

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



Bild: G. Lob

Die Preisdebatte

Von der möglichen GA-Teuerung bis zum Online-Sparbillett

Positiv: Erste Fahrt mit neuem Gotthard-Zug Giruno
Luxus pur: Die neue Excellence Class beim Glacier-Express



Gerhard Lob

Redaktor
InfoForum

D Eine Chance für die Bahnen

Die Klimadebatte hat bereits einen positiven Effekt ausgelöst. Immer mehr Reisende fragen sich, ob sie das Ziel einer innereuropäischen Fernreise nicht doch mit dem Zug erreichen können. Bei der «Generation EasyJet», welche gewohnt ist, solche Ziele mit Low-Cost-Fluggesellschaften für wenig Geld zu erreichen, ist ein Umdenken in Gang. Beim Vergleichen der Tarife zwischen Bahn und Flugzeug werden die guten Vorsätze aber häufig über Bord geworfen. Aus diesem Grunde ist es wichtig, dass die Bahngesellschaften jetzt noch mehr günstige Angebote in dieses Marktsegment bringen. Vor allem müssen die entsprechenden Tickets leicht zu finden und die Tarife vergleichbar sein. Auf der Webseite der SBB gibt es erfreuliche Fortschritte (siehe Seite 6), doch werden diese Angebote viel zu defensiv kommuniziert. Es bleibt also noch viel zu tun. Die Bahnen haben eine Chance. Sie sollten sie packen!

F Une chance pour les entreprises ferroviaires

Le débat sur le climat a d'ores et déjà un effet positif. Toujours plus de voyageurs se tournent vers le rail pour rallier des destinations européennes. Un changement qui gagne aussi la génération Easy-Jet, plutôt habituée à emprunter les lignes low-cost. Mais, entre tarifs de l'avion et du rail, les bonnes résolutions finissent souvent à la trappe. C'est pourquoi, il est important que les compagnies ferroviaires déploient davantage d'offres attractives dans ce segment. Les billets doivent surtout être accessibles et comparables. Des progrès notoires sont visibles sur le site internet des CFF (voire page 6). Malheureusement, la communication est en retrait. A l'évidence, il y a encore beaucoup à faire et les entreprises ferroviaires ont une opportunité à saisir!

I Un'occasione per le ferrovie

Il dibattito sul clima ha generato un effetto positivo. Sempre più viaggiatori, infatti, si chiedono se non sia possibile disporre di una rete ferroviaria europea integrata. Per la generazione Easyjet nella quale viviamo, è opinione diffusa che una simile offerta sia oggi assicurata dalle compagnie aeree Low-cost con poco denaro. Il confronto tra le tariffe di treno e aereo ci porta a concludere che le buone intenzioni sono spesso smentite dai fatti. Per questo motivo è importante che le ferrovie propongano offerte più convenienti in questo segmento del mercato. Prima ancora il cliente dovrebbe avere la possibilità di trovare più facilmente le informazioni sui biglietti relativi alle tratte a lunga distanza e che le tariffe siano meglio confrontabili. Il sito delle FFS ha compiuto qualche passo avanti (vedi pagina 6), anche se le offerte disponibili sono descritte in modo molto difensivo. Rimane pertanto ancora molto da fare. Le ferrovie hanno una chance. Si devono preparare.

Inhalt

Schwerpunkt «Preise und Kosten»

Keine Preiserhöhungen beim GA.....	3
Die Kosten der Mobilität	4-5
Günstige Bahntickets ins Ausland.....	6
Die Krux mit den Sparbillets	7

Aktuell

FMV: Versprechen nicht gehalten	9
Astuti: Le ferrovie locali sopresse	10-11
Nachrichten 1	15
Neuer Giruno-Zug: Geräumig und pünktlich	17
Achtung Wildschweine: Die öV-Kolumne ...	18
Nachrichten 2	19
Luxus: Excellence Class beim Glacier-Express	20
Die Neuenburger Untergrundbahn.....	21

Fokus

AS 2035: Nach dem Ständerat.....	12-14
----------------------------------	-------

Pro Bahn

Pro Bus Meilen: Anschluss an Sektion ZH ...	22
Bericht von der DV in Olten.....	23

Frontbild: Ticketautomaten im Bahnhof Luzern.

Impressum

InfoForum 2/2019, Versand: 5. Juni 2019

Herausgeber und Inserate

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

Redaktion

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

Mitarbeit Pro Bahn

Karin Blättler, Marcel Bulet, Mario Del Curto, Edwin Dutler, Peter Hummel, Tobias Imobersteg, Urs Schaffer, Martin Stuber, Andreas Theiler, Kaspar Woker.
Kolumne: Ion Karagounis

Bilder

Pressedienste, Redaktion, soweit nicht anders erwähnt

Korrektorat

Stefan Schweizer

Druck

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

Grafisches Konzept und Layout

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

Weitere Adressen

Siehe Kontakte Pro Bahn auf Seite 23

Auflage

2000 Exemplare, 4 x jährlich

Mitgliedschaft

Europäischer Fahrgastverband

Nächste Ausgaben

InfoForum 3/2019, Versand: 4. September 2019
Inserate- und Redaktionsschluss 15. August 2019
InfoForum 4/2019, Versand: 4. Dezember 2019
Inserate- und Redaktionsschluss 14. November 2019

Keine Preiserhöhungen beim GA

Erwogene Massnahmen von «ch-direct» gehen in die falsche Richtung. Die treuesten Kunden werden bestraft.

Karin Blättler Die Tariforganisation «ch-direct» will die Erträge bei den sogenannten «Heavy Users» steigern. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2021 soll das Generalabonnement (GA) um 10 Prozent teurer werden. Statt wie heute 3860 Franken würde dann ein Jahresabo 4250 Franken kosten. Die Verantwortlichen planen ausserdem weitere Massnahmen, um das Angebot zu straffen. Dies zeigt ein internes Papier vom 6. März, das dem «Beobachter» vorliegt. Darin sind verschiedene Mittel aufgelistet, wie diese Ziele erreicht werden sollen. So soll die Möglichkeit, das GA während maximal 30 Tagen zu hinterlegen – etwa wegen eines längeren Ferienaufenthalts – gestrichen werden. Zur Diskussion steht auch eine Abschaffung der beliebten Gemeinde-Tageskarte auf Dezember 2020. Bereits auf den kommenden Dezember plant «ch-direct» die Abschaffung des Junioren-GAs für Studierende. Davon betroffen wären rund 26 000 Studentinnen und Studenten. Sie müssten statt 2650 Franken neu 3860 Franken bezahlen, was einer Preiserhöhung um rund 45 Prozent entspricht. Die Preiserhöhun-

gen sollen nun in der nationalrätlichen Verkehrskommission traktandiert werden.

Am 8. Mai hat Pro Bahn von den Plänen aus den Medien erfahren. Die schlechten Nachrichten nehmen kein Ende. Nach dem laufenden Abbau bei den Serviceleistungen sollen nun auch noch die treuesten Kunden abgestraft werden: In der öV-Branche bleibt kein Stein mehr auf dem anderen. Laufend werden Angebotsabbauten, Tarifänderungen und Schalterschliessungen beschlossen und umgesetzt. Ein Sparprogramm jagt das nächste. Die öV-Kunden sollen möglichst alle Aufgaben selber übernehmen (Billette über digitale Kanäle kaufen; oder reisen, um an einem entfernt gelegenen, noch geöffneten Bahnschalter ein Billett kaufen zu können, etc.). Die Kundschaft spürt von den Einsparungen nur die negativen Auswirkungen. Die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs ist nicht mehr wie in früheren Jahren gegeben. Die vielen Baustellen führen zu Zugausfällen, Bahnersatzlösungen und damit einhergehende längere Reisezeiten. Das Erfolgsmodell des Schweizer öV hat in den letzten Jahren Schaden genommen und bröckelt besorgniserregend.

Aufgrund der aktuellen Klima-Diskussionen setzt die öV-Branche mit einer massiven Erhöhung bei der Kernkundschaft – denn das sind die GA-Besitzenden – ein völlig falsches Signal. Statt die breite Bevölkerung für den öV zu gewinnen bezie-

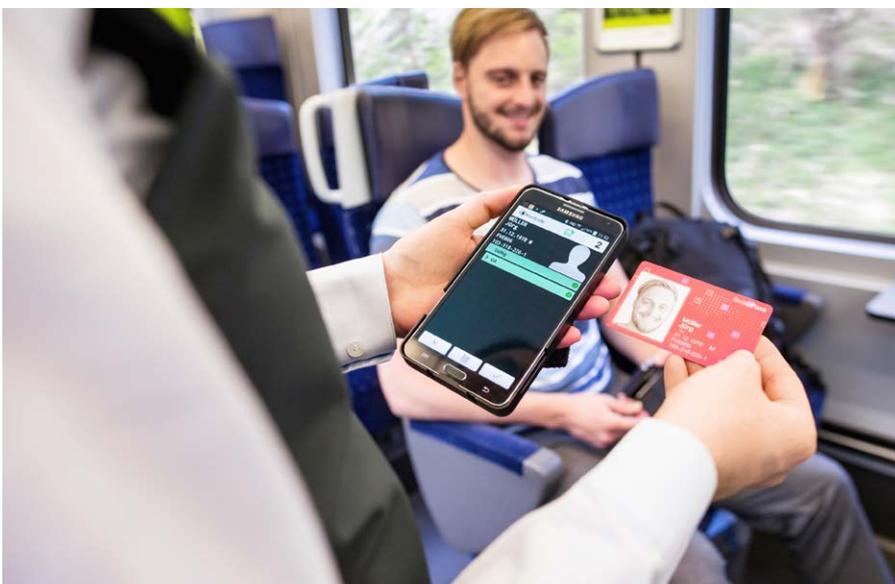
hungsweise zu behalten, wird die treueste Kundschaft bestraft. Diese Rechnung geht nicht auf. Pro Bahn Schweiz wird alles daransetzen (Politik, Preisüberwacher, Konsumentenschützer, usw.), damit diese Preiserhöhung verhindert wird.

Das sagt der Branchenverband «ch-direct»

GL Kaum waren am 8. Mai via «Beobachter» die Überlegungen für eine Erhöhung der GA-Preise bekannt geworden, fegte ein medialer Sturm durchs Land. Der Branchenverband der Transportunternehmen versuchte die Wogen zu glätten, indem er in einer Medienmitteilung mit dem Titel «Die öV-Branche will das Sortiment attraktiver und einfacher für die Reisenden machen» erklärte, es gebe noch keine Beschlüsse und man befinde sich noch in der Anfangsphase der Diskussionen.

Wörtlich heisst es: «Beim GA sind kurz- bis mittelfristig keine grossen Veränderungen geplant. Als Stossrichtung soll das GA langfristig stärker auf das Segment der Vielfahrer ausgerichtet werden. Eine moderate GA-Preiserhöhung könnte eine Möglichkeit sein, die Preise für andere neue Produkte und Angebote zu senken und so neue Kunden für den öV zu gewinnen und ihn insgesamt besser auszulasten.»

Im März 2019 hatte ch-direct entschieden, dass es auf 2020 keine allgemeinen Preiserhöhungen geben wird. Die diversen Mitteilungen zeigen indes auf, dass die öV-Branche unter anderem Sparbillette weiter fördern will, um das Kundenverhalten zu lenken und die Auslastung in schwachen Zeiten zu verbessern. Tatsächlich sind Sparbillette sowie Spartageskarten je nach Fahrzeit sehr günstig erhältlich. Die Zugbindung stellt gegenüber normalen Billetten aber eine klare Einschränkung dar, da eine Abfahrt nicht mal eben um eine Stunde verschoben werden kann.



GA-Preise geben wieder mal Anlass zu Diskussionen.

Bild: SBB

Mobilität und öV

Was kostet unsere Mobilität? Ist sie zu billig? Und wie lässt sich der öV-Anteil im Freizeitverkehr erhöhen? Einige Überlegungen aus aktuellem Anlass.

Andreas Theiler Die Kosten des Verkehrs sind relativ einfach zu berechnen. Die Leserinnen und Leser erinnern sich vielleicht noch an die reisserische Zahl von Anfang April: Der Verkehr kostet uns in der Schweiz jährlich rund 11 000 Franken pro Kopf der Bevölkerung. Der Nutzen lässt sich, auch wenn das nicht so recht in unsere zahlenfixierte Gegenwart passen will, nicht zuverlässig beziffern. Deshalb publiziert das Bundesamt für Statistik in Neuenburg dazu bewusst keine Zahlen.

Interessant ist, dass die Infrastruktur nicht den grössten Brocken der Kosten ausmacht, sondern mit 59 Prozent die Anschaffung und der Betrieb der Verkehrsmittel. Unfälle sowie Umwelt- und Gesundheitsbelastung summieren sich auf einen Viertel. Drei Viertel der Kosten werden durch den Personenverkehr generiert; dazu gehören das private Auto, der öV am Boden sowie der Luftverkehr. Diese neuesten Zahlen beziehen sich übrigens auf das Jahr 2015. Die Sammlung der Rohdaten über viele Bundesämter hinweg sowie die Bearbeitung nach immer neuesten Standards beansprucht viel Zeit – erst in etwa fünf Jahren werden wir die Daten für 2020 konsultieren können.

Interessant ist der zeitliche Verlauf der Kosten (siehe Grafik «Entwicklung der Gesamtkosten nach Verkehrsträgern»). Der Rückgang bei der Strasse hat vor allem zwei Ursachen: weniger Unfälle und billigerer Treibstoff. Für unsere Leserinnen und

Leser, die alle öV-affin sind, ist die Grafik «Entwicklung der Kosten des Personenverkehrs auf der Schiene» ebenso aufschlussreich. Mehrere Preisaufschläge der Billette gerade in dieser Fünfjahresperiode haben zu einer steigenden Nutzerfinanzierung und damit zu einer abnehmenden Beteiligung von Bund, Kantonen und Gemeinden an den Kosten geführt. Die Kosten für die Allgemeinheit, wie das hier heisst, beziffern Lärm und andere Umweltbelastungen.

Ist unsere Mobilität zu billig?

Alle Leute bejahen diese Frage. Aber was wäre denn sonst ein fairer Preis. Denn unsere Mobilität bringt uns grossen Nutzen, nicht nur der Wirtschaft allgemein, sondern auch jedem von uns persönlich. Dazu gehören zum Beispiel die Freiheiten im Zusammenhang mit Wohnort und Arbeitsort, die vereinfachten (realen) sozialen Kontakte, die grössere Auswahl an (real vorhandenen) Waren.

Kein Verkehrsträger deckt seine Kosten vollumfänglich. Überall steuern die Gemeinwesen (Bund, Kanton und Gemeinde) viel bei, die Allgemeinheit bezahlt vieles über die Steuern, und sie übernimmt auch materielle und immaterielle Unfallkosten, Lärm und Luftverschmutzung. Wie können also Anreize geschaffen werden, um einerseits die Mobilität auf dem von uns nun gewohnten hohen Niveau zu halten und andererseits gewisse negative Folgen zu vermindern, etwa Staus auf der Strasse?

Zwei Aspekte werden immer wieder kontrovers diskutiert: variable Billettpreise und örtlich begrenzte Wegzölle, die sogenannte Maut. Der Vizedirektor des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) Ulrich Seewer sprach von einem anderen Beispiel: Die Einführung der LSWA hatte keine Erhöhung der Produktpreise zur Folge, weil die Transportunternehmen die Zusatzbelastung durch eine Optimierung der übrigen Kosten auffangen konnten. Trotzdem erfüllt die LSWA ihren Steuerungsauftrag. Es ist also möglich, ohne finanzielle Mehrbelastung zu steuern.

Hier betreten wir nun das Feld der zweiten Medienkonferenz. Lässt sich der Modalsplit in der Schweiz so steuern, dass der öV einen grösseren Prozentanteil erreicht, zugunsten einer Verminderung des motorisierten individuellen Strassenverkehrs MIV? Ein Fazit der zur Beantwortung der Frage erstellten Studie: Im Freizeitverkehr kann der öV mit relativ wenig Aufwand höhere Frequenzen generieren.

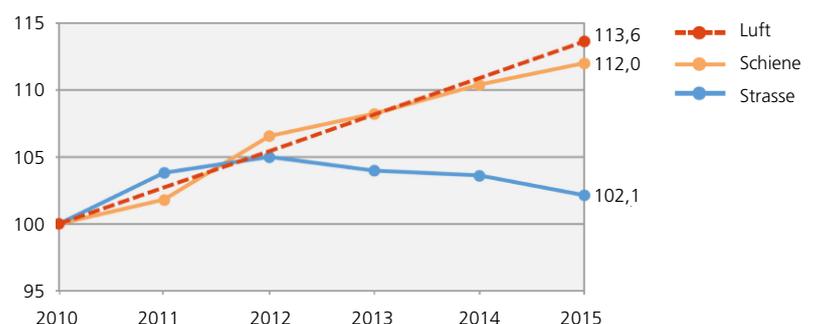
Multiplexkinos für öV-Benutzer und für Autofahrer

VöV-Direktor Ueli Stückelberger beschrieb das an einem Beispiel aus der Agglomeration Bern: Im «Westside» ist unter anderem ein Multiplexkino mit elf Sälen in Betrieb. Es gibt zwar ein Parkhaus für den ganzen Westside-Komplex, aber direkt beim Haupteingang halten sowohl S-Bahnen wie eine Tramlinie und zwei Buslinien. Ide-

Der Text basiert auf Informationen aus zwei Medienterminen in Bern: «Der Modalsplit des Personenverkehrs in der Schweiz», organisiert am 27. März vom Verband öffentlicher Verkehr (VöV) und der Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr (Litra) zusammen mit dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), sowie «Kosten und Finanzierung des Verkehrs im Jahr 2015» am 8. April durch das Bundesamt für Statistik (BFS) und das ARE.

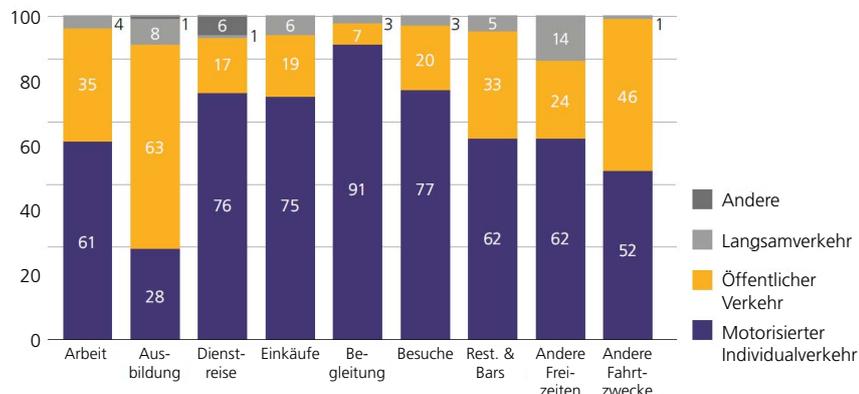
Entwicklung der Gesamtkosten nach Verkehrsträgern

Index 2010 = 100



Modalsplit nach Fahrtzwecken im Jahr 2015

In Prozent der Kilometer



al also für einen Ausflug am Abend oder am Wochenende. Auf der anderen Seite von Bern, im Gümligen, steht seit kurzem ebenfalls ein Multiplexkino mit zehn Sälen. Anbindung an den öV? Eine Buslinie tagsüber mit Halbstundentakt, aber ohne einen direkten Anschluss an einen echten Knoten. Am Abend häufige Verbindungen zum Bahnhof Gümligen. An Sonntagen? Nichts! Dafür liegt der Komplex ja auch direkt neben einer Autobahnausfahrt.

Verkehr lässt sich steuern, aber intelligenterweise muss dies im Einklang mit der Raumplanung geschehen. Wir wissen alle, dass die öV-Anteile in den grossen Städten Bern, Basel und Zürich am grössten sind. Je weiter wir aufs Land hinausgehen, wo am Schluss vielleicht noch Streusiedlungen oder kleine Dörfer anzutreffen sind, umso mehr verlassen sich die Bewohnerinnen

aufs eigene Auto. Und der Sog der Städte respektive der Agglomerationen ist ungebrochen.

Was beeinflusst unsere Verkehrsmittelwahl?

Ursprünglich dachte man, Kosten und Reisezeit seien die einzigen Faktoren, welche diese Wahl beeinflussen. Heute ist man weiter und weiss dank vielen Untersuchungen besser, wie wir uns entscheiden. Dies hilft wiederum bei der Suche, wie der Modalsplit beeinflusst werden könnte.

Verschiedene Faktoren beeinflussen unsere Wahl: Das Angebot (= Qualität der Verkehrsmittel) und die Nachfrage sind die bekanntesten Merkmale. Dazu kommen aber ganz persönliche Faktoren: Vincent Kaufmann von der EPFL hat bereits 2003 festgestellt, dass 80% der Befragten das

Auto für den Weg zur Arbeit benützen, wenn es schneller als der öV ist. Umgekehrt entscheiden sich aber nur 57% für den schnelleren öV. Ein Teil der Bevölkerung benutzt also das Auto grundsätzlich, unabhängig von rationalen Faktoren. «Es ist das Symbol der Freiheit und verspricht Schnelligkeit, Individualität und Privatsphäre.»

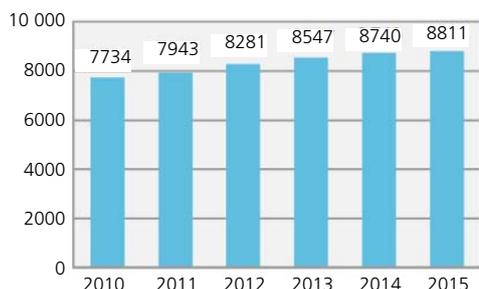
Damit ist die Frage aber immer noch nicht gelöst, denn heute weiss man, dass zusätzlich die räumlichen Gegebenheiten eine wichtige Rolle spielen. In der Studie heisst es: «Der Raum generiert die Mobilitätsnachfrage. Denn die Bedürfnisse in Bezug auf Arbeit, Einkäufe, Freizeit, soziale Kontakte oder Emotionen können nicht alle am selben Ort und zur gleichen Zeit befriedigt werden.» Die Nachfrage ist also sehr individuell und kann nicht einfach gesteuert werden (siehe Grafik «Modalsplit nach Fahrtzwecken»).

VöV und Litra formulierten zusammen mit dem ARE trotzdem vier Ziele:

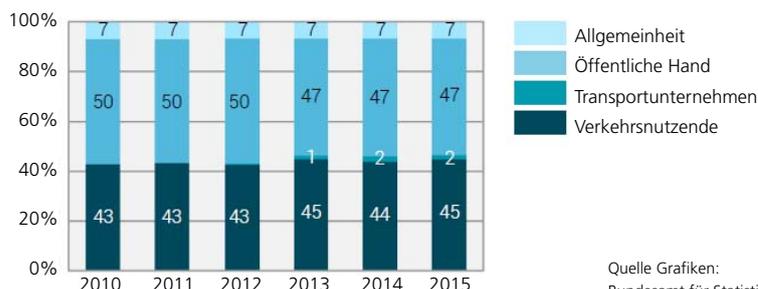
- Erhöhung des öV-Anteils: Vorbild ist hier der alpenquerende Güterverkehr.
- Massnahmen für Gebiete ausserhalb von Agglomerationen: Die heutige Verkehrspolitik fokussiert auf urbane Gebiete. In kleineren Zentren ausserhalb von Agglomerationen schlummert aber ein grosses Potenzial.
- Gute Koordination von Raum- und Verkehrsplanung.
- Förderung des öV in der Freizeit: Dazu sind die öV- wie die Tourismusbranche gefordert.

Entwicklung der Kosten des Personenverkehrs auf der Schiene

Gesamtkosten, in Millionen Franken



Finale Kostenträger, prozentuale Anteile



Quelle Grafiken: Bundesamt für Statistik

Wenn einer eine Reise tut

Die Forderung, auch Fernreisen mit der Bahn zu tätigen, ist unterstützenswert. Doch im Alltag ist es nicht immer einfach: Ein Reisebericht von Locarno nach Berlin und Hamburg.

Gerhard Lob Die neu aufgeflamnte Diskussion über den Klimaschutz hat dazu geführt, dass insbesondere das Reisen in Europa mit dem Flugzeug überdacht wird. Und das ist gut so. Man mag von Greta Thunberg halten, was man will, aber sicherlich hat sie einen Beitrag zu dieser Debatte geleistet. Über ihre Zugreise von Schweden an das Davoser Weltwirtschaftsforum haben alle Medien berichtet. Es zeigt, dass häufig persönliche Aushängeschilder nötig sind, um bestimmte Botschaften zu verbreiten. Eine Forderung von umverkehR und der «Koalition Luftverkehr, Umwelt und Gesundheit» vom April 2018, unterstützt von Pro Bahn, hat jedenfalls nicht annähernd ein solches Echo hervorgerufen, auch wenn die Botschaft in der Substanz sehr ähnlich war. Erfreulich: Inzwischen haben verschiedene Schulen entschieden, bei Klassenreisen gänzlich auf Flüge zu verzichten.

Doch eine Fernreise mit dem Zug ist nicht ganz so problemlos, wie es auf dem Papier scheint. Im März machte ich diese bittere Erfahrung am eigenen Leib. Meine Reise führte mich von Locarno via Basel nach Berlin. Ab Basel hatte ich extra einen durchgehenden ICE nach Berlin gebucht, um Umsteigen in Deutschland zu vermeiden. Doch in Basel SBB stand der ICE nicht bereit. Auf der Anzeige erschien die Auf-



Beliebte Destination in Deutschland: Berlin. Bild: G. Lob

forderung, sich mit der S-Bahn zum Badischen Bahnhof zu begeben. Dort herrschte gewaltiges Chaos, denn durch einen Suizid zwischen Basel und Freiburg im Breisgau war die Strecke über Stunden gesperrt. Vier ICE warteten auf ihre Abfahrt in Richtung Norden. Natürlich war das nicht die Schuld der Deutschen Bahn, doch für den Reisenden war das Durcheinander ein grosses Problem. Immerhin: Mein ICE konnte die Verspätung bis Berlin schliesslich fast aufholen. Gesamtreisezeit: 11 Stunden und 18 Minuten.

Die Querverbindung einige Tage später von Berlin nach Hamburg verlief reibungslos, doch bei der Rückreise von Hamburg in die Schweiz war wieder der Wurm drin. Der ICE nach Zürich sollte in Hamburg-Altona eingesetzt werden. Zuerst erschien eine Anzeige, dass sich die Abfahrt verzögere, doch dann kam plötzlich die Nachricht, dass der ICE erst ab Hamburg Hbf verkehrt. Die Reisenden wurden gebeten, mit der S- oder U-Bahn bis Hauptbahnhof zu fahren. Es hat geklappt, sehr knapp, auch dank Ortskenntnissen. Doch weniger versierte Reisende haben den ICE mit Sicherheit verpasst. Die Reservationsschilder funktionierten nicht – es kam die Durchsage, dass es sich um einen Ersatz-ICE handelt, da beim eigentlich vorgesehenen Zug ein Betriebschaden entdeckt wurde. Das Abenteuer war noch nicht ganz zu Ende. Denn der ICE fuhr nicht wie geplant nach Zürich, sondern wendete bereits in Basel. Von dort verkehrte ein (hoffnungslos überfüllter) Ersatzzug bis Zürich. Um diesen zu erwischen, war ein Bahnsteigwechsel erforderlich.

Bilanz: Fernreisen mit der Bahn sind natürlich möglich, aber man muss viel Wachsamkeit und Flexibilität mit auf die Reise nehmen, vor allem wenn es nach Deutschland geht. Für ältere Personen sind solche Reisebedingungen eine Zumutung. Der Handlungsbedarf ist gross.

Günstige Bahntickets ins Ausland

Gerhard Lob Erfreuliche Fortschritte beim Verkauf von internationalen Billetten bei den SBB: Die Bundesbahnen haben für Verbindungen nach Deutschland und Frankreich den Online-Ticketshop auf www.sbb.ch verbessert. Über einen schwarzen Banner bei der Fahrplanauskunft («% Sparbillette suchen») ist eine Übersicht für mehrere Tage zu finden. Dort verzeichnet sind die günstigsten Preise und ein direkter Vergleich der jeweiligen Tarife für die einzelnen Verbindungen. Wer flexibel ist, kann viel Geld sparen. Ein Beispiel: Ein Fahrausweis am Montag, 17. Juni

(gesucht am 11. Mai) von Basel SBB nach Hamburg kostete in der 2. Klasse im Normaltarif 190 Franken. Als Sparticket liess sich die gleiche Verbindung für nur 46 Franken finden. Bei den Tickets der 1. Klasse gab es auch eine grosse Spanne via Sparpreissuche teilweise bei der Hälfte (Sparpreis 138 Franken statt Normalpreis 262 Franken). Unschlagbar günstig sind die Sparpreise und Super-Sparpreise Europa der Deutschen Bahn. Für kürzere Strecken (etwa Luzern – Freiburg im Breisgau) kosten diese 19,90 Euro, für Langstrecken (beispielsweise

Lugano – Berlin) nur 39,90 Euro. Das Angebot wird 6 Monate im Voraus auf www.bahn.de aufgeschaltet und ist kontingentiert. Diese Tickets sind in der Regel für Reisende von Deutschland in die Schweiz und retour gedacht. Daher müssen Reisende, die von der Schweiz nach Deutschland und retour reisen, über die Homepage die Eingabe «Start in der Schweiz» tätigen. Schnäppchen lassen sich auch relativ kurzfristig finden, wenn man bei den Fahrzeiten flexibel ist. Sehr leicht zu finden sind diese Tickets auch über die App der Deutschen Bahn (DB Navigator).

Präsidentenkonferenz: Diese Themen bewegen

Vom ausschliesslichen Online-Zugang zu den Sparbilletten bis zum Vorschlag einer Einführung der Holzklasse.

PBS Pro Bahn Schweiz, die Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs, ist ein Verein, der sowohl politisch wie auch konfessionell neutral ist. Er besteht aus der Geschäftsleitung (Zentralvorstand) und sechs regionalen Organisationen (Sektionen). Die Sektionspräsidenten treffen sich mit Mitgliedern des Zentralvorstandes quartalsweise zu Koordinationsitzungen und zum Meinungsaustausch aktueller Themen. Diese sehr wichtigen Treffen sind von zentraler Bedeutung, da unterschiedliche Bedürfnisse und regionale Wünsche den vorgegebenen Möglichkeiten anzupassen sind.

Wir berichten an dieser Stelle über die Themen, die an der letzten Präsidentenkonferenz am 29. April in Luzern diskutiert wurden:

Die Krux mit den Sparbilletten

Es kann und darf doch nicht sein, dass Sparbillette nur über digitale Verkaufskanäle erhältlich sind. Es stellt sich die Frage, warum nur Fahrgäste, davon profitieren können, welche über eine digitale Möglichkeit verfügen, um in den Genuss dieser Vorteile zu kommen. Daher: Spartickets sollten für alle Reisenden zugänglich sein. Der Ticketautomat soll bei der Suche nach Spartickets nach dem gewünschten Reisetag und der gewünschten Reisezeit fragen und entsprechend das Angebot vorschla-

gen. Ebenfalls sollte am Schalter die Zeit investiert werden, um der Kundschaft die Sparmöglichkeiten aufzuzeigen. Alles andere ist aus unserer Sicht diskriminierend.

Zeitpunkt fürs Billettlösen bei SBB Mobile

Dieses Thema wurde lebhaft diskutiert. Es wurden die Möglichkeiten erörtert, vor dem Einsteigen, 3 Minuten oder spätestens 5 Minuten nach Zugsabfahrt das Billett gelöst zu haben. Die Möglichkeit, das Billett nach Zugsabfahrt zu lösen, ist bei kurzen Streckenabschnitten mit 2 Minuten Fahrtdauer nicht praktikabel zu handhaben. Pro Bahn Schweiz vertritt also die Meinung, dass es nur eine Lösung gibt, die heisst: Alle Billette müssen vor Fahrtbeginn gelöst werden. Der Entscheid hierfür wurde schlussendlich einstimmig beschlossen.

SBB-Lobbying bei der EU

In einigen Medien wurde berichtet, dass die SBB für rund 400 000 Euro Lobbying bei der EU machen. Dieses Thema wurde heftig diskutiert. Alsbald zeigte sich aber in der Diskussion, dass ein Lobbying der konzessionierten Transportunternehmen der Schweiz (KTU) wichtig ist, um die Bedürfnisse einzubringen. Weiter ist wichtig, dass zusammen eine Harmonisierung der Vorschriften für die Bahnen in der EU erarbeitet wird. Nur wenn die KTUs von Anfang an bei der Erarbeitung von Europäischen

Gesetzen und Regeln mitarbeiten, können Lösungen für alle gefunden werden. Pro Bahn Schweiz wird in Zukunft auch die Aktivitäten der EU-Eisenbahnagentur ERA verfolgen. Dies wird in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Fahrgastverband EPF erfolgen.

Einführung einer Holzklasse bei Eisenbahnen

Der Internationale Eisenbahnverband UIC hat 1953 in Neapel die Vereinheitlichung auf zwei Bahnklassen beschlossen. Bei den SBB gab es ab Juni 1956 nur noch zwei Klassen. Verschiedene Vereinfachungen waren die Folge: beim Rollmaterialeinsatz, bei der Billettausgabe und bei der Billettkontrolle in den Zügen. Das Wiedereinführen einer Holzklasse wäre ein unüberlegter Schritt in die falsche Richtung. Es würde die Prozesse um die Wagenstellung unnötig komplizieren.

Der Zeitpunkt ist denkbar ungünstig, laufen doch aktuell grössere Flottenaussparungen. Das Umrüsten würde grosse Summen verschlingen. Pro Bahn Schweiz vertritt einstimmig die Meinung, diese Idee keinesfalls weiterzuerfolgen.

Autoren: Urs Schaffer, Pro Bahn Zürich, Aldo Hänni, Pro Bahn Espace-Mittelland, Thomas Lendenmann, Zentralvorstand, Willy Rehmann, Pro Bahn Nordwestschweiz

Modernisierung der IC2000-Doppelstöcker

Karin Blättler Im InfoForum 1/2019 (Seite 4) wurde über die Modernisierung der IC2000-Flotte berichtet. Diese Doppelstockwagen sind das Rückgrat des SBB-Fernverkehrs. Pro Bahn hat eine Mängelliste erstellt und diese mit Toni Häne, Leiter SBB-Personenverkehr, in einem Gespräch am 19. Februar erörtert. Es ging um diese Punkte:

Steckdosen und Abfallkübel: Die Entscheidung ist abschliessend und das Material bereits beschafft. Es sind also

keine Änderungen mehr möglich. In den Viererabteilen der ersten Klasse wird es nur zwei Steckdosen geben, die an den Seiten der Fenstertische platziert sind. Das heisst, dass eigentlich nur Reisende mit Fensterplatz diese benutzen können. Wir bedauern diese Lösung.

Sitze: Gemäss SBB müssen die Sitze äusserst strapazierfähig sein und werden nach oftmaligen Gebrauch etwas an Härte verlieren. Für einen guten Reisekomfort sind bequeme Sitze wichtig.



Folien in den Wagenübergängen: Pro Bahn erwartet, dass die Beschriftungen primär den Kunden dienen und erst in zweiter Linie dem ästhetischen Zweck. Toni Häne versprach, hier nochmals über die Bücher zu gehen.

Einzelmitglied
CHF 50.– / Jahr

Name

Familienmitglied
(Familien, Ehepaare,
Partner im gleichen Haushalt)
CHF 80.– / Jahr

Vorname

Adresse

Studenten / Lehrlinge
CHF 25.– / Jahr

PLZ / Ort

E-Mail-Adresse

Datum

Vereine / Verbände
CHF 100.– / Jahr

Unterschrift

Gemeinden
CHF 200.– / Jahr

Empfohlen durch
(Name / Adresse)

Firmen / Gönner
mindestens CHF 500.– / Jahr

... 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.–.

KOMFORT, SICHERHEIT,
ZUVERLÄSSIGKEIT
WIR BEWEGEN DIE SCHWEIZ!



© BOMBARDIER Inc. oder ihrer Tochtergesellschaften. Alle Rechte vorbehalten.

Mehr als 1'000 Mitarbeitende in der West- und Deutschschweiz geben bei Bombardier jeden Tag ihr Bestes, um hervorragende Mobilitätslösungen und Dienstleistungen für die Schweiz zu erarbeiten. Dank unseren zukunftsgerichteten Kunden können wir in der Schweiz innovative Konzepte, Systeme und Komponenten für den Weltmarkt entwickeln.

Bombardier prägt die Mobilität –
für Ihre Sicherheit und Ihren Komfort.

www.bombardier-transportation.ch

BOMBARDIER

Grosses Versprechen nicht gehalten

Die Bahnlinie Mendrisio – Varese hätte auch die Süd- und Westschweiz im Fernverkehr enger verknüpfen sollen. Das ambitionöse Projekt ist versandet.

Gerhard Lob Zum kleinen Fahrplanwechsel am 9. Juni werden neu im Stundentakt direkte S-Bahnen von Bellinzona via Lugano bis zum Interkontinentalflughafen Mailand-Malpensa verkehren (S50). Die Fahrt ist zwar umsteigefrei, dauert aber von Lugano zum rund 70 Kilometer entfernten Flughafen gut 1 Stunde und 40 Minuten. «Das ist nicht attraktiv», moniert die Tessiner Pro-Bahn-Sektion Astuti (siehe Medienmitteilung auf dieser Seite). Einst sei für die Verbindung Lugano – Malpensa eine Fahrzeit von 58 Minuten – also unter einer Stunde – versprochen worden.

Eigentlich hätten diese Direktzüge auch ein Meilenstein für eine Fernverbindung zwischen dem Tessin und der Westschweiz sein sollen. Denn der Stopp in Gallarate, eine Haltestelle nach Varese, ermöglicht einen Umstieg auf die Simplon-Linie. Allerdings wird dies nur gerade bei zwei Relationen pro Tag möglich sein: Bei einer Abfahrt in Lugano um 6.05 Uhr (mit zusätzlichem Umsteigen in Brig nach Lausanne) und um 18.05 Uhr. Die Fahrzeit von Lugano nach Lausanne via Gallarate beträgt dann 4 Stunden und 37 Minuten.

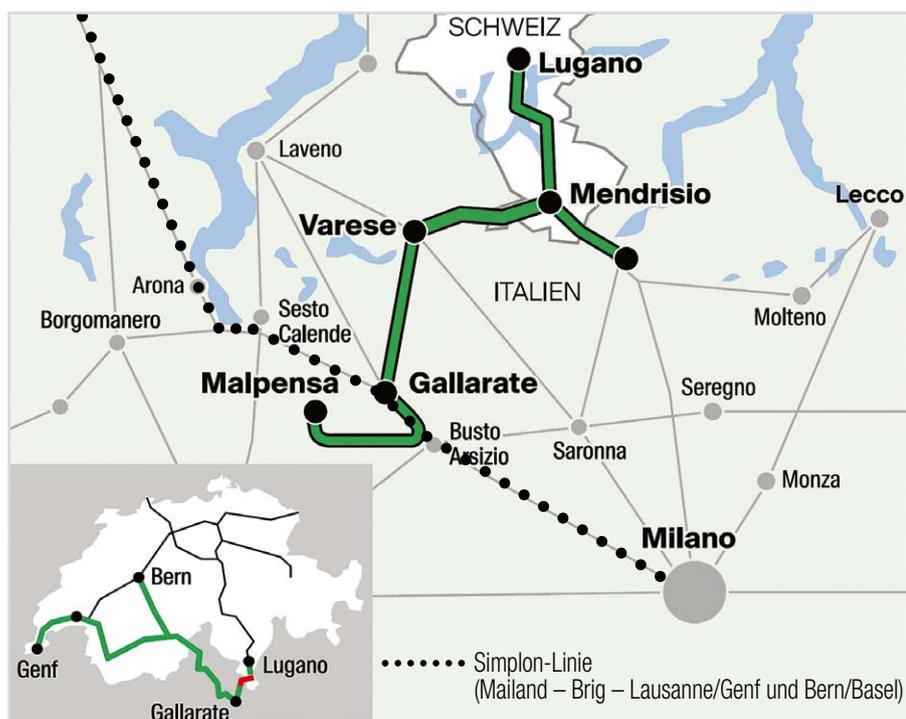
Als die Bahnverbindung Mendrisio – Stabio – Varese (FMV) geplant und gebaut wurde, tönte es ganz anders. So schrieben die SBB nach einer Verwaltungsratssitzung im Mai 2007, in welcher das Vorprojekt FMV abgesegnet wurde: «Die Bahnfahrt zwischen Lausanne und Lugano dauert künftig via Simplon und Gallarate nur noch 3 Stunden 15 Minuten statt 5 Stunden 20 Minuten.» Von 3 Millionen Passagieren war die Rede. Der Ex-Chef von SBB-Infrastruktur, Philippe Gauderon, hatte stets den internationalen Aspekt dieser Verbindung unterstrichen, auch wenn die vorgesehene Reisezeit schon bald auf gut 4 Stunden korrigiert wurde. Die FMV wurde schliesslich mit jahrelanger Verspätung am 8. Januar 2018 durchgehend in Betrieb genommen.

Die SBB-Medienstelle erklärt auf Anfrage, dass sich das Gesamtbild des Fernverkehrs zwischen der Süd- und Westschweiz durch die beiden Basistunnels – der Gotthard-Basistunnel ist seit Dezember 2016 in Betrieb, der Ceneri-Basistunnel wird Ende 2020 in Betrieb genommen – verändert habe. Die Reisezeit zwischen Lugano und Lausanne werde ab Ende 2020 auf rein hel-

vetischem Weg (via Luzern) 4 Stunden und 14 Minuten betragen. Daraus folge: «Da ab 2020 entgegen den ursprünglichen Planungen nur noch ab dem Mendrisiotto ein Fahrzeitgewinn zwischen dem Tessin und der Westschweiz über Gallarate resultiert, schätzen die SBB das Nachfragepotenzial für diese Verbindung heute als eher tief ein.»

Linea Ticino – Malpensa: Obiettivi (per ora) mancati

Astuti Il 9 di giugno con le previste modifiche dell'orario ferroviario saranno pure introdotte delle novità nei collegamenti tra il Ticino e la Malpensa. In particolare non sarà più necessario, per chi proviene da Bellinzona o Lugano, cambiare convoglio a Mendrisio. Aumenterà inoltre il numero di convogli diretti all'aeroporto lombardo. Si tratta di passi avanti che l'Associazione ticinese utenti dei trasporti pubblici (Astuti) saluta positivamente come non può che plaudire al successo della linea Mendrisio – Varese che si colloca al di sopra delle stesse aspettative. Per contro i tempi di percorrenza resteranno elevati e per nulla concorrenziali con l'offerta stradale. Qualche esempio: 1 ora 41 minuti da Lugano a Malpensa e 1 ora 40 minuti da Malpensa a Lugano. Questo mentre già nel messaggio del Consiglio di Stato per il finanziamento della linea Mendrisio – Varese pubblicato nel 2007 si fissava come obiettivo una durata del viaggio inferiore ad un'ora. Con i tempi previsti, il collegamento ferroviario tra il Ticino e la Malpensa non sarà in grado di far fronte a quanto propongono le società concessionarie e questo costituisce un handicap per chi sceglie il treno. Ben difficilmente l'Ufficio federale dei trasporti potrà negare il rinnovo delle concessioni attualmente in vigore per i collegamenti stradali e ciò a tutto svantaggio della ferrovia.



Der Umsteigepunkt Gallarate ist für Trenitalia nicht von Interesse.

Grafik: PBS

Le ferrovie locali soppresse nella Svizzera italiana

Riflessioni in vista dello smantellamento della linea di collina della Ferrovia Lugano – Ponte Tresa.

Mario Del Curto Negli anni 60-70 del secolo scorso, la Svizzera italiana visse lo smantellamento di gran parte delle sue ferrovie locali. Si salvarono unicamente la Lugano – Ponte Tresa (di seguito FLP) e la Locarno – Domodossola. La prima non fu smantellata, causa il traffico caotico da sempre presente fra Agno e Ponte Tresa; la seconda si è salvata, essendo un collegamento naturale con il Canton Vallese. Altra sopravvissuta è la ferrovia Capolago – Monte Generoso, ma essa non ha carattere di servizio pubblico. L'ultima soppressione risale al 2013 con la chiusura della Ferrovia Mesolcinese - Castione (TI) – Cama (GR); si pensava che dopo questo evento, non vi fossero più chiusure di strade ferrate.

Nel frattempo è nato il progetto Tram-Treno del Luganese (vedi InfoForum 04/17), il quale ingloberà l'attuale FLP sulla tratta Bioggio – Ponte Tresa, prevedendo lo smantellamento della linea di collina fra Bioggio e Lugano. La scelta è imposta dall'Ufficio federale dei trasporti, per il quale si tratta di un doppiante inutile. A mio modo di vedere è peccato distruggere un'infrastruttura ferroviaria esistente. Non essendo un pianificatore di trasporti, non posso ribattere con dati appropriati. In tal senso si stanno muovendo i Cittadini del Territorio, mediante uno studio sul tema. Partendo da

questo futuro smantellamento, ho rivolto un pensiero alle nostre ferrovie locali soppresse. Ricordo una mentalità diffusa, ove il traffico motorizzato non doveva subire rallentamenti da parte delle strutture fisse di trasporto, tollerando a mala pena la versatilità dell'autobus. La grande ossessione dell'epoca fu la convivenza delle rotaie con la pubblica via, una situazione da sempre esistente in gran parte della Svizzera (Aigle, Bex, La Chaux-de-Fonds, Coira, ecc.), tutti casi in cui si è imposto al traffico gommato la convivenza con la rotaia.

Breve elenco delle linee smantellate:

Tranvia Chiasso – Riva S.Vitale

La convivenza con la strada cantonale, la condannò ben presto, chiuse i battenti 68 anni fa! All'epoca nessuno riteneva fosse saggio, metterla in sede propria; pensando alla situazione odierna, forse un tram poteva essere utile.

Tranvie Comunali di Lugano

Sostituite con i filobus nel 1959, poi soppressi nel 2001. Una scelta poco felice.

Ferrovia Lugano – Cadro – Dino

Mutilata con la soppressione del servizio tranviario di La Santa e spostando il capolinea all'angolo di Corso Elvezia. La creazione di una tranvia cittadina sino a Dino, non vide la luce, la ferrovia morì nel 1970.

Ferrovia Lugano – Tesserete

Chiusa al traffico nel 1967, causa il cedimento del ponte di Ganna. L'idea di rico-



struire le infrastrutture e collegarla con la FLP, formando una sola linea (il binario di collegamento esisteva già), non fu considerata plausibile. Il sedime Ganna – Tesserete è stato trasformato nel 2017, in una via ciclo pedonale, ottenendo un buon risultato.

Tranvia di Locarno (Minusio – Solduno)

Chiusa nel 1960. Di essa rimangono i binari in Piazza Grande.



La Valmaggina: Un ponte a Cevio ricorda ancora oggi la Ferrovia della Valle Maggia (Ponte Brolla – Bignasco) della quale nel 1965 fu decretata la morte.



Grono: Ultime rotaie in Mesolcina delle Ferrovia mesolcinese, smantellata nel 2013.



Ferrovia Lugano – Ponte Tresa (FLP) fra Sorengo e Cappella Agnuzzo: è previsto lo smantellamento della linea di collina fra Bioggio e Lugano.

Bilder: Mario Del Curto/G. Lob

Ferrovia della Valle Maggia

(Ponte Brolla – Bignasco)

Dopo discussioni fra favorevoli e contrari alla ferrovia, nel 1965 ne fu decretata la morte. Si promise di sviluppare subito una strada veloce sino a Bignasco, ma per lunghi anni si fecero solo alcuni ritocchi cosmetici. La Valmaggina avrebbe potuto avere uno sviluppo turistico.

Ferrovia Bellinzona – Mesocco

Era una vera e propria ferrovia, anche se noi bellinzonesi la chiamavamo il «tram di Mesocco»! Il traffico viaggiatori fu sospeso nel 1972 e sostituito con le Autopostali; rimase attiva per un certo tempo sul percorso fra Castione e Mesocco, indi un'alluvione decretò la chiusura da Cama a Mesocco. In seguito un'associazione, si adoperò per il traffico turistico fra Castione e Cama, poi gli eventi precipitarono: chiusura del traffico merci; costruzione di una variante della A13; ostilità da parte di molti Mesolcinesi, già nota nel 1972. Nell'ottobre 2013 la ferrovia chiuse i battenti e si procedette al

suo smantellamento; ora si parla di una ciclopiista da Mesocco a Castione, speriamo che l'opera nasca in breve tempo.

Ferrovia Biasca – Acquarossa

Fu chiusa nel 1973 e sostituita con le Autolinee Bleniesi. Considerando il suo capolinea ubicato a metà valle, la ferrovia non poteva avere un grande futuro. A suo sfavore giocò la chiusura delle Terme di Acquarossa, tutt'ora in stato di abbandono. Il sedime è quasi totalmente ancora agibile, si auspica la creazione di una ciclopiista.

Invito tutti a soffermarsi su questo elenco, chiedendosi se fu una scelta giusta. O se, magari non per tutti i casi citati, un mantenimento delle linee locali non avrebbe offerto oggi un utile apporto per lo sviluppo del trasporto pubblico di cui sono sottodotate soprattutto le regioni periferiche del Cantone.

Schmalspurbahnen im Tessin

Autor Mario Del Curto rollt in diesem Artikel die Geschichte der Schmalspurbahnen und Trams im Tessin und Misox auf. In den 1960er- und 1970er-Jahren wurden praktisch alle lokalen Tramlinien und regionalen Eisenbahnen aufgegeben. Sie passten nicht ins Fortschrittsbild der damaligen Zeit. Einzig die Ferrovia Lugano – Ponte Tresa (FLP) blieb bestehen, genauso wie die Centovalli-Bahn Locarno – Domodossola als internationale Querspanne zwischen dem Tessin und dem Wallis. Als vorläufig letzte Linie wurde 2013 die Ferrovia Mesolcinese zwischen Bellinzona-Castione (Tessin) und Cama (Graubünden) zurückgebaut. Sie war einst von der Rhätischen Bahn betrieben worden, diente zuletzt aber nur touristischen Zwecken.

Heute wird der Abbau- und Rückbau vieler Linien bedauert. Manche Trassen wurden in Velowege umgebaut (etwa im Maggiatal). In Folge der neuen Tramlinie, welche die FLP im Luganese durch einen Tunnel direkt mit dem Stadtzentrum von Lugano verbinden wird (siehe InfoForum 4/2017), soll nach dem Willen des Bundesamts für Verkehr auch die «Bergstrecke» Bioggio – Lugano zurückgebaut werden. Einige Bürger haben nun eine Studie in Auftrag gegeben, die abklären soll, ob sich dieser Ast nicht doch retten lässt, damit man nicht eines Tages auch diesem Gleisabschnitt hinterher trauert. (gl)

L'Assemblée fédérale doit pouvoir choisir

Projets ferroviaires 2035: Le Conseil des Etats a peur.

Tobias Imobersteg Le programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES) 2035 fait l'unanimité au Conseil des Etats. L'augmentation de capacité de la ligne Genève – Lausanne – Bienne, la ligne directe Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds, le percement des tunnels du Zimmerberg II et de Brütten, près de Zurich, en font partie. L'unanimité est telle que seuls les projets postérieurs à 2035 suscitent le débat: le maillon central de Bâle, la gare de passage de Lucerne et la ligne directe Aarau – Zurich. À leur tour, ces projets font l'unanimité, mais paradoxalement effraient une majorité au Conseil des Etats: en les consacrant, le Parlement risque de se lier les mains et de figer ces projets 20 ans avant leur construction. Le Vaudois Olivier Français, sa compatriote Géraldine Savary et le Saint-Gallois Paul Rechsteiner ont sonné l'alarme, tout en proposant une solution: les trois projets précités devraient être complétés par les aménagements des tronçons Lausanne – Berne et Winterthur – Saint-Gall, réputés pour leur lenteur. Le Parlement serait ainsi plus libre dans son choix lorsqu'il fera le tri en 2026. La

conseillère fédérale Simonetta Sommaruga n'a pas réussi à s'opposer à ce revirement politique qui visait à assurer la liberté de choix du Parlement. C'est ainsi qu'une minorité de la Commission des transports et des télécommunications (3 contre 10) s'est transformée en majorité absolue au plénum (22 contre 17). Nombreux sont ceux qui ont été surpris par ce coup réalisé par Olivier Français & consorts. Même moi, j'ai été surpris. Mais c'était une décision dans l'esprit de notre fédéralisme.

Vers une Croix fédérale de la mobilité

Actuellement, seules Zurich et Berne disposent d'un réseau express régional (RER) d'une exceptionnelle densité. Les agglomérations genevoise et tessinoise vont suivre l'exemple et agrandir leur réseau. Puis Neuchâtel, Bâle et Lucerne s'y mettront aussi. Leur point commun ? Elles disposeront toutes de nouveaux tronçons qui révolutionneront leur mobilité: soit le CEVA (Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse) à Genève, le tunnel de base du Monte Ceneri au Tessin, la ligne directe à Neuchâtel, le maillon central de Bâle et la gare de passage de Lucerne.

Malgré le succès de ces avancées majeures, une pièce capitale manque dans ce puzzle ferroviaire: un réseau de lignes nouvelles entre les agglomérations. En effet, les RER resteront isolés, sans lignes directes entre eux. Prenons de la hauteur et observons la situation dans toute la Suisse (voir carte): les pièces manquantes du puzzle ferroviaire se dévoilent; elles forment la «Croix fédérale de la mobilité» (CFM). Composée de deux axes, d'est en ouest et du nord au sud, de frontière à frontière, la CFM a déjà fait l'objet d'un postulat du Conseil des Etats, accepté par le Conseil fédéral, et d'une motion, à discuter au Conseil national. L'enjeu crucial de cette motion est d'inclure formellement l'étude de la CFM dans l'étape 2035 qui doit être débattue au Conseil national cet été.

En libérant au plus vite des fonds pour planifier la CFM, le Parlement s'ouvrira enfin une large palette de projets parmi lesquels il pourra décider des plus urgents en 2026. Il n'aura plus de risque d'être limité dans son choix.

Der Bahnausbau aus Westschweizer Sicht

Der Ausbauschnitt 2035 des Strategischen Entwicklungsprogramms der Bahninfrastruktur (STEP) wurde einstimmig vom Ständerat beschlossen. Die neuen Tunneln am Zimmerberg und am Brütten, der Kapazitätsausbau Genf – Lausanne – Biel oder die «Ligne directe» Neuenburg – La Chaux-de-Fonds sind Teil davon. So einstimmig der Ständerat auch war, so gespalten war er aber in der Debatte für die Etappe nach 2035. Teil davon sind das Herzstück Basel, der Durchgangsbahnhof Luzern und die Direktverbindung Zürich – Aarau. Diese Projekte sorgten zwar für Einstimmigkeit. Doch genau das macht paradoxerweise einer Mehrheit des Ständerates Angst. Das Parlament riskiert, Infrastrukturen 20 Jahre vor deren Verwirklichung zu verabschieden und sich damit zu läh-

men. Der waadtländische Abgeordnete Olivier Français, seine Kantonskollegin Géraldine Savary und der St. Galler Paul Rechsteiner schlugen Alarm und boten gleichzeitig eine Lösung an. Zusätzlich zu den drei vorigen Projekten soll es auch Verbesserungen auf den Strecken Bern – Lausanne und Winterthur – St. Gallen geben. Beide Strecken sind für ihre Langsamkeit bekannt. Hinzu kommt, dass damit das Parlament freier in seiner Auswahl werde, wenn es dann im Jahre 2026 endgültig entscheiden muss. Bundesrätin Simonetta Sommaruga schaffte es nicht, diese politische Kehrtwende zu blockieren, welche die Freiheit des Parlamentes am Herzen hatte. Damit wurde eine Minorität der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (3 gegen 10 Stimmen)

zu einer absoluten Mehrheit im Plenum (22 gegen 17 Stimmen). Was hier Olivier Français & Co. durchgeboxt haben, hat viele überrascht, und mich auch. Es war jedoch ein Entscheid im Geiste des Föderalismus.

Hin zu einem Verkehrskreuz Schweiz

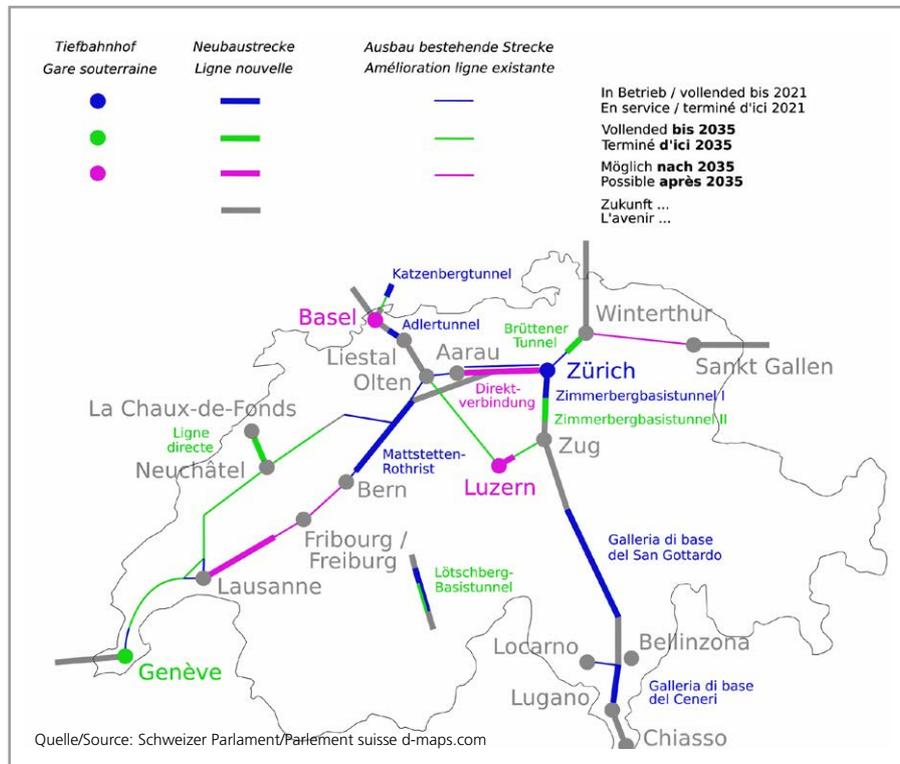
Momentan besitzen nur Zürich und Bern über ein herausragend dichtes S-Bahn-Netz. Genf und das Tessin werden folgen; Neuenburg, Basel und Luzern werden erst später dazu kommen. Diese Kantone besitzen etwas Gemeinsames, denn es werden dort Neubaustrecken eingeweiht, welche die Mobilität revolutionieren werden: CEVA (Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse) in Genf, der Ceneri-Basistunnel im Tessin, die «Ligne directe» in Neuenburg, das Herzstück in

AS 2035 – im Schnellzug durchs Parlament?

Der Ständerat hat den Ausbauschritt 2035 um fast eine Milliarde aufgestockt und einstimmig einige wegweisende Entscheidungen gefällt.

Martin Stuber In Neuenburg dürften die Korken knallen: Der Ständerat hat statt des vorgesehenen Ausbaus der bestehenden Stammstrecke – einem ziemlichen Murks – die zwar deutlich teurere, aber in der Langfristbetrachtung wohl preiswertere Direktverbindung zwischen Neuenburg und La Chaux-de-Fonds – der grössten Stadt im Jura – beschlossen (Details siehe Seite 21). Die zusätzlichen 600 Mio. Franken sind gut investiert und erlauben eine Taktverdichtung und schnellere Verbindungen (Fahrzeit 14 Min. statt 28 Min.). Dabei ist zu beachten, dass die tatsächlichen Mehrkosten nur 314 Mio. Franken ausmachen, da die im Rahmen der Leistungsvereinbarung für die Sanierung der bestehenden Strecke eingestellten 512 Mio. Franken sich entsprechend reduzieren.

Ins Geld geht auch die Verdoppelung der Mittel für grenzüberschreitende Massnahmen auf 200 Mio. Franken. Dies ermöglicht die durchgehende Elektrifizierung der Hochrheinstrecke zwischen Basel und Schaffhausen, einer klassischen Tangentialverbindung zwischen der drittgrössten Metropolitanregion der Schweiz und



Der Ständerat lässt das Verkehrskreuz Schweiz zum Vorschein kommen.
La croix fédérale de la mobilité émerge du Conseil des Etats.

einem Subzentrum. Wer die bestehende Verbindung schon mal benutzt hat, freut sich schon heute auf das zukünftige Rollmaterial. Gut möglich, dass die SBB diese Linie in Deutschland dereinst betreiben werden.

Als Trostzuckerchen für die Waadt kann die Verlängerung der Zahnradbahn Aigle – Leysin um eine Station gewertet werden. Der Kanton Waadt wollte einen Ausbau in der Broye zwischen Moudon und Payerne, der trotz ausgewiesener Kapazitätsbedürfnisse nicht in den Ausbauschritt 2035 (AS 2035) aufgenommen wurde. Die Region Locarno darf sich über den Ausbau der Centovalli-Bahn zwischen Locarno und Intragna freuen. Für rote Köpfe bei einigen Ständeräten sorgte die Aufnahme der Doppelspur in Rorschach, weil diese ausserhalb des vorgegebenen Verfahrens «reingedrückt» worden sei. Wir werden sehen, ob der Beschluss im Nationalrat Bestand haben wird.

Basel und der Durchgangsbahnhof in Luzern. Trotz dieser geschichtsträchtigen Erfolge fehlt ein Element von zentraler Bedeutung in diesem Bahn-Puzzle, ein Netz von Neubaustrecken zwischen den Agglomerationen. Es ist problematisch, wenn die jeweiligen S-Bahn-Netze voneinander getrennt bleiben, ohne neue Direktverbindungen haben zu können. Sehen wir uns die gesamtschweizerische Lage an, werden die fehlenden Puzzle-Stücke sichtbar (siehe Karte). Letztere bilden ein «Verkehrskreuz Schweiz» (VKS). Dieses besteht aus zwei Achsen von Grenze zu Grenze, von Ost nach West und von Nord nach Süd. Das VKS ist schon Teil eines Postulates und einer Motion im Parlament. Die Wichtigkeit dieser Motion liegt darin,

dass die Studien des VKS in der Etappe bis 2035 festgeschrieben werden und nicht erst danach. Wenn das Parlament schnellstmöglich finanzielle Mittel für die Planung des VKS zur Verfügung stellt, wird es sich selbst im Jahre 2026 eine breite Auswahl an Projekten ermöglichen. Das Risiko, dass sich das Parlament lähmt, wäre somit beseitigt.

Übersetzung aus dem Französischen:
Tobias Imobersteg

citrap-vaud.ch
communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud

Drei Grossprojekte

Die Feinheiten des FABI-Mechanismus zeigt sich bei den drei nicht im AS 2035 >>>

>>> enthaltenen Grossprojekten: Durchgangsbahnhof Luzern, Herzstück Basel und Direktverbindung Zürich – Aarau. Der Schreibende hatte die Ehre, vor ein paar Wochen einem recht hochkarätig besetzten halböffentlichen Podiumsgespräch in Luzern beizuwohnen. Einer der Hauptgäste war Massimo Guglielmetti, «Mr. Durchgangsbahnhof» der SBB. Dem Votum des Schreibenden, dass die Beseitigung der drei Einspur-Engpässe zwischen Zürich und Luzern mit Zimmerberg-Basistunnel II und dem Durchgangsbahnhof 20 Jahre zu spät kommen, mochte er nicht widersprechen. Und er bestätigte die Wichtigkeit der ständerätlichen Ergänzung des AS 2035 bei den zu planenden Projekten: Der Durchgangsbahnhof Luzern soll bis hin zum Auflageprojekt fertig projektiert sein, wenn 2026 der nächste Ausbauschritt beschlossen wird. Kostenpunkt der Projektierung: 85 Mio. Franken, wovon das BAV bisher 10 Mio. Franken bereits freigegeben hat. Damit ist klar, dass mindestens die erste Etappe des Durchgangsbahnhofes, der Tiefbahnhof mit der Neubaustrecke zwischen Ebikon und Luzern, kommen wird.

Beim Herzstück Basel, welches der Ständerat neu in die Liste zu projektierenden Ausbauten aufgenommen hat, fehlt die Formulierung «inkl. Auflageprojekt» – quasi eine «Projektierung light». Wohl mit gutem Grund, denn in Basel sind die Planungen wesentlich weniger weit als in Luzern, und es sind noch einige Knacknüsse zu lösen.

Das dritte Grossprojekt, der Ausbau zwischen Zürich und Aarau, wurde zwar vom Ständerat mit dem Begriff «Direktverbindung» ergänzt, figuriert aber nur unter Artikel 1 Alinea 3 des Bundesbeschlusses: «Der Bundesrat legt der Bundesversammlung bis 2026 eine Botschaft zu einem nächsten Ausbauschritt vor. Für diesen werden insbesondere folgende Massnahmen geprüft.» Merke: geprüft, nicht projektiert! Wir gehen davon aus, dass die derzeit laufende Konzeptstudie zur Direktverbindung Zürich – Aarau auch die damit verbundenen nötig werdenden Ausbauten der Knoten Aarau und Olten betrachtet und eine Gesamtkostenschätzung liefert. Dies muss dann mit der bei der Konzipierung von Bahn 2000 ursprünglich vorgesehenen zweiten Etappe der damals so

Politisch ist der Prozess mit den Ausbauschritten hingegen insofern problematisch, als in einem Ausbauschritt damit der nächste bereits schon mehr oder weniger stark vorgespurt wird.

genannten «Neuen Haupttransversalen» verglichen werden: Zürich Altstetten – Roggwil (bei Langenthal).

Der Ständerat hat unter Alinea 3 übrigens noch die Prüfung zweier weiterer Grossprojekte eingefügt:

- Lausanne – Bern:
Beschleunigung und Kapazitätsausbau
- Winterthur – St. Gallen:
Beschleunigung

Spendable Kommission des Nationalrats

MS Am 14. Mai hat die nationalrätliche Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF-N) die Vorlage zum AS 2035 zuhanden der Sommersession des Nationalrates, welche vom 3. bis 21. Juni stattfinden wird, in der Schlussabstimmung einstimmig verabschiedet. Die KVF-N bestätigte den Entscheid des Ständerates vollumfänglich und zeigte sich spendabel: Sie beantragt, den Kredit nochmals zu erhöhen. Mit zusätzlichen 69 Mio. Franken sollen der Bau der neuen Bahnhöfe Winterthur Grüze Nord und Thun Nord in den AS 2035 aufgenommen werden. Wie schon die kurze Doppelspur in Rorschach, welche im Ständerat noch «reingerutscht» ist, sind auch diese beiden Projekte gemäss FABI-Prozess eigentlich noch nicht zur Aufnahme in den AS 2035 bereit. Falls der Nationalrat seiner Kommission folgt, wird es zu einer Differenzbereinigung zwischen den beiden Räten kommen. Diese soll noch in der Sommersession erfolgen. Da sich kein Referendum abzeichnet, wird der AS 2035 Ende September aller Voraussicht nach in Kraft treten.

Das führt zur Frage: Wie wird der AS 2040 oder 2045 bezahlt? Technisch gesehen ist das mit FABI eingeführte Vorgehen sinnvoll. Es braucht Planungen und bei grösseren Vorhaben manchmal sogar Vorprojekte, um die Sinnhaftigkeit, die ungefähren Kosten und die grobe Machbarkeit von Projekten beurteilen zu können. Politisch ist der Prozess mit den Ausbauschritten hingegen insofern problematisch, als in einem Ausbauschritt damit der nächste bereits schon mehr oder weniger stark vorgespurt wird. Alleine die drei erwähnten Grossprojekte bewegen sich in einem Kostenrahmen von 13 bis 16 Milliarden Franken.

Dies ist eindeutig zu viel für einen Ausbauschritt 2040 oder auch 2045, zumal noch ein anderes Problem besteht, das bisher kaum Beachtung gefunden hat: der Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert nicht nur die Ausbauten, sondern vor allem auch den Unterhalt und Substanzerhalt der Bahninfrastruktur. Diese beiden Posten wachsen mit steigender Nutzungsintensität und Erweiterung des Schienennetzes, womit weniger Geld für den Ausbau verbleibt.

Der Präsident der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen, Claude Janiak, sagte in seinem Votum zum AS 2035 am 7. März: «Beim BIF handelt es sich um einen gesunden Fonds. Die Kommission hat sich darüber informieren lassen, welches seine Perspektiven 2035–2040 sind. Er sichert langfristig den Substanzerhalt und den Ausbau des Eisenbahnsystems. Er setzt den finanziellen Rahmen für den Ausbau. Es ist uns bestätigt worden, dass der BIF gemäss aktuellen Prognosen solide finanziert ist. Bei zusätzlichen Projekten sind nicht primär die finanziellen Mittel, sondern die Umsetzungskapazitäten limitierend. Spielraum ist also vorhanden.»

In der Grafik der Botschaft zum AS 2035 ist aber ersichtlich, dass die für Ausbauten zur Verfügung stehenden Mittel von Jahr zu Jahr sinken werden. Ist Ständerat Janiaks Aussage so zu interpretieren, dass für die volle und zeitgerechte Ausschöpfung der Mittel des BIF ohnehin zu wenig Umsetzungskapazitäten vorhanden sind? Das wäre fatal, denn die Dringlichkeit für die Umsetzung verschiedener Grossprojekte steigt. Die Politik ist gefordert!

Nachrichten 1

Praktisch leer durchs Land Rigi Bahnen mit neuem Rekord

Seit Juni 2018 fahren sechs Fernbusse des privaten Busunternehmens Eurobus durch die Schweiz. Sie sind meist schwach besetzt. Die angepeilte Auslastung von 50 Prozent werde bei weitem nicht erreicht, berichtete die «Handelszeitung». Mehr Passagiere erhofft sich Roger Müri, Leiter der Fernbus-Sparte, durch die Entschlackung des Netzes: Im Dezember strich er die wenig nachgefragten Linien zwischen Chur und Zürich sowie zwischen Martigny und Sion. Eurobus reduzierte die Anzahl Haltestellen von 36 auf 19 und verkürzte so die Fahrzeit zwischen den Destinationen. Genutzt werden die Fernbusse bisher primär von ausländischen Touristen. Weitere Kundengruppen sind laut Müri Jugendliche, Studenten und Tagesausflügler. (gl)

Nachdem die Rigi Bahnen AG bereits im Jahr 2017 einen neuen Rekord beim Gästeaufkommen erzielt hat, darf sie auch im Jahr 2018 an die guten Zahlen anknüpfen. Im direkten Vergleich zum Vorjahr haben im vergangenen Jahr 7,9 Prozent mehr Gäste – insgesamt rund 910 000 – die Königin der Berge besucht. Ebenfalls



WLAN bei Deutscher Bahn

Die Deutsche Bahn bietet Fahrgästen künftig auch in Intercity-Zügen kostenloses WLAN an. Die ersten testweise umgerüsteten Wagen seien bereits seit Mitte März im Einsatz, berichteten die Zeitungen der «Funke Mediengruppe». Insgesamt würden in den kommenden drei Jahren 1000 Intercity-Wagen umgerüstet. Ab Ende 2021 wird es in allen DB-Fernverkehrszügen WLAN geben, ohne jede Ausnahme, sagte Bahn-Vorstand Berthold Huber. Die Aufrüstung soll 30 Millionen Euro kosten. Auch Unterhaltungsangebote wie im ICE sind vorgesehen. (gl)

SBB zahlen Mehrwertsteuer zurück

Die Schweizerischen Bundesbahnen müssen nach einer Intervention des Preisüberwachers Geld an ihre Halbtax-Kunden zurückzahlen. Dies, weil sie trotz Senkung der Mehrwertsteuer 2018 die Preise nicht angepasst hatten. Die Halbtax-Abonnenten bekommen deshalb «bis spätestens Ende November 2019» einmalig 15 Franken gutgeschrieben, heisst es in einer Mitteilung vom 19. März. Hinzu kämen noch papierene Gutscheine, die an die Besitzer unterschiedlicher Abo-Typen verschickt werden. Bei den aktuell rund 2,6 Millionen Halbtax-Abos kommt so eine Summe von etwa 39 Millionen Franken zusammen. (pd)



verkündet die Unternehmung finanziell positive Zahlen. Der Nettoerlös stieg um 8 Prozent auf einen neuen Rekordwert von 29,3 Millionen Franken. (pd)

Der öV ist sehr sicher

Das Reisen mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist in der Schweiz gemäss dem Bundesamt für Verkehr (BAV) sehr sicher. Die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten bewegte sich gemäss dem BAV-Sicherheitsbericht 2018 auf dem tiefen Niveau der vier vorhergehenden Jahre. Insgesamt ereigneten sich 181 schwere Unfälle mit 27 Todesopfern. Diese sind grösstenteils auf falsches Verhalten von Autofahrern und Fussgängern im Strassenverkehr zurückzuführen, die in der Folge mit Zügen, Trams oder Bussen kollidierten, sowie auf unbefugten Aufenthalt auf dem Bahntrasse. (pd)

..... Ikea-Automaten im Bahnhof

Viele Bahnkunden staunten nicht schlecht, als sie im Februar Automaten des schwedischen Möbelriesen Ikea am Bahnhof entdeckten. Batterien, Glühbirnen und anderer Kleinkram war dort erhältlich. Nach Zürich war der Automat in Basel, Bern, Luzern, Genf, Neuenburg und Bellinzona auf Tournee. Das Ganze sei eine Spielerei im Zusammenhang mit einer Kampagne, erklärte ein Ikea-Sprecher. Man kann nur hoffen, dass es bei einem Pilotversuch bleibt, sonst werden wohl andere Ketten nachziehen und immer mehr Automaten die Bahnhöfe verstopfen. (if)

..... Moderne «ie tram» für Schaffhausen

Die Verkehrsbetriebe Schaffhausen wollen die zukünftigen Stadtbusse elektrisch betreiben. Dabei setzen sie auf das innovative «ie tram» des spanischen Nutzfahrzeugherstellers Irizar, das optisch einem Tram gleicht, aber de facto ein Elektro-Gelenkbus ist. Rund 58 Millionen Franken sollen für die Umstellung der gesamten Busflotte investiert werden, damit die Verkehrsbetriebe Schaffhausen in Zukunft leise und mit Schaffhauser Wasserstrom betrieben durch die Quartiere fahren können. Das letzte Wort hat noch das städtische Stimmvolk. (pd/gl)



**Ein Zuggebiet
voller Erlebnisse!**



 **SBB CFF FFS**

Luzern–Interlaken Express und Luzern–Engelberg Express.

**Wir bringen Sie zu den Highlights im
Herzen der Schweiz.**

www.zentralbahn.ch/ausfluege

Gut in der Zeit, grosszügig im Raum

Pünktliche Zuglieferung geht doch noch: Gut vier Jahre nach Vertragsunterzeichnung fand die erste fahrplanmässige Fahrt des neuen Gotthardzugs Giruno statt.

Peter Hummel Nomen est omen: Nicht nur weil das neueste Flaggschiff von Stadler «Smile» genannt wird – ein Name, der neben der SBB-Bezeichnung Giruno freilich noch kaum bekannt ist –, konnte man am Morgen des 8. Mai Stadler-CEO Thomas Ahlburg und insbesondere SBB-Personenverkehrschef Toni Häne mehrheitlich lachend erleben. Vor allem für den SBB-Manager musste es eine grosse Genugtuung sein, dass eine Zugsinbetriebnahme auch mal pünktlich erfolgen kann, nachdem er auf einer Medienfahrt im Bombardier-Twindexx kurz zuvor erst von allmählichen Fortschritten bei dessen weiterer Inbetriebnahme berichten konnte.

Beim Giruno wähten sich Stadler und SBB umso sicherer: Gerade mal einen Monat nach Erteilung der befristeten Betriebsbewilligung durch das BAV luden sie bereits zur Premiere, und zwar nicht nur geladene Gäste, sondern gleich das normale Publikum in den Fahrplan-Kursen Zürich – Erstfeld und via Luzern zurück nach Basel. Dieser flotte Marschplan passt zum Tempo des neuen Hochgeschwindigkeitszugs und war auch allenthalben Thema dieser Erstfahrt: «Giruno überholt Twindexx links». In der Tat ist absehbar, dass die Ablieferung aller 29 Einheiten bis Ende 2020 abgeschlossen sein wird, bevor alle Bombardier-Züge rollen werden.

Niveaugleich vor allem in Deutschland

Nach der Inbetriebnahme der letzten beiden neuen Triebzüge Regio-Dosto und FV-Dosto machen die grosszügigen Platzverhältnisse im neuen Einstöcker Freude. In der 1. Klasse gibt es sogar Businessabteile mit feudaler 1+1-Bestuhlung. Die beim Twindexx noch umstrittenen Vorgaben des Behindertengesetzes wurden sogar übertroffen: Neben niveaugleichem Zugang gibt es doppelt so viele WCs und rollstuhlgängige Plätze wie vorgegeben. Als Primur hat es auch geschlechtergetrennte Toiletten (erstmal wieder seit den «TEE Gottardo»-Zeiten), einige auch mit Wickeltisch. Die vier Veloabstellplätze scheinen auch grosszügig, sind in der Saison



Der Premierzug abfahrtsbereit im HB Zürich (oben); die vier Velo-Stellplätze sind geräumig, aber wenige für die Nord-Süd-Verbindung (oben rechts); ungewohnte Konfiguration mit Hochritten fürs Ausland und nur zwei Tritten, die mit SBB-Perrons niveaugleich sind.
Bilder: Peter Hummel

aber sicher zu knapp; die SBB wollten noch keine Antwort geben, ob bei Nichtbenützung auch die vier Rollstuhlplätze belegt werden können. Ein Fortschritt sind die zusätzlichen Anzeigen auf den Monitoren: neben dem normalen Zuglauf die aktuelle Wagenbelegung und detaillierte Serviceangaben. Pro Bahn beanstandet allerdings, dass aktuelle Verspätungsmeldungen nicht schon während der Fahrt, sondern erst bei der nächsten Ankunft aufgeführt werden.

Gewöhnungsbedürftig ist, dass von den auf Jacobs-Drehgestellen laufenden Kurzwagen acht nur eine Tür mit 76-cm-Tritt für ebenerdigen Zutritt auf deutsche Perrons haben. Nur je ein Wagen der 1. und 2. Klasse ist mit einer zweiten Türe

mit einem 55-cm-Tritt für niveaugleichen Zugang auf schweizerischen und italienischen Perrons versehen.

Für die Nachbarländer fehlt derzeit zwar noch die Betriebsbewilligung, aber im Moment gibt es erst «gelenkte Einsätze» (d.h. mit Bereithaltung eines zweiten Zuges) zwischen Basel und Zürich Flughafen. Ab Herbst soll auch von Zürich und Basel bis Lugano gefahren werden, und ab Frühjahr 2020 weiter bis Mailand. Bis dann soll auch die Bewilligung für die Doppeltraktion von zwei elfteiligen Kompositionen vorliegen, damit 810 Plätze angeboten werden können. Der Wunsch der SBB ist es, ab 2021 mit dem Giruno bis nach Venedig, Bologna und Genua fahren zu können.

öV-Kolumne

Die Kunst, positiv zu kommunizieren

Ion Karagounis

«Stalingrad, Oberkampf, Hoche». Ich wunderte mich, woher die seltsamen Bezeichnungen stammten. Zeit dazu hatte ich reichlich. Denn ich sass im TGV von Paris nach Zürich und kam ähnlich langsam voran wie zuvor in der Metro, mit der ich bei den Stationen mit eben diesen Namen vorbeifahren war.

Bereits die Abfahrt hatte sich um 20 Minuten verzögert, «wegen verspäteter Bereitstellung». Dann fuhren wir 180 statt 300, «wegen schlechter Witterungsverhältnisse.» Irgendwann nach Dijon ging es schneller. Es war schon Nacht und wir waren unterdessen 40 Minuten in Verzug. Plötzlich rumpelte es. Vollbremsung. Das darf nicht sein, dachte ich, da ist jemand unter den Zug gekommen. «Meine Damen und Herren, wir sind soeben in eine Horde Wildschweine gefahren», hiess es kurze Zeit später.

Und dann: «Die Weiterfahrt verzögert sich um zehn Minuten. Der Lokführer muss den Zug auf allfällige Schäden überprüfen.» Über die Schäden an den Wildschweinen gab es keine Infos. Umso intensiver waren die Diskussionen unter den Reisenden. «Wie viele Wildschweine waren es wohl?», wollte eine Passagierin wissen. «Jetzt gibt es sicher Wildschweinsteak im Bistro», bemerkte einer. «Wohl eher Hamburger», entgegnete der Sitznachbar.

Natürlich dauerte die Kontrolle viel länger als angekündigt. Der Zug war rund 400 Meter lang. Allein schon einmal hin- und zurückgehen benötigte mehr als 10 Minuten. Hier aber musste der Lokführer im Dunkeln den Unterbau des Zuges mit der Taschenlampe inspizieren.

Als es weiterging, schaute ich auf der SBB-Fahrplan-App, wann wir ankommen würden. «Der TGV von Paris nach Zürich HB ist 1 Stunde 15 Minuten verspätet», stand da. Und, hohe Kunst der Kommunikation: «Grund für die Verspätung: Tiere in Gleisnähe.»

Revolution im Raum Genf

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember geht die grösste grenzüberschreitende S-Bahn Europas in Betrieb.

Gerhard Lob Eine der markantesten Neuerungen des anstehenden Fahrplanwechsels am 15. Dezember 2019 ist die Inbetriebnahme des neuen Genfer S-Bahnnetzes. Der «Léman Express» stellt das grösste grenzüberschreitende S-Bahnnetz Europas dar und verbindet auf einer Strecke von 230 Kilometern 45 Stationen. Vom neuen Bahnnetz mit sechs Linien und 240 täglichen Verbindungen profitieren rund eine Million Personen. Dabei kommen 39 neue S-Bahn-Züge schweizerischer und französischer Bauart zum Einsatz. Dies teilten die SBB im Rahmen ihrer Fahrplan-Medienkonferenz Anfang Mai mit.

Im Verkehr mit Deutschland verkehren künftig die neuen ICE-4-Züge. Im internationalen Verkehr mit Frankreich wird es ab Dezember keine Direktverbindungen mehr zwischen Bern beziehungsweise Olten und Paris geben. Das ist eine sehr bittere Pille für Bern. Die SBB suchen nun das Gespräch mit dem betroffenen Kanton. Die Fahrzeit verlängert sich zwar kaum gegenüber dem nicht über die Bahn-2000-Strecke verkehrenden direkten TGV. Doch die bisherigen Umsteigeverbindungen dauern 30 Minu-

ten länger: Wegen Bauarbeiten im Raum Liestal können die knappen Anschlüsse in Basel nicht mehr eingehalten werden.

Die Westschweiz erhält mehr Verbindungen nach Paris. Zwischen Lausanne und Paris werden ab dem Fahrplanwechsel sechs Hin- und Rückfahrten täglich angeboten. Zwischen Genf und Paris sind es künftig acht Verbindungen. Zwischen Genf und Marseille verkehren ab 2020 direkte TGV indes nur noch in den Sommermonaten.

Die SBB versprechen auch den schrittweisen Einsatz von neuem Rollmaterial. Dies betrifft die Giruno-Triebzüge, die im Laufe dieses Jahres auf der Gotthardstrecke und 2020 zusätzlich im Verkehr bis Mailand zum Einsatz kommen sollen. Auch die Zahl der sich im Einsatz befindlichen FV-Dosto soll erhöht werden. Aus Kundensicht ist zu hoffen, dass SBB und Hersteller die Probleme mit diesem pannenanfälligen und wackeligen Rollmaterial in den Griff bekommen. Zudem werden zunehmend die modernisierten IC-2000-Doppelstockzüge auf dem Streckennetz auftauchen.

Verkehrskommission fördert Zürich – München

Martin Stuber Aus Kundensicht seit vielen Jahren ein äusserst leidiges Thema ist die Verbindung Zürich – München. Ganze drei umsteigefreie EC-Verbindungen pro Tag mit einer Fahrzeit von 4¾ Stunden und die restlichen Verbindungen mit mehrfachem Umsteigen und Reisezeiten von bis zu 6 Stunden sind ein Armutszeugnis.

Der im SBB-Fahrplan angebotene Bus fährt sechs Mal täglich und benötigt (ohne Fusswege bis Sihlquai und ab ZOB/Hackerbrücke) keine 4 Stunden. Zwar ist der Ausbau und die Elektrifizierung zwischen Geltendorf und Lindau im Gange – die Eidgenossenschaft unterstützt dies mit einem rückzahlbaren Darlehen von 50 Mio. Euro – aber die Inbetriebnahme mit einer

attraktiven Fahrzeit von 3½ Stunden und zeitgemässen Rollmaterial (ETR 610) erfolgt nicht vor Ende 2020. Vorgesehen sind nur sechs Verbindungen pro Tag. Die Verkehrskommission des Ständerats adressiert diesen Missstand mit einem Kommissionspostulat für den Ausbau der internationalen Verbindung Zürich – München. Das Postulat schafft die Möglichkeit, Mittel aus dem Bahninfrastrukturfonds einzusetzen, um möglichst wirkungsvoll «auf die Planung und Realisierung der fehlenden Infrastruktur für die Verdichtung des Takts bis zu einem möglichen Stundentakt Zürich – München (mit schlanken Anschlüssen auf die Schnellverbindung München – Berlin)» hinzuwirken.

Nachrichten 2

Stabiler Betrieb im GBT

Der Betrieb des Gotthard-Basistunnels (GBT) verläuft gemäss SBB-Angaben «planmässig, stabil und sicher». Seit der Inbetriebnahme (Dezember 2016 für den Personenverkehr) konnten mit wenigen Ausnahmen alle Züge regulär durch den GBT geführt werden. An einem Werktag verkehren zwischen 130 und 160 Züge im Gotthard-Basistunnel, davon rund zwei Drittel Güter- und ein Drittel Reisezüge des nationalen und internationalen Personenverkehrs. Bis zum 5. März 2019 sind 100 000 Züge durch den Gotthard gefahren. (pd)

Register für Schwarzfahrer

Am 1. April 2019 hat die öV-Branche die angekündigte zentrale Datenbank für die Erfassung von Schwarzfahrern in Betrieb genommen. Die Einführung geht auf einen Parlamentsbeschluss von 2015 zurück. Personen, die wiederholt schwarzfahren, können so schneller identifiziert, die Praxis schweizweit vereinheitlicht und Prozesse vereinfacht werden. So bieten einige Transportunternehmen neu auch eine Web-Lösung für die Einreichung vergessener Abonnemente an.

Geschätzte drei Prozent der rund 2 Milliarden Fahrten im öffentlichen Verkehr der Schweiz werden jährlich ohne oder nur mit teiltägigem Fahrausweis angetreten. Von diesen Fällen werden etwa 800 000 erfasst. Dem öV entgeht durch Reisende, die kein Billett kaufen, ein zweistelliger Millionenbetrag. (pd)

Goldmünze fürs «Krokodil»

Am 9. Mai 2019 lancierte die Eidgenössische Münzstätte Swissmint zwei neue Sondermünzen. Mit einer Goldmünze wird die Elektrolokomotive Ce 6/8 II geehrt – das berühmte «Krokodil». Die Lokomotive feiert 2019 ihren 100. Geburtstag.

Wirbel um SBB-Putzpersonal

Seit Anfang Jahr entfiel für das SBB-Reinigungspersonal die Zulage von einem 1,45 Franken pro Stunde. Nachdem dies durch Presseberichte bekannt geworden war, ging ein Aufschrei durch die Öffentlichkeit. Die SBB sprachen von einer «Vereinfachung des Lohnsystems, indem unter anderem auf Zulagen verzichtet wird». Mitarbeitende der tiefsten Lohnklasse seien im Rahmen

dieser Überarbeitung bessergestellt worden. Allerdings sei es zutreffend, dass durch den Wegfall der Zulagen einige Reinigungsmitarbeitende weniger Lohn erhielten, räumten die SBB ein. Es fanden Gespräche mit den Gewerkschaften statt, die zu einem positiven Ergebnis führten. Auch die Gewerkschaft SEV zeigte sich zufrieden. (gl)



Tilo mit neuem Design

Die S-Bahn-Züge Tilo (Ticino/Lombardia), die im Tessin und in der angrenzenden Lombardei verkehren, erhalten ein neues und frischeres Design. Die Flirt-Kompositionen aus dem Hause Stadler tragen neu neben den Farben Rot und Blau des Kantons Tessin auch das lombardische Grün. Das einheitliche Design wird schrittweise eingeführt. Ein Wehrmutstropfen bleibt für die Region Tessin/Misox: Die Tarifgemeinschaft Arcobaleno hat auf den 1. Juni eine leichte Erhöhung der Tarife durchgeführt, gemeinsam mit einer neuen Zonen-Einteilung. (gl)

Nachtzüge ausgebucht

Der «Tages-Anzeiger» hat sich im April mit der Nachtzug-Verbindung Zürich – Hamburg befasst, die mittlerweile von den ÖBB betrieben wird. Erste Erkenntnis: Es war schwierig, überhaupt einen Platz im Schlaf- oder Liegewagen zu finden. Das bedeutet, dass sich immer noch genug Reisende für das Angebot interessieren. Es gibt einen Schlafwagen mit 36 Betten, dazu kommen gut 100 Pritschen in zwei Liegewagen, der Rest sind Sitzplätze. Der Titel lautete denn auch: «Das angebliche Auslaufmodell ist ausgebucht.» Bilanz der Testfahrer: «Der ÖBB-Nachtzug nach Hamburg ist kein Traum auf Rädern, kein samtbehängener Orient-Express, aber funktional und sauber.» (gl)

GA auf dem Lago Maggiore

Erfreuliche Nachrichten für Touristen und Einheimische im Schweizer Becken des Lago Maggiore: GA und Halbtax werden endlich anerkannt. Dies hat das neue Konsortium der Schifffahrtsgesellschaften von Luganersee und Lago Maggiore entschieden, welche neu für den Betrieb im Schweizer Becken des Langensees verantwortlich ist. Eine Schiffsfahrt zu den Brissago-Inseln wird somit deutlich günstiger, für GA-Inhaber sogar kostenlos. (gl)

Elektropostauto für Schüler

Die Schulkinder zwischen Miralago und dem Val dal Teo im Valposchiavo können ihren Schulweg fortan in einem Elektropostauto zurücklegen. PostAuto setzt für den Transport der Schulkinder im Tal neu einen Kleinbus mit Batteriebetrieb ein. Erstmals ist somit im Kanton Graubünden ein Elektropostauto unterwegs. (pd)

Exzellente Klasse – exzellente Preise

Der Glacier-Express führt neu eine exklusive Wagenklasse.

Edwin Dutler In den beiden Glacier-Express-Zügen mit Abfahrt in Zermatt um 8.52 Uhr sowie in der Gegenrichtung in St. Moritz um 9.15 Uhr können die Reisenden neu eine exklusive Wagenklasse buchen, die Excellence Class. An einer Medienfahrt im März 2019 stellte Annemarie Meyer, die initiative und kommunikative Geschäftsführerin der Glacier Express AG, einer Gruppe von Bahnjournalisten in Chur einen der beiden neuen Wagen vor und zwar auf der Fahrt nach Zermatt im fahrplanmässigen Glacier-Express.

Die beiden Excellence-Class-Wagen wurden aus ehemaligen Panorama-Wagen in rund 18 Monaten in der RhB-Werkstätte Landquart in Zusammenarbeit mit der Firma Nose AG umgebaut. Das Ergebnis des Umbaus überzeugt voll. 20 verstellbare weiche Lounge-Einzelsitze aus beigem Leder und edlem Stoff – alles Fensterplätze mit Panoramasicht – geben dem Wagen eine luxuriöse Note. Praktische Tische aus edlem Nussbaumholz und elegante Tischlampen bieten eine einmalige Reisetmosphäre. Jeder Reisende erhält ein persönliches Tablet mit Zugriff zu einem unterhaltsamen Infotainment-System. An einem Wagenende zeigt eine mit Gold verzierte Kompasskuppel an der Wagendecke die jeweilige Himmelsrichtung an, was die Reisenden insbesondere in Kehrtunnels



Da bleiben keine Wünsche offen: Blick in den Wagen der Excellence Class.

Bild: Peter Hummel

fasziniert. Die Bar und der Toilettenraum sind exklusiv für die Gäste der Excellence Class reserviert und mit Rheintaler Quarzit ausgestattet.

Zum perfekten Interieur passen aber auch Betreuung und Gastronomie. Ein Concierge begrüsst die Reisenden auf dem Perron und begleitet sie auf der ganzen Reise. Der gastronomische 5-Stern-Service mit den Begrüssungsgetränken, dem Apéro, einem 5-Gang-Menü mit dem entsprechenden Wein bei jedem Gang, Tea Time, Snacks und Drinks lässt keine Wünsche offen. Mein Urteil zur Reise: So luxuriös war das Bahnfahren in der Schweiz noch nie.

Es versteht sich, dass ein solches exklusives und luxuriöses Ambiente auch seinen Preis hat. Für die achtstündige Fahrt wird zum 1.-Klass-Billet ein Zuschlag von 420 Franken verlangt. Der Preis mag hoch erscheinen, doch als Geschenk zum Geburtstag oder zu einem Jubiläum sehe ich auch bei uns durchaus einen Markt. Ausgerichtet ist das Angebot aber insbesondere auf ausländische Touristen, die bereit sind, für diese Exklusivität einen stolzen Preis zu bezahlen. Dies erklärte Renato Fasciati, Direktor der Rhätischen Bahn, im Februar im Rahmen eines Mediengesprächs in Landquart.

SBB entschuldigen sich

PBS Stefan Schmid hatte ein gültiges Billett nach St. Urban. Dorthin wollte er einen Elektro-Rollstuhl zu seiner Frau bringen. Weil der Umstiegsbahnhof Reiden, den sein Billett vorsah, nicht behindertengerecht ist, musste er den Umweg über Olten nehmen. Die SBB verlangten, dass Herr Schmid ein Billett über Olten und Langenthal kauft.

Hier die Reaktion von SBB-Mediensprecher Raffael Hirt: «Die SBB ist in solchen Fällen wenn immer möglich kulant. In diesem Fall haben wir falsch entschieden und entschuldigen uns dafür. Bei bis zu 400 Anrufen an das Call Center Handicap pro Tag schätzen unsere Mitarbeitenden die Situation in Einzelfällen falsch ein. Wir kon-

taktieren Herrn Schmid, erstatten ihm die Kosten zurück und entschuldigen uns auch noch direkt bei ihm.»

Höhere Entschädigungen bei Verspätungen

GL Jeder zehnte SBB-Passagier kam im vergangenen Jahr mit einer Verspätung von drei Minuten oder mehr an seinem Ziel an. Bisher vertrösteten die SBB verspätete Kunden ab einer Stunde mit einem Gutschein in der Höhe von 10 Franken in der 2. Klasse. Das ändert sich nun: Bei mehr als einer Stunde Verspätung wird künftig die Hälfte des Fahrpreises zurückerstattet. Bei «gravierenden Verspätungen» soll der ganze Preis erstattet werden, wobei die Defi-

nition noch nicht klar ist. Das berichtet die «NZZ am Sonntag». Die neue Regelung sei grosszügiger als in anderen europäischen Ländern, schreibt die Zeitung. Sie könnte aber auch ins Geld gehen: Im Dezember 2018 hätten die SBB mit Kosten von etwa 1,3 Millionen Franken rechnen müssen. Das zeigt eine Analyse von 20 Minuten. Auch GA- und andere Abo-Besitzer sollen entschädigt werden. Die genauen Regelungen sind aber noch nicht klar. Um die Züge pünktlicher zu machen, haben die SBB eine Expertengruppe eingesetzt, die konkrete Handlungsempfehlungen ausarbeiten soll. Die SBB wollen auch genauer und transparenter über die Pünktlichkeit informieren, heisst es in einem Papier, aus dem die Zeitungen von «CH Media» zitieren.

Ein Ja zur Neuenburger Untergrundbahn

Eine direkte unterirdische Neubaustrecke von Neuenburg nach La Chaux-de-Fonds ist sinnvoller als die Sanierung der alten Gebirgsbahn.

Kaspar P. Woker Die älteste Gebirgsbahn der Schweiz (1857) verbindet Basel über Läfelfingen mit Olten. Seit dem Bau des Hauenstein-Basistunnels (1916) führt «das Läfelfingerli» ein Schattendasein im Bahnnetz. Die zweitälteste Gebirgsbahn – die 1860 eingeweihte Linie von Neuenburg über Chambrélieu nach La Chaux-de-Fonds – weist Steigungen bis zu 31% auf und ächzt heute unter ihrem Alter. Sie verläuft über eine Spitzkehre, da Kehrtunnels damals noch nicht zum Repertoire der Ingenieure zählten. Der Personenverkehr auf dieser Strecke steht inzwischen in direkter Konkurrenz zu einer vierspurigen Autobahn: keine Chance.

Die Linie von Neuenburg via Chambrélieu nach La Chaux-de-Fonds ist Bestandteil einer Agglomeration von 140 000 Einwohnern. Erst seit 2016 verkehren die RE-Züge im Halbstundentakt, einer direkt bis Le Locle, der andere direkt ab Bern. 28 Minuten dauert die 29 Kilometer lange Fahrt von 450 auf 1000 Meter über Meer. Den Güterverkehr haben die SBB wegrationalisiert, auch wegen der Spitzkehre. Die Gewölbe der beiden Scheiteltunnels sind eng und verformen sich im Kalkstein des Juras wie andere solche Tunnels laufend. Eine grosse Sanierung steht an, inklusive eines doppelspurigen Kehrtunnels im Raume Chambrélieu. 840 Millionen Franken sind dafür budgetiert und die Linie müsste während der Sanierung – kein Bahnhof ist behindertentauglich – für Monate geschlossen werden. Zudem mündet die Strecke in Vauseyon, 1,3 Kilometer westlich des Bahnhofs Neuenburg, in die Hauptlinie Neuchâtel – Yverdon – Lausanne, welche auch den gesamten Güterverkehr Deutschschweiz – Westschweiz aufnimmt. Angedacht ist dort eine Engpass-Beseitigung, die im dicht bebauten Stadtraum 200 Millionen Franken verschlingt.

Untergrundbahn statt Gebirgsstrecke

Schon 2012 stand als Alternative das Projekt Transrun zur Diskussion. Die neue Linie würde als U-Bahn direkt von Neuenburg nach La Chaux-de-Fonds führen. In der

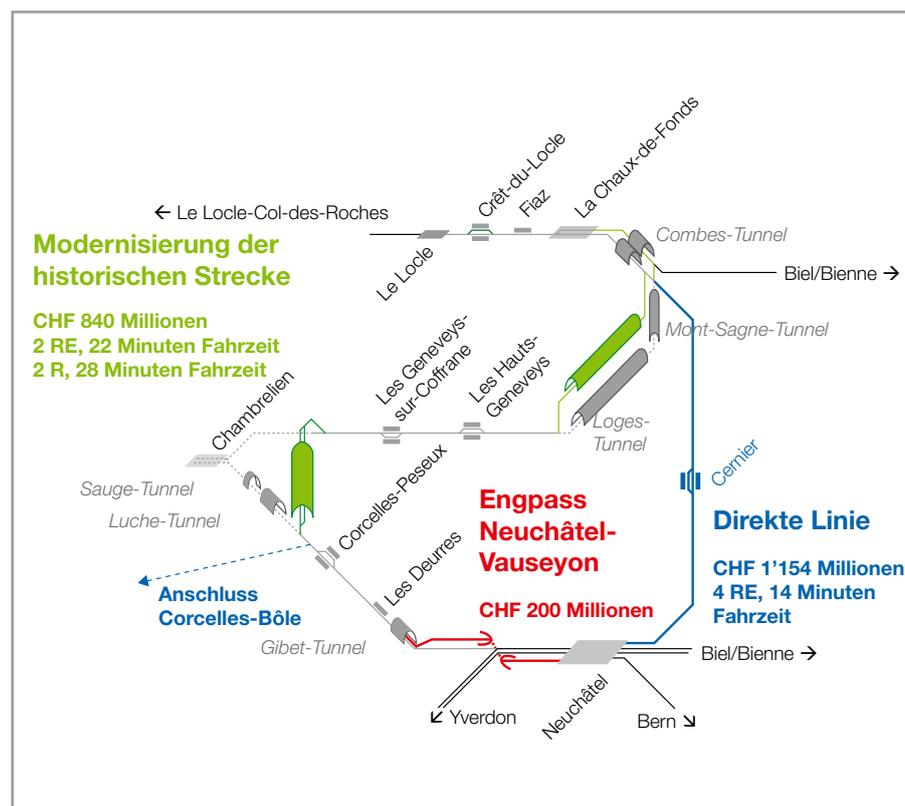
Mitte in Cernier – dem Hauptort des Val de Ruz – ist eine Haltestelle mit Kreuzungsmöglichkeit geplant. Einziges Handicap: die Linie wird bis zu 50% steil. Die Südostbahn allerdings bewältigt solche Rampen seit langem zwischen Zürichsee, Einsiedeln und Arth-Goldau spielend. Flirt-Triebzüge oder analoge Fahrzeuge mit speziell wirksamen Bremsen sollen die rund 15 Kilometer lange Strecke in beiden Richtungen in 14 Minuten zurücklegen, inklusive Halt in Cernier, natürlich im Viertelstundentakt – so wie S-Bahnen in Zürich oder Lausanne. Das Projekt kostete rund 900 Mio. Franken und hätte ausschliesslich durch den Kanton Neuenburg finanziert werden sollen. Das war zu viel: Das Projekt scheiterte in einer Volksabstimmung.

Mehrwert grösser als Mehrkosten

Inzwischen ist mit FABI eine gesamtschweizerische Finanzierung für Bahnprojekte in Kraft getreten. Damit kann das überarbeitete Projekt in den Ausbauschnitt STEP

2035 aufgenommen werden. Es gehört wie der Tief- und Durchgangsbahnhof Luzern oder das Herzstück in Basel zu denjenigen Bahnprojekten, welche dem prognostizierten Verkehrswachstum in einer lebendigen Agglomeration eine valable Alternative entgegenstellen.

Die definitive Aufnahme der «Ligne directe» Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds über 1154 Mio. Franken im STEP 2035 ist aus der Sicht von Pro Bahn Schweiz zu begrüssen. Diese Neuenburger Untergrundbahn ermöglicht weiterhin direkte Züge bis Le Locle, um auch Grenzgängern eine valable Alternative zum Auto zu bieten. Dafür entfallen direkte Züge ab/bis Bern. Der volkswirtschaftliche Mehrwert ist jedenfalls um etliches höher als die 314 Mio. Franken Mehrkosten der «Ligne directe» gegenüber einer wenig überzeugenden Sanierung der zweitältesten Gebirgsbahn der Schweiz. Alle Westschweizer Kantone befürworten das Projekt denn auch uneingeschränkt.



«Ligne directe» statt Modernisierung der historischen Linie: Der Mehrwert ist auffallend.

Grafik: zVg

Anschluss an die Sektion Zürich

Der Verein Pro Bus Meilen löst sich auf und schliesst sich Pro Bahn an.

Urs Schaffer Dank dem Verein Pro Bus Meilen verkehren heute Busse in Meilen und Umgebung. In den 1980er Jahren kam das Bedürfnis nach Ortsbussen in Meilen und weiteren Zürichsee-Gemeinden auf. Eine Gruppe von 16 Leuten lancierte 1986 eine Initiative für einen dreijährigen Versuchsbetrieb, die von 1600 Einwohnern mitgetragen wurde und deutlich durch die Gemeindeversammlung angenommen wurde. 2005 entstand der Bushof, der dem Anliegen endgültig zum Durchbruch verhalf. Dank Pro Bus Meilen stehen heute im Dorf an gut frequentierten Haltstellen Wartehäuschen.

In den letzten Jahren hatte sich der Verein unter der Leitung von Verena Hofmänner (Präsidentin seit 20 Jahren), für die Verbesserung der S-Bahn-Erschliessung eingesetzt. So forderte Pro Bus Meilen eine durchgehende Doppelspur zwischen Tiefenbrunnen und Uetikon. Die S16, welche heute in Feldmeilen endet, soll bis nach Ue-

tikon verlängert werden. Obschon der ZVV die Forderung als unrealistisch einstuft, haben die Gemeinden am Zürichsee für das Anliegen offene Ohren.

Da der Suche nach neuen Vorstandsmitgliedern und Präsidium über zwei Jahre kein Erfolg beschieden wurde, suchte der Vorstand nach einer anderen Lösung. Diese wurde bei Pro Bahn Schweiz gefunden. An der Mitgliederversammlung vom 12. März haben die Pro-Bus-Meilen-Mitglieder dem Antrag des Vorstandes, den Verein aufzulösen und der Sektion Zürich von Pro Bahn Schweiz beizutreten, zugestimmt.

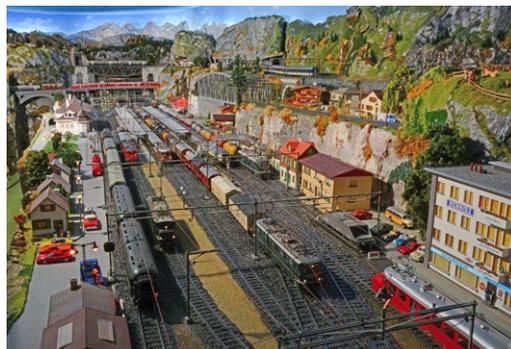
Der Vorstand der Sektion Zürich heisst die Vereinsmitglieder und deren Präsidentin Verena Hofmänner herzlich willkommen. Auf die Unterstützung durch die ehemaligen Pro-Bus-Meilen-Mitglieder und deren Präsidentin für die Anliegen von Pro Bahn Zürich, unter anderem auch für die von Pro Bus Meilen geforderte Doppelspur, freuen wir uns.

Besuch beim Alpenbahnparadies in Schlieren

Am Samstag, 2. November 2019 organisiert Pro Bahn Zürich eine Besichtigung dieser Spur-0-Anlage. Auf 250 Meter Gleisen sehen wir bis 15 Züge eingebettet in einer schönen Landschaft. Manche Besucher werden sich bestimmt an die «Morgensonne» beim Zoo erinnern.

Dauer: Von 14 bis 17 Uhr (Treffpunkt um 13.45 Uhr). Unsere Gruppe wird mit einem «Apéro riche» empfangen, gefolgt durch die eigentliche Vorführung.

Wo? An der Sonnenhofstrasse 7 in 8952 Schlieren-Zürich. Der Zugang erfolgt über die Garageneinfahrt und ist entsprechend angeschrieben. Anreise: zu Fuss ab Bahnhof Schlieren in 15 Minu-



ten oder ab Haltestelle «Wagonsfabrik» (Limmattalbahn) in 5 Minuten, Richtung Altstetten.

Wichtig: Die Teilnehmerzahl ist auf 25 Personen beschränkt. Kindern unter 14 Jahren ist der Zutritt aus sicherheitstechnischen Gründen leider nicht möglich.

Anmeldung nur schriftlich bis 30. September an: Régis Maget, Affolternstrasse 81, 8050 Zürich, E-Mail: regis.maget@bluewin.ch

Gönnermitglieder

BERNMOBIL



SIEMENS



SOB SÜDOSTBAHN



SWISSRAIL
Industry Association



Gemeinden

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

Pro Bahn macht vorwärts

Bericht von der Delegiertenversammlung in Olten.

Marcel Burlet Am Samstag, 6. April 2019 fand die Delegiertenversammlung von Pro Bahn Schweiz im Bahnleitzentrum in Olten statt. Präsidentin Karin Blättler liess in ihrem Jahresbericht die vielfältigen Tätigkeiten noch einmal Revue passieren. Pro Bahn war Mitherausgeberin des Papier-Kursbuches und veranstaltete den Wettbewerb «Premio Pro». Alle zwei Jahre werden damit Mitarbeiter/innen aus der öV-Branche ausgezeichnet, die sich besonders kundenfreundlich verhalten haben.

Stichworte im Ressort Fahrplan waren das Fahrplanverfahren 2018, viele Treffen u.a. mit SBB Personenverkehr und die Arbeitsgruppen e-Ticketing. Die DV 2017 hatte dem Zentralvorstand den Auftrag mitgegeben, die Kosten im Verein massiv zu senken. Die Inserateakquisition übernahm deshalb Pro Bahn im Berichtsjahr gleich selbst. Die gesamten Inserateinnahmen konnten markant gesteigert werden. Das InfoForum erschien neu im A4-Format mit Versand ohne Verpackung. Auch mit dem Wechsel der Druckerei konnten grosse Einsparungen erzielt werden.

Neue Pro-Bahn-Webseite

Die Rechnung ergab einen Gewinn von über 6700 Franken. Erfreulicherweise konnte der Abwärtstrend der Mitgliederzahlen gestoppt werden: Pro Bahn hat nun 1175 Mitglieder, 11 mehr als ein Jahr zuvor. Bastian Bommer gelang an der DV das Überraschungsmoment, als er bereits eine Rohfassung der neuen Pro-Bahn-Website vorstellen konnte. Der Pro-Bahn-Internetauftritt wird in Zukunft moderner

und bedienerfreundlicher daherkommen. Für die kleineren Handy-Bildschirme war die bisherige Homepage schlecht les- und navigierbar. Ein schöner Nebeneffekt zeigte sich vom Konzept her, dass jede Sektion in Zukunft ihre eigenen Seiten haben wird und so mit ihren regionalen Aktivitäten aufwarten kann.

Dressierte Spürhunde beeindrucken

Die Wahlen in den Zentralvorstand ergaben keine Überraschungen: Karin Blättler (Präsidentin), Thomas Lendenmann (Vizepräsident), Edwin Dutler (InfoForum-Herausgeber) und Bastian Bommer (Ressort Fahrplan) wurden für zwei weitere Jahre im Vorstand bestätigt. Werner Strüby, Heinz Villa und Marcel Burlet sind die weiteren ZV-Mitglieder, die wegen des Zweijahres-Wahlrhythmus noch ein weiteres Jahr automatisch im Amt bleiben.

Nach dem Mittagessen im Bahnhofbuffet standen am Nachmittag diverse Präsentationen der Transportpolizei der SBB auf dem Programm: am meisten Eindruck machten dabei die dressierten Spürhunde.

Als Fazit gilt: Die schnelle Digitalisierung der Dienstleistungen der Bahnunternehmungen forderte Pro Bahn Schweiz als Vertretung der Kundinnen und Kunden über das ganze Jahr hinweg stark. Wir setzen uns dafür ein, dass allen Passagieren der Zugang zum öffentlichen Verkehr mit einem guten Service public gewährt wird. Es darf keine Diskriminierung stattfinden. Wer den öV benützt, muss über sämtliche Angebote verfügen können, und es müssen weiterhin alle Verkaufskanäle zur Verfügung stehen.

Aus den Sektionen

Sektion Zürich: Michael Strasser ist als Präsident an der Mitgliederversammlung im März bestätigt worden. Zusätzlich als Beisitzerin wurde Verena Hofmänner in den Vorstand gewählt. Ebenfalls als Beisitzer konnte Sandro Hartmeier gewonnen werden.

Sektion Espace Mittelland: Kaspar Woker hat als langjähriger Vizepräsident an der Mitgliederversammlung demissioniert. Die Sektion sucht einen neuen Vizepräsidenten.

Sektion Nordwestschweiz: Willi Rehmann ist als langjähriger Präsident zurückgetreten. An der Mitgliederversammlung Mitte Mai wurde Lorenz Degen als neuer Präsident gewählt.

Sektion Zentralschweiz: Die Sektion sucht immer noch eine neue Präsidentin oder einen neuen Präsidenten.

Neue Geschäftsstelle

Anlässlich der jüngsten Präsidentenkonferenz (PK) von Pro Bahn Schweiz wurde das neue Modell eines professionellen Sekretariats vorgestellt. Es geht um die Entlastung der Sektionen und der ZV-Mitglieder sowie die professionelle Betreuung der neuen Homepage. Auch die Vereinskorrespondenz, Support Finanzen, Unterstützung des Präsidiums und die redaktionellen Beiträge fürs InfoForum sollen durch die neue Lösung unterstützt werden. Die neue Geschäftsstelle befindet sich im Bahnhofreisebüro Wipkingen, Dammstrasse 54, 8037 Zürich. Ein Eröffnungsapéro ist am 27. Juni, 17 Uhr vorgesehen. Weitere Informationen zur neuen Geschäftsstelle folgen im nächsten InfoForum.

Kontakte Pro Bahn

ZENTRALVORSTAND

Karin Blättler, Präsidentin
Hirschmattstr. 54, 6003 Luzern
T 041 210 28 72, M 079 961 34 53
karin.blaettler@bluewin.ch

ESPACE MITTELLAND

Aldo Hänni, Präsident
Sägweg 7, 3264 Diessbach b. Büren
T 032 530 13 12, M 079 327 58 56
pbs-em.praesident@pro-bahn.ch

OSTSCHWEIZ

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

ZENTRALSCHWEIZ

Karin Blättler, Präsidentin
Hirschmattstr. 54, 6003 Luzern
T 041 210 28 72, M 079 961 34 53
karin.blaettler@bluewin.ch

SEKRETARIAT

Pro Bahn Schweiz
Marcel Burlet
8000 Zürich
T 079 540 50 50
sekretariat@pro-bahn.ch

NORDWESTSCHWEIZ

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

TICINO ASTUTI

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

ZÜRICH

Michael Strasser, Präsident
Tannenbergrasse 56,
8625 Gossau / ZH
T 043 277 82 76, M 079 583 72 10
pbs-zh.praesident@pro-bahn.ch

JUNGHÄNISCH

SPÄT DRAN?

Einfach einchecken
und losfahren.



Mit der lezzgo-App der BLS
schweizweit zum besten Preis reisen.



lezzgo.ch

 **bls**
verbindet.