbedürfnisse erfüllen und zum

Standort passen. Ist dies gegeben, passt auch die Miete».

Die Lage am Bahnhof brachte von Anfang an eine bunt gemischte Kundschaft mit sich. Die Bahnhofbuffets waren Volksrestaurants. Trotz strenger Reglementierung durch die SBB garantierte die individuelle Pacht das Lokalkolorit der Betriebe. Keine Bahnhofsgastronomie glich der anderen. «Genau da wollen wir wieder hin», sagt Leuthold. Sein Ziel ist es, dass die Bahnhöfe so vielfältig sind wie die Städte und Gemeinden, in denen sie liegen. «Die Kundinnen und Kunden sollen auch am Bahnhofsangebot erkennen, ob sie in Lausanne oder Luzern sind», sagt Leuthold.

Die Folgen des Taktfahrplans

Dank des Taktfahrplans entfielen lange Wartezeiten am Bahnhof, die Essgewohnheiten veränderten sich, die Zahl der Pendlerinnen und Pendler nahm zu, der Wunsch nach einem gediegenen Essen am Bahnhof wurde nebensächlicher. Seit der zweiten Hälfte der 1980er-Jahre prägten zunehmend Kettenbetriebe, Fastfood-Stände und Lebensmittelläden das Bahnhofsbild. «Hier wollen wir punktuell Akzente setzen». Akzente, die es früher schon mal gab. «In Zürich – aber auch andernorts – hat es Platz für mehr bediente, hochwertige Gastronomie», meint Leuthold. Es

Dank der Umsatzmiete können die SBB auch kleinere und junge Angebote in den Bahnhof bringen.



Bahnhofbuffet à la bernoise: Neonlicht aus den 1990ern passend zum Ambiente aus den 1980ern.

Bilder: SBB, ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv





Passend zum Ambiente im Südtrakt: In den 1960er-Jahren speisten die Gäste des Bahnhofbuffets Zürich an weiss gedeckten Tischen.

gehe hier aber um eine Ergänzung, nicht um ein Entweder-oder: «Schnelldrehende Restaurants und Angebote für jeden Geldbeutel werden weiterhin immer ihren Platz haben».

Beispielhaft für die Weiterentwicklung und die Rückbesinnung auf Aspekte der Bahnhofsgastronomie aus früheren Zeiten seien die beiden neuen Restaurants im

frisch renovierten Südtrakt des Zürcher Hauptbahnhofs: «Wir sind stolz, dass mit The Counter und der Brasserie Süd zwei bediente Gastrokonzepte in den Südtrakt einziehen, die zur Historie und zur Wertigkeit des Gebäudeteils passen», so Leuthold. «Beide Betriebe werden von lokalen Gastronomen geführt, die ihre ganz persönliche Note in den HB bringen. Sie

Die Bahnhofbuffets gehörten einmal zu den besten und grössten Restaurants einer Stadt.

stehen damit in einer langen Tradition und ergänzen das Angebot im Bahnhof in passender Weise».

Die Bahnhofbuffets gehörten einmal zu den besten und grössten Restaurants einer Stadt. Die Pacht eines Bahnhofbuffets war für Schweizer Gastronomen ein angesehener Karriereschritt. «Das darf gerne wieder so sein» so Leutholds schmunzelndes Fazit, «aber das heisst nicht, dass die Bahnhöfe zu einem exklusiven Erlebnis werden sollen – im Gegenteil: Die Bahnhöfe boten früher für jedes Portemonnaie etwas, sie tun es heute und sie werden das auch in Zukunft tun».

**Dieser Text erschien erstmals im Dezember 2023 in den SBB-News. Nachdruck mit freundlicher Genehmigung der SBB*



Dank des Taktfahrplans entfielen lange Wartezeiten: Wer schneller unterwegs ist, will auch schneller verpflegt sein.

Der Bahnhof als Erlebnisraum: Bereits um 1900 gehörte nicht nur die Gastronomie zum Bahnhofsbild, sondern auch der Einzelhandel.

Im Schnittpunkt wichtiger Bahnlinien

Das Bahnhofbuffet Olten, liebevoll «BBO» genannt, existiert seit 1856. Es hat Schweizer Geschichte geschrieben.

Roland Arnet Hand aufs Herz – waren Sie schon einmal im Bahnhofbuffet Olten (BBO) an einer Sitzung oder für ein Restaurant-Besuch? In meinem öV-begeisterten Bekanntenkreis haben alle das BBO wiederholt besucht. Es ist das wohl zentralste Restaurant für Bahnkunden in der Schweiz und dies seit fast 170 Jahren. Hier lohnt es sich, eine Pause einzulegen und für ein Getränk oder gar ein Essen hineinzuschauen. Das BBO wurde mit viel Charme renoviert. Historische Fotos und Gegenstände bereichern diese einzigartige Gaststätte.

Im BBO entwickelte sich mit dem «Bahnhofbuffet-Olten-Dialekt» ab 1980 sogar eine eigene «Sprache» unter den Stammgästen, doch diese ist gemäss der heutigen Geschäftsführerin längst verschwunden. Ein Grund dafür könnte der umfassende Umbau gewesen sein, bei dem wohl auch

der klassische Stamm(tisch)gast seine «alte Heimat» zusammen mit seinen Kumpeln verloren hat.

Eine Insel zwischen Gleisen

Aber beginnen wir die Geschichte von Olten und seinem Bahnhofbuffet chronologisch. Olten verdankt sein Dasein als Brückenstadt der Passverbindung Basel – Hauenstein – Luzern und hatte 1850 als Kleinstadt 1600 Einwohner. Die Blütezeit

kam dank der Eisenbahn. Olten wuchs bis 1900 auf rund 7000 Personen und weist heute 18 300 Einwohner auf.

Die Eröffnung des Bahnhofbuffets, damals noch «Bahnhof-Wirtschaft» genannt, erfolgte am 9. Juni 1856. Schlag auf Schlag kamen die nationalen Bahnverbindungen: Am 25. Mai 1856 wurden erste Probefahrten auf der Strecke Aarau (provisorischer Bahnhof Schachen) – Olten – Aarburg – Emmenbrücke durchgeführt, am 26. Mai fand die amtliche Abnahme (Kollaudation) statt und am 9. Juni wurde die Centralbahn-Linie in Betrieb genommen. Betriebsstart der Linie Olten – Herzogenbuchsee war am 16. März 1857, am 16. Mai über Solothurn bis Biel verlängert, und ab 16. Juni war auch Olten – Bern betriebsbereit. Nur die Eröffnung Olten – Basel, verzögert durch das Hauenstein-Un-

Die Eröffnung des Bahnhofbuffets, damals noch «Bahnhof-Wirtschaft» genannt, erfolgte am 9. Juni 1856.





Unscheinbar von aussen, aber stilvoll eingerichtet und mit Sinn für Geschichte.



glück im Mai 1855, musste auf Mai 1858 verschoben werden. Mit der Eröffnung des Tunnels zum definitiven Bahnhof Aarau am 1. Mai 1858 war auch die Verbindung nach Zürich fertiggestellt.

Die heutigen Geleise 1 bis 4 in Olten gab es damals noch nicht: Mit der Einführung der «Gäubahn-Linie» Olten – Solothurn Ende 1876 wurde der Bahnhof Olten zum Inselbahnhof. Nach dem Bahnhof-Grossbrand vom 28. März 1896 wur-

de darum intensiv über eine Umsiedlung nachgedacht.

Beim Kreuzungspunkt der Linien Basel – Luzern und Zürich – Bern ist das BBO seit Jahrzehnten *der* Treffpunkt schweizweit. Wie auch beim Wagenmaterial wurde stark darauf geachtet, dass sich die einfache Bevölkerung nicht mit der Oberschicht vermischte. Somit gab es nur ein Buffet für Reisende der 1. und 2. Klasse; das Fussvolk der 3. Klasse mussten lange auf eigene Konsumationsräume warten.

Im 1. Stock des BBO gibt es bis heute grosse Säle für Konferenzen und Sitzungen. So erstaunt es wenig, dass es in diesen Räumlichkeiten auch zu unzähligen Vereinsgründungen gekommen ist.

Erwähnenswert ist beispielsweise der Schweizer Alpen-Club, welcher am 19. April 1863 von 35 Männern gegründet wurde, darunter auch der seit 1856 aktive BBO-Wirt Johannes Biehly – liebevoll «Papa Biehly» genannt. 1880 nutzten die

Gewerkschafter den zentralen Ort und gründeten den Schweizerischen Gewerkschaftsbund, 1894 hatte die Freisinnige-Demokratische Partei hier ihre Geburtsstätte, 1895 wurde im BBO der Schweizerische Fussball-Verband gegründet und auch der Schweizerische Evangelische Kirchenbund hatte das BBO 1920 zu seinem Gründungsort gewählt.

Treffpunkt für öV-Affine

Nebst den Vereinsgründungen war und ist das BBO immer noch *der* Treffpunkt für alle «öV-Affinen», da es sehr zentral gelegen ist. So erstaunt es wenig, dass vor Urzeiten sogar der österreichische Kaiser Franz Joseph I auf dem Weg nach Bern einen Zwischenstopp in Olten machte. Am 28. Februar 1893 genoss er im BBO sein Mittagessen, bewirtet von Herrmann Biehly, der kurz zuvor die Erbschaft seines Vaters angetreten hatte. Nur zwei Monate später gab es erneut hohen Besuch im BBO: Am 20. April 1893 kam die englische Königin Victoria von einer Italienreise über Luzern nach Olten und weilte hier für ihren Fünf-Uhr-Tee.

2017 erfolgte die jüngste Neugestaltung des berühmtesten Bahnhofbuffets der Schweiz. Man wollte es erneuern, aber doch die Tradition bewahren: Eine neue Innenausstattung und neue Möbel sollten den Geist des traditionellen Bahnhofrestaurants am Leben erhalten und sich gleichzeitig zu einem zeitgemässen, gemütlichen Gesamtbild zusammenfügen. Olten darf auf dieses Buffet stolz sein. Zum Glück ist der Stadt das Schicksal des Bahnhofs Basel SBB erspart geblieben, wo ein wunderschönes Bahnhofbuffet Imbissständen eines grossen Schweizer Detailhändlers geopfert wurde.



Am 20. April 1893 kam die englische Königin Victoria von einer Italienreise über Luzern nach Olten und weilte hier für ihren Fünf-Uhr-Tee.

Neue Innenausstattung und neue Möbel: Das «zentralste Bahnhofbuffet» der Schweiz präsentiert sich seit 2017 als traditionelles Buffet im modernen Gewand. Bilder: Roland Arnet

Totalsperrung der Zugstrecke nach Mailand

Unerfreuliche Entwicklung am Simplon im internationalen Personenverkehr: Just in den Sommermonaten wird es schwierig.

Bastian Bommer Vom 9. Juni bis 8. September 2024 wird die Strecke zwischen Stresa und Arona wegen Bauarbeiten ganz für den Zugverkehr gesperrt. In dieser Zeit verkehren zwischen Domodossola und Mailand keine EC-Züge. Trenitalia setzt Ersatzbusse ein, was längere Fahrzeiten und weniger Sitzplätze bedeutet.

Die Strecke Brig – Domodossola ist zudem vom 9. bis 30. August auf dem Abschnitt Iselle – Domodossola gesperrt. Es verkehren Shuttlezüge zwischen Brig und Iselle sowie Ersatzbusse zwischen Iselle und Domodossola beziehungsweise Domodossola und Milano. Dies verlängert die Reisezeiten noch mehr, auch diejenigen von Brig via Centovalli nach Locarno.

Was bedeutet die Sperre nun konkret für die Zugreisenden von Bern/Genf nach Mailand? Es muss mehrmals umgestiegen werden. Sicher in Domodossola, oftmals auch schon in Brig. Die Fahrzeit verlängert sich dadurch deutlich, da bei jedem Umstieg eine zusätzliche Wartezeit von 20 bis 40 Minuten hinzukommt. Eine deutlich längere Reisezeit resultiert auch bei einem Umweg via Gotthard.

Konkrete Vorschläge

Für die direkten EC-Züge gibt es günstige Pauschalpreise und für Familien auf dem italienischen Abschnitt das Angebot FrecciaFamily. Wenn nun der Regio von Trenord oder der Ersatzbus genommen

werden muss, entstehen Mehrkosten für eine Familie. Teuer ist auch die Fahrt via Gotthard als Ausweichstrecke.

Die EC auf der Simplon-Linie nach Mailand sind aktuell bereits sehr stark frequentiert und weisen öfter keine freien Plätze mehr auf. Das Angebot sollte in den kommenden Jahren der steigenden Nachfrage entsprechend ausgebaut werden können. Pro Bahn Schweiz hat mehrere Möglichkeiten für eine Aufrechterhaltung, Anpassung oder Erweiterung des Angebots geprüft und ist der Meinung, dass die Kantone Basel-Stadt, Solothurn, Bern, Wallis, Waadt und Genf ebenfalls ein vitales Interesse an einem attraktiven Angebot auf diesen Achsen haben müssten.

Pro Bahn übermittelte diesen Kantonen und den SBB im Rahmen des Fahrplanverfahrens im Jahr 2023 die folgenden Anliegen und Vorschläge:

1. Führung einzelner EC-Züge via Novara während den Einschränkungen
2. Verstärkung weiterhin verkehrender EC durch Doppeltraktion
3. Zusätzliches EC-Zugpaar ausserhalb des Sperr-Intervalls
4. Zusätzliches Bus-Angebot

Frühere Abfahrt in Mailand

Wie in den Medien zu entnehmen war, ist laut SBB auf der Simplon-Achse von Milano über Brig nach Genf oder Basel die Pünktlichkeit im Verlauf des vergangenen Som-

mers gesunken. Seit Anfang April 2024 haben nun vereinzelte EC eine frühere Abfahrtszeit ab Milano Centrale. Das soll mehr Reserven im Fahrplan ermöglichen. Für Passagiere, die durch den Lötschberg-Basistunnel fahren, bedeutet dies, dass ein Teil des Zeitgewinns wieder vernichtet wurde, den der 5,9 Milliarden Franken teure Tunnel brachte. Auch bewirkt die frühere Abfahrt, dass die Anschlüsse von den Freccie aus Rom, Florenz und der Adriaküste sowie von den IC-Zügen (etwa aus Genua) nicht mehr gewährleistet sind. Wer in Mailand den EC verpasst, muss möglicherweise zwei bis drei Stunden auf die nächste Verbindung warten. Damit werden viele Reisende die rascheren Flugverbindungen wählen.

Pro Bahn Schweiz hält von der gewählten Massnahme nichts, da der internationale Personenverkehr nach Italien durch den Simplon noch unattraktiver wird. Besonders ärgerlich ist die verfrühte Abfahrt bei dem für Familien attraktiven EC mit ursprünglicher Abfahrt um 15:20 Uhr in Milano und einer kindertauglichen Ankunft um 18:28 Uhr in Bern und 19:32 Uhr in Basel SBB.

Aus unserer Sicht sind die Grenzkontrollen ein wichtiger Grund für die Zeitverluste. Bei der Abfahrt in Domodossola ist die Verspätung oft um einige Minuten grösser als bei der Ankunft. Zu prüfen sind darum Grenzkontrollen zwischen Stresa und Domodossola oder Domodossola und Brig. Im Unterschied zur Guardia di Finanza weigert sich die Grenzpolizei offenbar, die Grenzkontrolle im fahrenden Zug zwischen Brig und Domodossola durchzuführen. Durch die Grenzkontrolle verspätet sich der Zug in Domodossola oft um mindestens 10 Minuten.

Die SBB erwägen im Übrigen wegen der Bauarbeiten im Sommer Direktbusse von Genf und Lausanne über den Grosse St. Bernhard nach Mailand zu führen. «Täglich rechnen wir mit etwa drei Bussen in jede Richtung», sagte SBB-Mediensprecher Jean-Philippe Schmidt. Eine Busreise auf dieser Strecke dürfte allerdings nicht nur lange dauern, sondern auch weniger komfortabel sein.



Sommerliche Endstation für Zugreisende nach Mailand: Bahnhof Domodossola.

Bild: Mario Del Curto

Adäquate Ersatzlösung nötig

Die Position von Pro Bahn zur Abschaffung der beliebten Stempel- beziehungsweise Mehrfahrtenkarte.

Bastian Bommer Ob für die sommerliche Fahrt zur Badi, den wöchentlichen Weg zur Reitstunde oder den gelegentlichen Besuch bei Verwandten in einer anderen Stadt: Die sogenannte Mehrfahrtenkarte ist das perfekte Ticket für alle, die hin und wieder im öV unterwegs sind.

Durch ihre einfache Funktionsweise ist die Mehrfahrtenkarte bisher eine unkomplizierte Lösung für Jung und Alt. Insbesondere für Kinder, ältere Menschen und Leute ohne Smartphone bietet sie einen einfachen Zugang zum öffentlichen Verkehr.

2023 wurden immer noch rund 6,3 Millionen Mehrfahrtenkarten verkauft. Trotzdem soll es wegen dem wachsenden digitalen Angebot keine Zukunft mehr für die Papier-Stempelkarten geben, auch weil die orangenen Entwerter ihr Lebensende erreicht haben und Neuanschaffungen sich nicht rechnen.

Es gibt in einzelnen Regionen bereits Lösungen oder Lösungsansätze, und der Zür-

cher Verkehrsverbund hat über die Medien verlauten lassen, dass die Stempelkarten noch erhalten bleiben. Der Passepartout-Tarifverbund hingegen hält zumindest aktuell an der Abschaffung fest. Eine ausgereifte schweizweite Anschlusslösung ist noch nicht in Sicht. Und genau das ist das Problem.

Pro Bahn Schweiz erwartet ein Einfrieren des «Einstellungsentscheids», solange keine gleichwertige oder bessere Ersatzlösung besteht und solange es kein Angebot gibt, das für alle Kundinnen und Kunden einfach nutzbar ist. Eine schweizweite möglichst einheitliche Lösung wäre sehr hilfreich. Dazu gehört, dass es in der ganzen Schweiz einheitliche Bezugsorte (Kiosk, Coop, Migros etc.) gibt. Wir sind überzeugt, dass eine Ausdehnung der Bezugsmöglichkeiten über die Billettschalter und Billettautomaten hinaus einem Kundenbedürfnis entspricht. Weiter verstehen wir darunter auch, dass der Ort der «Fahrteneinlösung» (im Fahrzeug oder auf



Gezählte Tage? Viele Kundinnen und Kunden sind gegen die Abschaffung. Bild: Gerhard Lob

Perron beziehungsweise an der Haltestelle) einheitlich geregelt wird.

Was die Entwertung betrifft, gibt es in Lausanne bereits eine Lösung. Es handelt sich um Prepaidkarten, auf welche 10 Fahrten geladen und im Bus und in der Metro m2 entwertet werden können. Die Karten können mit Bargeld am Kiosk bezogen oder zuhause im Internet und bargeldlos bezahlt werden. Eine Lösung für alle, einfach und mit Mehrwert.

Gemäss unseren aktuellen Informationen liegt eine flächendeckende Nachfolgelösung noch nicht vor. Für uns ist entscheidend, wie die Lösungen im Detail aussehen werden und ob diese praxistauglich sowie kundenfreundlich sind.

Lesermeinung

Abschaffung der Stempelkarte: Was bleibt für die Senioren?

Erika Müller, Meilen

Nicht nur die SBB, auch der K-Tipp scheint vergessen zu haben, dass es in der Schweiz auch noch Hunderttausende von Senioren gibt. Die vorgesehene Abschaffung der Mehrfahrtenkarten darf einfach nicht geschehen, und dies nicht nur im Hinblick auf die Kinder, sondern insbesondere auch wegen der älteren Menschen in diesem Land, die immer mehr negiert werden, und deren Leben in diesem Jahrtausend laufend erschwert und verkompliziert wird.

So wurden mehr und mehr Schalter in Bahnhöfen geschlossen, wo man sich sein Billett besorgen konnte und beraten wurde. In den Bussen/Postautos wurde der Billettverkauf ebenfalls eingestellt. Was bis heute übrig blieb, sind wenigstens die Mehrfahrtenkarten, die problemlos zu handhaben sind.

Wissen Sie eigentlich, wie viele Senioren mit den Handys nicht klarkommen, auch wenn sie eines besitzen sollten? Ist Ihnen bewusst, dass das Gedächtnis im Alter nicht mehr so funktioniert wie bei Ihnen, und dass man sich oft die Handhabung auf Dauer nicht merken kann, auch wenn es einmal oder zweimal funktioniert hat? Wenige Tage oder Wochen später ist alles wieder vergessen. Wurde einmal eine Erhebung gemacht, wie viele Ältere überhaupt ein Smartphone besitzen? Viele haben oft nur ein einfaches Seniorentelefon, und auch dieses macht manchmal sogar Mühe.

Senioren werden immer mehr an den Rand der Gesellschaft gedrängt, und nun soll einem grossen Teil von ihnen auch noch die Möglichkeit genom-

men werden, sich mit dem öV in der Schweiz frei bewegen zu können. Und erwarten Sie nun nicht, dass sich viele von den Betroffenen versuchen zu wehren, sie haben meist nicht mehr die Kraft und die Energie, sich zu wehren, sondern resignieren.

Es braucht noch 15 Jahre (!), bis man davon ausgehen kann, dass alle Senioren in der Lage sein werden, sich mit ihrem Smartphone ein Billett zu beschaffen. Für alle Behinderten hat man fairerweise viel investiert, um ihnen den freien Zugang zu Bahn und Bussen zu gewährleisten, und ich erwarte, dass man die viel grössere Anzahl von Senioren nicht diskriminiert!

ÖV-Infos in der Tasche

Über vier Millionen Personen nutzen die SBB-App. Sie umfasst mehr Funktionen als nur Fahrplanabfrage und Billettkauf.

Gerhard Lob Die SBB-Mobile-App auf dem Smartphone ist für viele öV-Nutzerinnen und -Nutzer nicht mehr wegzudenken. Für die Mobilität spielt sie eine entscheidende Rolle. Die meisten Personen benutzen im Alltag aber nur die elementaren Funktionen dieser App: Fahrplanabfrage und Billettkauf (insofern die App entsprechend zum Bezahlen eingerichtet wurde). In der neuesten Ausgabe des Kundenmagazins «Ausblick» des Ostschweizer Bahnunternehmens Thurbo finden sich eine Reihe von nützlichen Hinweisen, wie weitere Funktionen auf dieser App genutzt werden können. Wir geben diese gerne weiter:

Pendeln: immer aktuell informiert

Richten Sie im Reiter «Reisen» Ihre Pendelstrecke ein und aktivieren Sie den Button «Störungsinformationen»: Sie erhalten so Informationen zur Betriebslage auf Ihrer Pendelstrecke: über ungeplante Ände-

rungen (Verspätungen, Gleisänderungen, Ausfälle etc.) – und neu auch über geplante Änderungen (Bauarbeiten) bereits 48 Stunden vor Baubeginn.

Interaktive Karte: verirren unmöglich

Die Karte im Reiter «Planen» zeigt Ihnen Stationen, Services, Einkaufsmöglichkeiten am Bahnhof sowie den Fussweg zu jeder beliebigen Adresse – oder beim Umsteigen zur Anschlussverbindung. Neu führt sie zu Bahnersatz-Haltestellen, auch wenn diese nicht direkt beim Bahnhof liegen: Das hilft vor allem beim Wechsel auf das Ersatzfahrzeug an einem für Sie unbekanntem Ort.

Touch-Fahrplan: die Favoriten stets im Blick

Mit dem Touch-Fahrplan im Reiter «Planen» sparen Sie Zeit. Für eine Fahrplanabfrage verbinden Sie Abgangs- und Ankunftsort mit einem Wisch. Kaufen Sie neu Billette



Viele Möglichkeiten mit der SBB-App.

Bild: SBB

für Mitreisende, Hunde und Velos gemeinsam in einem Schritt. Tipp: Gestalten Sie den Touch-Fahrplan nach Ihren Bedürfnissen. Legen Sie Ihre wichtigsten Reiseziele in Kacheln mit persönlichen Bildern fest.

Formationsanzeige: am richtigen Ort warten

Rufen Sie Ihre Verbindung am Reisetag auf, sehen Sie bei den einzelnen Zügen neben der Fahrinfo den Button «Zugformation». Hier finden Sie unter anderem die Belegungsprognose, die Position von Velo- und Familienabteilen und von Rollstuhlplätzen mit Rollstuhl-WC. Gut zu wissen: Haben Sie eine Sitzplatzreservation, orientieren Sie sich an Wagennummern und Perron-Sektoren.

www.alstom.com

MOBILITÄT FÜR DIE SCHWEIZ

Komfort, Sicherheit, Zuverlässigkeit

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



ALSTOM
• mobility by nature •

Nachrichten

Verspätung in Basel

Nur 36 Prozent der Fernzüge aus Deutschland kamen 2023 pünktlich in Basel an. 48 Prozent hatten eine Verspätung von über drei Minuten. Der Rest kam erst gar nicht an. Am Vormittag ist die Wahrscheinlichkeit für pünktliche Züge aus Deutschland höher. Der EC 9 aus Hamburg, der um 15.36 Uhr Basel erreichen sollte, kommt nur in fünf Prozent der Fälle rechtzeitig an. 82 Prozent der Fahrten sind verspätet. In 13 Prozent der Fälle erreicht er Basel gar nicht. Die Kurzwende von Zügen aus Deutschland im Badischen Bahnhof wurde 2023 in elf Prozent aller Fahrten vorgenommen. In weiteren fünf Prozent fielen die Züge schlicht aus. Das geht aus einer Recherche der Basler Zeitung hervor, die entsprechende Datensätze ausgewertet hat. (gl)

Keine Tarifierhöhung

Die öV-Branche wird im laufenden Jahr auf eine generelle Tarifmassnahme für den Nationalen Direkten Verkehr verzichten. Der Verzicht auf eine Preiserhöhung sei wegen der Zunahme an Reisenden möglich. Das wirke sich kurzfristig finanziell entlastend auf die Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs aus, teilte die Alliance SwissPass Ende März mit. Zuletzt wurden die Preise auf den Fahrplanwechsel Ende 2023 erhöht – um rund 3,7 Prozent über das gesamte Sortiment. Der Branchenverband begründete die höheren Preise damals mit einem erhöhten Angebot und der Teuerung. Hinzu kamen Sparpläne des Bundes. Die Preise im öV auf nationaler Ebene blieben zuvor sieben Jahre lang stabil. (gl)

Petition Centovallina

Rund 10 000 Personen haben eine Online-Petition unterschrieben, in welcher gefordert wird, die architektonische Anpassung der Haltestellen der Centovallina zwischen Locarno und Camedo nochmals zu überdenken. Das jetzige Konzept zeige keinen Respekt für die Geschichte dieser Bahn, weil auch die alten Bahnhäuschen abgerissen werden sollen. In einer ausführlichen Antwort haben die Verkehrsbetriebe FART auf die baulichen Einschränkungen und Vorschriften hingewiesen, welche sie berücksichtigen müssen. Das Begehren der Petition scheint wenig Aussicht auf Erfolg zu haben. (gl)



Linie	Abfahrtsort	Abfahrtszeit	Ankunftszeit	Verzögerung
RE	18:55 Hamburg Hbf	5		ca. 65 Min später
RE	19:32 Milano Centrale	9		ca. 25 Min später
TER	19:40 Strasbourg			Ausfall
RE	19:47 Berlin Hbf (Tief)	4		ca. 25 Min später
RE	19:48 Zürich HB	7		
S6	19:50 Zell (Wiesental)	2		
TER	19:50 Mulhouse	33		
S3	19:51 Laufen	20		
RE	19:53 Zürich HB	12		
S1	19:55 Biel/Bienne	14		
RE	19:56 Locarno	6		
I	19:58 Olten	15		
R	20:01 Brig	3		ca. 4 Min später
R	20:08 Strasbourg	31		
	20:11 Möhlin	2		



Einjähriger Geburtstag

Das Deutschlandticket, auch 49-Euro-Ticket genannt, ist ein Jahr alt geworden. Es hat dazu geführt, dass die Zahl der Passagiere in Regionalzügen seit der Einführung im Mai 2023 um 28 Prozent gestiegen ist, wie die Deutsche Bahn mitteilte. Fast zwei Drittel der Fahrgäste im Regionalverkehr sind mit diesem Ticket unterwegs. Umstritten ist

nach wie vor, wie die Finanzierung dieses Angebots in Zukunft gewährleistet werden kann. Ausserdem ist fraglich, ob das Ticket zu einem Umsteigen vom Auto auf den öV geführt oder hauptsächlich Mehrverkehr verursacht hat. Das InfoForum wird auf das Thema zurückkommen. (gl)

Zeiger auf Grün

Die SBB wollen bis 2030 die Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2018 halbieren. Mehr als 200 Nachhaltigkeitsprojekte sollen gemäss einer Medienmitteilung vom 18. April sicherstellen, dass die Bahn das klimafreundlichste Verkehrsmittel bleibt. Unter dem Motto «ein Tick grüner» haben die SBB für ihr Nachhaltigkeitsengagement Werbung gemacht, so mit grünen Sekundenzeigern an je einer Uhr in den Bahnhöfen Zürich, Lausanne und Bellinzona sowie den digitalen Uhren auf allen Informationskanälen. Optisch gut gemacht: zumindest fällt die grüne Kelle des Sekundenzeigers wirklich auf. (gl)

Hunziker wirbt für Trenitalia

Die bekannte Entertainerin und Moderatorin Michelle Hunziker hat sich von Trenitalia für eine Promo-Aktion für Städtereisen in die Schweiz einspannen lassen. Mit der «Promo 2x1 Spring EC» können zwei Personen zum Preis eines Einzeltickets reisen. Im Angebot sind auch Fahrten von Mailand nach Montreux, Lausanne und Genf. Die Aktion endet am 7. Juni, just rechtzeitig vor der Streckensperrung Mailand – Domodossola (siehe Seite 10). (gl)

Wieder volle Züge

Corona war einmal: Das Interesse der Schweizerinnen und Schweizer am Reisen und Pendeln im Zug ist wieder enorm. Die Verkehrsleistung im Eisenbahnpersonenverkehr legte gegenüber dem ersten Quartal 2023 um 4,0 Prozent zu und erreichte mit 5,43 Milliarden Personenkilometer einen neuen Höchststand für ein erstes Quartal, wie Litra und Verband öffentlichen Verkehr (VÖV) mitteilten. Zwar fällt der Wert des ersten Quartals 2024 leicht tiefer aus als im vierten Quartal 2023. Gemäss Litra ist das nicht überraschend, da Anfang Jahr oft weniger Personen unterwegs sind als in den Sommer- und Herbstmonaten. (pd)

Vom Pendler- zum Freizeitverkehr

Der öV boomt nach der Corona-Baisse. Doch das Mobilitätsverhalten der Reisenden hat sich verändert. Die Verkehrsunternehmen wollen dem Trend Rechnung tragen.

Gerhard Lob Für die Verkehrsunternehmen gibt es eine gute Nachricht. Reisende haben Züge, S-Bahnen und Busse wieder voll in Beschlag genommen. Die Coronazeit ist passé. Insgesamt ist die Zahl der Passagiere wieder auf das Niveau von 2019 zurückgekehrt. Und doch ist nicht alles wie früher. Denn es gab – fast unbemerkt – Veränderungen im Nutzungsverhalten. «Wir haben eine Verschiebung vom Pendler- zum Freizeitverkehr festgestellt», so David Henny von der Angebotsplanung Personenverkehr SBB im Rahmen einer Studientagung der Bahnjournalisten Schweiz (BJS) Ende April in Interlaken. Zwar kam diese Entwicklung nicht vollkommen überraschend, doch es ging viel schneller als gedacht. «Die Pandemie war ein Beschleuniger für den Freizeitverkehr», so Henny.

Dies hängt mit den neuen flexiblen Arbeitsmodellen zusammen (Homeoffice, «Work anywhere»), aber auch dem Trend zum digitalen Shopping. Damit wächst das Zeitbudget für die Mobilität in der Freizeit. Die SBB haben 2023 an Wochenenden eine überdurchschnittliche Wachstumsdynamik auf Verbindungen in Freizeitgebiete festgestellt, während die Nachfrage auf klassischen Pendlerstrecken zurückging. Ein Beispiel: Auf der Parade-Strecke Zürich – Bern gab es eine Abnahme der Reisenden um zirka 9 Prozent, während zwischen Zürich und Chur ein Wachstum in entsprechender Höhe festgestellt wurde.

Die SBB gehen davon aus, dass es sich um einen längerfristigen Trend handelt, und wollen ihr Angebot entsprechend entwickeln. Teilweise ist dies schon geschehen, denn die Kunden wollen die Freizeitgebiete möglichst direkt und umsteigefrei erreichen. Gelungen ist dies etwa mit dem Zusatzzug Zürich – Brig am Samstagmorgen, der Bern über die Verbindungslinie Richtung Ostermündigen umfährt (Rückfahrt am Sonntagabend). Auf diesem Direktzug wurde eine Auslastung von über 90 Prozent erreicht. Erfolgreich ist auch der Einsiedeln-Express, der von Januar bis März 2024 verkehrte und Skisportler – vor allem Langläuferinnen und Langläufer –



Das Niveau von 2019 wieder erreicht: Reisende warten am Bahnhof Luzern.

Bild: SBB

am Wochenende direkt von Zürich nach Einsiedeln und retour bringt. Doch genau dieser Zug zeigt laut Henny auch ein grosses Problem auf: Bei idealen Wetter- und Schneebedingungen gibt es eine sehr hohe Auslastung, bei schlechtem Wetter ist dieser Zug leer. Anders gesagt: Der Freizeitverkehr ist viel komplizierter und unvorhersehbarer in der Planung als der traditionelle Pendlerverkehr.

Auch andere Unternehmen versuchen, auf den Trend zu reagieren. Die BLS bietet einen Schnee- und Wanderzug an, der am Wochenende zwischen Biel und Brig verkehrt. Die SOB testet flexible Abteile, in denen Sitzplätze, die unter der Woche von Pendlern genutzt werden, bei entsprechender Nachfrage zu Velostellplätzen werden.

Ueli Stüchelberger, Direktor beim Verband öffentlicher Verkehr (VöV), macht seinerseits auf ein Problem aufmerksam: «Wir beobachten eine Stagnation des öV-Anteils am Gesamtverkehr». Mit auf Freizeit zugeschnittenen Angeboten versuche man, den Modalsplit zugunsten des öV zu beeinflussen. Neben den bereits erwähnten Direktzügen erwähnt er auch die Möglichkeiten, Züge zu flügeln und Entlastungszüge einzuführen. Diese haben zugleich den Vorteil, dass wichtige Knoten

(etwa die Bahnhöfe Bern oder Zürich HB) entlastet werden können.

Auch wenn es löblich ist, Freizeitreisende auf den öV zu locken, so zeigen sich gerade im Wallis und im Berner Oberland mittlerweile beim öffentlichen Verkehr die Grenzen. Nach der Rückkehr der internationalen Touristinnen und Touristen platzen etwa im Jungfraugebiet die Züge zwischen Interlaken und Grindelwald/Lauterbrunnen praktisch aus allen Nähten. Eigentlich scheint hier die Grenze der Belastbarkeit schon überschritten.

Gleichzeitig arbeiten Anbieter von Transporteinrichtungen wie die Schilthorn-Bahn daran, ihre Kapazitäten zu erhöhen. Der Masterplan «Schilthorn 20XX» sieht eine Verdoppelung der «bergverträglichen Förderkapazität» auf 800 Personen pro Stunde vor. Neben der heutigen Talstation (die alte Seilbahn wird in Betrieb bleiben) wird die erste Sektion der neuen Schilthorn-Seilbahn gebaut, die mit einer maximalen Steigung von 159,4 Prozent die steilste Luftseilbahn der Welt sein wird und im Dezember 2024 in Betrieb geht. «Der Berg darf aber nicht überschwemmt werden», sagt Direktor Christoph Egger. Höhere Kapazität und Bergverträglichkeit? Man darf gespannt sein, wie diese Quadratur des Kreises erreicht wird.

Eine lange Mängelliste

Im Test: Der «ICE 3neo» der Deutschen Bahn mit neuem Innendesign und der neue Railjet der ÖBB im Fahrplanbetrieb.

Edwin Dutler Bei meiner letzten Interrail-Reise benützte ich die Gelegenheit, den neuesten deutschen Zug «ICE 3neo» sowie den neuen österreichischen Railjet einmal im Fahrplanbetrieb zu testen. Die beiden Züge werden allerdings in absehbarer Zeit nicht in der Schweiz verkehren.

«ICE 3neo» der DB

Der neue ICE kann bis zu 320 km/h fahren, bietet Abstellplätze für acht Velos sowie Tablethalter, versenkbare Kleiderhaken und Steckdosen an allen Plätzen mit tageszeitabhängiger Beleuchtung. Ausserdem hat der Zug einen grossen Familienbereich und im WC sind berührungslose Sensoren für Seifenspender und Toilettenspülung vorhanden.

Soweit mein erster Eindruck. Bei meiner Fahrt als zahlender Testkunde der DB konnte ich dem Zugchef dann leider folgende Mängel melden: Von drei Innentüren meines Wagens waren zwei defekt, mein reservierter Platz wurde vom System nicht angezeigt und meine Fussstütze war so blockiert und unverstellbar, so dass ich immer das Schienbein angeschlagen habe.

Das Informationssystem des Wagens für die Reisenden war auch ausgefallen und der Speisewagen konnte wegen technischen Problemen nur eine kleine Auswahl an Getränken anbieten. Auch der Service am Platz musste deshalb auf der ganzen Fahrt von Dortmund nach München entfallen.

Nachdem Siemens bei der Auslieferung der Züge die Endkontrolle gestrichen und die DB diese Aufgabe den zahlenden Reisenden übertragen hat, war der Zugchef



Aussenansicht des «ICE 3neo» und der Tablethalter am Sitzplatz.

während der ganzen Fahrt dauernd mit Mängelaufnahmen beschäftigt. Als grossen Fortschritt musste ich immerhin feststellen, dass die gemeldeten Mängel vom Zugchef nicht auf Papier, sondern elektronisch erfasst wurden.

Neuer Railjet der ÖBB

Der Railjet der neuen Generation wird erstmals auf der Verbindung von München über die Brenner-Strecke nach Verona eingesetzt.

Tablethalter, versenkbare Kleiderhaken und berührungslose Sensoren statt Knöpfe im WC sind mir auch in diesen Zügen

aufgefallen. In der 2. Klasse stehen wie in alten Zeiten wieder Sitze in Abteilen zur Verfügung. Jedoch wurde bei den Sitzplätzen auf Abfalleimer verzichtet, als Ersatz sind Papiersäcke vorgesehen.

Da ich bei Fahrten mit dem Railjet vorwiegend die Business-Klasse benütze, beschränkt sich mein Urteil auf diese Wagenklasse. Und ich muss leider feststellen, dass die Business-Klasse der neuen Generation einen klaren Rückschritt gegenüber der alten Version bedeutet. Neu gibt es in dieser Klasse keine Einzelsitze mehr, sondern die Reisenden müssen sich auf einer Sitzbank eine gemeinsame Armlehne teilen. Der Sitzabstand beträgt 60 Zentimeter, genau gleich wie in der 2. Klasse. Wie sich in einem solchen Abteil vier Geschäftsleute den Platz aufteilen und arbeiten wollen, ist mir schleierhaft. Dazu kommt noch ein Zuschlag von 15 Euro zusätzlich zum 1.-Klasse-Billett. Mein Urteil: Diese neue Business-Klasse ist unbrauchbar und wird hoffentlich so nicht überleben.

Bereits bei meiner zweiten Fahrt mit dem neuen Railjet von Verona nach Innsbruck waren im ganzen Zug keine Papiersäcke vorhanden. Ich empfehle den ÖBB, sich einmal in Skandinavien betreffend dem Abfallkonzept zu erkundigen, vielleicht können sie etwas lernen. Dort gibt es auch ein System mit Abfallsäcken, einfach etwas intelligenter gelöst.

In den nächsten Jahren ist eine Revision der Railjet-Züge der ersten Generation vorgesehen, welche zwischen Österreich und der Schweiz eingesetzt werden. Wie diese konkret aussieht und ob das Downgrade der Business-Klasse auch in diesen Zügen gemacht wird, darüber haben sich die ÖBB noch nicht verlauten lassen. Die Hoffnung stirbt zuletzt, dass in den Teppichetagen der ÖBB wieder Vernunft und Kundenorientierung einkehrt.



Railjet im Vergleich: Business-Klasse der ersten Generation (links) und Business-Klasse der zweiten Generation (rechts).
Bilder: Edwin Dutler

«Walisische Kohle war die Beste»

Die Kohlebeschaffung bereitet den Schweizer Nostalgiebahnen immer grössere Schwierigkeiten. Eine Besserung ist nicht in Sicht.

Lorenz Degen Damit eine Dampflokomotive fahren kann, braucht sie Brennstoffe. In den allermeisten Feuerbüchsen wird Steinkohle verbrannt, die in die Schweiz importiert werden muss. Es gibt zwar kleine, hiesige Kohlevorkommen, diese wurden aber nach dem Zweiten Weltkrieg nicht mehr ausgebeutet, da dies zu unwirtschaftlich wäre. Der Import wurde in den letzten Jahren immer teurer, dies infolge politischer oder umweltideologischer Aspekte bei gleichzeitig schlechterer Kohlequalität. Vor dem Saisonstart der dampfbetriebenen Nostalgiebahnen ist eine Standortbestimmung angezeigt.



Sie braucht Kohle: Die Lokomotive 1 der Dampfbahn Furka-Bergstrecke, hier beim Wasserfassen in Gletsch. Bild: Lorenz Degen

Kohleknappheit in Europa

Martin Horath kennt sich aus in dem Sektor. Horath nimmt Dampflokomotiven auseinander und revidiert sie gründlich, er pflegt historisches Rollmaterial und ist seit Jahrzehnten als Dampflokmotorführer bei den Rigi-Bahnen sowie der Dampfbahn Furka-Bergstrecke tätig. «Die Kohle hat einfach einen schlechten Ruf, obschon der Verbrauch an Kohle weltweit zunimmt», stellt Horath fest. «Die beste Kohle für Dampflokomotiven kam aus der Zeche Ffos-y-fran in Wales.» Diese Tagbau-Grube ist jedoch seit letztem Juli geschlossen, bis November 2023 wurden noch die Lager abgeräumt. «Proteste der Anwohner und Umweltschützer haben dafür gesorgt, dass dort nicht mehr weiter Kohle gefördert werden konnte, obwohl noch welche im Boden wäre.» Horath bedauert, diese Kohle nun nicht mehr zu bekommen. «Diese Kohle hat uns sehr gut gepasst. Sie war raucharm und hatte einen hohen Heizwert. Der Nachteil war ihre Weichheit. Man durfte sie nicht zwei oder drei Mal umladen, sonst hatte man nur noch «Güsel.»

Auch gut war die Kohle aus Sibirien, die bei den Rigi-Bahnen genutzt und geschätzt wurde. «Die sibirische Kohle war derjenigen aus Wales ähnlich, nur kann man diese aus aktuellen politischen Gründen nicht mehr beziehen», so Horath. Bleibt noch die polnische Kohle aus Oberschlesien. «Diese brennt zwar gut, aber ihr Gasanteil ist hoch, sie raucht und riecht daher stark.»

Gerade für Bahnen, in deren Nähe Leute wohnen – und das trifft auf fast alle Nostalgiebahnen zu – ist dies ein grosses Problem. Eine Zeitlang glaubte man, Ovoid, ein gepresstes Brikett auf Anthrazit-Basis, wäre ein guter Ersatz. Doch diese Hoffnung hat sich nicht erfüllt. «Die Fahrten haben gezeigt, dass diese so genannte Eierkohle bei schwer arbeitenden Bergbahn-Lokomotiven den nötigen Heizwert nicht erreicht.»

Es gibt daher in den Nostalgiebahnkreisen die Idee, dass sich die Vereine und Bahngesellschaften zusammenschließen und ein «Kohle-Syndikat» bilden mit dem Ziel, eine genügend grosse Menge Kohle gemeinsam zu bestellen. So wäre dann beispielsweise der Schiffstransport von australischer

Kohle plötzlich finanziell machbar. Horath hat auch schon davon gehört, derzeit sei aber ein solches Syndikat kein ernsthaftes Thema. Jede Bahn besorge sich ihre Kohle mehr oder weniger selbst. Dabei gibt es auch Verrenkungen: «Die englischen Nostalgiebahnen decken ihren Bedarf, indem nun Kohle auf abenteuerlichsten Wegen aus Südamerika oder Südafrika hergeschafft wird. Umweltfreundlich ist das jedenfalls nicht.»

Starker Preisanstieg

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke verbraucht knapp 200 Tonnen Kohle pro Saison. «Eine Fahrt von Realp nach Oberwald benötigt etwa 800 Kilogramm», weiss Horath. Bei den Rigi-Bahnen sind 12 bis 15 Tonnen Kohle pro Jahr nötig, um die drei Dampflokomotiven fahren zu lassen. Am wenigsten hungrig ist die kleinste, Lok 7 von 1873, die einzige Dampflokomotive der Schweiz mit einem stehenden Kessel. Eine Fahrt von Vitznau oder Goldau bis Rigi Kulm und zurück verschlingt etwa 250 Kilogramm Kohle. Das Lager der Rigi-Bahnen reicht noch für zwei bis drei Jahre, dann wird eine Neubeschaffung fällig. Horath weiss noch nicht, woher und zu welchem Preis dann Kohle verfügbar ist. «Die ganze Situation ist sehr unsicher. Gute Kohle und sichere Lieferung zu gutem Preis wären für uns wichtig, aber davon sind wir derzeit weit entfernt.»

Kohle: Geringer Import

Die Kohle war einmal ein bedeutender Energieträger auch in der Schweiz. Laut Bundesamt für Statistik beträgt der Anteil am Bruttoenergieverbrauch heute aber nur noch 0,5 Prozent. 160 000 Tonnen Kohle wurden 2022 importiert, 1970 waren es noch rund 830 000 Tonnen. Eindrücklich ist auch die Abnahme über die letzten rund hundert Jahre: Für 1930 ist ein Endenergieverbrauch der Kohle in der Höhe von 84 870 Terajoule ausgewiesen, 2022 waren es nur noch 3850 Terajoule.

Die Preise sind durch die Verknappung des Angebots stark gestiegen. «Die Kosten haben sich in den letzten zwei Jahren etwa verdoppelt», so Horath. Habe er 2022 für eine Tonne Kohle noch rund 500 Franken bezahlt, seien es heute 1000 Franken pro Tonne. Diesen enormen Anstieg zu verkraften ist für die Nostalgiebahnen sehr anspruchsvoll. Die Mehrkosten auf die Passagiere umzulegen, findet Horath heikel: «Man kann probieren, die Billettpreise etwas anzuheben, aber das ist schwierig, da die Passagiere sonst ausbleiben.»

Ölgefeuere Dampfloks?

Wie es mit den kohlegefeuerten Dampfloks weitergeht, kann Horath nur abschätzen: «Schwierig sind nicht nur die Preise und die Beschaffungen, sondern auch die Waldbrände, die Dampfloks auslösen können. Die sommerliche, lang anhaltende Trockenheit wird zunehmend ein grosses Problem.» Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke musste schon mehrmals während Wochen den Abschnitt Oberwald – Gletsch mit einer Diesel- statt einer Dampflokomotive befahren, weil im Wallis ein Feuerverbot herrschte, das auch für Dampfloks galt.

Einige Bahnen in Deutschland versuchen, Dampflokomotiven mit Ölbrennern auszurüsten. Horath ist skeptisch: «Von Umbauten alter Kessel auf Ölfeuerung halte ich wenig. Bei Neubau-Lokomotiven sieht es anders aus, aber historische, kohlegefeuere Loks umzurüsten, finde ich problematisch. Bislang sehe ich keine befriedigenden Resultate.» Zudem sei Öl in der aktuellen Klima-Diskussion auch kein positiv besetzter Rohstoff. Die Entwicklung ist somit nicht abzusehen. Horath hält einen guten Rat für alle Dampflokkreunde bereit: «Fahren und geniessen, solange es noch geht.»

Anmerkung: Für diesen Bericht wurden auch die Dampfbahn Furka-Bergstrecke, der Verein Pacific 01 202 und der Dampfverein Zürcher Oberland (DVZO) um eine Stellungnahme angefragt. Nur der DVZO hat auf die Anfrage reagiert: «Heikle Fragen.» Die anderen Nostalgiebahnen haben nicht geantwortet. Von der Brienz-Rothorn-Bahn liegt ein Interview vor, siehe rechts.

«Mittelfristig für Veränderungen offen»

Bruno Zurbuchen, Mitglied der Geschäftsleitung und Leiter Rollmaterial der Brienz Rothorn Bahn AG, im Kurzinterview.



Bild: zVg

Interview: Lorenz Degen

Welche Kohle ist erhältlich, von wo kommt sie und wer liefert sie Ihnen?

Aktuell ist Steinkohle aus Polen erhältlich. Diese wird uns von der Firma Sutter-Jörin aus Basel geliefert.

Arbeiten Sie schon in einem «Kohle-Syndikat» von Schweizer Nostalgiebahnen zur gemeinsamen Beschaffung, von dem einmal die Rede war, oder beschaffen Sie Ihre Kohle weiterhin selbstständig?

Wir arbeiten nicht in einem so genannten «Kohle-Syndikat». Wir beschaffen unsere Kohle nach wie vor selbstständig.

Welche Qualität hat diese Kohle? Ist das Personal zufrieden damit?

Die Qualität der Kohle ist sehr gut. Sie weist einen hohen Brennwert auf und ist etwa faustgross und kompakt. Das Personal der Brienz Rothorn Bahn ist zufrieden mit der Qualität der Kohle.

Wie sind die Preise im Vergleich zum letzten Jahr und vor einigen Jahren?

Der Preis ist im Vergleich zum letzten Jahr zwar gleich geblieben, jedoch sind die Preise für die Kohle in den letzten Jahren generell teurer geworden als noch vor einigen Jahren.

Wie kann Ihre Bahn die gestiegenen Preise für Kohle verkraften? Erhöhen Sie beispielsweise die Billettpreise?

Die Brienz Rothorn Bahn durfte in den letzten Jahren sehr gut wirtschaften und hat daher das Privileg, dass wir die Billettpreise aufgrund der steigenden Preise für die Kohle in absehbarer Zeit nicht nach oben korrigieren müssen.

Hat Ihre Bahn Erfahrungen mit anderen Brennstoffen gesammelt, etwa Ovoid/Eierkohle? Falls ja, wie waren die Ergebnisse?

Wir haben durchaus versucht mit anderen Brennstoffen zu arbeiten. Diese bringen leider noch nicht die gewünschte Leistung, welche wir für den erfolgreichen Betrieb der Brienz Rothorn Bahn benötigen.

Wie beurteilen Sie die Lage mittelfristig, halten Sie an der Kohle als Brennstoff weiterhin fest oder arbeiten Sie an anderen Energiequellen?

Aktuell halten wir an der Kohle als Brennstoff weiterhin fest, da wir kurzfristig nicht einfach eine andere Energiequelle verwenden können für unsere Kohleloks. Mittel- oder längerfristig sind wir für Veränderungen offen.

Wie Phönix aus der Asche auferstanden

Die Achenseebahn ist die älteste Dampfzahnradbahn Europas und darf heuer ihren 135. Geburtstag feiern.

Peter Hummel Jenbach im Inntal ist ein Unikum: der einzige Ort in Österreich, in dem drei verschiedene Spurweiten aufeinandertreffen. Neben der normalspurigen ÖBB-Strecke zweigt nach Süden die Zillertalbahn nach Mayrhofen in der nur gut halb so breiten Bosnaspur von 760 Millimeter ab. Diese macht seit 2018 mit dem Pionierprojekt für Wasserstoffzüge von sich reden; nach heftigen Kontroversen steht nun ein nochmaliges technisches Gutachten vor dem Abschluss. Im Gegensatz zu dieser so oder so vor einer Modernisierung stehenden Bahn steht die nordwärts führende historische Achenseebahn. Die 1889 eröffnete Meterspurstrecke fährt im Zahnradbetrieb von Jenbach nach Eben und im Adhäsionsbetrieb weiter zum Achensee. Sie bewältigt auf einer Länge von 6,8 Kilometern eine Höhendifferenz von 440 Metern mit maximal 160 Promille Steigung.

Nicht elektrifiziert

Die Strecke ist nicht elektrifiziert und wird seit eh und je fahrplanmässig ausschliesslich mit Dampflokomotiven befahren, was auf der überwiegend touristischen Bahn natürlich eine besondere Attraktion bedeutet. Ab 2014 kursierte zwar im Zuge einer



Der Schaffner hangelt sich wie eh und je auf dem Trittbrett den historischen Wagen entlang.

anstehenden Streckensanierung die Vision eines Ausbaus zu einer modernen elektrischen Regionalbahn mit Verlängerung bis Pertisau. Denn seit Anbeginn endet die Bahn im Nirgendwo in Seespitz, wo es nur einen Dampfersteg gibt. Es war nämlich im Sinne der Initianten, dass hier ein direkter Schiffsanschluss besteht. Die Idee der

Verlängerung konkretisierte sich 2018, als der Achenseebahn im Privatbahn-Finanzierungsgesetz wichtige Mittel gestrichen wurden, weil sie nur einen Sommerbetrieb hatte, und als Reaktion angedacht wurde, einen Ganzjahresbetrieb zu installieren. Bevor der Infrastrukturausbau abgeklärt war, wurden von den Appenzeller Bahnen schon mal fünf ausrangierte Trieb- und Steuerwagen zu einem symbolischen Preis erworben; offenbar sollten hier vollendete Tatsachen geschaffen werden...

Tirol rettet Bahn

Doch Ende 2018 war der Weiterbetrieb der Achenseebahn auf Grund desolater Strecke, Fahrzeuge und Finanzen akut gefährdet; die nächste Saison konnte nur dank eines Zuschusses des Tiroler Landtags gestartet werden. Nachdem das Land Tirol weitere finanzielle Unterstützung verweigert hatte, musste die Achenseebahn AG im Frühling 2020 gleichwohl Insolvenz anmelden, was den Fortbestand sehr fraglich machte. Nachdem sich aber die Anliegergemeinden weiterhin finanziell beteiligen wollten, war das Land Tirol bereit, die Bahn zu retten, ordnete aber eine umfassende Sanierung an. Der Oberbau wurde erneuert und die vier Dampflokomotiven und sieben historischen Wagen revidiert.

Synergien nutzen

Im Mai 2021 wurde die Konzession von der Achenseebahn AG auf die neue Achenseebahn Infrastruktur- und Betriebs-GmbH übertragen, die nun zu 60 Prozent im Besitz des Landes Tirol ist. Weitere Gesellschafter sind die Zillertaler Verkehrsbetriebe AG sowie die Gemeinden Eben am Achensee, Jenbach und Achenkirch. Der planmässige Verkehr wurde im April 2022 wieder aufgenommen. Geschäftsführung und Betriebsleitung liegen nun bei der ebenfalls in Jenbach domizilierten Zillertaler Verkehrsbetriebe AG (vormals Zillertalbahn), mit der vermehrt Synergien ge-



Abfahrbereiter Zug in Jenbach mit Lok 4 in Standardkonfiguration mit zwei Wagen. Bilder: Peter Hummel

nutzt werden sollen. So sind die seit April 2024 amtierenden neuen Geschäftsführer Andreas Lackner und Hannes Obholzer auch in führender Funktion bei der Zillertalbahn tätig.

Schlummernde Perle

Der technische Leiter Hannes Obholzer hat sich zum Ziel gesetzt, die betriebliche Abwicklung in der gemeinsamen Zugleitung weiter voranzutreiben und zusätzliche Potentiale aufgrund der unterschiedlichen Saisonalität zwischen den beiden Bahnen zu nutzen (ausschliesslicher Sommerbetrieb zum Achensee, intensiver Skibusbetrieb im Zillertal). Und der kaufmännische Leiter Andreas Lackner strebt für die nächsten Jahre Synergien aus Werkstätte (die Zillertalbahn betreibt etwa auch einen Dampfzug), Bahnerhaltung und Verwaltung sowie eine steigende Auslastung



Endstation Seespitz mit direktem Schiffsanschluss.

durch gemeinsame Marketingaktivitäten mit der Zillertalbahn und der Achensee-Schiffahrt an.

Am Achensee schlummert ja noch eine Perle, die hoffentlich in absehbarer Zeit auferweckt wird: Das erste Dampf-schiff St. Josef, das sogar noch zwei Jahre vor den Dampflokomotiven in Dienst gestellt wurde und nach jahrzehntelangem Dieselbetrieb seit 2016 eingemottet in der

Pertisauer Werft steht. Eine originale Wiederinbetriebnahme würde natürlich die Attraktion der Achensee-bahn und -schiff-fahrt mit einem Schlag erhöhen.

Hinweis: Ab der Schweiz ist ein Tagesausflug zur Achenseebahn möglich: Zürich ab 6.40 Uhr, Seespitz/Achensee an 11.43 Uhr/ ab 14.30 Uhr, Zürich an 19.20 Uhr, mit jeweils schlankem Anschluss in Jenbach.

VVST
VERSICHERUNGEN
ASSURANCES

**SICHER UND
LEISTUNGSSTARK.**

VVST Haftpflichtversicherung
nach Mass für den öffentlichen Verkehr

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

De Genève et Bâle à Londres en train

Un vieux rêve comme nouveau défi pour Eurostar?

Daniel Mange Eurostar, le train à grande vitesse qui relie l'Angleterre au continent via le tunnel sous la Manche, vit une année 2014 euphorique: 10,4 millions de voyageurs, un service direct entre Marseille et Londres dès 2015 et un nouveau matériel roulant, la rame E320, prêt à compléter le parc existant avec un confort sans précédent. C'est dans ce contexte que Lyria, la compagnie franco-helvétique gérant les TGV, lance le 14 décembre 2014 sa liaison directe Genève – Lille en 4h09: celle-ci, qui contourne Paris en desservant les deux gares périphériques de Marne-la-Vallée et l'Aéroport Charles de Gaulle, offre une correspondance directe depuis Lille en direction de Londres et Bruxelles. L'attrait limité de cette offre, déficitaire, la condamne dès le 13 décembre 2015.

La citrap-vaud rêve de Londres...

Le président d'alors de la citrap-vaud, Eric Loutan, et un membre du comité, le rédacteur de ces lignes, sont invités au voyage inaugural Genève – Lille, et en profitent pour y interpeler des responsables de la SNCF et d'Eurostar avec une idée fixe: à quand une liaison directe entre Genève, capitale des institutions internationales, et Londres?

Techniquement, l'aventure est possible: le matériel roulant du moment (rames E300) peut rouler de Genève à Londres en 5h10 grâce au contournement de Paris. Le rêve de la citrap-vaud, un événement ferroviaire sur un week-end, avec un aller-retour Genève – Londres complété par un spectacle dans la capitale britannique, se heurte à trois écueils:

- les exigences douanières britanniques, entraînant un contrôle strict à la gare de Genève-Cornavin, puis un trajet non-stop jusqu'à Londres;
- l'homologation d'une rame sur le parcours Mâcon – Genève, encore inconnu de la compagnie Eurostar;
- Last but not least, le prix des sillons facturé par les divers exploitants pour le passage du convoi.



Eurostar-Direktverbindung nach London: Mehr als nur ein Traum? Bild: zvg

Eurostar et la SNCF, sollicitées par la citrap-vaud, ne sont nullement intéressées par le projet d'une telle relation et le sabordent en nous présentant une offre totalement déraisonnable de plus d'un million d'euros... Le rêve de la citrap-vaud s'arrête là.

Le rebond climatique

La crise climatique et les performances du chemin de fer à grande vitesse face à

Von Genf/Basel nach London mit dem Eurostar?

Daniel Mange befasst sich mit seinem Artikel mit der wiederaufgeflamten Idee einer Bahn-Direktverbindung von Genf nach London beziehungsweise von Basel nach London. Dabei enthüllt er, dass Citrap-Vaud diese Verbindung bereits 2015 ins Spiel brachte – bei einer Fahrzeit von 5 Stunden und 10 Minuten. Doch aufgezeigt werden auch die Hürden zur Umsetzung dieser Idee, die damals nicht realisiert wurde. Im Rahmen der Klimakrise wurde das Projekt nun neu lanciert, wobei der Bundesrat bei der Zuständigkeit an die SBB verweist. In der Westschweiz sind sowohl parlamentarische Initiativen als auch Unterschriftensammlungen zugunsten der Verbindung Genf – London lanciert worden.

Zusammenfassung: Gerhard Lob

citrap-vaud.ch

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud

l'avion sur de moyennes distances (trajets de centre à centre jusqu'à 5 heures) changent la donne. Le 28 février 2023 le conseiller national Matthias Aebischer dépose le postulat 23.3036 intitulé «Liaison ferroviaire directe et attrayante entre Bâle et Londres». Dans sa séance du 10 mai, le Conseil fédéral, bien qu'«en principe favorable à une liaison directe entre Bâle ou Genève et Londres», s'oppose au projet et le renvoie aux CFF... qui sont déjà au travail et promettent un projet pour fin 2024.

De leur côté, des députés romands, emmenés par David Vogel (VD) et Diane Barbier-Mueller (GE), relèvent que les passagers aériens entre Genève et Londres sont plus nombreux que ceux en provenance de Zurich et Bâle, et défendent donc une liaison ferroviaire directe Genève – Londres. Le 1 mars 2024, D. Barbier-Mueller dépose sa proposition de motion auprès du Grand Conseil genevois, tandis que le 12 mars, le Grand Conseil vaudois approuve l'interpellation de D. Vogel et la transmet au Conseil d'Etat pour étude; D. Vogel n'est pas seul: une ressortissante britannique domiciliée à Vich (VD) rassemble à elle seule 3700 signatures en faveur d'un TGV Genève – Londres!

Londres depuis Bâle et Genève

Les particularités du train à grande vitesse – son impact environnemental minimal, son accès au centre des villes, son temps de parcours équivalent à celui des trajets aériens pour des distances moyennes – en font un candidat idéal pour la mobilité durable. Les projets Bâle – Londres et Genève – Londres sont tous deux dignes d'intérêt et pourraient idéalement se compléter. La citrap-vaud encourage tous les protagonistes actuellement sollicités, Conseil national, Conseil d'Etat vaudois et Grand Conseil genevois, OFT et CFF, à tout mettre en œuvre pour concrétiser ce projet ferroviaire exemplaire.

Ideale solo per i Locarnesi

Collegamenti con la Svizzera romanda: Le Centovalli possono sostituire il San Gottardo in parte.

Charly Guscetti La ferrovia delle Centovalli figura ormai tra i più interessanti viaggi in treno a livello mondiale, confrontandosi con l'Orient Express o la Transiberiana, come riporta la guida «Viaggi in treno leggendari» della collana Lonely Planet. Il suo caratteristico tracciato di linea di montagna, che collega Locarno, e la Svizzera, attraverso le Centovalli a Domodossola, transitando per la Val Vigezzo in Italia, la rende particolarmente attrattiva dal punto di vista turistico.

Per questo motivo è apprezzata dalle comitive e dagli anziani confederati che la inseriscono nelle loro escursioni ferroviarie verso il Ticino. Meno conosciuta risulta invece a livello Ticinese, ad eccezione dei Locarnesi, che se la trovano in casa e si rendono conto delle possibilità di viaggio offerte verso il resto della Svizzera.

Infatti la possibilità di raggiungere Domodossola da Locarno, oltre a rappresentare un collegamento transfrontaliero verso la Val Vigezzo e la Val Formazza, garantisce pure l'opportunità di raggiungere la Svizzera Romanda (Losanna, Ginevra) e quella centrale, in modo particolare Berna, grazie alle coincidenze con i treni EC Milano – Ginevra e Milano – Berna.

Ci si potrebbe chiedere a questo punto, se considerando l'attuale situazione dei collegamenti via San Gottardo con il transito lungo la linea di montagna, il viaggio via Centovalli non possa essere un'alternativa per recarsi in Svizzera Romanda e Centrale.

Confrontando i tempi di percorrenza in partenza da Lugano e Locarno otteniamo i seguenti risultati:

Dal confronto dei tempi di percorrenza risulta evidente che partendo da Locarno, sia nel caso del viaggio verso Ginevra che verso Berna, la Centovallina offre l'opportunità di raggiungere la meta in tempi più ristretti rispetto al viaggio via San Gottardo, con risparmi di tempo fino a un'ora e mezza, pur richiedendo talvolta un cambio in più!

Partendo da Lugano il vantaggio utilizzando la Centovallina è dato solo nel caso del viaggio verso Ginevra, con una riduzione di circa mezz'ora.



Haltestelle Locarno-Muralto.

Bild: B.Secchi

Nella direzione opposta purtroppo le coincidenze non ottimali penalizzano la variante via Sempione – Centovallina in direzione Lugano, con un'ora in più di viaggio, mentre verso Locarno il vantaggio resta!

L'alternativa via Centovalli per recarsi a Berna è ancora una volta ottimale per chi parte da Locarno, mentre comporta quasi un'ora di viaggio supplementare, con un cambio di treno a Briga, per chi parte da Lugano.

Concludendo, possiamo quindi affermare che la Centovallina rappresenta il collegamento ideale per i Locarnesi per recarsi in Svizzera Romanda e Centrale. Per il resto del Cantone, il viaggio via San Gottardo, pur considerando l'ora in più dovuta alla necessità di percorrere la linea di montagna, resta sempre l'alternativa migliore.

Purtroppo lavori previsti sul lato Italiano della linea del Sempione durante la prossima estate renderanno ancor più problematici i viaggi passando dalla Centovallina:

Vorteil Centovalli

GL Die Sperrung des Gotthard-Basistunnels hat dazu geführt, die Verbindung zwischen dem Tessin und der Romandie via Centovalli neu zu entdecken. Landschaftlich ist diese Strecke fraglos sehr reizvoll, aber ist sie dies auch in Bezug auf die Reisezeit? Charly Guscetti von der Tessiner Pro-Bahn-Sektion Astuti hat die Reisezeit genau ausgewertet. Er kommt zum Schluss, dass die Verbindung via Centovalli vor allem für Personen aus dem Locarnese zeitlich interessant ist, also auf der Relation Locarno-Lausanne oder Locarno-Bern (und retour). In einzelnen Fällen kann es aber sogar auf der Relation Lugano-Genf zu einer kürzeren Reisezeit kommen als via Gotthard (im Moment ohne Basistunnel). Details in der Tabelle.

- Dal 9 giugno al 8 settembre verrà sbarrata la linea Verbania – Arona, e i treni EC verranno quindi fermati a Domodossola e sostituiti da bus fino a Milano. Saranno quindi da attenersi ritardi per i collegamenti lungo la linea del Sempione;
- Dal 9 al 30 agosto sarà inoltre fuori servizio anche la linea Iselle di Trasquera – Domodossola, con l'ulteriore impiego di bus sostitutivi, e il prolungamento dei tempi di viaggio anche per chi deve raggiungere Domodossola.

Tempi di percorrenza fra Lugano e Svizzera Romanda/Centrale

Percorso	Partenza	Treni	Tempo necessario
Lugano – Ginevra	7.05	RE80 – Centovalli – EC	5 h 16 min
	8.02	IC2 Zurigo – IC5 Ginevra	5 h 45 min
	6.58	IC21 Olten – IC5 Ginevra	5 h 49 min
Ginevra – Lugano	7.39	EC – Centovalli – RE80	5 h 45 min
	diversi	IC5 – IC2	4 h 47 min
	13.39	EC – Centovalli – RE80	Solo treno 5 h 04 min Totale 6 h 15 min
Lugano – Berna	7.05	RE80 – Centovalli – EC – IC6	4 h 49 min
	12.05		4 h 19 min
	8.02	IC2 – IC81	3 h 56 min
	9.02	IC21 – IR15	3 h 58 min
Berna – Lugano	9.34	IC6 – IR – Centovalli – RE80	4 h 50 min
	6.02	IC8 – EC	4 h 26 min
	07.00	IR15 – IC21	3 h 48 min

Freilichtspiel zum Lötschbergtunnel

Lorenz Degen Da die Tellenburg ob Frutigen dieses Jahr saniert wird, musste sich der Verein Freilichtspiele Tellenburg für diesen Sommer einen anderen Spielort suchen – und wurde fündig. Vor dem schön restaurierten, alten Bahnhof Frutigen wird diesen Sommer das Freilichtspiel «Lötschberg – ein Tal im Aufbruch» aufgeführt. Verfasst hat das Stück der einheimische Autor Ueli Schmid; Regie führt Mitja Staub. Angesiedelt in der Zeit des Lötschbergtunnel-Baus vor rund hundert Jahren, prallen im beschaulichen Tal Welten aufeinander: die bäuerliche Bevölkerung des Frutiglandes, die italienischen Tunnelarbeiter, dazwischen die Techniker, Händler und Spekulanten. In diesen Wirrnissen leben Belinda und Daniel, die sich ineinander verlieben, doch



Das Freilichtspiel «Lötschberg – ein Tal im Aufbruch» wird am alten Bahnhof Frutigen geprobt.

Bild: zVg

auf viele Schwierigkeiten stossen. So wie auch die Mineure im Berg, der in gerader Linie bezwungen werden soll – was zu einer Katastrophe führen wird...

Die Mitwirkenden proben seit letztem Herbst fleissig, sogar aktive BLS-Mitarbeitende sind dabei: So steht auch der Leiter des BLS-Besucherzentrums, Martin «Husi» Hauswirth, auf der Bühne beziehungsweise auf dem Perron des alten Bahnhofs. Eine

besondere Attraktion sind vier Extrazüge zu den Freilichtspielen und wieder zurück nach den Vorstellungen: Am 6. und 27. Juli fährt der «Blaue Pfeil» der BLS-Stiftung ab Burgdorf mit Halten in Bern und Thun nach Frutigen, am 13. Juli und 3. August verkehrt ein Dampfzug der Dampfbahn Bern ab Konolfingen mit Halt in Thun bis Frutigen. Für diese Züge ist eine besondere Reservation nötig. Inbegriffen im Fahrpreis

ist auch ein Nachtessen im Festzelt und ein Theaterbillet.

Spieldaten:

3. Juli 2024 (Premiere) bis 10. August 2024, Spielbeginn jeweils um 20.30 Uhr. Die Aufführungen finden am Dienstag, Mittwoch, Freitag und Samstag statt.

Weitere Informationen:

www.freilichtspiele-tellenburg.ch

Firmen / Gönner

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

Bericht von der DV 2024

Wechsel im Zentralvorstand: Sven Gildinson an Stelle von Bruno Roelli.

Noam Schaulin Am Samstag, 4. Mai fand die 27. Delegiertenversammlung von Pro Bahn Schweiz statt. Rund 30 Delegierte der Sektionen, Gäste und der Zentralvorstand fanden sich in einem Speisewagen der Oensingen-Balsthal-Bahn (OeBB) im Bahnhof Balsthal ein. Im offiziellen Teil der Versammlung vor dem gemeinsamen Mittagessen berichtete der Zentralvorstand aus dem vergangenen Jahr und bot einen Einblick in die fortlaufende Arbeit. Im Jahresbericht wurde festgehalten: «Wir sind besorgt über die zukünftige Entwicklung des öffentlichen Verkehrs. Trotz riesiger Investitionen stagniert der Marktanteil der Bahnen seit mehr als 15 Jahren. Pro Bahn hat daher u.a. den Schwerpunkt auf die Verkehrspolitik

sowie auf die Einführung eines schweizweit bezahlbaren einheitlichen Tarifsystems gelegt und wird diese Entwicklungen auch im kommenden Jahr genau verfolgen.»

Neben der Genehmigung der Jahresrechnung 2023, dem Beschliessen der Mitgliederbeiträge 2025 (sie bleiben unverändert) und dem Vorstellen des Budgets für das Jahr 2024 wurde Bruno Roelli mit einem kleinen Geschenk aus dem Zentralvorstand verabschiedet. Als Nachfolger für ihn wurde Sven Gildinson gewählt. Ebenfalls wurde Noam Schaulin (Aktuar und Kassier) für die zweijährige Wahlperiode wiedergewählt.

Nach einem gemütlichen Speisewagen-Fondue sind die Anwesenden in den Ge-

nuss einer Führung durch die Werkstätte der OeBB gekommen. Renato Freiburghaus, Ehren-Dampflokfürer von OeBB Historic, hat einen detaillierten Einblick in die beeindruckenden Dampflokomotiven gegeben und Markus Schindelholz, Geschäftsführer der OeBB, hat im Roten Pfeil die Geschichte der OeBB und ihre aktuelle Situation präsentiert. Pro Bahn Schweiz bedankt sich herzlich für die Gastfreundlichkeit und die interessanten Einblicke.

Nach einem tollen DV-Tag reisten die Delegierten und Gäste am späteren Nachmittag wieder nach Hause. Der Zentralvorstand dankt allen, die gekommen sind, und freut sich auf ein weiteres aktives Jahr!

Achtung: Betrug mit gefälschten SwissPass-E-Mails

GL Gefälschte E-Mails von SwissPass, die täuschend echt aussehen, haben auch ein Mitglied von Pro Bahn reingelegt. Die Person wurde um 3000 Franken betrogen. Voran gingen Betrügereien, die aber nur kleinere Beträge betrafen. Erste Betrüger fälschten die Kreditkarte auf einer Auslandsreise, worauf die Betroffene die Karte sofort sperrte. Das war aber erst die «Ouverture» zu weiteren Untaten.

Als gute SBB-Kundin mit GA war die Person gewohnt, bei SwissPass ihre Kreditkartennummer einzugeben. Auf Grund einer neuen Kartennummer war sie überzeugt, dass SwissPass die neue Nummer anforderte. Viseca informierte sie, dass diese täuschend echt aussehenden E-

Mails aber kuriose Absenderadressen haben und die Anrede nie mit dem Namen erfolgt.

Also aufgepasst. Bei E-Mails genau hinschauen, vor allem wenn eine Aufforderung zur Eingabe von Daten enthalten ist. Auf einschlägigen Internetseiten sind auch diese Warnungen zu finden: Cyberkriminelle versuchen oft, Personen mit E-Mails oder Kurznachrichten (wie SMS oder Whats-App) auf gefälschte Webseiten zu locken. Der User wird auf dieser gefälschten Seite aufgefordert, seine Daten einzugeben. Auch «20 Minuten» hat mittlerweile über diese Betrügereien berichtet.

Nützliche Infos zu diesen Betrügereien, die unter dem Namen Phishing bekannt

sind, gibt auch SwissPass auf der eigenen Website unter www.swisspass.ch/pishing. Dort wird festgehalten: SwissPass fordert die eigenen Kundinnen und Kunden niemals per Telefon, E-Mail oder SMS dazu auf, ihre persönlichen und vertraulichen Daten (SwissPass-E-Mail und -Passwort sowie Kreditkarteninformationen) preiszugeben.

Phishing-Angriffe im Internet zielen darauf ab, mittels gefälschter Webseiten oder E-Mails an Login-Daten (wie Passwörter) oder persönliche Kundendaten (Kreditkarteninformationen) zu gelangen. SwissPass räumt ein: «Oft sind Betrüger so kreativ, dass solche Phishing-E-Mails nicht auf den ersten Blick erkennbar sind.»

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 pbs-zs.praesident@pro-bahn.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 Weissenrainstr. 8, 8708 Männedorf Sandro Hartmeier, Präsident M 079 609 41 11 pbs-zh.praesident@pro-bahn.ch

Auf der Grand Train Tour of Switzerland ist der Weg das Ziel.

Der Geheimtipp:
Entdecken Sie die Etappe
entlang des Bodensees!

Informationen: thturbo.ch/gttos
Fahrplan: sbb.ch

