



Bild: Verkehrshaus Luzern

Sommerzeit – Museumszeit

Mehr als ein Blick in die Vergangenheit: Bahn Museen im Fokus auf den Seiten 14 bis 21

Gerangel um Fernverkehrskonzessionen: Bundesamt für Verkehr muss entscheiden
Stabwechsel bei Pro Bahn Schweiz: Interview mit der neuen Präsidentin Karin Blättler



Gerhard Lob

Redaktor
InfoForum

D Willkommen Frau Präsidentin!

Der Sommer ist da. Und damit die Zeit, in der Bahnen, Busse, Schiffe und Seilbahnen zu Ausflügen einladen. Warum aber nicht einmal ein Bahnmuseum besuchen? Das Wort Museum klingt verstaubt, doch ein Blick in heutige Museen zeigt, dass es keineswegs immer um Vergangenes geht. In dieser Ausgabe machen wir einige Vorschläge, die vielleicht zu einem Besuch anregen. Und bei einem Wettbewerb können sogar Gratis-Eintrittstickets gewonnen werden. Derweil diskutiert das Bahnland Schweiz bewegt die Situation im Fernverkehr. Kommen vielleicht die Südostbahn und die BLS mit ihren Konzepten zum Zug? In seinem Gastbeitrag schlägt NZZ-Redaktor Paul Schneeberger vor, beim Angebot und Ausbau des öffentlichen Verkehrs stärker raumplanerische Aspekte einzubeziehen. Und schliesslich: Karin Blättler ist die neue Präsidentin von Pro Bahn Schweiz. Sie folgt auf Kurt Schreiber, der acht Jahre lang dem Verein vorstand und medial sehr präsent war. Kaum im Amt, ist die neue Präsidentin bereits eine gefragte Ansprechperson. Wir wünschen ihr zur neuen Aufgabe alles Gute und viel Erfolg!

F Bienvenue Madame la Présidente!

L'été s'installe et avec l'arrivée des beaux jours, trains, bus, bateaux et funiculaires nous invitent à la balade. Dès lors, pourquoi pas une visite au musée du rail ? Si le mot musée peut avoir des relents surannés, à y regarder de plus près, les musées d'aujourd'hui n'ont plus grand-chose à voir avec le passé. Dans ce numéro, nous vous suggérons quelques pistes avec, à la clé, un concours et des tickets gratuits. Le débat autour des trajets ferroviaires sur longue distance est vif et anime la Suisse du rail. La SOB et les BLS réussiront-elles à imposer leurs vues ? Un dossier brûlant auquel le rédacteur de la NZZ, Paul Schneeberger, apporte sa vision et ses propositions en matière d'agrandissement des infrastructures, sous l'angle de l'aménagement du territoire. Et le plaisir de vous annoncer que Pro Rail Suisse a une nouvelle présidente en la personne de Karin Blättler. Elle succède à Kurt Schreiber, son engagement et sa présence médiatique ont marqué ces huit dernières années. Karin Blättler est d'ores et déjà très sollicitée. Nous lui souhaitons plein succès dans cette nouvelle fonction!

I Benvenuta Signora Presidente!

L'estate è alle porte, il bel tempo invoglia a intraprendere escursioni con treni, bus, battelli, teleferiche e funivie. Perché non cogliere l'occasione visitare un museo della ferrovia? Il termine museo ha un sapore di stantio ma i musei odierni non parlano solo del passato, ma sono concepiti spesso in modo innovativo ed interattivo. Lasciatevi sorprendere dalle nostre proposte. Potete anche vincere alcuni biglietti d'entrata gratuiti. Il tema del traffico a lunga distanza su rotaia è più che mai attuale in Svizzera. I concetti sviluppati dalla SOB e dalla BLS verranno realizzati? Il redattore della NZZ Paul Schneeberger invitato ad esprimere la sua opinione sulla nostra rivista, sottolinea l'importanza di una maggior attenzione all'aspetto della pianificazione territoriale già nello sviluppo dell'offerta e dell'ampliamento dei trasporti pubblici. E in ultimo, ma non per importanza: Karin Blättler è la nuova presidente di Pro Bahn Schweiz, succede a Kurt Schreiber che ha svolto questo compito per otto anni ed è stato molto presente nei media. A lei i nostri migliori auguri!

Inhalt

Aktuell

Wettbewerb beim Fernverkehr:	
Fluch oder Segen?	3
Der Vergleich: SBB, BLS, SOB	4
Ein Ideenwettbewerb ist nötig	5-6
Das Ende der Ankunftsanzeiger und -plakate ...	7
Neues Rollmaterial für SBB und BLS	8
Fernbusse im Binnenmarkt rollen an	9
Jura: Bahnausbau Richtung Westen	10
20 Jahre Tarifverbund Arcobaleno	11
Nachrichten	12
Entgleisung in Luzern: Notsituation gemeistert	13

Fokus Bahnmuseen

Cité du Train in Mulhouse	14
Tram-Museum Zürich	15
Eisenbahn-Erlebniswelt Locorama	16
Depot von SBB Historic in Erstfeld	17
Las Suizas: Blick in spanischen Museen	18-19
Verkehrshaus Luzern	20-21

Pro Bahn

Delegiertenversammlung in Brienz	22
Interview mit der neuen Präsidentin	22-23
Stabwechsel in der Sektion Zürich	23

Frontbild: Zukunft im Museum – Schienenhalle im Verkehrshaus Luzern

Impressum

InfoForum 2/2017, Versand: 8. Juni 2017

Herausgeber

Pro Bahn Schweiz (PBS)
Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs
8000 Zürich
T 044 741 49 90, M 079 401 05 40
www.pro-bahn.ch, edwin.dutler@swissonline.ch
Postkonto: 82-4920-4

Redaktion

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

Mitarbeit Pro Bahn

Roland Arnet, Karin Blättler, Edwin Dutler, Kurt Schreiber, Andreas Theiler, Kaspar P. Woker. Gastbeitrag: Paul Schneeberger

Bilder

Pressedienste, Redaktion, soweit nicht anders erwähnt

Korrektur

Stefan Schweizer

Inserate und Druck

Rub Media AG
Seftigenstrasse 310, 3084 Wabern
Postfach, 3001 Bern
T 031 380 14 95, F 031 380 14 89
zeitschriftenverlag@rubmedia.ch

Grafisches Konzept und Layout

Marco Bernet, Projektathleten GmbH
Holderbachweg 24, 8046 Zürich
T 044 362 76 77, M 079 472 35 62
marco@projektathleten.ch

Auflage

2000 Exemplare, 4 x jährlich

Mitgliedschaften

Europäischer Fahrgastverband, Europäischer Verband für die Entwicklung des Schienenverkehrs

Nächste Ausgaben

InfoForum 3/2017, Versand: 7. September 2017
Schwerpunkt: Der öV geht in die Luft
Inserate- und Redaktionsschluss 17. August 2017

InfoForum 4/2017, Versand: 7. Dezember 2017
Schwerpunkt: Der neue Südwestanschluss
Inserate- und Redaktionsschluss 16. November 2017

Privatisierung von Bahnlinien – Fluch oder Segen?

Die mögliche Übernahme von einigen SBB-Fernverkehrsstrecken durch die BLS und SOB beherrscht gegenwärtig die Diskussionen. Ein Meinungsbeitrag.

Kurt Schreiber Die BLS AG und die Schweizerische Südostbahn (SOB) haben sich um die Übernahme von SBB-Fernverkehrsstrecken beworben. Die BLS will ab Zürich Flughafen direkt nach Interlaken Ost fahren und die SOB will die bisherigen SBB-Verbindungen Chur – St. Gallen – Zürich und Zürich/Basel – Gotthard-Bergstrecke – Tessin übernehmen.

Das gegenwärtige Angebot vermag nicht zu befriedigen. Sowohl Richtung Bündnerland als auch Richtung östliches Berner Oberland muss ab Zürich Flughafen mindestens einmal umgestiegen werden. Geht die Reise in die Gotthard-Region, ist sogar bis zu dreimal Umsteigen angesagt. Attraktiv ist das nicht. Somit können die Angebote von BLS und SOB als Segen bezeichnet werden, denn dank ihnen muss weniger oder überhaupt nicht umgestiegen werden. Es bestehen also gute Aussichten, dass das bisherige, schlechte Angebot der SBB verbessert wird. Deshalb kann die laufende Ausschreibung begrüsst werden.

Beispiel Mittelthurgau-Bahn

In den Neunzigerjahren des vergangenen Jahrhunderts stand die Stilllegung der SBB-Linie Schaffhausen – Romanshorn zur Diskussion. Es war eine Aussenseiterin, nämlich die damalige Mittelthurgau-Bahn (MThB), welche bereit war, das Angebot auf der Schiene weiterzuführen, mit Halbstundentakt, modernen Triebzügen und Haltepunkten, die teilweise näher an die Siedlungsgebiete gelegt wurden.

Dieser Vorgang kann als erste Privatisierung in der schweizerischen Bahnlandschaft bezeichnet werden und war sehr erfolgreich. Die damalige MThB war für die SBB ein ernstzunehmender Konkurrent geworden, der sein Operationsgebiet ausdehnte und auch im Güterverkehr tätig war. Es versteht sich von selbst, dass der Konkurrenzkampf hart war, wobei auch gegenseitig Steine in den Weg gelegt wurden. Anzuführen ist, dass der nachmalige Konkurs der MThB mit der Übernahme der Bodenseelinie wenig bis gar nichts zu tun hatte. Glücklicherweise hielten sich seine Auswirkungen in Grenze. In der Folge führte er zur Gründung der Turbo AG, welche als Tochtergesellschaft der SBB firmiert und heute in der ganzen Ostschweiz erfolgreich tätig ist. Die SBB konnten so ihren verlorenen Sohn in ihren Schooss zurückholen. Somit wiederholt sich die Geschichte. Sie soll dafür sor-



Fahren BLS-Züge dereinst direkt zwischen Interlaken und Zürich Flughafen? Im Bild der Bahnhof Bern.

Bild: BLS

gen, dass für die Kundinnen und Kunden ein attraktives Angebot bereitgestellt wird. Eine allfällige Privatisierung kann durchaus als Segen bezeichnet werden.

Zur Nachahmung anregen

Bereits heute besteht ein Unterschied zwischen den Dienstleistungen von Privatbahnen und von den SBB. So kennen beispielsweise sowohl die Rhätische Bahn (RhB) als auch die BLS auf den RegioExpress-Zügen die Zugbegleitung, was bei dieser Zuggattung bei den SBB nicht der Fall ist. Ebenso werden bei der RhB alternative Verkaufskanäle wie das Stationshalter-Modell weiterbetrieben. Bei den SBB werden sie aufgehoben. Diese kleinen aber feinen Unterschiede verdienen es, hervorgehoben zu werden. Es besteht also heute schon Wettbewerb, und der darf durchaus auf weitere Linien ausgedehnt werden, damit noch mehr Kundinnen und Kunden davon profitieren. Somit kann Konkurrenz durchaus anregend und als Segen wirken.

Güterverkehr ein Schritt voraus

Beim Güterverkehr besteht innerhalb bestimmter Regeln bereits Wettbewerb. So sind verschiedene Anbieter unterwegs, so sind in der Ostschweiz häufig Lokomotiven der BLS anzutreffen und SOB-Lokomotiven ziehen Postzüge. Es ist somit eine Konkurrenzsituation entstanden, welche mithilfe Transportkosten zu senken und die Strasse zu entlasten.

Nicht zum Fluch verkommen

Auch wenn Konkurrenz belebend oder gar als Segen wirken kann, darf dies nicht zu Dumping mit Auswirkungen auf die Löhne, Arbeitsbedingungen oder Sicherheitsmassnahmen führen. Der Zugang zu den Zügen muss ohne Reservationspflicht möglich sein, Fahrausweise müssen gegenseitig anerkannt und Anschlüsse gewährleistet werden. Minimalvorgaben müssen zwingend eingehalten und durchgesetzt werden. Ob es passt oder nicht – dazu braucht es Kontrollen, welche effizient durchgeführt werden müssen. Die Zügel dürfen gelockert, aber keinesfalls schleifen gelassen werden. Nur so kann sichergestellt werden, dass Wettbewerb und Privatisierung zum Segen und nicht zum Fluch verkommen.

Enge Fristen verhindern sofortige Revolution

Bei möglichen Änderungen der Fernverkehrskonzession gibt das Bundesamt für Verkehr den Zeitplan vor.

Gerhard Lob Damit die Entwicklung mehrerer grosser Zentren in der Schweiz unterstützt wird, soll der Bahn-Fernverkehr gemäss dem Bundesamt für Verkehr (BAV) in ein Basis- und ein Premiumnetz unterteilt werden. Das BAV hat den Kantonen Ende Februar die neuen Grundsätze vorgelegt und wird diese im Rahmen einer informellen Konsultation anhören.

Im Basisnetz sollen die verschiedenen Regionen der Schweiz verbunden und diese an die gross- und mittelstädtischen Zentren, die einwohnerstarken Agglomerationen und die nationalen Flughäfen angebunden werden. Weiter sollen die Anschlüsse an die europäischen Hauptachsen sichergestellt werden.

Das Premiumnetz wird weitgehend dem heutigen Intercity-Netz mit den IC-, ICN- und EC-Zügen entsprechen. Für dieses sollen im Verpflegungsangebot, bei der Zugbegleitung und beim Rollmaterial erhöhte Qualitätsanforderungen festgelegt werden – etwa auch die Standards für die 1. Klasse. Zudem sollen die Züge des Premium-Netzes nur in den grossen Zentren halten.

Derzeit halten die SBB das Monopol auf den Fernverkehrslinien. Die beiden Privatbahnen BLS und SOB möchten jedoch gewisse Linien selber betreiben. Ende Jahr werden die Konzessionen für fast alle Linien im Fernverkehr neu vergeben. Aufgrund der konkurrierenden Konzepte der drei Bahnen hat das BAV im Herbst 2016 Einigungsverhandlungen zwischen SBB, BLS und SOB gestartet und moderiert, mit dem Ziel einer einvernehmlichen Konzessionsvergabe auf der Basis einer Mehrbahnenlösung.

Diese Verhandlungen scheiterten jedoch aufgrund unüberwindbarer Differenzen. Damit verbleibt für den Entscheid über das künftige Fernverkehrsangebot das ordentliche Konzessionsverfahren. Das BAV hat darin die Rolle der unabhängigen Konzessionsbehörde.

Die Bahnen können gemäss Personenbeförderungsverordnung Konzessionsgesuche bis drei Monate vor Betriebsaufnahme, also bis zum 9. September 2017, einreichen. Die eingehenden Gesuche werden vom BAV auf Basis des Personenbeförderungsgesetzes und der Verordnung fundiert geprüft. Auch die erarbeitete Wegleitung „Grundsätze für den Fernverkehr“ wird ein Kriterium in der Konzessionsvergabe darstellen. Der Entscheid über die Konzessionsvergabe soll bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 erfolgen. Die Kantone werden



Wohin geht die Fahrt in Zukunft?

Bild: SBB

vorgängig angehört. Die Fristen sind eng und das Verfahren anspruchsvoll. Mit unmittelbaren Revolutionen ist nicht zu rechnen. „Sollte es auf gewissen Linien zu einem Betreiberwechsel kommen, müsste dieser schrittweise über die nächsten Jahre erfolgen“, schreibt das BAV.

David, Goliath und Klein-Goliath

GL Mit ihren Konzepten für den Fernverkehr wollen sich BLS und SOB die Konzession für bestehende Fernverkehrslinien der SBB angeln. Dabei greifen zwei Privatbahnen mit Bundesbeteiligung sozusagen die übermächtigen SBB an, welche sich zu 100 Prozent im Besitz des Bundes befinden. Die Schweizerischen Bundesbahnen beförderten im Jahr 2016 rund 458 Millionen Passagiere (zirka 1,25 Mio. pro Tag) und zählen knapp 30 000 Mitarbeitende. Nummer zwei im Personenverkehr auf der Schiene ist die BLS AG, an welcher der Kanton Bern mit 55,8 Prozent die Mehrheit hält; die Eidgenossenschaft ist mit einem guten Fünftel beteiligt. Die BLS betreibt die S-Bahn Bern, weitere Regionallinien, Busse und die Schifffahrt auf den Berner Oberländer

Pro Bahn nimmt Stellung

PBS Im Rahmen der Vernehmlassung zum Papier „Grundsätze und Kriterien für den Fernverkehr“ des Bundesamtes für Verkehr hat auch Pro Bahn Schweiz Stellung genommen. Insbesondere wurde betont, dass gewisse Qualitätsmerkmale für das ganze Fernverkehrsnetz gelten müssen, also auch im Basisnetz. Das betrifft insbesondere die Sitzanordnung „1 + 2“ in der 1. Klasse, die Präsenz von Multifunktionszonen (Abstellflächen für Kinderwagen, Gepäck, Velos), die Zugbegleitung sowie ein Mindestangebot von einem Halbstundentakt. Bei den Toiletten sei ein Mindestanteil zu definieren, etwa eine Toilette je 100 Sitzplätze. In Bezug auf die Pünktlichkeit seien nicht die Züge zu messen, sondern die Reisenden. Anschlussbrüche und Zugsausfälle müssten in der Messung berücksichtigt werden. Schliesslich wird gefordert, dass Verbundtarife bis an die Verbundgrenze anzuerkennen sind, unabhängig von einem Halt.

Weiter steht den Gesuchstellern der Rechtsweg offen, wenn sie mit dem Vergabeentscheid des BAV nicht einverstanden sein sollten. In einem ersten Schritt müsste innerhalb der vorgegebenen Frist eine Beschwerde ans Bundesverwaltungsgericht erfolgen.

Seen. Sie ist mit 3000 Beschäftigten und 60 Millionen Passagieren pro Jahr rund zehnmal kleiner als die SBB. Die Schweizerische Südostbahn (SOB), welche die SBB am Gotthard herausfordert, betreibt ausschliesslich Regionalverkehr, wozu mit dem Voralpen-Express St. Gallen – Luzern aber einen Paradezug über eine längere Distanz gehört. Ihr grösster Eigentümer ist der Bund mit einem Anteil von knapp 36 Prozent, der Kanton St. Gallen hält knapp 20 Prozent der Aktien, der Kanton Schwyz und die politische Gemeinde St. Gallen jeweils etwas mehr als 5 Prozent. Die Zahl der transportierten Fahrgäste bei der SOB beträgt 12,9 Millionen pro Jahr, die Mitarbeitenden teilen sich insgesamt 544 Vollzeitstellen (Stand 2015).

Ein Ideenwettbewerb ist nötig

Das Motto der Weiterentwicklung der Bahn in der Schweiz lautet: „Immer mehr vom Gleichen“. Das ist eine Falle. Um aus ihr auszubrechen, braucht es einen konzeptionellen Ideenwettbewerb.

Paul Schneeberger Eigentlich ist die Ausgangslage für die Weiterentwicklung des Bahnnetzes in der Schweiz komfortabel. Mit dem Eisenbahninfrastrukturfonds existiert ein dauerhaftes Finanzierungsinstrument: Jedes Jahr stehen rund fünf Milliarden Franken für den Unterhalt und den Ausbau des Schienennetzes zur Verfügung. Demnächst wird der Bundesrat seinen Vorschlag in die Vernehmlassung schicken, wo und wie bis 2030 bzw. 2035 in das schweizerische Schienennetz investiert werden soll. Wie das Bundesamt für Verkehr bekannt gemacht hat, sollen zwei Optionen zur Diskussion gestellt werden: Ein Sieben-Milliarden-Paket, mit dem bis 2030 vor allem Kapazitäten um Lausanne und Zürich erweitert würden, oder ein Zwölf-Milliarden-Paket, in dem weitere, bis 2035 zu realisierende Projekte Platz fänden.

Abgeleitet ist die Logik der Prioritäten des Sieben-Milliarden-Pakets aus den zu erwartenden Überlastungen des Bahnnetzes in den Spitzenstunden. Sobald das Projekt auf das politische Parkett unter der Bundeskuppel kommt, wird sich zur technokratischen Logik der Verwaltung die Irrationalität der von regionalen Interessen dominierten Politik gesellen. Dass aus dieser Vermengung des Weiterschreibens der

Vergangenheit auf der einen Seite und von regionalpolitischen Kuhhändeln auf der anderen Seite ein Bahnsystem resultiert, das in 15 bis 20 Jahren einen optimalen Beitrag zum schweizerischen Verkehrssystem leisten wird, ist zu bezweifeln. Die Kosten-Nutzen-Analysen der Verwaltung werden bestehende Trends verstärken: Die Eisenbahn wird sich noch stärker auf Zürich und den Genfersee-Bogen ausrichten. Und die politischen Interventionen sind von Zufälligkeiten geprägt, die sich aus Koalitionen von spezifischen Interessen ergeben.

Zu selektiver Innovationsgeist

Die Formel, die daraus resultieren wird, lautet: „Immer mehr vom Gleichen.“ Was angesichts der Erfolgsgeschichte des schweizerischen Bahnsystems in den letzten Jahrzehnten bei oberflächlichem Hinhören wie ein Heilsversprechen tönt, ist eine Falle. Wo sind die Antworten auf die Frage, wie das Bahnsystem adäquat der jüngsten und absehbaren weiteren Siedlungsentwicklung Rechnung tragen soll? Jener Entwicklung, in deren Verlauf Vorstädte sowie kleinere und mittlere Zentren überproportional wachsen werden? Wie soll die Bahn den tangentialen Verkehrsströmen Rechnung tragen,

die zunehmen, je mehr unsere Metropolitanräume und Agglomerationen nicht mehr nur einzige, sondern mehrere Zentren kennen?

Um diese Fragen zu klären, bedarf es eines Wettbewerbs der Ideen. Zwar hat ein solcher erfreulicherweise ansatzweise bereits eingesetzt. Die Südostbahn und die BLS haben eigene Konzepte für Teile des Fernverkehrsnetzes entwickelt, das traditionell eine Domäne und gewinnbringendes Kerngeschäft der SBB ist. Man wird sehen, inwiefern diese aus unternehmerischen Beweggründen geborenen Ideen für kundenfreundlichere Ansätze auf der Gotthardbergstrecke oder im beschleunigten Regionalverkehr rund um Bern Früchte tragen werden. Dasselbe gilt für die Arbeiten der SBB an einem nationalen Angebotskonzept, das sich als Alternative zu den Planungen des Bundes für die nächsten Jahrzehnte verstehen lässt.

Der erkennbare, aber noch zu selektive Innovationsgeist der Bahnen, Ideen von Dritten (beispielsweise zur Entflechtung der Verkehre im Mittelland) und die Notwendigkeit, die Siedlungs- und die Verkehrsentwicklung nicht mehr nur zu koordinieren, sondern geradezu zu verzahnen, rufen nach einem Verfahren, in dem verschiedene Angebotskonzepte sauber >>>

Denkanstösse zum Bahnsystem

Grosser Erfolg der Veranstaltung „Ausbau Bahninfrastruktur“ am 15. März in Zug

Karin Blättler Das überparteiliche Komitee „Zimmerberg light“ hat gemeinsam mit der Pro-Bahn-Sektion Zentralschweiz zur öffentlichen Veranstaltung „Ausbau Bahninfrastruktur“ nach Zug eingeladen. Es kamen über 70 Personen: Vertreter der Politik, von Transportunternehmungen und öV-Organisationen und viele weitere Interessierte. Schon bei der Ankündigung der Veranstaltung hat sich ein grosses Interesse am Thema abgezeichnet.

Die beiden Referenten Paul Schneeberger, Redaktor NZZ und profilierter Verkehrs- und Raumplanungsjournalist, und Dominic Stucki, Verkehrsplaner, Absolvent MSc ETH Raum-

entwicklung und Infrastruktursysteme, lieferten Denkanstösse, wie das Schweizer Bahnnetz für die zukünftigen Herausforderungen fit gemacht werden kann. Das Wichtigste ist, dass mit den zur Verfügung stehenden Mitteln das Optimum herausgeholt werden soll. Die anschliessende Diskussion zeigte klar, wie diese Thematik beschäftigt.

Wir danken an dieser Stelle allen Beteiligten für die Organisation und das Gelingen der Veranstaltung, insbesondere den beiden Referenten, dem Gastgeber Philip Brunner vom Swisshotel für die kostenlose zur Verfügungstellung der Räumlichkeiten und der Infrastruktur und Urs Weber von der Weber-Vonesch Transport AG für den offerierten Wein. Wir danken auch Paul Schneeberger, der seine Ausführungen für das InfoForum zusammengefasst hat.

Unmittelbar vor der Veranstaltung fand die Mitgliederversammlung des überparteilichen Komitees „Zimmerberg light“ statt. Im



Gut besuchte Veranstaltung von Pro Bahn und dem Komitee „Zimmerberg light“ in Zug. Bild: K. Blättler

Rahmen der ordentlichen Vereinsgeschäfte wurde Andreas Hürlimann, Gemeinderat von Steinhausen und Kantonsrat des Kantons Zug, Grüne Partei, in den Vorstand des Komitees gewählt. Wir gratulieren Andreas Hürlimann zu seiner Wahl und freuen uns auf die Zusammenarbeit.



Die zentrale Frage lautet: „Wann wird wo zu welchem Zweck welches Angebot gefahren?“.

Bild: SBB

Fortsetzung von Seite 5

>>> gegeneinander abgewogen werden können. Insbesondere ist zu klären, welche Orte auf welche Weise per Bahn optimal miteinander in Beziehung gesetzt werden sollen.

Ein wesentlicher Aspekt sind dabei die Diskrepanzen zwischen Distanzen und Reisezeiten. Beispielhaft dafür sind die Verzerrungen bei Bahnreisen von Mittelzentren wie Baden oder Zug aus: Weshalb dauert die Bahnreise von Baden nach Bern weniger lang als jene nach Luzern, obwohl die Distanz Baden – Bern mit rund 100 Kilometern doppelt so gross ist? Und ist es nicht ein Missverhältnis, dass die Fahrt von Zug ins 145 Kilometer entfernte Bellinzona dieselben fünf Viertelstunden dauert wie jene in das distanzmässig halb so weit entfernte Frauenfeld, das zudem im selben Metropolraum liegt?

Orientiert man sich am raumplanerischen Credo, dass die Metropolitanräume künftig jene Handlungsräume sein sollen, in denen die Menschen in Zeiten der Doppelverdiener-Haushalte und des immer wiederkehrenden Stellenwechsels Wohnen, Arbeiten und Freizeit unter einen Hut bringen können, wären vor allem die Verbindungen in deren Grenzen zeitlich attraktiver zu gestalten. Apropos Verzahnung von Raum- und Verkehrsentwicklung: Auch innerhalb von Agglomerationen und Städten

gibt es Optimierungspotenzial. Würden die Mittel, die nach 2030 für die zweite Ausbaustufe des Hauptbahnhofs Bern vorgesehen sind, nicht im Zentrum der Bundesstadt investiert, sondern in ihrem Osten, könnte ein komplexer Bahnknoten entfaltet und der heutige Arbeitsplatzschwerpunkt Wankdorf zu einem zweiten städtischen Zentrum weiterentwickelt werden. Durch die teilweise Tieflegung von Eisenbahn und Autobahn liesse sich hier Platz für rund 50 000 zusätzliche Raumnutzer schaffen. Diese Massnahme würde in hohem Masse dazu beitragen, dass die Stadt Bern in sich selber wächst, und nicht irgendwo in ihrem Umland.

Synthese mehrerer Konzepte in Basel

Wie aber lassen sich solche und andere Optionen für die Weiterentwicklung des schweizerischen Eisenbahnnetzes konkretisieren? Eine Möglichkeit ist die Orientierung an Testplanungsverfahren, wie sie sich bei komplexen raumplanerischen Fragestellungen eingebürgert haben. Dabei erarbeiten interdisziplinäre Teams parallel in mehreren Etappen mögliche Konzepte, die in der Regel im Sinne von Synthesen in sachlich begründete Lösungsvorschläge münden. Ein Beispiel, bei dem dieser Ansatz auf eine Netzentwicklung des öffentlichen Verkehrs angewendet wurde, ist das Basler „Tramnetz 2020“. Weil Politik und Verkehrsunternehmen in Bezug auf die Frage, wie das Tramnetz in Basel weiterentwickelt werden soll, uneins waren,

beschlossen die beiden Kantone, vier Teams und die Unternehmen gemeinsam einzuladen, in einem klar vorgegebenen Rahmen unter Berücksichtigung bestimmter Netzausbauten ein optimales Tramnetz zu entwerfen. Daraus resultierte am Schluss eine Synthese aus einem der externen Vorschläge mit jenem von BVB und BLT. Auf diese Weise liessen sich Streitpunkte innerhalb weniger Monate objektivieren.

Was für das Basler Tram recht ist, sollte für die Schweizer Bahn billig sein. Es ist höchste Zeit für einen strukturierten Ideenwettbewerb zur Weiterentwicklung des schweizerischen Eisenbahnnetzes im Allgemeinen und in Bezug auf den Ausbausritt 2030/35 im Speziellen. Er vermöchte nicht nur substantielle Antworten auf die Frage zu liefern, wie die Eisenbahn ihre Rolle als raumsparendes Massenverkehrsmittel in der Schweiz optimal wahrnehmen kann. Er würde auch dazu beitragen, in den laufenden und sich noch akzentuierenden Diskussionen über den Bahnausbau jene Frage in den Vordergrund zu rücken, die wichtiger ist als jene, die politisch die grösste Aufmerksamkeit geniesst. Sie lautet: „Wann wird wo zu welchem Zweck welches Angebot gefahren?“ und nicht „Wann wird wo was gebaut?“.

Zum Autor: Paul Schneeberger befasst sich als Inlandredaktor der Neuen Zürcher Zeitung mit Fragen der Verkehrs- und Raumentwicklung. Er publiziert auch ausserhalb der NZZ zu diesem Thema.

Das Ende der Ankunft

Aus den Bahnhöfen verschwinden zusehends Ankunftsanzeiger und Ankunftsplakate.

Gerhard Lob Abfahrt gelb, Ankunft weiss: Man hat sich an diese Farben gewöhnt. Doch in Schweizer Bahnhöfen sind die weissen Ankunftsanzeiger beziehungsweise Ankunftsplakate immer seltener zu sehen. Grund: Es erfolgt ein schleichender Abbau. So ist in Bellinzona nach dem Umbau des Bahnhofs kein Ankunftsplakat mehr zu sichten. Kein Einzelfall.

Warum diese Entwicklung? „Weil es heute mit der Angebotsverdichtung häufiger Gleisänderungen gibt, sind Ankunftsplakate oft nicht aktuell. Zudem informieren sich im Zuge der Digitalisierung immer mehr Reisende unterwegs auf ihren mobilen Geräten, die Ankunftsanzeiger verloren in den letzten Jahren deshalb massiv an Bedeutung“, schreiben die SBB auf Anfrage.

Aus diesen Gründen sind Ankunftsplakate heute nur noch vereinzelt an Bahnhöfen vorzufinden, in Winterthur, Olten, Genf, St. Gallen, Biel und Basel SBB. Die Bahnhöfe mit dem grössten Fahrgastaufkommen Basel, Bern, Lausanne, Luzern und Zürich haben laut SBB einen elektronischen Ankunftsanzeiger.

Ähnlich tönt es bei der BLS, die ebenfalls immer weniger Ankunftsplakate benutzt. Re-



Immer seltener anzutreffen: Elektronische Ankunftsanzeiger (ganz rechts).

Bild: SBB

aktionen von Seiten der Kunden habe es nicht gegeben. Zu den Gründen heisst es: „Der Nutzen der Plakate ist im Verhältnis zum Aufwand gering, insbesondere im Zeitalter der Smartphones.“ Bei Änderungen der Ankunftszeiten und/oder des Gleises seien die statischen Angaben auf den Plakaten zudem nutzlos.

Wie inoffiziell zu erfahren ist, ist nicht nur das geänderte Nutzerverhalten ausschlaggebend, sondern auch ein gewisses Sparpotential.

Denn das Betreiben und der Unterhalt der elektronischen Ankuftstafeln für einzelne Bahnhöfe kostet Geld. Somit bedeuten weniger Ankuftstafeln auch weniger Ausgaben. Die SBB-Pressestelle dementiert ihrerseits diesen Aspekt: „Es handelt sich nicht um eine Sparmassnahme.“

Derweil gibt es bei den SBB Überlegungen, auch auf die Abfahrtsplakate in ihrer bekannten Printversion zu verzichten und diese in eine elektronische Version zu verwandeln.

Wer sucht, der findet

Von den Mühen, über die SBB-Homepage an ein Sparbillet zu gelangen.

Gerhard Lob Mit Sparbilletten lässt sich beim Bahnfahren viel Geld sparen. Denn SBB-Reisende erhalten bis zu 50 Prozent Rabatt auf den normalen und den ermässigten Preis (d.h. mit Halbtax-Abo und für 6- bis 16-jährige Kinder). Dafür muss eine Zugbindung in Kauf genommen werden. Das heisst: Das Ticket ist nur für den gewählten Reisetag und die gewählte öV-Verbindung gültig. Ein Umtausch oder eine Rückerstattung ist grundsätzlich ausgeschlossen – abgesehen von ganz wenigen Ausnahmen.

Der Vorteil der Sparbillette für ein hochpreisiges Bahnland liegt auf der Hand. Nur: Diese Billette zu finden, ist gar nicht so einfach, wie es scheint. Gemäss Anweisung auf der SBB-Homepage ist es ein Kinderspiel: „1) Geben Sie die gewünschte Strecke und den gewünschten Reisetag ein. 2) Und schon sehen Sie, ob Sparbillette verfügbar sind. 3) Wählen Sie die bevorzugte Verbindung, bezahlen Sie und drü-

cken Sie Ihr Sparbillet aus.“ Wir haben den Test gemacht, und leider ist es etwas komplizierter. Über www.sbb.ch haben wir über den Online-Fahrplan eine Verbindung von Bern nach Basel für einen Samstagabend gesucht. Die Homepage gibt eine Verbindung um 21.04 Uhr ab Bern nach Basel an. Sparbillette sind verfügbar: Das zeigt uns am linken Rand ein Prozent-Zeichen in einem schwarzen Dreieck. „Ab CHF 10.40“ steht rechts in einem roten Rechteck. Das ist eine schöne Ersparnis zum gewöhnlichen Billettpreis von 20.50 Franken.

In der nächsten Maske („Reisende“) werden wir gebeten, Vorname, Name, Geburtsdatum und eine allfällige Ermässigung einzugeben. Wir geben „Halbtax“ ein. Und siehe da: Es erscheint der Normalpreis von „CHF 20.50“. Der Sparpreis ist in diesem Moment verschwunden.

Wir klicken auf „Weiter“. Auch hier erscheint an erster Stelle das „Gewöhnliche Billett

Schweiz“. Unten in der Maske wird hingegen mit rotem Prozent-Zeichen „Sparbillet bis zu 50% sparen (ab CHF 10.40)“ angezeigt. Ein Klick auf den entsprechenden Preis führt endlich zum gewünschten Sparbillet von 10.40 Franken. Man kann zur (elektronischen) Kasse gehen. Es bleibt aus Nutzersicht unverständlich, warum der Weg dahin so kompliziert ist. Eine Variante ist übrigens der Zugang auf www.sbb.ch über -> Abos und Billette -> Billette Schweiz -> Sparbillette.

Nicht immer verlässlich ist leider die SBB-App. Sucht man eine Verbindung, erscheint auch hier das schwarze Dreieckszeichen für die Verfügbarkeit von Sparbilletten in der linken Ecke. Geht man weiter, kann es indes vorkommen, dass die Angabe „Keine Sparbillette verfügbar“ erscheint, auch wenn zuvor das genaue Gegenteil mit einem Prozent-Zeichen kommuniziert wurde. Eigentlich sollte dann das Sparbillet unter „Billetteoptionen“ erscheinen.

Land in Sicht

Neues Rollmaterial für die SBB:
Bombardier hat seinen FV-Dosto
präsentiert, Stadler den Giruno.

Gerhard Lob Der Mai bescherte Aufbruchsstimmung in der Welt des Rollmaterials für den SBB-Fernverkehr. Stadler Rail präsentierte am 18. Mai in Bussnang den Giruno, den neuen Gotthard-Hochgeschwindigkeitszug. Der Roll-out mit Bundespräsidentin Doris Leuthard war ein Mega-Event. Firmenchef Peter Spuhler konnte den 250 km/h schnellen Zug mit berechtigtem Stolz präsentieren – nach nur zweieinhalb Jahren Produktionszeit. Die Meinungen fielen einhellig positiv aus. Sitzkomfort, Raumaufteilung sowie der Niederflureinstieg kamen sehr gut an. Natürlich muss man noch abwarten, wie der Komfort bei 200 km/h oder mehr ist. Nun steht das Zulassungsverfahren für vier Länder an: für die Schweiz, Deutschland, Österreich und Italien. 29 Züge dieser Bauart haben die SBB bestellt. Ab Ende 2019 soll der Giruno durch den längsten Eisenbahntunnel der Welt fahren und Zürich sowie Basel mit Mailand, später auch mit Frankfurt verbinden.

Just wenige Tage vor dem Stadler-Roll-out lud der Hersteller Bombardier einige Medien-



Noch selten im helvetischen Landschaftsbild: Der Gotthard-Zug „Giruno“ von Stadler (oben) und der FV-Dosto von Bombardier (links).
Bilder: Stadler/SBB

vertreter kurzfristig zu einer Testfahrt mit den neuen Doppelstöckern ein. Auch bei diesen Zügen fielen die Meinungen der Begutachter positiv aus. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 sollen die ersten FV-Dosto mit Fahrgästen durch die Schweiz fahren, etwa von St. Gallen nach Genf – freilich mit vier Jahren Verspätung gegenüber dem ursprünglichen Zeitplan. In der Medienmitteilung der SBB vom 12. Mai 2010 zur Auftragsvergabe an Bombardier hiess es noch verheissungsvoll, dass „die neuen Züge schrittweise ab Dezember 2013 zum Einsatz kommen.“

Die neuen BLS-Züge

Pro Bahn Schweiz wurde im Evaluationsprozess für die neue Flotte miteinbezogen.

Kaspar P. Woker Die BLS hat ausgewählt. Ursprünglich waren mehrere Anbieter im Rennen, am Schluss noch deren zwei. Stadler Rail ging mit Flirt-Triebzügen als Bestanbieter aus dem Auswahlverfahren für 58 RegioExpress- und S-Bahnzüge für die BLS hervor. Sicher eine gute Wahl. Pro Bahn wurde im Evaluationsprozess für die neue Flotte der BLS

mit einbezogen und konnte die Anliegen der zukünftigen Fahrgäste einbringen. Ein Vater kleiner Kinder, ein Senior, Business-Reisende und Velotouristen, ein gewiefter Reiseleiter für ausländische Gäste und ein öV-Fachmann, der bei Fahrzeugbeschaffungen einer andern Bahnunternehmung im Spiel war, konnten ihre Erfahrungen und damit eine gan-

ze Palette an Wünschen für die Gestaltung der Fahrgastbereiche einbringen. Diese wurden – zusammen mit den betrieblich-technischen Belangen – ins Pflichtenheft für die Anbieter übernommen. Details zum Komfort und dem Kundennutzen der bestellten Züge: www.bls.ch/neueflotte.

Als Vertretung der Kunden und Kundinnen im öffentlichen Verkehr danken wir den Verantwortlichen der BLS für deren Offenheit, den manchmal auch kritischen Voten seitens der Reisenden Platz zu verschaffen. Ein Zug ist kein Privatauto, doch soll er moderne Annehmlichkeiten bieten, muss technischen und betrieblichen Vorgaben genügen, und der Preis soll angemessen sein. Unter diesen Gesichtspunkten hat die BLS aus der Sicht der Reisenden den richtigen Entscheid getroffen. Pro Bahn Schweiz freut sich, bei der Ausgestaltung der Details der neuen Flotte der BLS weiterhin dabei sein zu dürfen.



Überzeugt:
Der neue Flirt
von Stadler Rail
für die BLS.
Bild: zVg

Inländische Fernbusse im Anrollen

Im Juni gibt es erstmals sechs Testfahrten für Fernbusverkehr innerhalb der Schweiz.

Gerhard Lob Der Schweizer Busreise-Anbieter Domo Reisen hofft, bereits Ende Jahr auf drei Strecken Fernbuslinien anbieten zu können. Er erwarte die Erteilung der Fernbus-Konzessionen für die drei Strecken, sagte Patrick Angehrn von der Domo Reisen & Vertriebs AG in Glattbrugg gegenüber der Fachzeitschrift „Travel Inside“. Man werde die Verkehre voraussichtlich am 9. Dezember 2017 aufnehmen.

Angehrn betonte: „Jedes Reisebüro wird für sämtliche Fernbusverkehre Fahrkarten verkaufen und gleich im Reisebüro ausdrucken können und erhält dafür eine Kommission von 10 Prozent.“ Zudem werde Domo sogenannte Bus&Fly-Tickets anbieten, welche nur über die Reisebüros und Reiseveranstalter beziehbar sein werden. Die Kunden haben damit die Möglichkeit, mit dem Bus bis zum Flughafen und wieder zurück zu fahren. Die Tickets werden auf dem gesamten Bus-Netz am Abflugtag sowie am Tag der Rückkehr gültig sein.

Domo Reisen wird in diesem Juni je eine Hin- und Rückfahrt auf den drei Strecken Zürich Flughafen – Basel Flughafen – Luzern – Lugano, St. Gallen – Zürich – Biel – Genf und Chur – Zürich – Bern – Sitten durchführen. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat Domo Reisen grünes Licht für diese sechs Testfahrten innerhalb der Schweiz gegeben. Domo hatte im letzten Jahr ein entsprechendes Gesuch gestellt. Auf der Homepage von Domo Reisen (www.domo.ch) kann man sich für die kostenlosen Testfahrten im Luxus-Doppelstock-Bus eintragen. Sie finden jeweils an einem Donnerstag statt, am 15. Juni (St. Gallen – Genf), am 22. Juni (Zürich – Lugano) und am 29. Juni (Chur – Sitten). Wer beispielsweise ab dem Flughafen Zürich mitfahren will, muss allerdings früh aus dem Bett. Die Reise beginnt um 5.15 Uhr.

Das grüne Licht des BAV für die Testfahrten wurde von der Gewerkschaft des Verkehrspersonal (SEV) heftig kritisiert. „Das BAV spielt mit dem Feuer“, hiess der Titel einer Medienmitteilung. Diese Wahl bringe den bewährten öffentlichen Verkehr in der Schweiz in Gefahr, befürchtet der SEV. Falls Domo Reisen eine definitive Konzession erhalten sollte, will der SEV mit dem Unternehmen einen Gesamtarbeitsvertrag aushandeln.

Tatsächlich entsteht der Eindruck, dass die Fernbuswelle auch den Schweizer Binnenmarkt erfassen wird, nachdem die Nachbarländer Deutschland und Frankreich ihren Markt libera-



Kommt bald die Konzession für einen Schweizer Fernbus? (im Bild der Bahnbus Zürich – München).

Bild: G. Lob

liert haben. Im März dieses Jahres sprach sich der Nationalrat denn auch dafür aus, den Fernbusverkehr in der Schweiz zu liberalisieren. Eine entsprechende Motion wurde mit 102 zu 84 Stimmen bei sechs Enthaltungen unterstützt, nota bene gegen den Willen des Bundesrates. Nun ist der Ständerat am Zug. Die Motion kam von Philippe Nantermod (FDP/VS). „Eine Alternative zum Schienenverkehr zu bieten, kann nichts anderes als eine willkommene Lösung sein, um die Kapazitäten des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen, ohne dass dies zu einer Zunahme der öffentlichen Ausgaben führen muss“, heisst es unter anderem in der Begründung.

„Bescheidene Konkurrenz“

Im internationalen Verkehr kennt die Schweiz den Fernbus bereits. Vor allem der deutsche Anbieter FlixBus ist aktiv und fährt von Deutschland nach Zürich oder Bern, aber auch von Zürich nach Mailand oder neuerdings nach Lyon. Italiens Staatsbahnen FS haben derweil bekanntgegeben, ebenfalls mit 60 Bussen in den Markt einsteigen zu wollen. Ausser in Italien sollen die Busse der neu erschaffenen Marke „Busitalia Fast“ in Spanien, Frankreich, Öster-

reich und der FlixBus-Hochburg Deutschland zum Einsatz kommen. Auch auf die Schweiz hat Busitalia Fast gemäss Medienberichten angeblich ein Auge geworfen. Verbindungen in die Schweiz sollen 2018 lanciert werden.

Das BAV hat im Rahmen der SBB-Regulationskonferenz vom 12. Mai seinen Standpunkt erneuert, wonach ein nationaler Fernbusverkehr als „Ergänzung unter Einhaltung bestimmter Bedingungen“ erwünscht sei. Das Fernbusangebot stelle eine bescheidene Konkurrenz zum Bahnangebot dar. Der grenzüberschreitende Linienbusverkehr könne als „3.-Klasse-Ergänzung“ (langsam, preisgünstig) gesehen werden.

Interessant ist die Entwicklung in Deutschland. Nach der Liberalisierung 2013 gab es zuerst sehr viele Anbieter. Etliche Unternehmen haben mittlerweile aufgegeben – ein Konzentrationsprozess hat stattgefunden. FlixBus hat inzwischen einen Marktanteil von 90 Prozent (nach Fahrplankilometern). Die Preise sind gestiegen, manche Linien wurden wieder gestrichen. Interessanterweise zeigen Marktanalysen auch, dass neben Jugendlichen viele über 55-jährige Nutzer mit den Fernbussen unterwegs sind. Sie schätzen insbesondere das umsteigefreie Reisen.

TGV-Anschluss in Belfort ab 2018

Eine Regionallinie zwischen der Westschweiz und Frankreich wird mit grossem Aufwand reaktiviert.

Roland Arnet Die Bahnstrecke Delémont – Delle – Belfort erwacht im Spätherbst 2018 aus dem Dornröschenschlaf. Auf dem alten Streckenprofil werden seit 2014 auf französischer Seite die Geleise neu aufgebaut und in der Gemeinde Meroux im Bahnhof Belfort-Montbéliard gibt es Anschluss an die TGV-Linie Rhin-Rhône. Die TGV-Neubaustrecke wird rechtwinklig überquert und die Brücke wird als Haltestelle genutzt. Nur 100 Meter Wegstrecke muss der Zugpassagier beim Wechsel vom Regionalzug zum TGV aufwenden, mit dem Lift ist es noch kürzer.

Im September 1992 wurde der durchgehende Personenverkehr von Delle nach Belfort und im Juni 1993 auch der Güterverkehr über Delle eingestellt. Am 27. Mai 1995 verkehrte der letzte Personenzug von Boncourt nach Delle. Doch bereits 2001 geschah ein Umdenken mit dem Planentscheid zur TGV-Linie Rhin-Rhône. 2004 fiel in der Schweiz der politische Entscheid, die SBB-Strecke wieder bis Delle zu verlängern, die Wiedereröffnung erfolgte am 10. Dezember 2006.

Einst eine wichtige Transitachse

Ein geschichtlicher Rückblick zeigt, wie wichtig der verlorene Krieg von Frankreich mit dem deutschen Kaiserreich 1870/71 für die jurassischen Gemeinden war. Das Elsass ging 1871 an Deutschland, und für die Chemin de fer de l'Est (EST) endete die seit 1844 bestehende direkte Verbindung mit Basel. Mit Hochdruck wurde von der EST die Umgebungsbahn für das Elsass von Belfort nach Delle gebaut und am 13. August 1872 in Betrieb genommen. Die Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (PLM) betrieb bereits die Strecke Montbéliard – Morvillars – Delle und gründete auch die Chemin de fer Porrentruy–Delle (PD). Die PD war mit dem Bau bis Porrentruy noch nicht fertig, als die EST Delle erreichte, und eröffnete am 23. September 1872.

Die 1871 unter Mithilfe der EST gegründete Berner Jurabahn (JB) hatte das Ziel, die Strecke Porrentruy – Delémont – Basel schnellstmöglich zu bauen. Eine Zweigstrecke sollte Delémont mit Biel verbinden. Die JB übernahm bald auch die PD und die Gesamtstrecke von Delle bis Basel wurde am 30. März 1877 eröffnet, die Zweigstrecke nach Biel am 24. Mai 1877. Insgesamt wurden 32 Millionen Franken investiert, davon 18,5 Mio. vom Kanton Bern, 7,4 Mio. von den jurassischen Gemeinden, 4 Mio. von der EST, 1,4



Baustelle am Bahnhof Grandvillars.

Bild: R. Arnet

Mio. von privaten Aktienzeichnern, 0,5 Mio. vom Kanton Basel-Stadt und 0,3 Mio. kamen aus Biel und Umgebung. Die Strecke via Porrentruy war 1913 bezüglich der Transitgütermenge schweizweit auf dem 4. Rang und auch im internationalen Personenverkehr eine wichtige Verbindung. 1915 wurde die Strecke Delémont – Biel durch den Grenchenbergtunnel stark verkürzt, und bereits 1933 war diese wichtige Transitachse von Biel nach Delle durchgehend elektrifiziert. Mit der Gründung der SNCF 1938 wurden PLM und EST verstaatlicht. 1957 fällte die SNCF den endgültigen Entscheid, die geplante Elektrifizierung nicht durchzuführen. 1967 wurde der neu aufgebaute Grenzbahnhof Delle feierlich eröffnet.

Zurück zur Reaktivierung der Strecke Delle – Belfort. Seit Ende 2006 ist Delle wieder am

SBB-Netz, und die Wiederinbetriebnahme bis Belfort war für 2011 vorgesehen. Doch die Finanzierungsvereinbarung – ein politischer Prozess – wurde erst 2014 mit Frankreich ratifiziert. 110 Mio. Euro sind für Strecke Delle – Belfort veranschlagt, davon bezahlen der Bund 24,7 Mio. und der Kanton Jura 3,2 Mio. Euro. Die Bauarbeiten sind in mehreren Bauabschnitten weit fortgeschritten (Schwellen- und Fahrleitungseinbau), andere weisen erst die verdichtete Fahrbahn auf. 2018 soll das ambitionöse Projekt den verdienten Abschluss finden. Ab dann werden SBB- und SNCF-Flirt den grenzüberschreitenden Verkehr besorgen. Sämtliche Bahnhöfe werden mit 150 m langen Perrons ausgerüstet, damit mit zwei Flirt-Kompositionen gefahren werden kann.

Übersichtskarte Biel - Belfort



Ein Schub für den grenzüberschreitenden Verkehr.

Gratik: BAV

Quellen: INFOPLAN-BAV, swisstopo

© BAV

20 Jahre Arcobaleno

Die Tarifgemeinschaft für das Tessin und MisoX ist eine Erfolgsgeschichte, auch dank günstiger Tarife und Verbesserungen beim öV-Angebot.

Gerhard Lob Die Tessinerinnen und Tessiner sind als öV-Muffel bekannt. Der motorisierte Individualverkehr bestimmt die Szene. Mit 638 Autos auf 1000 Einwohner weist der Kanton Tessin einen der höchsten Motorisierungsgrade aller Kantone auf. Trotz der Liebe zum Auto ändern sich die Dinge langsam auch im Südkanton. Dies spiegelt sich in den Zahlen wider, welche die Tarifgemeinschaft Arcobaleno aus Anlass ihres 20-jährigen Bestehens vor kurzem vorgelegt hat. Im Tarifverbund Arcobaleno sind seit 1997 zwölf Transportunternehmen im Kanton Tessin sowie in der Bündner Region Moesa (MisoX und Calancatal) zusammengeschlossen. Seit 2012 gilt das Zonenprinzip auch für Einzelbillette.

Die Anzahl der verkauften Monatsabos hat sich seit 1997 praktisch verdreifacht (auf 420 000); die Einnahmen sind von 30 Mio. (1996) auf 55,5 Mio. Franken (2016) gestiegen. Von 2015 auf 2016 gab es nochmals einen Zuwachs von 6,5 Prozent an verkauften Jahresabos (von 34 958 auf 37 243).

Der Erfolg von Arcobaleno ist mit Sicherheit einem verbesserten öV-Angebot zu verdanken, etwa mit der S-Bahn TILO (Ticino-Lombardia)



Mit diesem Fahrzeug fährt die Tarifgemeinschaft in die Städte und Dörfer, um für Arcobaleno zu werben.

Bild: G. Lob

von SBB und Trenord, welche heute mit modernen Flirt-Zügen im Halbstundentakt unterwegs ist, manchmal sogar häufiger. Auch wenn die S-Bahn immer wieder mit gewissen Verspätungen kämpft, sind das Angebot und die Qualität gegenüber früher deutlich gestiegen. Dazu

kommt eine attraktive Preisstruktur. So kostet eine Arcobaleno-Tageskarte für 5 Zonen mit Halbtax beispielsweise nur 11 Franken.

Ein Problem für die Kunden können die Ticketautomaten darstellen. Abgesehen von einer komplizierten Nutzerführung (und Zonenregelung) kann bei 184 von insgesamt 488 Automaten (38 Prozent) nur mit Bargeld bezahlt werden. Auch die wiederaufladbare Karte APE (Arcobaleno Prepaid Easy Card) ist nicht leicht zu durchschauen. Roberto Tulipani, Präsident der Tarifgemeinschaft Arcobaleno, weist darauf hin, dass die Entwicklung der Automaten und dieser Karte mittlerweile 10 Jahre her ist: „Und das ganze Ticketsystem ändert sich im Moment in Zusammenhang mit den Online-Diensten rasant.“ Mit neuen Automaten ist also kaum zu rechnen. Ganz nebenbei: Jeder Automat kostet rund 40 000 Franken.

Eine Notwendigkeit, aber zugleich auch ein Problem stellt eine künftige Ausweitung der Tarifgemeinschaft in Richtung Italien dar – etwa in Hinblick auf die Eröffnung der grenzüberschreitenden Linie Mendrisio – Stabio – Varese in diesem Dezember. Denn im Tessin ist die Hoffnung gross, dann Grenzgänger, die heute mit dem Auto unterwegs sind, zum Umsteigen auf den öV zu bewegen. Im Moment verhindern unterschiedliche Tarifstrukturen und die grossen Unterschiede zwischen italienischen und schweizerischen Preisen die Integration in den Arcobaleno. „Aber wir arbeiten daran, dies zu ändern“, sagt der Tessiner Verkehrsdirektor Claudio Zali.

Die Lombardei und Graubünden rücken näher

GL Grosser Bahnhof – im wahrsten Sinne des Wortes – am 16. März 2017 in Tirano. Die Region Lombardei und der Kanton Graubünden unterschrieben eine gemeinsame „Absichtserklärung zur Entwicklung des regionalen

und grenzüberschreitenden Personenverkehrs einschliesslich seiner touristischen Komponente“. Damit soll eine breite Zusammenarbeit in der zukünftigen Planung der öffentlichen Verkehrsnetze auf Schiene und Strasse zur Verbesserung der grenzüberschreitenden Verbindungen zwischen den beiden Staatsgebieten anstossen werden. Es ist zweifellos ein Meilenstein in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in Sachen öV. Dabei bleibt zu hoffen, dass den guten Absichten auch Taten folgen. Zur Vertragsunterzeichnung in Tirano waren jedenfalls die ranghöchsten Vertreter der beteiligten Partner erschienen: Für die Region Lombardia Präsident Roberto Maroni, für die Provinz Sondrio der Präsident Luca Della Bitta und für den Kanton Graubünden Regierungsrat Mario Cavigelli.

Festakt zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im Bereich öffentlicher Verkehr in Tirano: am Mikrophon Walter Finkbohner.
Bild: zVg



Nachrichten

Rekord-Ergebnis für Swiss Travel System

Der Schweizer öV wird bei ausländischen Touristen immer beliebter, vor allem bei Gästen aus dem asiatischen Raum und den USA: Das Jahr 2016 geht für die SBB-Tochtergesellschaft Swiss Travel System AG mit einem Rekordergebnis in die Firmengeschichte ein. Der Umsatz von über 104 Millionen Franken bedeutet einen Zuwachs von 10,7 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Knapp 345 000 Touristen haben sich im Jahr 2016 für einen Fahrausweis aus dem Sortiment von Swiss Travel System entschieden – am beliebtesten ist der Swiss Travel Pass für vier Tage. (pd)

Unfälle im öV haben abgenommen

2016 wurde mit 157 Unfällen bei allen Verkehrsarten des öV der niedrigste Stand verzeichnet, seit das Bundesamt für Verkehr (BAV) vor 10 Jahren mit der Erstellung eines standardisierten Sicherheitsberichts begonnen hat. Dazu beigetragen hat laut BAV insbesondere die Eisenbahn, während sich die Zahlen bei den übrigen Verkehrsarten auf dem Niveau der letzten fünf Jahren bewegten. Bei den verunfallten Mitarbeitenden liegt die Schweiz hingegen im europäischen Vergleich zurück. Bereits in früheren Sicherheitsberichten hat das BAV darauf hingewiesen, dass die Schweiz im Bereich Arbeitssicherheit – vor allem bei Arbeiten im Gleisbereich – vergleichsweise hohe Unfallzahlen aufweist. (pd)

Velo-Reservationspflicht im Gotthard-Basistunnel

Aufgrund einer limitierten Verfügbarkeit hat die SBB für alle Züge mit Velo-Stellplätzen, die durch den Gotthard-Basistunnel verkehren, eine saisonale Reservierungspflicht für Velos eingeführt. Diese gilt für sämtliche IC- und ICN-Züge seit dem 21. März und dauert bis zum 29. Oktober. Die Reservationsgebühr beträgt fünf Franken, dazu ist ein Velobillett (Velotageskarte oder VeloPass) notwendig. Für den Velotransport via Bergstrecke besteht keine Reservierungspflicht. Dies gilt auch für den „Gotthard-Weekender“ von Zürich über die Gotthard-Panoramastrecke nach Bellinzona und zurück. (pd)

Kampf gegen Schwarzfahrer in Italien

Die italienische Regierung beschlossen, die Geldstrafen für Schwarzfahrer drastisch zu erhöhen – bis zu 200 Euro und damit höher als in Paris oder London. Jedes Jahr entgehen den städtischen Verkehrsbetrieben in Italien geschätzte 450 Millionen Euro. Jeder fünfte Italiener steigt ohne Fahrkarte in den Bus, in die Strassenbahn oder in die Metro. Allerdings dürfte dieser Missstand nicht allein durch die Erhöhung der Geldbussen beseitigt werden. Ohne Kontrollen und das rigorose Eintreiben der Strafen dürfte der Schlendrian weiter gehen. (lo)



Kranunfall auf Neubaustrecke

Auf der in Bau befindlichen Neubaustrecke zwischen Stabio (Tessin) und Arcisate (Italien) hat sich Anfang Mai ein gravierender Unfall ereignet. Ein Baukran kippte um, als er ein Teil für den Viadukt Bevera transportierte. Ein Bauarbeiter sprang vom fallenden Kran und blieb wie durch ein Wunder unverletzt. Der Zeitplan für die Fertigstellung der neuen Bahnlinie Stabio – Arcisate – Varese, mit erwarteter Inbetriebnahme im Dezember 2017, sollte trotz des Unfalls eingehalten werden können, teilte die italienische Bahninfrastrukturbetreiberin RFI mit. (lo)

PostAuto mit Fahrgastrekord

PostAuto hat letztes Jahr 152 Millionen Fahrgäste (im Vorjahr 145 Millionen) transportiert. Schweizweit ist die Anzahl Linien im Jahr 2016 von 877 auf 882 angestiegen. Die 2274 Postautos haben im Linienverkehr 117 Millionen Kilometer zurückgelegt (im Vorjahr 113 Millionen). Bei den geleisteten Kilometern gab es in der Region Zürich die grösste Steigerung (+ 17 Prozent), dies aufgrund des Ausbaus beim Fahrplanwechsel im Dezember 2015. Ebenfalls deutlich mehr Kilometer (+ 8 Prozent) fuhr PostAuto in der Westschweiz dank eines ausgebauten Angebots im Jura. Bei den Fahrgästen konnte die Region Ostschweiz am stärksten zulegen (+ 10 Prozent), gefolgt von der Region Bern (+ 8 Prozent). (pd)

Diamant in See gestochen

Nach fünfjähriger Planungs- und Bauzeit wurde Anfang Mai das neue, grosse Motorschiff der Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV) in Betrieb genommen. Vor dem KKL in Luzern taufte die Luzerner Stadträtin und Baudirektorin Manuela Jost das erste klimaneutrale Kursschiff der Schweiz auf den Namen Diamant. Mit seinen verschiedenen Attraktionen soll es den künftigen Fahrgästen auf dem Vierwaldstättersee Kreuzfahrtfeeling vermitteln. Die Kosten für das MS Diamant mit einer Kapazität für 1100 Fahrgäste (400 Bankettplätze) betragen 15,5 Mio. Franken. (pd)

Verbesserungen und Verbesserungspotential

Die wichtigsten Änderungen zum Fahrplanwechsel im Dezember sind bekannt. Neu soll ab Basel – Luzern ein Frühzug durch den Gotthard-Basistunnel nach Lugano verkehren.

Gerhard Lob Der Fokus beim anstehenden Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2017 liegt in der Romandie. Die SBB bieten mehr Direktverbindungen und mehr Sitzplätze an. Ab dem Fahrplan 2018 hält der InterRegio auf der Strecke Genf Flughafen – Bern – Luzern neu in Nyon, Morges, Palézieux und Romont. Damit erhalten Nyon und Morges eine Direktverbindung nach Bern. Palézieux und Romont sind neu mit einer schnellen Direktverbindung an Genf und Genf Flughafen angeschlossen.

Im internationalen Personenverkehr steht ein gewisser Ausbau auf der Nord-Süd-Achse im Vordergrund. Ab dem 10. Dezember 2017 wird eine tägliche Verbindung zwischen Zürich und Venedig eingeführt. Zudem verkehrt pro Tag ein Zugpaar des Typs ETR 610 direkt von Frankfurt nach Mailand. Diese trinationale Linie war anlässlich der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels von den Bahnchefs der DB, SBB und Trenitalia beschlossen worden. Die Verbindung ist asymmetrisch: Richtung Süden wird diese Verbindung via Gotthard – Tessin geführt, die Rückfahrt erfolgt via Simplon – Lötschberg. Apropos Gotthard: Neu verkehrt ab Basel – Luzern

ein Frühzug durch den Gotthard-Basistunnel nach Lugano. Damit reagieren die SBB auf wiederholte Kritik aus dem Raum Luzern, dass die frühen Direktzüge ins Tessin gestrichen wurden.

Bei der Bergstrecke – sorry: Panoramastrecke – zeichnen sich keine revolutionären Änderungen ab. Die SBB haben bereits auf den Sommer 2017 den Gotthard-Panorama-Express eingesetzt, eine etwas ausgebaute Version des einstigen Wilhelm-Tell-Express. Er verkehrt vorläufig am Wochenende, ab dem 3. Juli bis am 22. Oktober dann einmal täglich von Flüelen nach Bellinzona (– Lugano) und zurück. Der Zuschlag beträgt 24 Franken, Teilstrecken sind buchbar. Bis am 22. Oktober verkehrt an Wochenenden zudem ein zusätzlicher Zug von Zürich nach Bellinzona via Panoramastrecke (Gotthard-Weekender). Die beiden Angebote (Gotthard-Weekender und Panorama-Express) spiegeln den Grundsatzentscheid der SBB, die Bergstrecke vor allem für touristische Zwecke zu nutzen. Im herkömmlichen Personenverkehr findet bereits der erwartete Aderlass statt. Seit Eröffnung des Basistunnels sind nur noch durchschnittlich 400 bis 500 Personen pro Tag

auf der alten Bergstrecke im RegioExpress unterwegs, also 15 Reisende pro Zug. Angesichts der Umsteigepflicht in Erstfeld und der langen Fahrzeiten verwundert dies nicht.

Bei einer Medienkonferenz in Goldau räumen die SBB ein, dass im Verkehr via Gotthard-Basistunnel noch nicht alles rund läuft. Die betrifft insbesondere die Pünktlichkeit der internationalen Züge, aber auch die Probleme mit dem Rollmaterial, das heisst mit dem ETR610. Positiv erscheint die Tatsache, dass sich das Verhältnis zwischen den SBB und den italienischen Staatsbahnen verbessert hat. Das ist wichtig, um einvernehmliche Lösungen zu finden.

Ein Dauerthema bleibt die Überfüllung von Zügen auf der Nord-Süd-Achse – zumindest an bestimmten Reisetagen und zu bestimmte Reisezeiten. An Sonn- und Feiertagen besteht abends eine sehr grosse Nachfrage bei der Fahrt vom Tessin in Richtung Deutschschweiz. Die SBB haben reagiert und bieten nun insgesamt vier Zusatzzüge an, zwei als Vorläufer zu den Eurocity: Lugano ab 16.41 Uhr, 18.41 Uhr, 19.11 Uhr (alle nach Zürich), Lugano ab 19.40 Uhr (nach Basel).

Eurocity-Entgleisung in Luzern: Ausnahmesituation bravourös gemeistert

Karin Blättler Während einer Sitzung am Mittwochnachmittag, dem 22. März 2017 kam ein Mitarbeiter herein und gab mir ein Zeichen, dass ich unbedingt mitkommen solle. Als ich dann vor einem PC stand und die Bilder des entgleisten Zuges sah, war mir sofort klar, dass da so schnell keine Züge mehr fahren würden. Die verunglückte Komposition lag an einem neuralgischen Punkt bei der Zu- bzw. Ausfahrt zum Bahnhof Luzern. Zum Glück war schon früh bekannt, dass es nur wenige Verletzte gab, die inzwischen erfreulicherweise wieder genesen sind.

Die Nachricht dieser Zugentgleisung verbreitete sich im Raum Luzern und vermutlich weit darüber hinaus wie ein Lauffeuer. Mein Telefon klingelte an diesem Nachmittag ununterbrochen. Freunde und Bekannte haben mich angerufen. Unter den Anrufern waren aber auch Bahnbenützer, die von mir beziehungsweise von Pro Bahn wissen wollten, ob wir denn schon mehr wüssten, wann die



90 000 Pendler betroffen: Am Morgen des 27. März bedankten sich SBB-Kundenhelfer im Bahnhof Luzern mit einer „Merci-Aktion“ bei den Fahrgästen für das Verständnis für die Unannehmlichkeiten.
Bild: SBB

Züge wieder fahren. Als ich zum Bahnhof kam, waren die ersten Massnahmen schon eingeleitet. Busse standen bereits im Einsatz.

Der Ersatzverkehr mit Shuttlebussen zu den Vorortbahnhöfen, von welchen dann die Züge wieder in alle Richtungen abfahren, hat sich überraschend schnell eingependelt. Beim Kultur- und Kongresszentrum Luzern (KKL) wurde während den Unterbruchtagen ein provisorischer Busbahnhof eingerichtet. Im Bahnhof selber herrschte eine ungewohnte Ruhe während dieser Zeit.

Bei meinen regelmässigen Stippvisiten beim „Busbahnhof“ konnte ich feststellen, dass die Bahnreisenden mit Verständnis und der nötigen Geduld auf diese Ausnahmesituation reagiert haben. Dazu haben die SBB und alle weiteren involvierten Transportunternehmen massgeblich beigetragen. Sie haben die Situation vorbildlich gemeistert. Die Rückmeldungen der Pendler und Zugreisenden waren durchwegs positiv.

Ein grosses Dankeschön geht an alle Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen der involvierten Transportunternehmungen für Ihren Einsatz.

Viel mehr als Dampflokomotiven

Die Cité du Train in Mulhouse ist das grösste europäische Eisenbahnmuseum. Es wurde vor kurzem komplett renoviert.

Andreas Theiler Mit französischem Charme wird die Welt der Eisenbahn bereits im Titel vorgestellt: „La Cité du Train«. In Mulhouse-Dornach steht das zurzeit grösste Eisenbahnmuseum Europas mit seinen modernen Bauten und zeitgemässen Präsentationen. Die Verbesserungen nach der Totalrenovation 2015 sind deutlich sichtbar. Das aus der Schweiz leicht zu erreichende Reiseziel ist für die ganze Familie geeignet. Das positiv Auffällige für den nur beschränkt ferrophilen Besucher: Es werden nicht ausschliesslich (Dampf-)Lokomotiven ausgestellt.

Die Exponate, welche Geschichten erzählen, befinden sich in den ersten zwei Haupthallen. Gleich beim Eingang betritt man den nur schwach beleuchteten „Le Parcours Spectacle“ oder „Das Goldene Zeitalter der Eisenbahn“. 27 Ausstellungstücke werden hier verpackt in Geschichten präsentiert. Vielleicht ist es von Vorteil, sich zuerst eine Übersicht zu verschaffen. Video- und Audiopräsentationen wechseln sich ab, es sind immer nur einige gleichzeitig am Laufen. Die sechs Themen, die liebevoll präsentiert werden, sind „Der Zug in die Ferien“, „Die Eisenbahn und die Berge“, „Die Staatszüge“,

„Die Eisenbahn und der Krieg“, „Eine Erinnerung an die Eisenbahner“ sowie ganz simpel, aber natürlich zentral „Das Reisen“. Grundkenntnisse des Französischen sind von Vorteil, auch wenn man den deutschsprachigen Audio-guide benutzt.

Wettrennen der Antriebsformen

Wenn in der gleichen Halle sowohl zwei Pullman-Wagen wie ein bis 1929 in Gebrauch stehender Wagen vierter Klasse für die Marktfahrerinnen gezeigt werden, so heisst das, in diesem Museum kommt der Liebhaber von Reisezugwagen ebenso auf seine Rechnung wie der Technikfreak. Da der Rundgang nicht vorgeschrieben ist, kann man ohne weiteres diesen Teil zum Beispiel am Anfang und wieder am Ende besuchen, um sich nicht mit zu vielen Geschichten aufs Mal zu befassen.

Die rund 60 Ausstellungstücke der zweiten Halle zeigen die Entwicklung sowohl von Triebfahrzeugen wie von Wagen in chronologischer Weise, von 1844 bis heute – „Les Quais de l’Histoire“. Hier ist der Rundgang praktisch vorgegeben, da die Exponate an acht Perrons

aufgestellt sind und Abkürzungen ohne einige Akrobatik nicht möglich sind. Glücklicherweise stehen überall verteilt komfortable TGV-Sitze zum Ausruhen bereit. Für die Technikinteressierten sind gleich zwei Lokomotiven an der Längswand aufgeschnitten und bieten endlich einmal gute Einblicke ins Innenleben einer Dampf- sowie einer Gleichstrom-Lok. Und sogar eine Grube ist vorhanden, die einen ungewohnten Blick auf eine Lokomotive ermöglicht.

Für Design-Interessierte bietet diese Halle etwas Einmaliges. In den Dreissigerjahren des letzten Jahrhunderts, während der Elektrifizierung, wendeten sich Autohersteller der Gestaltung von Triebzügen zu. Der Bugatti-Schienenbus hingegen übernimmt nicht nur das stromlinienförmige Design, sondern auch die Motoren von der Muttergesellschaft: Vier Achtzylinder-Ottomotoren (je rund 220 kW oder ca. 13 Liter Hubraum!) aus dem geplanten Luxusauto Royale, das nach 1929 nicht mehr verkauft werden konnte, trieben den Zug an.

Aufschlussreich ist das Perron 6 mit „Das Wettrennen zwischen Dampf, Diesel und Elektrizität“ – wer ist der Schnellste? Zeitlich ist es

Praktische Infos

TER-Züge ab Basel nach Mulhouse Ville. Der Billettautomat für TER-Billette (nicht gültig im TGV!) steht links neben der Türe, die in den französischen Teil der Halle führt. Von Bahnhof Mulhouse fahren das Tram Nummer 3 Richtung Lutterbach Gare sowie das Tram-Train an die Haltestelle Musées. Billette können am Schalter von Soléa (neben den Schaltern der SNCF) gekauft werden. Das Tram Nummer 3 fährt von Montag bis Samstag ungefähr im Viertelstundentakt, am Sonntag nur jede halbe Stunde. Das Museum ist täglich (ausgenommen 25. Dezember) von 10 bis 18 Uhr (im Winter bis 17 Uhr) geöffnet. Eintritt: Erwachsene 12 Euro, Kinder ab 7 Jahren 9.50 Euro. Internet: www.citedutrain.com



Die Cité du Train in Mulhouse-Dornach: 1976 eröffnet, mittlerweile erweitert und erneuert.
Bild: zVg

Ein Prunkstück: Bugatti-Schienenbus mit stromlinienförmigen Design aus dem Jahr 1934.
Bild: A. Theiler



nach dem Zweiten Weltkrieg einzuordnen, in den 1950er- und vor allem 1960er-Jahren. Logischerweise folgt dann auf Perron 7 der TEE und auf dem letzten Perron der TGV. Die Ausstellungsfläche (13 000 m²) in diesem Teil ist übrigens mehr als doppelt so gross wie in der ersten Halle – stimmen Sie Zeit und Interessen darauf ab, denn alle Exponate während einem Besuch in Ruhe zu würdigen, ist kaum möglich.

Der Aussenbereich ist ziemlich konventionell gestaltet. Für Kinder gibt es den Mini-Express d'Alsace, eine kleine Bahn, die zwischen den ausgestellten Fahrzeugen herumfährt, sowie neu an Wochenenden „Lokführerfahrten“ auf einem alten Schienentraktor – endlich mal eine richtige Lok, nicht ein Simulator. Neu ist in diesem Frühling eine ehemalige Schausteller-Bahn aufgebaut worden, ebenfalls ein nicht mehr alltägliches Erlebnis. Das Restaurant Le Mistral ist von überall her für eine Stärkung oder ein Mittagessen leicht erreichbar. Die Dekorationen an den Wänden des Restaurants stellen sicher, dass man weiss, in welchem Museum man zu Gast ist. Und zum Schluss lädt natürlich ein reich bestückter Museumsladen zum Einkaufen ein.



Die schönste Tramlinie von allen: die Museumslinie 21.

Bild: Christoph Wehrli

Vom Elefanten bis zum Karpfen

Der Verein Tram-Museum Zürich feiert sein 50-jähriges Bestehen, das Museum im ehemaligen Tramdepot gibt es seit 10 Jahren.

Edwin Dutler Angefangen hat alles im Jahre 1967, als eine Gruppe vorausdenkender Freunde der Eisenbahn und des öffentlichen Verkehrs mit der Dokumentation der Geschichte der Zürcher Trams begann. Die zahlreichen Arbeitsstunden dieser unermüdlichen Helfer und eine immense Lobbyarbeit führten dann im Jahre 2007 zur Eröffnung des Tram-Museums im ehemaligen Tramdepot Burgwies an der Forchstrasse 260 in Zürich.

Die spannende Vereinsgeschichte ist in einer Sonderausgabe der Vereinsbroschüre niedergeschrieben und von der ersten bis zur letzten Seite nur spannend. Die engagierte Geschäftsleiterin Sarah Lüssi sorgt mit viel Herzblut dafür, dass die im Tram-Museum stationierten Fahrzeuge immer wieder Ausgang haben und in der Stadt Jung und Alt erfreuen. Und der Fahrzeugpark des Tram-Museum Zürich lässt wirklich keine Wünsche offen. So verkehren fünf Ce 2/2: der Ce 2/2 1 der Strassenbahn Zürich–Oerlikon–Seebach ist dabei der älteste betriebsfähige Trammotorwagen der Schweiz. Bei den Ce 4/4 sind der legendäre Elefant, der leichte Motorwagen Pedaler, das Kurbeli und der Karpfen im Einsatz. Die Palette wird durch den Be 4/6 Mirage vervollständigt. Mehrere Anhängerwagen aus allen Zeitperioden sowie zahlreiche Dienstfahrzeuge vervollständigen den vielseitigen Fahrzeugpark. Der im Tram-Museum integrierte Museums-Shop mit dem Fokus öffentlicher Verkehr begeistert Fach-

und Fanbesucher mit einem breiten Sortiment zu den Themen Tram, Bus und Eisenbahn.

Einen besonderen Leckerbissen gibt es immer am letzten Wochenende des Monats. Dann ist die Museumslinie 21 mit der Museumsflotte auf der Strecke zwischen Burgwies und Hauptbahnhof in Betrieb. Die Linie wird vom Verein Tram-Museum betrieben und ist sicher die schönste Tramlinie in Zürich. Sie wird als einzige sowohl durch die Bahnhofstrasse als auch durchs Limmatquai gefahren – von ehrenamtlich tätigem Fahrpersonal in stilgerechten Uniformen. Jeder gültige Fahrausweis berechtigt zur Mitfahrt, ein Zuschlag wird nicht erhoben. Der perfekte Wochenendausflug nach Zürich kombiniert einen Besuch im Tram-Museum mit einer Fahrt auf der Museumslinie 21. Leuchtende Kinderaugen sowie fröhliche und wehmütige Erinnerungen der Erwachsenen an gute alte Zeiten sind garantiert. Als zusätzlicher Höhepunkt verkehrt dieses Jahr am Samstag, 22. Juli das Rössliträm am Limmatquai.

Das Museum ist Mittwoch, Samstag und Sonntag jeweils am Nachmittag geöffnet. Das Tram-Museum Zürich kann auch für Hochzeiten, Geburtstage, Firmenausflüge, Schulklassen und Kindergeburtstage gebucht werden, mit einer rasanten Fahrt auf dem Kinder-Tram Cobralino. Solche Veranstaltungen sind nicht an die Öffnungszeiten des Museums gebunden.

Infos: www.tram-museum.ch

Die Räder drehen sich dank Freiwilligen

Zu Besuch bei der Eisenbahn-Erlebniswelt Locorama in Romanshorn am Bodensee.



Zu Besuch im Locorama: Die Dampflokomotive 01 202 (ehemals DB) am 8. August 2015.

Bild: zvg

Andreas Theiler Die Eisenbahn-Erlebniswelt Locorama in Romanshorn ist aus drei Gründen einen Besuch wert: Erstens sind nicht nur Lokomotiven zu besichtigen, wie der Name vermuten lässt, sondern auch Trieb- und Reisezugwagen. Zweitens sind etliche dieser Fahrzeuge nach wie vor auf Extra- und Publikumsfahrten unterwegs. Und drittens drehen die Räder nicht nur bei Dampf- und Elektroloks, sondern auch bei der Gartenbahn, der Lego-Spielzeugeisenbahn und der Modelleisenbahn sowie mit Muskelkraft an der Draisine.

Diese vom Besucher sichtbare Besonderheit spiegelt sich auch in der Organisation des ganz auf Freiwilligenarbeit beruhenden Museums. Eine Stiftung besitzt seit anfangs 2005 die Gebäude und Gleisanlagen, welche vom ursprünglichen Bahnhof Romanshorn nach dem grossen Umbau von 2003 übrig geblieben sind, inklusive einer noch betriebsfähigen Drehscheibe. Die Ziele werden so beschrieben: „Der Zweck der Stiftung besteht insbesondere darin, die ehemalige Lokremise mit der Drehscheibe und dem historischen Stellwerk II gemäss dem ursprünglichen Sinn zu verwenden, die erhaltenswerten Gebäude und Objekte zu restaurieren und deren dauernde Nutzung sicherzustellen.“

Ein Verein machte sich im Übrigen während drei Jahren, von 2011 bis 2013, an die Herkulesaufgabe, die alte Signalbrücke aus den während acht Jahren gelagerten Einzelteilen wieder originalgetreu aufzubauen. Genau hundert Jahre nach ihrer ersten Inbetriebnahme erstrahlt sie nun in altem Glanz, und ihre Signale können bedient werden. Sie ist in der Schweiz das einzige erhaltene Exemplar dieser Bauart – einen Besuch wert und ein wunderbares Fotosujet, das auch bestiegen werden kann.

Vier Melodien der Signalglocke

Ein weiterer Verein wiederum sichert den Betrieb im Museum, so dass das Ganze wirklich lebt und nicht in einen Dornröschenschlaf verfällt. Das sind aber noch nicht alle Besonderheiten dieser Anlage am Ufer des Bodensees. Die Exponate in der Lokremise wie auf dem Aussen Gelände gehören Dritten, zu einem schönen Teil

Ein kleines Museum, wo sich mindestens drei Generationen wunderbar vergnügen können.

dem Verein Historische Mittel-Thurgau-Bahn. So sind nicht unbedingt alle Fahrzeuge vorhanden, wenn man am Sonntag einen Besuch macht. Auf der andern Seite ist es erfreulich, wenn die Veteranen möglichst viel bewegt werden und damit die Herzen von Reisenden und Zuschauenden höher schlagen lassen.

Neben diesen Attraktionen rund um die Lokremise gibt es das alte Stellwerk II von Romanshorn, welches während öffentlichen Führungen besichtigt werden kann. Die schöne alte Signalglocke vor der Eingangstür spielt vier verschiedene „Melodien“ aus der guten alten Zeit – die endete dort notabene erst 2003. Und das Prinzip der Fahrstrasseneinstellung mithilfe der grossen Hebel leuchtet dem Laien besser ein als die heutigen computerbasierten Simulationen. Zusätzlich ist ein kleineres über 100 Jahre altes noch funktionierendes Ausbildungs-Stellwerk „Gurtellen“ in der Lokremise aufgebaut. Und hier wartet eine sinnvolle Überraschung. Dieses Stellwerk ist nämlich mit einer Modelleisenbahnanlage gekoppelt – das Umschalten der Signale hat also direkt sichtbare Auswirkungen.

Auf diese Weise können in einem pädagogisch sinnvollen Rundgang jüngere Kinder mit der Lego-Eisenbahn ihre eigene Welt bauen und betreiben, in einer nächsten Altersphase das kleine Stellwerk samt Modelleisenbahn bedienen und schliesslich in der Pubertät, wo es darum geht Kraft zu zeigen, mit der Draisine fahren. Und um wie dem Wort „Museum“ ein Schnippchen zu schlagen, steht in einem Raum der Lokremise ein ganz moderner Führerstandsimulator. Er wurde jahrelang von Turbo benützt; nach dem Kauf des neusten Modells wanderte der ältere, überflüssig gewordene Simulator ins Locorama, wo er von klein und gross benützt werden darf.

Fazit: Ein kleines feines Museum, wo sich mindestens drei Generationen wunderbar vergnügen können. Da es sich um ein ehrenamtliches Projekt handelt, ist das Museum nur an Sonntagen von 10 bis 17 Uhr geöffnet (7. Mai bis 29. Oktober 2017). Auf Anfrage sind Führungen für Gruppen möglich. Für diese Aufgaben sucht der Verein laufend weitere Helferinnen und Helfer, insbesondere solche mit bahntechnischen Kenntnissen. Vom Bahnhof Romanshorn erreicht man die Eisenbahn-Erlebniswelt zu Fuss in 10 Minuten.

Infos unter www.locorama.ch.

Historisches Erbe an der Gotthard-Strecke

Die Uri Tourismus AG hat die Gästebetreuung und Koordination der Depotführungen für SBB Historic in Erstfeld übernommen.

Edwin Dutler Am 7. Mai wurde mit einem perfekt organisierten Anlass das historische Depot von SBB Historic in Anwesenheit von zahlreichen Persönlichkeiten aus Politik und Wirtschaft wieder eröffnet. In enger Zusammenarbeit zwischen dem Verein „SBB Historic Team Erstfeld“ und der Uri Tourismus AG wurden erste neue Angebote geschaffen, weitere sind in einer fortgeschrittenen Planung.

So gibt es einen „Lokführerrundgang“, in dem Lokführer das historische Material des Depots zeigen, wo alle beeindruckenden Gotthardlegenden anzutreffen sind. Dabei können die imposanten Lokomotiven nicht nur von aussen besichtigt werden, auch Führerstände und Innenräume werden fachlich kommentiert und erklärt. Alles kann fotografiert werden.

Der Rundgang „Entlang der Bergstrecke“ zeigt eine Ausstellung mit Plakaten, Plänen, Fotografien und zahlreichen Bahnobjekten. Er



Jeweils am ersten Samstag eines Monats:
Krokodil, Grossmutter und Rehbock haben Ausgang
Bild: Roland Arnet

fokussiert auf die Geschichte der Gotthardbahn und ihre Auswirkungen auf die Region. Entlang eines 30-Meter-Modells der Strecke Luzern – Chiasso vermitteln Guides Geschichten rund

um den Bau und Ausbau der Bahn, gehen auf den Betrieb hinter den Kulissen ein und zeigen den Wandel in der Art und Weise des Reisens auf.

Die beiden Führungen können einzeln oder kombiniert gebucht werden. Die Gruppengrösse soll maximal 20 Personen betragen. Unter www.tunnel-erlebnis.ch sind weitere Informationen verfügbar. Auch Führerstandsfahrten können hier gebucht werden. Und die neuen Projekte werden hier aufgeschaltet.

Einzelpersonen können die Führungen jeweils am ersten Samstag jeden Monats von April bis Oktober buchen. Als besonderer Leckerbissen erhalten an diesen Daten die beeindruckenden Lokomotiven jeweils Ausgang und verwandeln den Bahnhof Erstfeld in ein Eisenbahnparadis. So eine Lok-Parade der Gotthard-Giganten muss man persönlich erleben, beschreiben kann man diese nicht.

Anzeige



Sicher.
Unabhängig.
Leistungsstark.

VVST
Elisabethenanlage 25
Postfach
CH-4002 Basel

info@vst.ch
www.vst.ch

Las Suizas de los Museos

In iberischen Bahnmuseen lassen sich etliche Lokomotiven Schweizer Ursprungs entdecken.

Kaspar P. Woker Die „locomotoras de origen suizo“ (Lokomotiven Schweizer Ursprungs) sind Schaustücke spanischer Eisenbahnmuseen und zeugen vom frühen und starken Export der schweizerischen Lokomotivbau-Industrie. Rund ein Dutzend Museen zeigen die Entwicklung der Bahn auf iberischem Boden, vielfach in einem nicht mehr genutzten Bahnhof, Depot oder in einer Werkstätte. Viele Exponate zeigen, wie in früheren Jahren Lokomotiven aus der Schweiz, England, Deutschland, Ungarn, den USA und Japan importiert wurden. Heute ist es umgekehrt. CAF, Talgo, Alstom España und Stadler Valencia exportieren Schienenfahrzeuge in die ganze Welt.

Madrid und Baskenland

Beginnen wir unsere Visite im Zentrum Madrids, im ehemaligen Bahnhof Delicias. Hier ist die älteste elektrische „Suiza“ zu finden, die kleine Holzkasten-Lok von 1907, eine zweiachsige Drehstrom-Lok für den Erzverkehr auf der Gefällsstrecke von Gergal nach Almeria am Mittelmeer, gebaut von BBC. Ihre jüngere Verwandte auf dem Nebengleis stammt aus dem Hause Sechéron in Genf, die 7420, eine breitspurige Ae 6/6 für 1500 Volt Gleichstrom von 1949 für schwere Güterzüge durch die kastilischen Gebirgszüge. Vom Äusseren her ist sie unschwer als Lizenzbau der SLM zu erkennen mit einer Front, die an die Ae 4/6 und Re 4/4 der SBB erinnert. Auch die mächtigste spanische Elektrolokomotive, die 7507, eine Ae 6/10, erbaut 1944 von CAF in Lizenz von SLM, BBC, Oerlikon, verfügt über ein schweizerisches Antriebskonzept. Nicht verpassen darf man in Delicias den Urahn der Talgo-Züge, ein Alu-Leichtgewicht mit einem General-Electric-Diesel-Triebkopf, um 1950 in den USA für die spanische Staatsbahn RENFE nach spanischen Plänen gebaut. Wundervoll ist der eindrückliche Panorama-Endwagen, denn es handelte sich um einen Einrichtungszug, der in Irún und Madrid über ein Gleisdreieck gewendet werden musste.

Das „baskische Krokodil“, eine Ge 4/4, konstruiert von BBC Baden für die meterspurigen Ferrocarriles Vascongadas, ist in Azpeitia zu erspähen. Diese Lok gleicht den Visp-Zermatt-Loks mit ihren kurzen Vorbauten und zog lange Schnell- und Güterzüge zwischen San Sebastian und Bilbao. Das baskische Eisenbahnmuseum, an der ehemaligen Ferrocarril de Urola gelegen, umfasst einen ganzen Werkstattekomplex, ei-



Ur-Talgozug mit US-Diesellok, Delicias (oben links); Baskische Krokodillok (BBC) in Azpeitia (oben rechts); Fabrikschild als Beweis: E 7420 mit Genfer Wurzeln, Delicias (unten links); H 2/3 Julian Fuchs (SLM) in Ribes de Freser: entspricht den ersten Dampfloks der Brienz-Rothorn-Bahn (unten rechts).
Bilder: Kaspar P. Woker

nen vollwertigen Bahnhof und eine mehrere Kilometer lange Strecke, auf der im Sommer Dampfzüge verkehren. Eine Buslinie im Stundentakt bringt Besucher dorthin, mit schlankem Anschluss in Zumaia an die S-Bahn von Euskotren. Zwei Tipps dazu für andere Museumsfreizeits: Ganz in der Nähe – an der gleichen Buslinie – ist die Geburtsstätte von Ignacio de Loyola (Jesuiten-Orden) zu finden und in Getaria an der Küste bietet das Balenciaga Museum Einblick in die Haute Couture.

Katalanische Schweizerinnen

Fast 100 Prozent schweizerische Bahntechnik findet sich im kleinen Museum von Ribes de Freser, bei der Zahnradbahn, welche nach Nuria in den Pyrenäen führt. Es ist von Barcelona aus mit der S-Bahn R6 Richtung Puigcerda erreichbar. Zu sehen ist dort die H 2/3 Nr. 6 „Julian Fuchs“, welche in Annecy, am Gornergrat, beim Monserrat und eben hier als Bau- und Reserve-lok Dienst tat. Mit Baujahr 1892 entspricht sie exakt den gleichaltrigen Dampfloks Nr. 1–5 der Brienz-Rothorn-Bahn aus Winterthur, allerdings in Meterspur und ausgerüstet mit dem Zahnradsystem von Roman Abt. Neueren Datums,



von 1930, sind die ausgestellten und teilweise noch im Dienst stehenden vier Zahnrad-Adhäsions-Lokomotiven von SLM/BBC, welche ihre Abstammung von den HGe 3/3 der BOB nicht leugnen können. Auch alle modernen Triebfahrzeuge dieser Linie der Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya stammen aus Winterthur und Bussnang. Ein Abstecher ins Wander- und Skigebiet von Nuria am Puigmal, dem höchsten Gipfel der östlichen Pyrenäen, lohnt sich nicht nur der Bahn wegen.

Bahnmuseum mit Sandstrand

Nicht weit entfernt, an der Linie von Barcelona nach Tarragona beim Badeort Sitges, liegt Villanova-i-Geltrú, wo das grosse katalanische Eisenbahnmuseum Besucher in seinen Bann zieht. Es birgt zwar keine „Schweizerinnen“, hingegen sind dort in einer Rotonde um die zentrale Drehscheibe die älteste und die stärk-



te spanische Dampfloks zu bestaunen, bestens geeignet für einen Abstecher von Badeferien an der Costa Dorada.

Im Norden Spaniens, in Asturien, liegt die Hafenstadt Gijón. Der Breitspur- und der Schmalspurbahnhof dieser Industriestadt wurden je schon dreimal neu gebaut. Im ältesten Teil liegen immer noch Schienen. Sie zeigen Exponate aus verschiedenen Bahnepochen, inklusive meterspurigen Bahnpost- und Gepäckwagen, welche seinerzeit im „correo“, dem Postzug von Oviedo über Santander bis Bilbao unterwegs waren. Leider nur fotografisch ist der Einsatz der ex-RhB-Dampfloks G 4/5 auf der Ferrocarril de la Robla dokumentiert. Zur Abwechslung wartet gleich vor dem Museum ein wunderbar breiter Sandstrand, wo die Atlantikwellen sanft auslaufen. Abstecher auf einer Iberienreise lohnen sich wegen der Vielfalt der „museos de los ferrocarriles“ mit und ohne „suizas“ durchaus.

Museums- Wettbewerb

Eintrittskarten zu gewinnen!

Sie haben die Texte zu den Museen mit Interesse gelesen? Und wurden animiert, zumindest einem dieser Orte einen Besuch zu widmen? Dann machen Sie mit bei unserem kleinen Wettbewerb – zu gewinnen gibt es Gratisentritte.

Sie finden unten zu drei Museen eine Frage, die sich entweder direkt aus dem Text im Heft oder aber beim Besuch der Homepage beantworten lässt. Entscheiden Sie sich für eine Frage und schicken Sie die Antwort – Name und Postadresse nicht vergessen! – per E-Mail an sekretariat@pro-bahn.ch.

Unter den richtigen Einsendungen werden pro Museum fünf Eintritte verlost. Einsendeschluss ist der 30. Juni 2017. Ihr Billett erhalten Sie bis Mitte Juli per Post. Da wir alle ehrenamtlich arbeiten, führen wir keine Korrespondenz zum Wettbewerb – merci fürs Verständnis.

Fair mitspielen heisst, nur eine Antwort einzusenden – geben Sie auch den andern Mitgliedern von Pro Bahn Schweiz eine Chance.

Und hier sind die Fragen:

- **Zur Cité du Train:**
In den Dreissigerjahren des letzten Jahrhunderts, während der Elektrifizierung, wendeten sich Autohersteller der Gestaltung von französischen Triebzügen zu. Welcher Autohersteller baute auch noch gleich seine überflüssigen Motoren in die Triebzüge ein?
- **Zum Locorama:**
Neben den Attraktionen rund um die Lokremise gibt es das alte Stellwerk II von Romanshorn, welches während öffentlichen Führungen besichtigt werden kann. Die schöne alte Signalglocke vor der Eingangstür spielt noch verschiedene „Melodien“ aus der guten alten Zeit. Wie viele Melodien sind dort zu hören?
- **Zum Verkehrshaus:**
In drei Bahnsimulatoren (ohne Giruno) können Besucher wie ein richtiger Lokführer fahren. Hier gilt es, Signale richtig zu erkennen, den Fahrplan einzuhalten und den Zug sicher in den Bahnhof zu bringen. Auf den Strecken welcher drei Bahngesellschaften darf geübt werden?

Zukunft im Museum

Das Verkehrshaus der Schweiz in Luzern schaut nicht nur in die Vergangenheit.

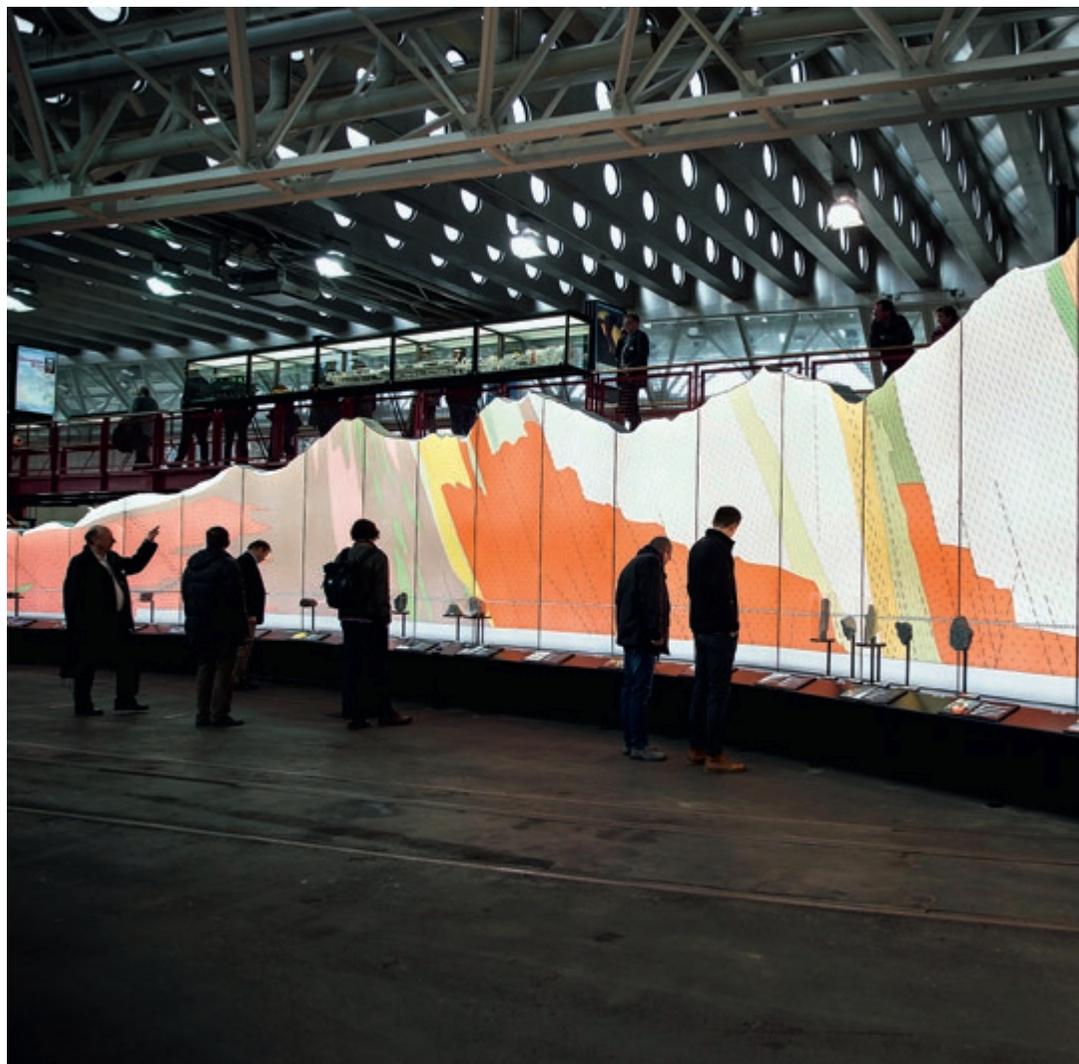
Andreas Theiler Einen Text zum Verkehrshaus der Schweiz zu schreiben, das scheint so überflüssig wie Wasser in den Vierwaldstättersee zu giessen. Anders ausgedrückt: Ein Museum, bei dem eine Stunde nach der Öffnung die Menschenschlange aussen am Gebäude rund 50 Meter beträgt – so beobachtet am 18. April – hat eigentlich keine Werbung mehr nötig. Und doch werden bei einem begleiteten Besuch, wie ihn das InfoForum zusammen mit dem Leiter Unternehmenskommunikation, Olivier Burger, gemacht hat, ganz viele, bisher übersehene Facetten plötzlich sichtbar. Von einigen wenigen davon handeln diese Zeilen.

Ein wesentliches Detail, welches das Verkehrshaus von andern Eisenbahnmuseen unterscheidet, ist, dass der Blick der Ausstellungsmacher nicht nur auf der Vergangenheit ruht. Zukünftige Entwicklungen werden ebenfalls thematisiert, die Zukunft ist also ein integraler Bestandteil der Museumsphilosophie. Prominent in Szene gesetzt wurde letztes Jahr der Gotthard-Basistunnel, und zwar bereits ab März. Zur Erinnerung: Die Eröffnungsfeier fand im Juni statt, die reguläre Betriebsaufnahme im Dezember. Die Darstellung im Massstab 1:1000 mit der S-Form ist ein gewaltiger Blickfang in der zweiten Schienenhalle, inmitten all der Oldtimer. Auf der einen Seite sind die Baugeschichte und das geologische Profil wunderschön dargestellt, inklusive originaler Steinproben, auf der andern Seite die Eisenbahnlinie und der Betrieb. Als Abschluss, einige Schritte davon entfernt, bietet sich für dieses Thema das riesige Wandbild aussen an der Schifffahrtshalle zum Betrachten an; es zeigt den Hafen von Genua.

Spielinseln für Kinder

Schnell ein musealer Blick zurück: Das Verkehrshaus eröffnete 1959, und damals war das liebevoll und instruktiv gestaltete Relief der Gotthard-Nordrampe ein Renner, ein echter Publikumsliebbling. Auf seinem neuen, erhöhten Standort in der Schienenhalle wird es auch fast sechzig Jahre später immer noch rege gebraucht, um den Kindern oder den Touristen die geniale Streckenführung mit Kehrtunnels zu erklären. So berühren sich Vergangenheit und Zukunft in Sichtweite voneinander.

Die Gegenwart, das sind zum Beispiel die drei Simulatoren von BLS, SBB und RhB, wo die Fahrkünste auf ganz verschiedenen Strecken geübt werden können. Zusätzlich grüsst auch



Öffnungszeiten Verkehrshaus Luzern

Täglich 10 bis 17 Uhr (Winterzeit) respektive bis 18 Uhr (Sommerzeit). Anfahrt entweder zweimal stündlich mit dem Zug oder mit den Buslinien 6, 8 oder 24 ab dem Bahnhof Luzern; die schönste Variante ist aber die Anreise mit dem Schiff, je nach Jahreszeit mit mehr oder weniger Kursen. Zu Fuss zirka 30 Minuten ab dem Bahnhof Luzern.

Internet: www.verkehrshaus.ch

hier die Zukunft mit einem Giruno-Führerstand vom Gotthard – die Züge sollen 2019 in Betrieb gehen, die virtuelle Probefahrt über einzelne Abschnitte der Strecke Zürich – Mailand ist in Luzern bereits möglich.

Die Stärke des Verkehrshauses liegt also nicht nur in der umfassenden Sammlung, sondern ebenso im Anbieten von verschiedensten Tätigkeiten, zum Teil in sogenannten Spielinseln speziell für Kinder. Der mächtige Granitstein zum Beispiel, der im vergangenen September hingestellt wurde, ist nur noch auf Fotos sichtbar. Die grossen und kleinen Steinhauer, welche sich daran zu schaffen machten, haben ihn innert einem halben Jahr in kleinste Brocken zerlegt. Und dabei haben sie einen Eindruck erhalten, wie hart das Gestein im Gotthard zum Teil ist.

Einen weiteren Blick in die Zukunft gibt das Kabinen-Modell der neuen Stoos-Bahn, welche am 17. Dezember 2017 in Betrieb gehen soll.



Die Kabinen der klassischen Standseilbahn werden alles andere als klassisch gestaltet sein, das begehbare Modell im Verkehrshaus kann ebenfalls interaktiv ausprobiert werden. Oder anders gesagt: der Gleichgewichtssinn wird neuartig getestet. Auch dieses „Spielzeug“ vermittelt dem Laien auf elegante Art eine der Herausforderungen, welche die Ingenieure lösen mussten.

Zum Schluss noch ein Blick in die Zukunft aus dem 19. Jahrhundert: 1888 ging in Vevey ein elektrisch betriebenes Tram für die Touristen in Betrieb. Was uns Heutigen vielleicht zuerst gar nicht auffällt: Das Tram trägt bereits Werbetafeln. Und zwar auf allen vier Seiten! Es gibt wirklich nichts Neues unter der Sonne. Interessanterweise wurde am gleichen Fahrzeug für alle damals bekannten Schokolademarken wie Peter, Suchard, Kohler, Cailler geworben. Merke: Schokolade galt schon früh bei den ausländischen Touristen als Synonym für die Schweiz.

Aktiv im Museum: Der Querschnitt mit Geologie durch den Gotthard-Basistunnel; Tram aus Vevey mit Schokoladenwerbung aus dem Jahr 1888 und der topmoderne Simulator des „Giruno“.

Bilder: Verkehrshaus Luzern

- Einzelmitglied
CHF 50.– / Jahr
- Partnermitglied
CHF 30.– / Jahr
- Studenten/Lehrlinge
CHF 25.– / Jahr
- Vereine / Verbände
CHF 100.– / Jahr
- Gemeinden
CHF 200.– / Jahr
- Firmen / Gönner
mindestens CHF 500.– / Jahr

Name / Vorname

Adresse

PLZ / Ort

E-Mail-Adresse

Datum / Unterschrift

Empfohlen durch (Name / Adresse)

Jetzt Mitglied werden ...

... ausschneiden und einsenden:

Pro Bahn Schweiz
CH - 8000 Zürich

oder online
www.pro-bahn.ch

Wer mindestens drei neue Mitglieder für Pro Bahn Schweiz wirbt, erhält als Geschenk Reisegutscheine reka-rail im Wert von CHF 50.-.

Neue Präsidentin gewählt

Bericht von der 20. Delegiertenversammlung von Pro Bahn Schweiz in Brienz.

Kaspar P. Woker Delegiertenversammlungen sind meist trocken, und doch gehören sie zum alljährlichen Ritual eines jeden schweizerischen Vereines. Beinahe so bei Pro Bahn, welche ihre diesjährige DV am 22. April in Brienz abhielt.

Zwei Punkte sorgten bei den statutarischen Geschäften für etwas Bewegung. Vorab natürlich der längst angekündigte Rücktritt des Präsidenten Kurt Schreiber und die Wahl der neuen Zentralpräsidentin Karin Blättler aus Luzern. Warme Abschiedsworte, Blumen, herzlicher Dank, Geschenke und gute Wünsche zum Start. Wir sind glücklich, mit Karin Blättler eine engagierte Kämpferin für die Sache der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs an der Spitze von Pro Bahn Schweiz zu wissen.

Bei den Regularien gaben die Finanzen zu einigem Stirnrüzeln Anlass. Spesen, Verwaltung, Druck- und Administrationskosten erschienen einigen Delegierten unverhältnismässig hoch und als etwas gar schwammig. Der wiedergewählte Vorstand unter der Leitung von Karin Blättler ist gefordert. Mit Genugtuung wird von der Rückstellung in der Bilanz Kenntnis genommen, die Pro Bahn Schweiz für die Mit-



Als Nachfolgerin von Kurt Schreiber wurde Karin Blättler zur Pro-Bahn-Präsidentin gewählt. Bild: H. Rothen

rausgabe eines Nachfolge-Kursbuches ab 2018 budgetiert hat.

Die drei Dutzend Delegierten haben nicht nur abgestimmt, gewählt und gespielt, sondern auch einen tollen Einblick in die Brienzersee-Region erhalten, inklusive Rückfahrt per Schiff nach Interlaken. Herzlichen Dank allen an der Organisation der diesjährigen DV Beteiligten!

Ausführlicher Bericht auf der Webseite von Pro Bahn Schweiz: www.pro-bahn.ch -> Aktuell -> 24.04.2017

„Es gibt immer Optimierungsmöglichkeiten“

Karin Blättler, neue Präsidentin von Pro Bahn Schweiz, zu ihren Zielen und Prioritäten in der Vereinsarbeit.

Interview: Gerhard Lob

Karin Blättler, Sie sind zur neuen Präsidentin von Pro Bahn Schweiz gewählt worden. Was hat Sie motiviert, für dieses Amt zu kandidieren?

Als Präsidentin der Sektion Zentralschweiz konnte ich mich nur für einen beschränkten Teil des öV-Systems engagieren. Mich hat jedoch schon immer das gesamte öV-System der Schweiz interessiert. Das Präsidium von Pro Bahn Schweiz gibt mir die Möglichkeit, mich schweizweit mit dem öV zu beschäftigen. Auch ist damit die Hoffnung verbunden, für die Kundinnen und Kunden einen gewissen Einfluss auf die Gestaltung des öffentlichen Verkehrs nehmen zu können und deren Bedürfnisse einfließen zu lassen.

Ein Wort zu Ihrer Person: Was machen Sie beruflich?

Ich habe eine kaufmännische Ausbildung sowie Weiterbildungen im Versicherungswesen, im Marketing, in Prozessoptimierung und in Projektleitung. Bis zu meiner Selbständigkeit vor sechseinhalb Jahren war ich in verschiedenen Kaderfunktionen tätig. Ich berate heute verschiedene Unternehmen und Institutionen, vor allem in organisatorischen und administrativen Fragen.

Sie leben mitten in Luzern. Wie häufig verwenden Sie im Alltag welche öV-Mittel?

Ich benutze das Bussystem des Grossraumes Luzern täglich und fahre zwei bis drei Mal pro Woche auch mit der Bahn, sowohl beruflich als auch für meine verschiedenen ehrenamtlichen Engagements und in der Freizeit.

>>>

Gönnermitglieder

BERN MOBIL

bls
Besser unterwegs.

SIEMENS

Kummler+Matter

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

SOB SÜDOSTBAHN

aare seeland mobil

MEV Independent Railway Services
RSM Gruppe

BDWM

VBZ ZüriLinie

SWISSRAIL
Industry Association

Gemeinden

BL: Läuelfingen
TG: Frauenfeld
UR: Erstfeld
ZH: Dietikon, Dietlikon, Dübendorf, Elgg, Meilen, Rafz, Richterswil, Schlieren, Schwerzenbach, Thalwil, Uetikon, Wädenswil

>>> Welche Ziele verfolgen Sie in der künftigen Vereinsarbeit?

Intern ist es mein Ziel, die Strukturen von Pro Bahn Schweiz zu optimieren und zu professionalisieren. Ein weiteres Ziel ist es, weiteren Einfluss bei der Gestaltung des öffentlichen Verkehrs zu gewinnen, damit möglichst kundenorientierte Lösungen gefunden werden.

Pro Bahn Schweiz kennt einerseits zentrale Gremien wie den Zentralvorstand und andererseits regionale Sektionen. Lläuft diese Zusammenarbeit zufriedenstellend?

Aus der Sicht als bisherige Präsidentin der Sektion Zentralschweiz hätte ich mir gewünscht, mehr in nationale Themen eingebunden zu werden. Die Kontakte in den Sektionen untereinander und zum Zentralvorstand waren sehr selten oder fehlten teilweise sogar ganz. Deshalb ist es mir ein Anliegen, die Zusammenarbeit und

den Zusammenhalt innerhalb der verschiedenen Gremien zu stärken. So können wir auch in den Regionen schlagkräftiger agieren und Meinungen schweizweit besser abstützen.

Die Schweiz verfügt über ein öV-System, um das sie von Ausländern beneidet wird. Gibt es gleichwohl Verbesserungspotential?

Bei wichtigen Entscheiden werden oft die Kundeninteressen nicht oder zu wenig berücksichtigt. Auch wenn wir ein sehr gutes öV-System in der Schweiz haben, gibt es immer Optimierungsmöglichkeiten. Pro Bahn Schweiz wird sich zum Beispiel dafür einsetzen, dass die in nächster Zeit geplanten Bahn-Infrastrukturprojekte den Interessen der Kundinnen und Kunden entsprechen und nicht zum reinen Selbstzweck werden. Im Rahmen des Ausbaus Schrittes 2030/2035 werden wir deshalb besonders gefordert sein.

Es ist auch eines unserer Anliegen, dass Veränderungen im öV-System – Schliessungen von Bahnhöfen, Schaffung von Selbstbedienungsbahnhöfen und anderes – nicht zu schnell umgesetzt werden, sondern dass Rücksicht genommen wird auf die Interessen aller Benutzer des öffentlichen Verkehrs. Dazu zählen die ältere und handycapierte Bevölkerung, Touristen und auch Gelegenheitsreisende.

Was sind die wichtigsten Baustellen?

Eine wichtige Baustelle ist die Festlegung der Ausbaus Schrittes 2030/2035. Weiter ganz aktuell ist die Lösung der anstehenden Probleme und die Verbesserung der Fahrplanangebote in der Gotthardregion. Damit gemeint ist sowohl die NEAT-Strecke als auch die Gotthard-Bergstrecke. Eine weitere Baustelle sind die Anschlüsse ans internationale Netz beziehungsweise Direktverbindungen aus der Schweiz ins Ausland.

Stabübergabe bei der Sektion Zürich

Am Abend des 31. März erfolgte der Wechsel im Präsidium der Sektion Zürich.

PBS In historischer Umgebung konnte die Mitgliederversammlung 2017 der Sektion Zürich durchgeführt werden. Die Lokremise I des DVZO (Dampfbahn-Verein Zürich Oberland) in Uster wurde als Veranstaltungsort ausgewählt. Nach der Begrüssung des zurücktretenden Vorsitzenden wurden die 40 Gäste von DVZO-Präsident Hugo Wenger willkommen geheissen. Im Anschluss erfolgte der statutarische Teil mit der Vorstellung von Karin Blättler, Präsidentin der Sektion Zentralschweiz und mittlerweile Präsidentin von Pro Bahn Schweiz. Danach konnte im obersten Geschoss die Modellbahnanlage unter der Leitung von Peter Schwarzenbach besucht werden. Der Apéro wurde von der DVZO-



Die neuen Co-Präsidenten Michael Strasser (links) und Yves Matscher (rechts); Urs Schaffer (Bildmitte) hat acht Jahre als Präsident gewirkt. Bild: zVg

Buffetwagen-Crew unter der Leitung von Peter Kläsi bereitgestellt.

Urs Schaffer hatte vor acht Jahren die Vereinsführung übernommen und an Michael Strasser und Yves Matscher übergeben. Mindestens für die zwei nächsten Jahre werden die beiden Co-Präsidenten das Vereinsgeschehen leiten.

Herzlichen Dank allen, die zum gelungenen Anlass beigetragen haben, und den beiden neuen Co-Präsidenten das Vertrauen ausgesprochen haben. Ihnen sei eine erfolgreiche Zukunft gewünscht.

Gratis-Trinkwasser am Bahnhof

Aus Anlass des Weltwassertags 2017 hat die Tessiner Sektion von Pro Bahn Schweiz (Astuti) einen Aufruf lanciert, damit an den Bahnhöfen Gratis-Trinkwasser aus Brunnen oder Hahnen zur Verfügung steht. Anlass für den offenen Brief war die Tatsache, dass an den beiden wichtigsten Bahnhöfen im Tessin (Lugano und Bellinzona) keine solche Brunnen (mehr) zur Verfügung stehen. In Lugano gibt es Gratis-Trinkwasser nur auf der öffentlichen Toilette; für den Zugang muss 1 Franken bezahlt werden. Der Appell an die SBB fand in der lokalen Presse ein grosses Echo.

Kontakte

ZENTRALVORSTAND

Karin Blättler, Präsidentin
Hirschmattstr. 54, 6003 Luzern
T 041 210 28 72
karin.blaettler@bluewin.ch

ESPACE MITTELLAND

Aldo Hänni, Präsident
Böcklinstrasse 13, 3006 Bern
T 031 352 83 46
haenni.aldo@hispeed.ch

NORDWESTSCHWEIZ

Willi Rehmann, Präsident
Pro Bahn NWCH, 4000 Basel
T 061 421 31 80
willi.rehmann@bluewin.ch

OSTSCHWEIZ

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

TICINO ASTUTI

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

ZENTRALSCHWEIZ

Karin Blättler, Präsidentin
Hirschmattstr. 54, 6003 Luzern
T 041 210 28 72
karin.blaettler@bluewin.ch

ZÜRICH

Yves Matscher, Co-Präsident
Pappelstrasse 16, 8620 Wetzikon
M 079 711 68 18
yves_matscher@bluewin.ch

Michael Strasser, Co-Präsident
Tannenbergrasse 56
8625 Gossau / ZH
T 043 277 82 76, M 079 583 72 10
michael.strasser@swissonline.ch

Ich möchte ein
Billett kaufen.

OK. 2. Klasse
mit Halbtax?

Ihnen persönlich Billette verkaufen.
Die BLS Mobil App kann's.
bls.ch/mobil



 **bls**
verbindet.