

Bild: SBB

Blick hinter die Kulissen

Von der Betriebszentrale bis zur Zugreinigung: Schwerpunkt ab Seite 3

Nach den Attacken: Wie sich die Sicherheit in Zügen verbessern liesse
Züge in der Hauptrolle: Impressionen vom Filmfestival Locarno



Kurt Schreiber

Präsident
Pro Bahn Schweiz

D Blick hinter die Kulissen

Bis ein Zug fährt, sind verschiedenste Vorkehrungen zu treffen: Er muss sauber sein (den Dreck macht übrigens nicht die Bahn!) und lange genug sein, damit alle Platz haben, und schliesslich müssen die Weichen und Signale in die richtige Stellung gebracht werden. Alles Arbeiten, die hinter den Kulissen geschehen, aber nicht minder wichtig sind.

Ist Bahnfahren sicher? Diese bange Frage stellte sich nach verschiedenen Ereignissen im In- und Ausland. Die Antwort lautet ja, auch wenn eine 100-prozentige Sicherheit nicht machbar ist. Möglicherweise könnte eine Zugsbegleitung in der Art der guten, alten Zeit, angereichert mit heutigen Mitteln, diesem Ziel ein wenig näherkommen.

Übrigens: Die Kundinnen und Kunden wollen ihr Reiseziel möglichst ohne Umsteigen erreichen. Die überwiegende Mehrheit der rund 700 Besucherinnen und Besucher unseres Standes am Gotthard-Basistunnel-Eröffnungsfest lehnte das Umsteigen in Erstfeld ab, wie eine Umfrage zeigte. Ein Fingerzeig, der es verdient, umgesetzt zu werden. Deshalb nutzen wir die Gelegenheit, allen Besucherinnen und Besuchern dieses InfoForum ohne weitere Verpflichtung zuzustellen. Wenn daraus ein Beitritt zu Pro Bahn resultiert, freut uns das.

F Coup d'oeil en coulisses

Faire rouler une rame de train exige la réunion de plusieurs conditions. Il faut que les wagons soient propres (à noter que ce ne sont pas les chemins de fer qui produisent la saleté!); elle doit être suffisamment longue afin que tous les passagers y trouvent une place, et in fine, le système d'aiguillage et les signaux de manoeuvre doivent. Autant d'efforts fournis en coulisses, mais un travail pas moins important pour autant.

Le train est-il sûr? Après les récents événements qui se sont produits chez nous et à l'étranger, la question s'est posée. Et bien qu'une sécurité à 100% ne peut être garantie, la réponse est néanmoins oui. Une surveillance comme naguère, encadrée par des moyens techniques actuels, pourrait sans doute rapprocher le chemin de fer de cet objectif.

A propos, la clientèle souhaiterait atteindre sa destination avec le moins de changements possibles. La grande majorité des quelques 700 visiteurs de notre stand à l'inauguration du tunnel ferroviaire du Gothard ne veut pas d'une correspondance à Erstfeld, comme il ressort de notre sondage. Un appel qui demande à être entendu.

I Uno sguardo dietro le quinte

Un treno è pronto per la partenza quando è pulito (i rifiuti non vengono lasciati dalle ferrovie!), e la sua lunghezza permette a tutti i passeggeri d'aver un posto a sedere, i segnali e gli scambi sono stati messi nella posizione corretta. Sono aspetti di grande importanza frutto di un lavoro effettuato dietro le quinte.

I viaggi in treno sono sicuri? La domanda viene dopo gli eventi di quest'estate. La risposta è affermativa anche se non può esserci una sicurezza al 100 per cento. Eventualmente si potrebbe aumentare il sentimento della sicurezza inserendo in tutti treni dei controllori.

Altro tema di questo numero: I viaggiatori desiderano raggiungere la destinazione scelta senza cambiare treno. La maggior parte di coloro che in occasione della apertura della galleria di base del Gottardo hanno visitato il nostro stand hanno dichiarato di non volere un cambiamento di treno a Erstfeld, sarà importante tener conto di questo nella programmazione futura. I 700 frequentatori dello stand riceveranno gratuitamente una copia del numero attuale della nostra rivista. Speriamo che essa susciti interesse e che alcuni vengano invogliati ad entrare nella nostra associazione.

Inhalt

Schwerpunkt „Blick hinter die Kulissen“

SBB-Betriebszentrale Ost	3
BLS-Leitstelle in Bern	4-5
Der Turm: Betriebszentrale Süd in Pollegio	6
Im Reisezentrum im Bahnhof Bern	7-8
Reinigen: SBB-Serviceanlage in Biel	8-9
Vom Aussterben bedroht: Rangierer	10-11

Aktuell

Mühsame Standortsuche für BLS-Werkstätte ...	12
Gedanken zur Sicherheit in Zügen	13
Fernverkehrskonzession: BAV gefordert	14
Lebensgefahr bei einigen BLS-Zügen	15
Nachrichten	16
Warten auf modernisierte Gäubahn	17
SOB mit neuem Gotthard-Konzept	18
Umfrage zur Gotthard-Bergstrecke	19
Die Expansion der Fernbusse	20
TGV als Hauptfigur im Film	21

Pro Bahn

Erfolgreiche Standaktion in Erstfeld	22
--	----

Leserbriefe

Frontbild: Blick in die SBB-Betriebzentrale Ost (BZ Ost) in Zürich Flughafen

Impressum

InfoForum 3/2016, Versand: 8. September 2016

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, info@pro-bahn.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

Mitarbeit Pro Bahn: Karin Blättler, Romeo Degiacomi, Edwin Dutler, Jürg D. Lüthard, Sylvain Meillasson, Kurt Schreiber, Andreas Theiler, Kaspar P. Woker

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 (Ausgabe 3/16: 2750), 4 x jährlich

Mitgliedschaften

Europäischer Fahrgastverband, Europäischer Verband für die Entwicklung des Schienenverkehrs

Nächste Ausgaben

InfoForum 4/2016, Versand: 8. Dezember 2016
Schwerpunkt: InnoTrans 2016
Inserate- und Redaktionsschluss 17. November 2016

InfoForum 1/2017 Versand: März 2017
Schwerpunkt: noch offen
Inserate- und Redaktionsschluss 16. Februar 2017

Im Dienste der Fahrgäste

In den Betriebszentralen wird der Personen- und Güterverkehr auf dem Netz der SBB gelenkt.

Edwin Dutler Jeden Tag sind rund 1,2 Millionen Kundinnen und Kunden in 8400 Personenzügen unterwegs. Dazu kommen täglich 1850 Güterzüge. Damit der Fahrplan rund um die Uhr pünktlich abgewickelt werden kann und die Fahrgäste möglichst schnell informiert werden, arbeiten 1500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im 24-Stunden-Betrieb in vier Betriebszentralen.

Die Betriebszentrale West in Lausanne steuert den Bahnverkehr in der Westschweiz. Die Betriebszentrale Süd steuert den Bahnverkehr im Tessin sowie auf der Gotthardstrecke. Die Betriebszentrale Mitte in Olten steuert das Mittelland und die Betriebszentrale Ost in Zürich Flughafen steuert den Bahnverkehr von Brugg bis in die Ostschweiz und bis nach Chur inklusive die S-Bahn Zürich. Die Betriebszentralen werden fachlich durch das Operation Center Infrastruktur (OCI) in Bern geführt. Das OCI disponiert im Störfall auch die Lösch- und Rettungszüge.

Nur dank der computerunterstützten Steuerung des Bahnbetriebes ist es möglich, den heutigen Betrieb auf den Hauptstrecken in der Schweiz abzuwickeln. Die Züge im Limmattal und bei der S-Bahn Zürich folgen sich im 2-Minuten-Abstand; mit einer manuellen Abwicklung könnte dieser Verkehr nicht bewältigt werden. Obschon auch ich den ehemaligen Bahnhofsvorstand vermisste, kann der heutige Betrieb nur noch mit Computern gewährleistet werden.

Bei meinem persönlichen Besuch in der Betriebszentrale Ost konnte ich mich davon überzeugen, mit welcher Raffinertheit die einzelnen Zugläufe programmiert sind. Da ist für jeden internationalen Zug minutengenau programmiert, was im Störfall respektive Verspätungsfall passiert. Und dies auf dem gesamten Laufweg des Zuges. Diese Programme wurden von der Infrastruktur der SBB zusammen mit den Fahrplanspezialisten vom Personenverkehr erstellt. Dabei wird immer auf die Anzahl der Reisenden, auf den Wochentag sowie auf die Uhrzeit geachtet. So kann es im Netz durchaus passieren, dass im Verspätungsfall ein Eurocity-Zug hinter einer S-Bahn fahren muss. Die Unterlagen sind auch in schriftlicher Form vorhanden, das Lesen dieser Dokumentation ist spannender als jeder Krimi.

Disponenten haben das letzte Wort

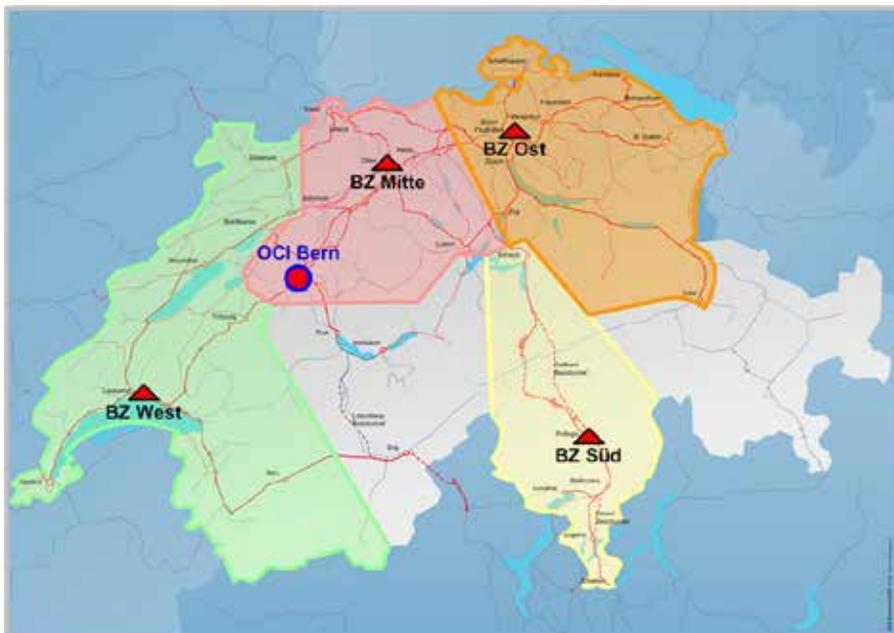
Auch im Knoten Arth-Goldau ist genau dokumentiert, ab welcher Verspätung die Eurocity-Züge aus Italien durch das Freiamt anstatt via Zug nach Zürich geleitet werden. Doch die Zugverkehrsleiter in den Betriebszentralen sind nicht Sklaven der Computer. Bei allen Entscheidungen des Computers können die Disponenten und die Zugverkehrsleiter auch anders entscheiden und das System jederzeit übersteuern. Als Reiseleiter hat es mich speziell interessiert, wie das Handling mit den Gruppen im Verspä-

tungsfall gemanagt wird. Auch hier war ich voll befriedigt. Ich kann beruhigt davon ausgehen, dass in den Betriebszentralen die richtigen Entscheidungen getroffen werden und ich per Handy informiert werde.

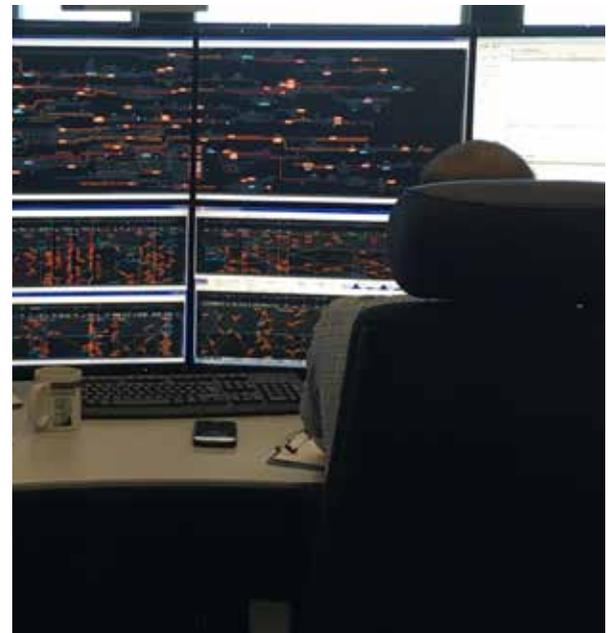
Beim Güterverkehr sorgen verschiedene Spezialprogramme dafür, dass zum Beispiel ein schwerer Kesselwagenzug nicht immer abbremsen und anfahren muss, sondern dass mit einer vom Computer errechneten Geschwindigkeit das Fahrziel optimal und ohne Signalhalt erreicht wird. Die Daten werden dabei laufend an den Lokführer übermittelt.

Ich habe auch hautnah miterlebt, wie bei einem nicht-schweiztauglichen ICE der Deutschen Bahn, welcher in Basel aus Deutschland angekommen ist, reagiert wurde: Ein anderer schweiztauglicher ICE wurde in Basel für den innerschweizerischen Verkehr gewendet und brachte die Fahrgäste in der gewohnten Qualität an ihr Reiseziel. Professioneller geht es nicht mehr. Natürlich musste einmal mehr als geplant umgestiegen werden, doch die Zugkomposition war für die Reisenden eine gleichartige, was insbesondere bei den Platzreservierungen geschätzt wird.

Mein Fazit: Ohne unsere Betriebszentralen wäre der heutige Eisenbahnbetrieb nicht machbar; die Zugverkehrsleiter und Disponenten haben das Wohl der Mehrzahl der Reisenden jederzeit vollkommen im Auge.



Die Standorte der Betriebszentralen: BZ Mitte in Olten, BZ West in Lausanne, BZ Süd in Pollegio und BZ Ost in Zürich Flughafen. Grafik: SBB



Einblick in die Betriebszentrale Ost: Von hier aus wird der Zugverkehr gesteuert.

Bild: SBB

„Wir versuchen unser Möglichstes, keine Züge ausfallen lassen zu müssen“

Täglich sind 1500 Züge im Einsatz. Ein Augenschein in der BLS-Leitstelle Personenverkehr am Bollwerk in Bern.

Andreas Theiler Der Begriff Leitstelle hat je nach Verkehrsunternehmen eine andere Bedeutung. Bei der BLS ist die Leitstelle in der Abteilung Bahnproduktion angesiedelt und betreibt für den Personenverkehr die Disposition der Fahrzeuge und der dazu nötigen Mitarbeitenden. Weichen und Signale werden dort aber nicht bedient.

Was machen wir mit dem Zug? – Ich denke, ich muss ihn herausnehmen und nach Oberburg stellen. Kann man mit ihm noch bis Hasle fahren? Oder wechseln wir ihn gleich in Thun aus?

Der Leiter der BLS-Leitstelle, Jürg Villinger: „Wir haben rund 1500 Züge täglich im Einsatz. Klar greifen wir nicht überall ein, aber wenn Probleme auftauchen, dann müssen wir sofort handeln.“ Das entsprechende Netz umfasst zuerst einmal die ganze normalspurige S-Bahn Bern, dazu kommen Luzern West mit der S6, S7 und S61 sowie die RE-Linien von Bern nach Brig via Lötschberg-Scheiteltunnel, nach Zweisimmen, nach Interlaken Ost und nach Luzern via Entlebuch. Seit dem Fahrplanwechsel ist neu die Strecke Bern – La-Chaux-de-Fonds dabei.

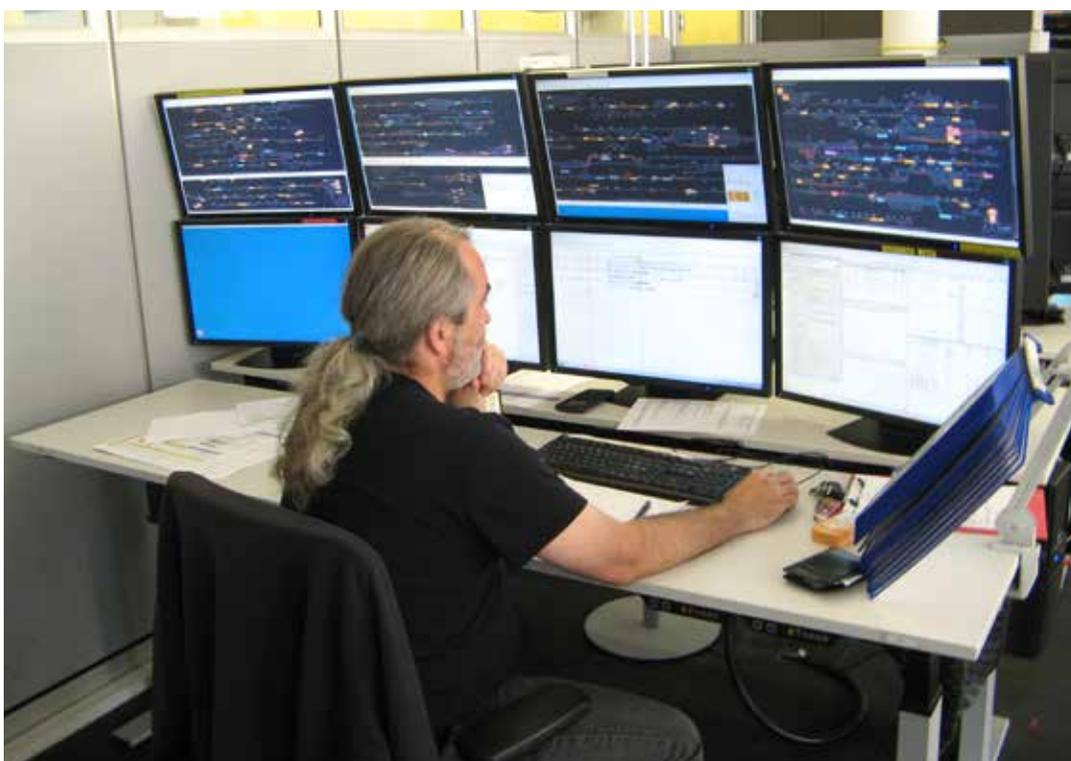
Dann müssen wir aber eine Überführung nach Oberburg machen. Das heisst, wir müssen den Pendel in Hindelbank holen. Ich rede noch einmal mit dem Lokführer, dann sehen wir. – Sagst du mir, wann ungefähr du ihn in Oberburg haben willst. – Ich rede zuerst mit ihm, dann kann ich dir ziemlich genau sagen, wann er dort sein wird. Also Viertel nach zwölf, halb eins ist er aber sicher dort. – Gut.

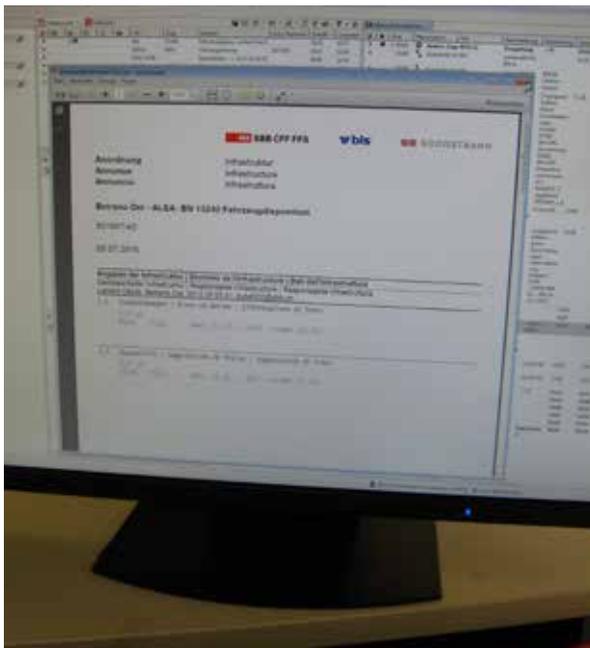
Total arbeiten 21 Personen zwischen 03.15 Uhr und 02.00 Uhr im ersten Stock am Bollwerk in Bern. Sie nehmen verschiedenste Dispositionsaufgaben wahr. Der Schichtleiter ist verantwortlich für die Führung des operativen Bereichs, das heisst, „er muss als Eingangstor die Übersicht behalten“. Es geht also um Koordination, eventuell sogar ums Aufbieten von zusätzlichen Mitarbeitenden. Die übrigen Arbeitsplätze gehören den Disponenten, welche unter anderem dafür verantwortlich sind, in grösseren Fällen die Reisendenlenkung und Betriebskonzepte nach vorgegebenen Kriterien auszuführen. Sie sind ebenfalls besorgt, dass die entsprechenden Informationen in den Zug kommen, durch Lokführer oder Zugbegleiter.

Aktuell gibt es noch keine direkte Information von der Leitstelle in die Züge, unter anderem aus dem Grund, weil der Lokführer, der zusätzlich in Kontakt mit der Betriebsleitzentrale ist, die Situation am besten einschätzen kann. Die Infos an den Bahnhöfen (Lautsprecherdurchsagen sowie Anzeigen auf den Perrons) werden dagegen von der Infrastruktur SBB oder BLS gemacht.

Warum nehmen wir den von Hindelbank nicht nach Bern? – Habe ich mir vorhin auch überlegt. – Uns fehlt ja sowieso im Moment ein Zug. – Nehmen wir wieder eine NINA heraus?

„Im Störfall auf einer Linie, die sowohl von BLS wie SBB bedient wird (z.B. von Bern nach Spiez oder nach Fribourg), arbeiten wir eng mit dem OCP (Operation Center Personenverkehr) der SBB in Bern zusammen. So teilen wir je nach Situation und verfügbaren Mitarbeitenden die Kundenlenkung auf die verschiedenen Bahnhöfe auf. Wir helfen zum Beispiel im Bahnhof Bern aus, wenn es uns möglich ist.“ Die Leitstelle zieht dann die Stichkontrolleure dafür ab, denn diese sind täglich und auf ver-





Computer, Bildschirme und Telefone prägen das Arbeitsambiente.

schiedenen Strecken unterwegs, können also relativ schnell am Einsatzort sein.

Brauchst du Markus noch für diesen Wechsel? – Ja, es reicht ja so zeitlich gut für ihn. Wir lassen ihn ja jetzt in Thun stehen. – Ok, dann schaue ich mit Fritz, ob wir ihn hereinnehmen können.

Auf jeden Fahrplanwechsel wird ein Jahresplan sowohl für die Fahrzeuge wie auch für das Lok- und Zugpersonal erstellt. Baustellen und Veranstaltungen können bereits vorgängig geplant und eingebaut werden. Dazu kommen die unterjährigen Anpassungen aus verschiedensten Gründen. Auf der Leitstelle wird dann mit diesem aktualisierten Plan gearbeitet. „Wir sind für das operative Tagesgeschäft, bei Betriebs-

oder Fahrzeugstörungen, zuständig, dort müssen wir so rasch als möglich eingreifen. Es kann also sein, dass an einem Tag überhaupt nichts passiert, am nächsten Tag jagen sich die Ereignisse.“ Der Schreibende erlebte letzten Sommer einen Vormittag, wo innert einer knappen halben Stunde gleich drei Züge wegen Fahrzeugstörungen stehen blieben – das war Anschauungsunterricht vom Feinsten, wie die Zusammenarbeit unter den Disponenten auch im Extremfall funktioniert.

Hast du jetzt die Zugsicherung ausgeschaltet, oder wie fährst du genau? – [...] – Also bist du jetzt mit 60 unterwegs? Ok. Hast du das Gefühl, bis Thun und zurück bis Hasle sei kein Problem?

Im Störfall gilt es dann besonders, die nötigen Lokführer zur Verfügung zu haben. Denn wenn ein Zug zum Beispiel nicht nach Bern fahren kann, so fehlt er ja auch für die Rückfahrt oder Folgeleistung. Dann schlägt die Stunde der Dispo-Züge wie der Reserve-Lokführer. Wenn der Dispo-Zug aber bereits unterwegs ist, so muss eine andere passende Komposition gefunden werden – die fährt aber nicht von selber an den nun nötigen Abfahrtsort. Bei der Umdisposition der Lokführer muss gesichert sein, dass die Person, welche einspringen könnte, auf dem entsprechenden Zugtyp und der Strecke sowohl fahren kann wie darf. Das verlangt von der betreffenden Disponentin

viel Organisationsvermögen; zwar können die Qualifikationen mit einem Mausklick sichtbar gemacht werden, aber damit ist das Problem noch nicht fertig gelöst.

Also, 32740, du kommst ins Anna 1, fährst ganz nach vorne, anschliessend machst du 85240 nach Laupen. Die ankommenden NINA kommen hintendrauf, dann könntest du die ins Depot stellen. Merci. Melde dich selber beim Fahrdienst.

„Wir versuchen unser Möglichstes, keine Züge ausfallen lassen zu müssen. Nötigenfalls greifen wir sogar auf unsere Leiter Lokpersonal oder Ausbilder zurück und fragen bei ihnen nach, ob sie einen Zug führen können. Oder wir suchen im Haus nach Personen, welche die nötigen Qualifikationen haben und notfallmässig einspringen können. Denn unser Ziel ist es, alle fahrplanmässigen Züge auch fahren zu können.“

10.51 habe ich die Dienstfahrt drin, auf den Zug. Dann holst du den 232 und bringst ihn nach Hasle. Wir müssen dort den 240 auswechseln, den hat es sozusagen abgeschossen. [...] Ja, es ist ein kleiner mit einem B. Sobald ich sie habe, gebe ich dir die Nummern durch. Und dann den 240, der von Thun kommt, nach Oberburg stellen.

Hinweis: Alle Namen in den kursiv gedruckten Texten sind fiktiv – die Dialoge in der Leitstelle, mit Kollegen im Raum oder am Telefon, sind echt und datieren vom 5. Juli 2016.



Der Schichtleiter bei der Arbeit; und die Schichtübergabe (von links). Bilder: Andreas Theiler

Der Turm von Pollegio

In einem imposanten Gebäude direkt am Südportal des Gotthard-Basistunnels befindet sich die Betriebszentrale Süd der SBB. Bei Vollbetrieb werden hier 160 Mitarbeitende tätig sein.

Gerhard Lob Das Gebäude ist auch aus einiger Entfernung gut sichtbar. Ganze 33 Meter ist es hoch. Und mit der Form eines Periskops hebt es sich zudem architektonisch ab. Es ist die Betriebszentrale Süd (BZ Süd) der SBB. Über Jahre befand sich an dieser Stelle der Installationsplatz Bodio für den Bau des Gotthard-Basistunnels (GBT). Inzwischen ist alles zurückgebaut. Grüne Wiese statt Container und Bauwerkzeug. Geblieben ist das Infocenter Gottardo Sud, allerdings nur als Gebäude – denn seinen Betrieb hat das Infozentrum am 5. Juni 2016 nach Abschluss der Feierlichkeiten zur Einweihung des GBT eingestellt.

Der Standort der BZ Süd ist kein Zufall. Anfänglich sollte dieser Kontrollturm einzig für die Abwicklung des Verkehrs im neuen Basistunnel dienen. Von den beiden oberen Stockwerken sieht man tatsächlich direkt auf die beiden Südportale, das heisst West- und Oströhre. Der Blickkontakt ist allerdings von keinem Belang, denn die gesamte Kontrolle des Zugverkehrs findet elektronisch statt. Die Arbeitsplätze mit den grossen Bildschirmwänden könnten sich irgendwo im Tessin befinden. Doch aus historischen wie politischen Gründen wollte man die Betriebszentrale in Pollegio belassen.



Die BZ Süd im Periskop von Pollegio: Kontrolle von Chiasso/Luino bis Arth-Goldau.

Bild: G. Lob

Wachstum auf 160 Arbeitsplätze

Nicht unwichtig war dabei der Arbeitsplatz-Aspekt. Denn Pollegio befindet sich in der unteren Leventina, einer strukturschwachen Gegend. Die BZ wird, wenn 2020 auch der Ceneri-Basistunnel in Betrieb geht, zirka 160 Arbeitsplätze bieten. Schon jetzt sind dort weit mehr als 100 Personen tätig, auch eine ganze Reihe von Frauen in Teilzeit. Suboptimal ist allerdings der Umstand, dass die BZ Süd nicht mit dem Zug erreichbar ist. Hier gibt es keine Haltestelle. Die Mitarbeiter müssen de facto mit dem eigenen Privatauto kommen, auch wenn es tagsüber eine Busverbindung ab Biasca gibt.

Pollegio ist für den gesamten Personen- und Güterverkehr zwischen der Landesgrenze zu Italien und Arth-Goldau zuständig, das heisst konkret Chiasso/Luino/Locarno via Bellinzona bis Arth-Goldau. Das Team von Pollegio ist auch für die Information der Reisenden an den Bahnhöfen zuständig: Es kümmert sich um die Ansagen von Verspätungen, Gleisänderungen, Zugsausfällen oder veränderten Wagen-Reihenfolgen.

Der Verantwortliche der BZ Süd, Ivo Imperatori, begrüsst uns vor dem Betonturm für eine Betriebsbesichtigung. Die Sicherheitsvorkehrungen sind hier gross geschrieben – nur einzeln kommen die Mitarbeiter durch eine Schleuse. Neben der Rezeption steht eine mechanische Sicherung, die wie ein Museumsstück erscheint. „Doch sie war im Bahnhof Claro noch bis 1995 in Betrieb“, sagt Imperatori. Schon diese Erläuterung zeigt, welche technische Revolution die Zugsicherung und -kontrolle in den letzten zwanzig Jahren durchlaufen hat.

Eigener Saal für die Task Force

Das ganze Gebäude zählt sechs Stockwerke. Drei Etagen beinhalten Räume für die Betriebstechnik. Im vierten Stock gibt es einige Versammlungssäle sowie eine kleine Küche, in der sich die Angestellten eine Mahlzeit zubereiten können. Das wahre Herz der BZ Süd befindet sich im fünften Stock mit Dutzenden von Arbeitsplätzen und noch viel mehr Bildschirmen. Italienisch, Deutsch und Schweizerdeutsch sind

hier die gängigen Sprachen. „Bis Melide höchstens mit 60 Stundenkilometern fahren“, gibt ein Mitarbeiter einem Lokführer eines Güterzugs durch. Das sei eine Sicherheitsvorkehrung, weil festgestellt wurde, dass der Zug nicht ganz im Gleichgewicht war. „Die gleichzeitige Abwicklung von Güter- und Personenverkehr auf unserem Schienennetz ist sehr komplex“, sagt Imperatori. Zu bedenken ist etwa, dass zwischen Giubiasco und Bellinzona, dem am stärksten frequentierten Abschnitt des Schienennetzes im Tessin, bis zu 450 Züge am Tag verkehren.

Im sechsten Stock befindet sich schliesslich die „Sala Task Force“, ein Saal, in dem der Einsatzstab im Falle eines Unfalls im Gotthard-Basistunnel zusammenkommt. Im Moment läuft der Probetrieb durch die SBB, nachdem die Bauherrin AlpTransit AG eine lange Testphase durchgeführt hat und den Tunnel zur offiziellen Eröffnung am 1. Juni an die Betreiberin SBB übergab. Der fahrplanmässige Betrieb durch den Gotthard-Basistunnel erfolgt ab dem kommenden 11. Dezember.

„Die Kunden kommen in Wellenbewegungen“

Wie am Bahnhof Bern die bediente Selbstbedienung stattfindet. Und warum es weiter Schalter braucht. Ein Gespräch mit Carlo Liechti, Teamleiter des Reisezentrums Bern.

Interview: Andreas Theiler

Was sind grundsätzlich Ihre Herausforderungen im zweitgrössten Bahnhof der Schweiz?

Carlo Liechti: Wir haben von 6.15 Uhr bis 21.00 Uhr geöffnet. Seit wir alle Bereiche mit Kundenkontakt an einem Ort zusammenführen konnten, wurde die Orientierung für die Kunden einfacher. Alle verfügbaren Leistungen sind am Eingang auf dem Bildschirm zusammengefasst, der anschliessend dazu dient, mit einer Nummer in den richtigen Bereich zu gelangen. In der Anfangsphase mussten wir die Kunden an diesem Ort stark unterstützen und waren praktisch durchgehend mit Mitarbeitenden präsent. Heute können wir dies auf die Spitzenzeit beschränken. Weil wir zwei Eingänge haben, wechselt die Kundenbetreuerin hin und her.

In diesem Jahr testen wir, wie rund vierzig andere Bahnhöfe, das Projekt „Bediente Selbstbedienung“. Die Idee dahinter: Wir unterstützen die Kunden mit bis zu zwei Mitarbeitenden, bevor sie an den Schalter kommen. Wir befragen sie zu ihrem Wunsch und zeigen ihnen, wie sie eventuell ohne Wartezeiten – über die App SBB Mobile oder den Automaten – zu ihrer Auskunft oder ihrem Fahrausweis kommen. Wir machen es also nicht selber, sondern zeigen dem Kunden, wie es geht; elegant ausgedrückt befähigen wir sie zu zusätzlichen Methoden des Billettkaufs. Ein wesentlicher und stark wachsender Bereich sind die Smartphones, die zu mehr als nur einer Fahrplanabfrage eingesetzt werden können, wenn die App SBB Mobile geladen ist – und das ist ja bei mehreren Millionen Geräten bereits passiert.

Interessant sind zwei Details. Erstens, wenn eine Person von uns draussen vor der Eingangstür steht, so wird sie ständig angesprochen; dadurch sinkt aber auch die Anzahl Reisender, die wirklich in die Verkaufszone müssen. Automaten zum Beispiel hat es ja jede Menge in den andern Bereichen des Bahnhofs. Zweitens weiss ich aus eigener Erfahrung, weil ich diesen Dienst gerne ab und zu übernehme, dass ich in der gleichen Zeit gegenüber dem Schalter

rund doppelt so viele Kunden beraten kann – es lohnt sich also, einen unserer Mitarbeiter ausserhalb des Schalters einzusetzen. Die Kunden schätzen diesen Service ebenfalls sehr.

Ein paar konkrete Zahlen interessieren immer.

Die Billettverkäufe im Einzugsgebiet unseres Bahnhofs (Anmerkung: das Gebiet umfasst die Stadt Bern und einige nahe Agglomerationsgemeinden – definiert wird es über die entsprechenden Postleitzahlen der Kunden) haben von Januar bis Mai gegenüber der Vorjahresperiode um über 100 000 zugenommen. Wenn wir aber die verschiedenen Verkaufskanäle anschauen, so gibt es grosse Unterschiede. Grob gesagt sinken die Zahlen am Schalter, am Billettautomaten bleiben sie gleich, bei den Mobile Tickets hingegen hat sich die Zahl von 200 000 auf 350 000 fast verdoppelt.

Der Schalter hat trotzdem nicht ausgedient?

Wir geben so dem Kunden eine echte Auswahl. Je nach gewünschtem Produkt gibt es den idealen Kanal. Neu seit etwa einem Monat können Billette, die auf dem Handy geladen sind, auch zuhause auf dem Computer ausgedruckt werden; für Belege ist das zum Beispiel sehr praktisch. Wir haben zwar weniger verkaufte Billette am Schalter, dafür können wir uns die Zeit nehmen, komplexere Kundenanliegen zu bearbeiten, wie zum Beispiel eine Reise mit Bahn und Velo in Europa. Sie sehen, unser Personal ist weiterhin stark im bedienten Verkauf gefordert, zur Beratung wie auch für den „Service après vente“. Vielleicht hat sich der Kunde am Schalter nur beraten lassen, den Fahrausweis hat er dann in einer der möglichen Formen der Selbstbedienung gekauft. Dazu noch eine Zahl: Im Bereich A, der sämtliche Fahrausweise umfasst, national wie international, haben wir durchschnittlich pro Tag 1100 Kunden. An Spitzentagen steigt diese Zahl auf 1600.

Die Kunden kommen übrigens in Wellenbewegungen. Die normalen Wellenberge sind >>>



Carlo Liechti, Teamleiter Reisezentrum Bern, im Kundengespräch.
Bild: SBB

>>> über Mittag, von 12 bis 13 Uhr, und im späten Nachmittag, von 17 bis 19 Uhr. Zu Beginn der aktuellen Ferienzeit stellte ich jetzt fest, dass es eine dritte Spitze zwischen 9 und 11 Uhr gibt. Solche mehr oder weniger regelmässigen Schwankungen können wir dann in unserer Einsatzplanung berücksichtigen. Wir haben jetzt kurzfristig darauf reagiert, indem eine Mitarbeiterin bereits um 9 Uhr statt erst um 10 Uhr anfängt. Denn eine Wartezeit von vielleicht über 15 Minuten ist schwer zu begründen, wenn nur wenige Schalter bedient sind. Haben wir alle 15 Schalter im Bereich A bedient, werden längere Wartezeiten in der Hochsaison eher akzeptiert.

Das Wetter spielt bei der Kundenfrequenz am Schalter eine ganz wesentliche Rolle – aber das können wir nicht einplanen! Total arbeiten im Reisezentrum Bern rund 75 Mitarbeitende, einige davon in Teilzeit. Diese können wir glücklicherweise auch recht spontan für eine Zusatztour einsetzen.

Mir scheint, trotz einer Monatsplanung können Sie recht flexibel reagieren.

Alle unsere Mitarbeitenden können grundsätzlich in zwei Bereichen am Schalter eingesetzt werden. Ein konkretes Beispiel: Der Schalter 4, gleich neben dem Geldwechsel, dient uns zum Beispiel als Überlaufschalter; dort setzen wir wirklich polyvalente Mitarbeitende hin. Wenn viele zeitaufwendige Geschäfte im Change laufen (Western Union Geldtransfer), so kann diese Mitarbeitende situativ, das heisst so lange als nötig, als Change arbeiten, um die Wartezeiten zu verkürzen, und dann wieder zu ihrem angestammten Arbeitsfeld mit Billetten zurückwechseln.

Von 7.00 Uhr bis 19.30 Uhr haben wir eine Tagesleitung. Das ist der Chef des operativen Betriebs. Wir haben einen Pool von rund zehn Mitarbeitenden, die das übernehmen. Sie entscheiden, wo wie viele Personen arbeiten, ob sie jemanden hin und her schicken können. Dazu arbeiten sie im Hintergrund die Mails ab und erledigen gewisse administrative Aufgaben.

Gründliche Reinigung als oberstes Gebot

Wo Toiletten geleert und Graffiti beseitigt werden: Ein Besuch in der SBB-Serviceanlage in Biel.

Andreas Theiler Dario Scardarella, Teamleiter Reinigung, führt mich in diesen sonst unsichtbaren Bereich ein. Drei verschiedene Reinigungsprogramme werden in Biel für Regionalzüge durchgeführt: Die jährliche Grundreinigung, die mittlere Reinigung alle fünf Tage sowie die kleine tägliche Reinigung – wobei diese zum grössten Teil in den abgestellten Zügen im Bahnhof gemacht wird, ohne Verschiebung in die grosse Halle.

Diese Arbeitsorganisation wurde vor etwa zwei Jahren eingeführt, um die Reinigung effizienter zu machen. Vorher wurden die Kompositionen (Domino, GTW, Flirt) alle zwei Monate für eine Teilreinigung, zum Beispiel Teppiche, in Biel abgestellt; nun wird in der jährlichen Grundreinigung, wie das Wort sagt, das ganze Innere, vom Boden bis zur Decke, durch eine polyvalente Zweiergruppe erledigt. Für einen Domino bedeutet das zum Beispiel drei Tage Arbeit für zwei Personen.

Die Fünf-Tage-Reinigung wird nach dem Motto „nach Bedarf“ erledigt. Der Schichtleiter geht durch den Zug und entscheidet, was effektiv gemacht werden muss. Sind zum Beispiel die Scheiben noch sauber, so werden diese ausgelassen und der Mitarbeiter zum Beispiel für einen schlimmen Flecken unter den Sitzen eingesetzt. Für so etwas fehlt nämlich die Zeit in der täglichen leichten Reinigung (siehe Text vom Standort Bern auf Seite 11).

WC-Ausfälle wegen Vandalismus

In Biel ist man ausserdem spezialisiert auf die Aussenreinigung sowie auf Graffiti. Die meisten Reisenden ärgern sich ja über solcherart verunstaltete Wagen. Mit Graffiti beschmutzte Kompositionen müssen so schnell als möglich, spätestens innert 36 Stunden, in Biel gesäubert werden. Das passiert durchschnittlich zweimal pro Woche. Täglich rund 15 Kompositionen (inklusive ICN) werden in der 2013 in Betrieb genommenen vollautomatischen Anlage, die rund 5,5 Mio Franken gekostet hat, rund um die Uhr aussen gereinigt.

Ein Nebenaspekt, der aber für uns Reisende ziemlich wichtig ist: In Biel werden die WC-Tanks geleert, durchschnittlich alle drei Tage. Da werden nicht nur Regionalzüge bedient, sondern auch ICN, SBB-Dosto und Züge der BLS.

Für Dario Scardarella ist es zentral, dass die Toiletten immer benutzbar sind; nötigenfalls wird ein Mitarbeiter zur Behebung eines Schadens auf die Piste geschickt. Viele Ausfälle passieren übrigens gemäss Aussage von Stephan Haab, einem weiteren Schichtleiter, durch Vandalismus. So wird zum Beispiel eine Papierrolle oder ein T-Shirt in den Abfluss gesteckt.

Zurück zur Innenreinigung: Mit der Neuorganisation der Reinigungszyklen wurden von Dario Scardarella fixe Teams gebildet. Das erhöhte die Effizienz enorm. Andere Serviceanlagen der SBB sind aber nicht unbedingt so organisiert, in den Worten von Scardarella: „En Suisse ça ne se passe pas toujours comme ça.“ Pamela Bassez ist beispielsweise nun verantwortlich für alle Grundreinigungen zusammen mit zwei Mitarbeitenden (siehe separates Interview). Sechs Leute, darunter Pamela Bassez, haben ein Eidgenössisches Fähigkeitszeugnis (EFZ) als Gebäudereiniger. Gebäudereiniger EFZ sind nach der dreijährigen Lehre für die Reinigung, Pflege und Werterhaltung von Gebäuden und Verkehrsmitteln zuständig. In der Serviceanlage werden deshalb zwei Lernende ausgebildet. Sie reinigen einerseits das ganze Gebäude – was dem Besucher übrigens sofort auffällt – und werden



Dario Scardarella: Klarheit und Transparenz sind ihm sehr wichtig.

Ohne Utensilien und Maschinen geht es nicht, aber Handarbeit ist hier nach wie vor am wichtigsten.

andererseits bei Bedarf in der Wagenreinigung eingesetzt.

In den Worten von Dario Scardarella ist es wichtig, dass nicht nur die Reisenden mit der Arbeit zufrieden sind, sondern auch die Mitarbeitenden. Klarheit und Transparenz sind ihm sehr wichtig. Dazu wird die Serviceanlage Biel, wie andere Abteilungen der SBB auch, nach der Methode „Kaizen“ geführt. Jede Woche hängt Scardarella zum Beispiel eine Grafik auf, die zeigt, wie viele Stunden in der vergangenen Woche in jedem Modul gearbeitet wurden. So sieht jeder Mitarbeitende, welche Leistungen er produziert hat: Das Team Grundreinigung ist zum Beispiel auch für die Entfernung der Graffiti zuständig. Diese Arbeit hat immer Priorität, die Grundreinigung muss dann warten, und so etwas wird mit der Grafik leicht einsehbar.

Dario Scardarella ist aktuell für 21 Mitarbeitende zuständig. Zu seinen Aufgaben gehört die genaue Instruktion jedes Arbeitsschritts – professionelle Reinigung ist nicht Gefühlssache, sondern ein auf Effizienz, zeitmässig, geldmässig und resultatmässig, durchdachtes System, welches zuerst von der Direktion zum Teamleiter und von ihm zu den EFZ-Leuten als Schicht-



Pamela Bassez: Drei Tage für die Grundreinigung.
Bilder: Andreas Theiler

leiter vermittelt wird. Die Schichtleiter instruieren schliesslich ihre Gruppe und überwachen die Arbeit.



„J'aime mon travail“

Gruppenleiterin Pamela Bassez über ihre Arbeit.

„Die Grundreinigung machen wir, vereinfacht gesagt, von oben nach unten. Am Schluss, wenn alles gereinigt ist, tragen wir eine neue Schutzschicht auf den Bodenbelag auf, so dass sich während des folgenden Jahres eingetrocknete Flüssigkeiten und andere Flecken leicht wegmachen lassen. Für den Steuerwagen mit der 1. Klasse brauchen wir acht Stunden, für den Triebwagen mit weniger Sitzplätzen sechseinhalb Stunden, dagegen für den Mittelwagen achteinhalb Stunden, total also drei Tage.

Während der Reinigung ist die Komposition nicht an die Fahrleitung angeschlossen. Das heisst zum Beispiel im Winter, dass es deutlich länger geht, bis alles trocken ist. Wir setzen dann mobile Heizgeräte ein. So gibt es für jedes Problem eine Lösung, manchmal ist sie einfach, manchmal etwas aufwendiger. Und wenn wir die Sitzflächen entfernen, um auch darunter gründlich zu putzen, so finden wir immer wieder Geldstücke – leider nie Banknoten.

Der Sonntag ist für uns immer arbeitsfrei. Wir sind jeweils eine Woche entweder im Tagesbetrieb oder in der Nachtschicht eingeteilt. Die Nachtschichten sind entweder sechs Nächte von Sonntagabend bis Samstagmorgen oder nur fünf Nächte. Wir sind immer in der gleichen Zweiergruppe beschäftigt, was ich sehr gut finde, denn so sind wir optimal aufeinander eingespielt. Dieses Jahr nehmen wir ausnahmsweise zusammen zwei Wochen Ferien, so wird es also in dieser Zeit keine Grundreinigungen geben.

Ich liebe meine Arbeit, ich liebe es zu putzen. Und wenn eine Komposition später zur mittleren Reinigung hereinkommt, so freut es mich beispielsweise, wenn der Schutzbelag des Bodens immer noch vollständig ist und glänzt, so wie wir ihn aufgetragen haben.“

Aufgezeichnet und aus dem Französischen übersetzt von Andreas Theiler.

Die aussterbende Spezies

Der zunehmende Einsatz von Triebzügen setzt dem klassischen Job des Rangierers zu. In Bern arbeiten noch 33 Rangierer.

Andreas Theiler Es gibt heute viele Kinder und Jugendliche, die gar nicht mehr wissen, was der Begriff „rangieren“ bedeutet. Der Bestand dieser Gruppe Mitarbeitender ist zum Beispiel im Bahnhof Bern seit dem Jahr 2000 auf weniger als einen Drittel zusammengeschrunpft; aktuell sind es noch 33 Personen. Mit dem neuen Rollmaterial werden immer weniger Wagenauswechslungen nötig, und das An- und Abhängen der Lokomotiven ist ebenfalls weggefallen. Höchste Zeit also, dort einen Augenschein zu nehmen. Dieser Bericht basiert auf einem vierstündigen Besuch an einem Donnerstagvormittag im Juli.

Mit einem der beiden Teamleiter, Jean-Claude Aeby, erwarte ich den RE aus Bulle und Palézieux, zwei Domino-Kompositionen, die immer xx.51 in Bern auf Gleis 3 ankommen und nachher für kurze Zeit rückwärts ins Gleisfeld West gestellt werden müssen, von wo sie dann wieder ins Gleis 2 zurückgeführt werden. Ein Rangierer nimmt Kontakt mit dem Lokomotivführer auf, der sitzen bleibt. Dann geht er aussen am Zug ans andere Ende – ein Kontrollblick, ob alle Reisenden wirklich ausgestiegen sind – und nimmt mit dem Lokführer Funkkontakt auf. Wenn das Zwergsignal auf Fahrt ist, leitet er den Zug mit kurzen Befehlen über Funk ins Wartegleis gleich neben der Laupenstrasse.

Nun wechseln Lokführer und Rangierer die Plätze, so dass nachher der Zug rasch abfahrtsbereit ist. Der Zug fährt, vom Lokführer aus gesehen wieder rückwärts, ans Perron. Der Rangierer steigt aus, eine stündlich wiederkehrende Aufgabe ist erledigt. Wie übrigens in der entsprechenden Foto sichtbar ist, arbeiten die Rangiererteams in Bern bereits mit den neuen Funkgeräten. Diese umfassen Funk und Telefon in einem und sind aktuell noch in der Testphase.

Die nächste Aufgabe übernimmt eine Gruppe von Rangierern unter Leitung von Bruno Nabholz. Der IR 2160 von Zürich kommt um 8.26 Uhr an – das Modul aus drei Wagen an der Spitze wird abgehängt und bis zur abendlichen Pendlerzeit abgestellt. Die Rangierer in Bern sind nach Plan zu 60 Prozent eingeteilt. Die restliche Zeit beschäftigen sie sich mit Reinigungsaufgaben, unterstützen die entsprechenden Teams oder erledigen sporadische Aufga-



Rangierer: Wichtiger Knochenjob auf dem Gleisfeld und zwischen Zügen.

ben. Vor allem aber sind sie dafür da, etwaige „Notfälle“ als Piketttruppe zu erledigen.

Rangierlokführer Anton Buchs nimmt uns nun mit zu zwei kleinen Kehrichtcontainern neben dem Gleis nahe einer Abstellgruppe. Hier deponieren die Reinigungsstrups die gefüllten Kehrichtsäcke. Diese werden mit Muskelkraft von Arben Krasniqi auf die Plattform der Rangierlok gehievt, wo sie Jean-Claude Aeby stapelt. Anschliessend werden sie zu einem grossen Abfallcontainer mitten im Gleisfeld geführt und dort abgeladen. Immer am Dienstag fährt die Rangierlok den Container zu einem Umschlagplatz, wo er von einem Lastwagen erwartet und in die Kehrichtverbrennungsanlage gebracht wird. Ein Detail: Es war das Rangiererteam, welches sich für den Besuch des InfoForums an einem Dienstag – normalerweise ein relativ ruhiger Tag – entschied, was von der Leitung problemlos akzeptiert wurde.

Ausreihung defekter Wagen

Statt einer Kaffeepause wird nun für die Nacht-Équipe vorgearbeitet. Dazu ein kleiner Exkurs: Wussten Sie, dass IC-Doppelstockzüge zum Teil in der Nacht von Donnerstag auf Freitag mit Wagen verstärkt werden, die in

der Nacht Sonntag/Montag dann wieder herausgeholt werden? Eine aufwendige Arbeit, die bei einem eingespielten Team 45 Minuten dauert. Heute stehen in einem Abstellgleis zwei einzelne IC-Dosto (Doppelstockzüge), die zusammengekuppelt werden sollen. Die ist nicht ganz einfach: Zuerst müssen die Wagen auf ein gerades Gleisstück gezogen werden, damit die entsprechenden Anschlüsse auf Höhe des oberen Bodens zusammenpassen. Und die letzten Zentimeter Zwischenraum werden – ich kann es fast nicht glauben – mit zwei fest eingebauten Spannsatz geschlossen, in kräftezehrender Handarbeit.

Zusätzlich zu dieser geplanten Wagenein- und -ausreihung kommen die vergleichbaren Einsätze für defekte Wagen, die in ihrer angestammten Komposition nicht mehr weiterfahren dürfen. Dabei handelt es sich fast ausschliesslich um EW-IV- sowie IC-Dosto-Wagen. Jean-Claude Aeby sagte mir, es sei schon mal ein Zug mit 15 ausgereihten Wagen an einem Morgen Richtung Olten gefahren. Auch wenn das ein Rekord war, solche Wagen fallen jeden Tag an. Und natürlich müssen sie nach der Reparatur auch wieder eingereiht werden. Sowohl bei den Regio-Dosto wie auch bei den neuen Fernverkehr-Dosto wird



Bilder: Andreas Theiler

„Mehr Verpflegung im Zug = mehr Abfall“

Désirée Keller, Teamleiterin Clean, über die Zuginnenreinigung.

Ich bin seit einem Jahr Teamleiterin Clean bei der SBB in der Zuginnenreinigung. Ich führe 25 Mitarbeitende in Bern, 13 in Interlaken Ost und einen Mitarbeitenden in Fribourg. Unser Auftrag ist es, unseren Kunden die Züge im 24-Stunden-Rhythmus sauber zur Verfügung zu stellen.

Wir reinigen modular, das heisst, wir reinigen durch den Tag ein Modul 103, was für den Mitarbeitenden eine WC-Kontrolle und die Kontrolle der Abfallbehälter bedeutet. Durch die Nacht führen wir das Modul 245 aus: WC-Bedarfsreinigung, Sichtreinigung Fahrgastinnenraum und Entsorgung komplett.

Unser Ziel ist es, den Kunden – damit meine ich den Fernverkehr, den Regionalverkehr, die BLS, die Deutsche Bahn und den zahlenden Endkunden – eine optimale Qualität in der gewünschten Leitung zu erbringen.

Durch eine gute Einführung, Begleitung und Schulungen vor Ort bringen wir unsere Mitarbeitenden stets auf den aktuellsten Wissenstand in Bezug auf die Reinigung. Es ist uns ein Anliegen, von „Reinigung“ und nicht vom „Putzen“ zu sprechen, da es für die Mitarbeitenden wichtig ist, dass ihre Arbeit geschätzt wird.

Uns fällt auf, dass die Menschen sich aufgrund des allgemeinen Kulturwandels, nämlich der Schnellebigkeit im Alltag, immer mehr im Zug verpflegen und wir dadurch grosse Mengen an Abfällen entsorgen müssen. Trotz aufgestellten Behältern auf den Perrons bleibt viel Abfall in den Zügen liegen.

Sehr schlimm sind die Züge nach Konzerten, Openairs und auch nach Fussballmatches. Meist finden wir dann ein Bild der Verwüstung vor.

dies nicht mehr möglich sein, da fährt der ganze Zug in die Werkstätte.

Die Rangier-Equipe ist auch zuständig fürs Anbringen der Reservationskleber in den Wagen. Die Schulreisezeit ist vorüber, der Aufwand hält sich heute in Grenzen. Das Team, mit dem ich einige Stunden verbringen durfte, geht nun in eine Pause, und ich schliesse mich zusammen mit dem zweiten Teamleiter, Beat Frank, dem Reinigungsteam an, das in Windeseile die ankommenden Züge vor der Rückfahrt von den Gratiszeitungen, Bechern und Verpackungen befreit, so dass auch die Reisenden mitten am Vormittag einen sauberen Zug vorfinden. Ähnlich arbeiten die „Team Cleans“, deren Arbeit im InfoForum 2/16 vorgestellt wurde; diese sind aber in fahrenden Zügen unterwegs, nicht am Bahnhof.

Ein wesentlicher Bestandteil, gerade für Pro Bahn Schweiz, ist die Pflege der Toiletten. Um 10.26 Uhr kommt der IR 2164 an, um 10.34 Uhr fährt er als IR 2169 bereits wieder zurück. Bei einer sechsteiligen Komposition und drei Mann (zwei von der Reinigung sowie ein Mann Verstärkung von der Rangiergruppe) lässt das natürlich für die Toiletten nicht viel Zeit. Immerhin reicht es neben der Sichtkontrolle und einigen Handgriffen auch zum Nachfüllen des

Toilettenpapiers. Heute spukt die Elektronik ausgerechnet im für Behinderte zugänglichen WC. Es muss also geschlossen bleiben, und der Gruppenchef avisiert das Operation Center Personenverkehr (OCP), so dass in Olten jemand bereit steht, um den Schaden unterwegs zu suchen und zu beheben.

Fazit des Besuchs: Die Überalterung der Rangierteams ist offensichtlich. Beat Falk ist der Meinung, dass nach seiner Pensionierung in drei Jahren die Stelle nicht mehr besetzt wird. Die Arbeit wird weniger werden. Dieser Bericht zeigt aber exemplarisch auf, wo trotz aller Automatisierung und Roboterisierung der Mensch unentbehrlich bleibt. Ob sich die Überfahrzeiten und die langen Absenzen ganzer Triebzüge am Schluss nicht als teurer erweisen als das heutige Einzelwagensystem – in zehn, fünfzehn Jahren wissen wir mehr. Für uns bei Pro Bahn Schweiz kommt hinzu: Oft sind die Rangier- und Reinigungsmitarbeiter die einzigen sichtbaren Ansprechpersonen im grossen Bahnhof; wollen wir so sang- und klanglos auf sie verzichten? Nostalgie, werden nun viele Leser und Leserinnen denken – ich warte auf eine hoffentlich nicht allzu ferne Zukunft, wo der Mensch wieder mehr zählt. Nicht nur in Sonntagsreden, sondern im Alltag.

Vorschriftsgemäss

Bei einer Begutachtung der Fotos für diesen Artikel bat SBB Personenverkehr, auf die Veröffentlichung einiger Fotos zu verzichten. Wir kommen dieser Bitte nach. Interessant war allerdings die Begründung der SBB: Sie entdeckten in den Fotos eine Missachtung von Vorschriften durch Mitarbeitende. So übernahm ein Mitarbeiter beispielsweise den Abfallsack nicht vorschriftsgemäss, ein anderer Mitarbeiter trug im WC-Bereich die falschen Handschuhe, wieder ein anderer Mitarbeiter trug seine orange Leuchtjacke offen – nicht vorschriftsgemäss. Kommentar: Es ist erstaunlich, wie viele Vorschriftenverstösse bei einem kurzen Besuch dokumentiert werden konnten. Uns wären sie gar nicht aufgefallen. Vielleicht gibt es einfach zu viele Vorschriften. (gl)

Das Kreuz mit der Werkstätte

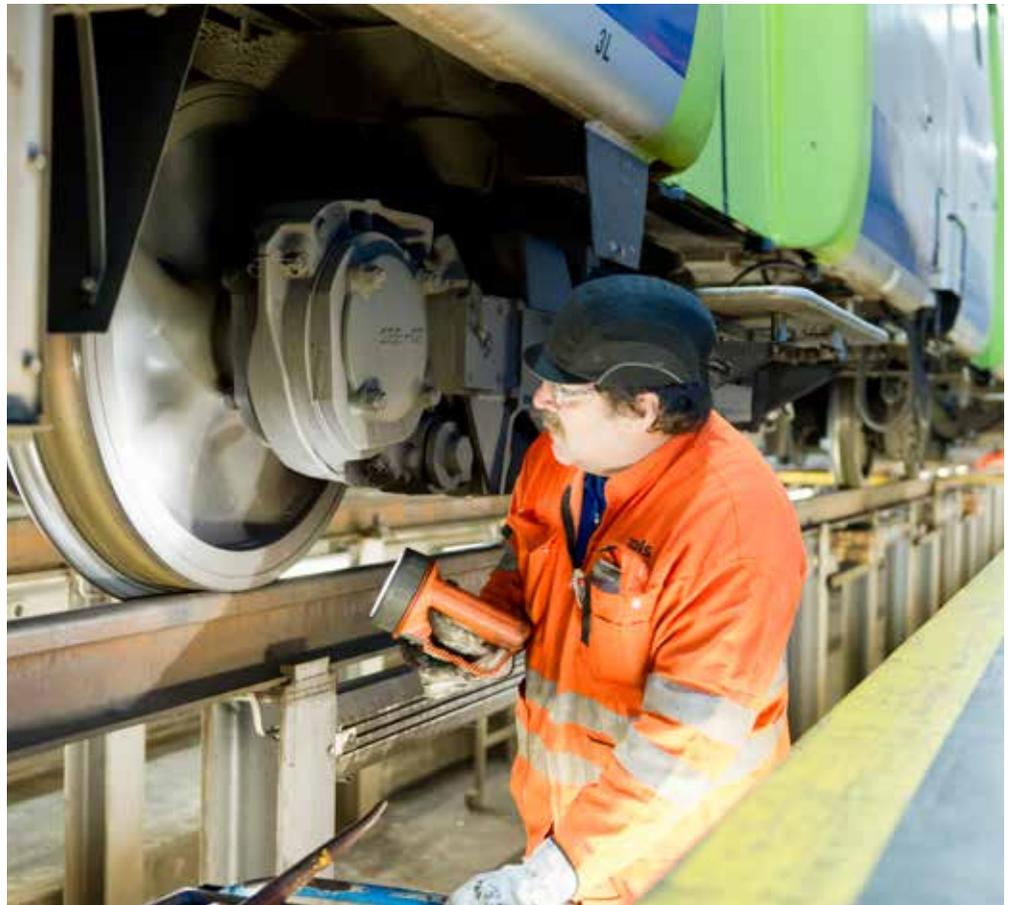
Mögliche Standorte für eine neue BLS-Werkstätte sind dünn gesät.

Kaspar P. Woker Die BLS sucht – unter erheblichem Zeitdruck – einen Standort für eine neue Werkstätte für den leichten (täglichen) und den schweren (Revisionen von Fahrzeugen) Unterhalt. Die bisherigen Standorte Bern Aebimatte und Oberburg muss sie aufgeben. Es fand sich ein bahnmässig perfekter Standort in Riedbach an der Linie Bern–Neuenburg, auf Gebiet der Stadt Bern, 20 Hektaren mitten in der Landwirtschaftszone. Mit der Publikation fegte ein wahrer Sturm der Entrüstung aus Bevölkerung, Landwirtschaft, Raumplanung und Politik über das Bahnunternehmen hinweg. Nach hässigen Querelen vor Ort und in den Medien fand man einen Ausweg, um den Suchprozess für einen Standort wieder in Gang zu bringen. Eine breit zusammengestellte Begleitgruppe startete ihre Arbeit im Herbst 2015 und präsentierte anfangs Mai 2016 erste Erkenntnisse.

42 Standorte zwischen Wiedlisbach (SO), Gampelen, Düdingen (FR), Thun und Konolfingen (BE) wurden mit geänderten Kriterien und ebenso bahnseitig abgespeckten Vorgaben eingehend evaluiert. Nach dem Kommunikationsdebakel um Riedbach wurde dem Aspekt Raumplanung/Umwelt ein deutlich höheres Gewicht beigemessen als dies die BLS tat, welche primär die betrieblichen Notwendigkeiten im Auge hatte. Die ganze Planung geschieht in Absprache mit dem BAV und den SBB, denn auch diese ist interessiert an zusätzlichen Abstellgleisen für Fernzüge im Westen von Bern.

Ernüchternder Suchprozess

Raumplanerische Kriterien oder Schutz des Kulturlandes sind nachvollziehbar, doch sehr rasch wurde der Begleitgruppe klar, dass es im Perimeter Seeland – Freiburg – Oberland – Emmental kaum einen möglichen Standort in bereits überbautem Gebiet gibt. Dem Laien weniger klar ist der zentrale Faktor der Erreichbarkeit des Standorts auf der Schiene, das heisst verfügbare Trassen, um die Züge auch tagsüber zwischen dem Bahnhof Bern und der Werkstätte für den leichten Unterhalt verschieben zu können. Mit dem geforderten massiven Ausbau von S-Bahn-, Fern- und Güterverkehr bleiben keine „Slots“ mehr für Dienstzüge, ausser es würden an gewissen Orten speziell dafür Doppelspuren, erweiterte Tunneln oder Überführungen gebaut, was finanziell unmöglich ist. Als zentrales Nadelöhr erweist sich Bern Wylerfeld/Wankdorf, wo auch nach dem Ausbauschritt 2025 keine



Schwierige Situation: Alle wollen mehr Bahnangebot, aber niemand will Land für die Unterhaltsanlagen bereitstellen.
Bild: BLS AG

solchen Züge Richtung Norden durchzubringen sind. Kein Thema ist die Erweiterung der relativ modernen ex-RM-Werkstätte in Oberburg, da das Areal zu klein, hochwassergefährdet und zudem in einem Auengebiet gelegen ist.

Das Resultat des Suchprozess ist – ohne dass dies explizit betont wurde – mehr als ernüchternd. In Frage kommen lediglich fünf Standorte. Drei davon liegen zwischen Bern Brünnen und Rosshäusern, also in der für das ursprüngliche BLS-Projekt vorgesehenen Zone. Daneben bieten sich je ein Standort in Konolfingen (Kulturland!) und in Thun (Areale von Armasuisse und Ruag, erst nach 2030 verfügbar) für das Projekt an. Bis im Herbst 2016 will die Begleitgruppe dem Verwaltungsrat der BLS einen oder mehrere Vorschläge unterbreiten.

Fazit

Alle wollen mehr Bahnangebot, die BLS ordert 60 neue Züge, aber niemand will die Unterhaltsanlagen bereitstellen, da dies „lediglich“ Landverbrauch, aber keine Steuereinnahmen

(die BLS ist kein Biotech-Unternehmen) bringt, und die Besteller immer effizientere Unterhaltsprozesse fordern, die stundenweise ausserhalb der Hauptverkehrszeiten ablaufen, damit weniger Reservefahrzeuge anzuschaffen sind. Auch als Kundenorganisation müssen wir uns von Pro Bahn wohl oder übel mit der Tatsache einer neuen BLS-Werkstätte „auf der grünen Wiese“ abfinden, wünschen wir doch stets perfekt funktionierende Züge.

Obschon die Begleitgruppe, die ausgezeichnete Arbeit geleistet hat, sich richtigerweise keinerlei Blick in die Zukunft gestattet, ist nach diesem Prozess folgendes Szenario denkbar: Im Raum Bern-West wird ein abgespecktes Projekt gebaut für den leichten Unterhalt und das Abstellen von Zügen (BLS und SBB). Der schwere Unterhalt erfolgt in Bönigen, wo die alten Werkstätten statt aufzugeben zu erneuern sind. Erhalten bleibt jedenfalls die Werkstätte in Spiez. Ein gut schweizerischer Kompromiss, wohl einzig realisierbar in unseren engen räumlichen Verhältnissen.

Absolute Sicherheit gibt es nicht

Überlegungen nach den Attacken auf Zugpassagiere von diesem Sommer: Das Unbehagen in den Zügen sollte mit alten Lösungen reduziert werden.

Kurt Schreiber Die vergangenen tragischen Ereignisse in Zusammenhang mit Attacken auf wehrlose Zugpassagiere (Axt-Attacke bei Würzburg (D) im Juli, Brand- und Messerattacke bei Salez SG im August) machen betroffen und vermitteln ein Gefühl der Unsicherheit. Verständlicherweise und sofort wird Abhilfe gefordert, die in einer integralen Zugbegleitung bestehen soll. Trägt dies zur Lösung des Problems bei? Ehrlicherweise muss die Frage mit „nein“ beantwortet werden, denn die absolute Sicherheit gibt es nicht.

Zwei-Klassen-Gesellschaft

InterCity (IC), InterCity-Neigezüge (ICN), und InterRegio-Züge (IR) werden von Bahnpersonal zu zweit begleitet. Nicht so die RegioExpress-, Regio- und S-Bahn-Züge. Für alle Zugkategorien gilt aber der gleiche Preis. In IC-, ICN- und IR-Zügen kann immerhin noch ein Klassenwechsel gelöst und mit Beratung gerechnet werden. Nicht so bei den anderen, dort gilt absolute Billettpflicht. Wird eine Fahrkarte bei einer Kontrolle als ungültig bewertet, löst dies einen Zuschlag von 100 Franken aus. Bei den einen Zügen wird eine Dienstleistung geboten, in den anderen wird bestraft. Gerecht ist das nicht.

Der gute alte Kondukteur oder Zugbegleiter. Tatsächlich entsteht bei einer normalen Zugbegleitung ein entspannteres Klima. Die Fahrkarten werden wohl kontrolliert, ist keine vorhanden, wird das entsprechende Billett – gegebenenfalls mit einem kleinen Zuschlag – im Zug gekauft oder der Klassenwechsel gelöst. Normale Menschen wissen, dass das Bahnfahren nicht gratis zu haben ist. Es wird also anstandslos bezahlt und das Personal muss nicht die büssende Polizei spielen. Natürlich gibt es

auch Individuen, die sich nicht daran halten. Hier sollen häufiger im Zug mitfahrende Polizei-Patrouillen für das Durchsetzen sorgen.

Ist aber gar ein Mensch wild dazu entschlossen, seiner Umgebung Schaden zuzufügen, kann ihn der Zugbegleiter möglicherweise nur dann davon abhalten, wenn er Zeuge dieses Übergriffes wird und kräftig genug ist. Diese Chance ist sehr klein und eine hundertprozentige Sicherheit kann nicht geboten werden.

Einnahmen ohne Zugbegleitung sichern

Die Kosten der Zugbegleitung sind hoch. Deshalb wurde sie in den vergangenen Jahrzehnten massiv abgebaut. Die Folgen liessen nicht auf sich warten. Als erstes nahm der Anteil der Schwarzfahrenden zu, und als zweites fühlten sich die Menschen in den Zügen nicht mehr sicher. Diese Mängel wurden mit einem erhöhten Kontrollaufwand und vermehrter Präsenz der Transportpolizei zum Teil beseitigt. Ebenso konnte Einnahmensicherung betrieben werden – allerdings nur mit einem Vorgehen, das Repression in Form der Zahlung eines Zuschlags beinhaltet.

Die grosse Mehrheit der Reisenden ist mit dem richtigen Billett unterwegs. Passiert beim Bezug der Fahrkarte ein Missgeschick, geschieht dies in den allermeisten Fällen ungewollt. Die Konsequenzen aber bleiben: Das Billett ist nicht gültig und erfüllt bei einer Kontrolle den Tatbestand des Fahrens ohne gültigen Fahrausweis, was einen Zuschlag von 100 Franken und heftige Diskussionen auslöst. Das Erscheinen einer Kontrollgruppe wird nicht überall als positiv empfunden, und das Gefühl der Zwei-Klassen-Gesellschaft verstärkt. Zwar können sich diese Kräfte gegenüber renitenten Personen besser

durchsetzen, doch die absolute Sicherheit ist auch hier unerreichbar.

Transportpolizei als Helfende wahrnehmen

Die Angehörigen dieser Einheit sind in der Lage, Verhaftungen vorzunehmen und körperlich durchzugreifen. Sie werden aber meistens wegen ihrer Ausrüstung nicht als Freund und Helfer, sondern eher als Angstmacher eingeschätzt. Fragt sich eigentlich nur warum: Werden sie Zeuge einer Attacke, greifen sie ein und machen die Täterschaft unschädlich. Dafür müssen sie ausgerüstet sein. Hemd und Kravatte eignen sich nicht. Auch hier ist Sicherheit nur dann realisierbar, wenn sich die Patrouille im gleichen Wagen oder in der gleichen Zugs-einheit befindet.

Das eine tun und das andere nicht lassen

Würde beispielsweise die Billettpflicht in der Schweiz aufgehoben und könnten in allen Zügen wieder Billette, Klassenwechsel und Zusatzfahrtscheine wie früher verkauft werden, würde die latent vorhandene Drohung der Gebührenerhebung (Busse!) wegfallen und für das Personal der Job als solcher angenehmer. Somit ist es auch verantwortbar, dass ein einzelner Mitarbeiter in seinem Zug oder Zugteil die Kontrolle durchführt, was in den meisten Fällen potentielle Schwarzfahrende von ihrem Treiben abzuhalten vermag, dafür aber für gewisse Fälle erhöhte Bahnpolizeibestände bedingt. Die damit ausgelösten Mehrkosten lassen sich reduzieren, indem das für Stichkontrollen eingesetzte Personal wieder für Zugbegleitungen eingesetzt wird. Dass dabei aber auch der Sicherheit des betroffenen Personals die nötige Beachtung zu schenken ist, versteht sich von selbst. Auf diese Weise wird etwas für das verbesserte Klima in den Zügen getan, die Polizeipräsenz wird aber belassen oder gar erhöht.

Auch diese Lösung vermag nicht die absolute Sicherheit zu vermitteln, sie kann aber möglicherweise den grösseren Beitrag zur Einnahmensicherung leisten als Stichkontrollen mit Bussen. Darüber hinaus wird das Bahnreisen entspannter, die Ungerechtigkeit in der Betreuung der Passagiere nach Zugkategorie entfällt, das Klima verbessert sich und Zugbegleiter können allein durch ihre Präsenz eskalierende Situationen vermeiden. Es empfiehlt sich also, eine derartige Lösung anzustreben.

ZPV fordert Zugbegleiter auf allen Zügen

Der Zugpersonalverband ZPV, ein Unterverband der Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV, äusserte sich sehr betroffen über die Attacke im Regionalzug der Südostbahn vom 13. August 2016 in Salez SG. „Dieser Vorfall zeigt es: Es kann jederzeit etwas Schlimmes geschehen“, hielt der ZPV in einem Schreiben fest. Und betonte: „Wir, vom ZPV, werden weiterhin für mehr Sicherheit auf unseren

Zügen kämpfen!“ Unbesetzte Bahnhöfe und unbegleitete Züge erhöhen das Risiko und vermitteln den Reisenden ein Gefühl von Unsicherheit. Der ZPV ist deshalb überzeugt: „Damit kritische Situationen schneller erkannt werden können, brauchen wir auf allen Zügen die Begleitung durch das Zugpersonal. Unsere Anwesenheit bewirkt, dass sich unsere Fahrgäste deutlich sicherer fühlen.“

Konzession Fernverkehr ab 2017

Das BAV ist gefordert

Edwin Dutler Per Ende 2017 muss der Bund die Konzession für den Betrieb der Fernverkehrslinien erneuern. Bisher war dies ein rein administrativer und unspektakulärer Akt und interessierte eigentlich niemanden. Letztmals wurde die Fernverkehrskonzession vor 10 Jahren der SBB erteilt. Nun scheinen aber die beiden Bahnen BLS und SOB auch Appetit am Fernverkehrskuchen zu haben, konkret liegt ja bereits ein Angebot der SOB vor (siehe Seite 18). Was bedeutet dies für die Kundinnen und Kunden, welche bei diesen Fragestellungen in der Regel nicht befragt werden?

Wenn das BAV die Fahrgäste ernst nimmt, dann hat das BAV mit der neuen Fernverkehrskonzession die einmalige Chance, neben den quantitativen Vorgaben erstmals auch qualitative Vorgaben in die Fernverkehrskonzession aufzunehmen. So kann man ja Vorgaben betreffend eines bedienten Gastronomiekonzeptes aufnehmen. Auch eine Zugbegleitung könnte vorgeschrieben werden. Weiter wäre die Anzahl der funktionierenden Toiletten festzulegen. Und damit die SBB nicht weiter der Versuchung unterliegen, weitere IR-Linien zu RE-Linien zu deklassieren, sollten bei den RE-Verbindungen die gleichen Bedingungen wie beim IR-Verkehr gelten. Mit diesen Beispielen sollte die Tendenz der SBB gebrochen werden, auch beim Fernverkehr auf eine personallose Bahn zu setzen. Da die SBB in früheren Jahren den qualitativen Aspekten mehr Gewicht beigemessen haben, ist es jetzt Zeit, Gegensteuer zu geben. Aber auch in quantitativer Hinsicht gibt es Handlungsbedarf. So sind in der heutigen Fernverkehrskonzession mehrere Orte aufgeführt, die nur im 2-Stunden-Takt bedient werden müssen. Das ist unüblich und gehört sofort abgeschafft, der Stundentakt ist die Regel.

Bei den vorgeschriebenen Zugläufen fehlt der Flugzug Basel – Zürich Flughafen. Bei den Zugläufen hätte das BAV auch die Möglichkeit, neue Fernverkehrsverbindungen mit Halten in Zürich Altstetten und Bern Wankdorf verbindlich festzulegen. Das BAV sollte die Erneuerung der Fernverkehrskonzession wirklich dazu benützen, die qualitativen Aspekte der Bahnreisen markant zu erhöhen. Wir sind gespannt.

Mobility Pricing bestrafte die Falschen

Es gibt mehr Möglichkeiten als Zuschläge in der Hauptreisezeit, um Pendlerspitzen zu brechen, beispielsweise Rabatte in den Nebenverkehrszeiten.

PBS Die meisten Kantone erachten Mobility Pricing als sinnvolles Instrument, um Kapazitäten auf Strasse und Schiene besser zu nutzen und Verkehrsspitzen zu brechen. Das hat die Anhörung zum bundesrätlichen Konzeptbericht ergeben, wie der Bundesrat Ende Juni bekannt gab. Das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) wurde beauftragt, zusammen mit interessierten Kantonen und Gemeinden die Möglichkeit von Pilotprojekten zu prüfen und die dazu nötigen rechtlichen Rahmenbedingungen zu klären. Hintergrund des Entscheids ist das Wachstum bei der Mobilität. Modellrechnungen zufolge wird die Verkehrsleistung auf Strasse und Schiene bis 2030 um rund ein Viertel zunehmen. Da Ausbauten teuer sind, soll geprüft werden, wie die bestehende Infrastruktur besser genutzt werden könne, meint der Bund. Eine grosse Herausforderung stellt dabei sowohl im privaten wie im öffentlichen Verkehr die stark schwankende Auslastung dar: Während es in den Zügen und auf den Strassen am Morgen und am Abend eng wird, gibt es zu den anderen Tageszeiten meist noch freie Kapazitäten. Mobility Pricing bezweckt, die Auslastung zu glätten.

Pro Bahn Schweiz ist kritisch. „Der offene Zugang zu den Zügen ist einer der Hauptvor-

teile des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz“, heisst es in einer Stellungnahme. Dazu komme, dass insbesondere Pendlerinnen und Pendler wegen der Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel lange Reisezeiten in Kauf nähmen. „Dieses umweltfreundliche Verhalten darf nicht durch Zuschläge bestraft werden“, heisst es. Vielmehr sei ein Ausgleich zu suchen, etwa mit Rabatten, um die Auslastung der Züge in den Nebenverkehrszeiten zu erhöhen.

Es gibt weitere Möglichkeiten, die Pendlerspitzen zu brechen. Pro Bahn Schweiz hat schon mehrmals darauf hingewiesen. Alleine die Ausdehnung der Gleitzeit am Morgen um eine Stunde würde die morgendliche Spitze nachhaltig brechen. Das Gleiche gilt auch für den Schulbeginn – auch hier wären Entlastungen möglich. Anstatt bei Schulen und Arbeitgebern anzusetzen, kommt der Bundesrat nur noch auf die Idee des Griiffs in den Geldbeutel, ausgerechnet bei denjenigen, welche der Umwelt Sorge tragen.

„Der Bundesrat will zwar mit seinen Vorschlägen Kapazitätsprobleme lösen und nicht an der Preisschraube drehen. Mit Verlaub: Was ist es denn anderes als Preistreiberei, wenn auf einzelnen Zügen zu den Hauptverkehrszeiten Zuschläge verlangt werden sollen?“, wird in der Medienmitteilung von Pro Bahn gefragt.

Schweiz erneut Europameisterin im Bahnfahren

PBS Durchschnittlich bestieg 2015 jede Schweizerin und jeder Schweizer 59 Mal einen Zug. Öfter machten es nur die Japaner: Sie fuhren im letzten Jahr im Durchschnitt pro Kopf 72 Mal Zug. Das ergab eine kürzlich veröffentlichte Auswertung der Jahresstatistik des Internationalen Eisenbahnverbandes durch den Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr (Litra). Hinter der Schweiz auf dem dritten Rang landete Luxemburg mit 40 Bahnfahrten. Danach folgen Dänemark (34), Österreich (29), Grossbritannien (26) und Deutschland (25). Am Ranglistenende liegt Schweden mit gerade mal drei Bahnfahrten pro Person.

Ganz an die Weltspitze schafften es die Schweizerinnen und Schweizer bei der Anzahl zurückgelegter Bahnkilometer. Mit 2277 Kilome-

ter pro Kopf fuhren sie weiter Zug als jede andere Nation der Welt. In dieser Kategorie konnten die Schweizer Bahnfahrenden die Japaner mit 2052 Kilometer klar auf Platz zwei verweisen. Hinter den beiden Spitzenreitern folgen weit abgeschlagen Österreich mit 1361 Kilometern auf Platz drei, danach Frankreich mit 1252 Kilometern und Dänemark mit 1057 Kilometern. Die Deutschen fuhren mit 979 Kilometern pro Person fast zweieinhalb Mal weniger Zug als die Schweizer.

Bereits in den vergangenen Jahren hatten die Schweizer Zugpassagiere die europäische Konkurrenz hinter sich gelassen. Bei den zurückgelegten Kilometern holte die Schweiz schon 2014 und 2013 Gold. Allerdings musste sie bei der Anzahl Bahnfahrten bereits damals Japan den Vorrang lassen.

Lebensgefährliche RE-Züge der BLS

Abfahrten von fahrdienstlich unbegleiteten Zügen mit halboffenen Türen in Bern.

Kaspar P. Woker Die BLS setzt auf den RE-Zügen von Bern nach La Chaux-de-Fonds (sowie Interlaken – Zweisimmen und zeitweise Bern – Luzern) ehemalige SBB-Swiss-Express-Kompositionen (EW III) ein. Diese sind bequem, können aber zu wirklich lebensgefährlichen Situationen führen.

Mein persönliches Erlebnis: Dienstag, 26. Juli 2016, wir wollen zu dritt mit Velo und Radtaschen von Bern nach Ins zum Start einer Tour fahren. Diese RE-Züge um xx.53 werden in Bern immer knapp bereitgestellt. Um 08.50 Uhr die Anzeige „unbestimmte Verspätung“ und eine Ansage „technische Störung“. 50 bis 100 Personen, Kinderwagen und Velos warten. Um 08.54 Uhr fährt die Komposition mit Schwung ein, Reisende ohne Gepäck haben Vortritt, wir benützen bewusst zwei nebeneinanderliegende Einstiege mit Velosymbol. Taschen abnehmen, rein heben, ein Velo hochhieven, die Türen schliessen automatisch, innen und aussen wird krampfhaft auf die Türöffnung gedrückt, keine Reaktion. Um 08.56/57 Uhr setzt sich der Zug in Bewegung, während noch Personen am Einsteigen sind! Ich selbst bin daran, das zweite Velo zur Türe hochzuheben, realisiere, dass der Zug bei halboffener Türe effektiv wegfährt und kann gerade noch auf den Perron zurückweichen.

Ein paar laute Schimpfwörter an die Adresse des Lokführers, bis ich realisiere, was hier passiert ist: Das darf doch nicht wahr sein, dass 2016 fahrdienstlich unbegleitete Züge – allfällige Zugbegleiter kontrollieren nur die Fahrausweise – ohne Abfahrbefehl bei offenen Türen wegfahren können. Das führt zu lebensgefährlichen Situationen! Was, wenn ich gerade „halb“ eingestiegen wäre, das Velo oder ich selbst in der Türe eingeklemmt?

Ein zufällig anwesender Lokführer der BLS hat die Szene beobachtet und mich gedrängt, dies in jedem Falle zu rapportieren, ja es sei so, dass bei diesen Kompositionen auch ohne verriegelte Türen weggefahren werden könne, im Gegensatz zu modernen Triebzügen. Auch ohne diese Aufforderung habe ich unmittelbar dem Kundendienst BLS telefoniert und den Vorfall geschildert, begleitet mit allem Ärger/Schock über eine solche Situation und der Aufforderung für eine Stellungnahme, welche vom Leiter Personenverkehr BLS, Andreas Willich, oder vom Direktor, Bernard Guillemon, persönlich unterzeichnet werden solle sowie einer Er-



So sicher ist der Einstieg bei anderen BLS-Zügen nicht.
Bild: BLS AG

klärung, wie solche Vorfälle in Zukunft vermieden werden könnten.

10 Minuten später konnte ich mit der S5 nachfahren. Mir ist bekannt, dass die RE Bern – La Chaux-de-Fonds eine enge Fahrplantrasse haben und Verspätungen deshalb betrieblich „tabu“ sind – aber nicht zu Lasten der Sicherheit.

Von Pro Bahn aus gibt es nur diese Forderung: Alle EW-III-RE Züge der BLS sind auf den kritischen Bahnhöfen (Bern, Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds, Luzern, Zweisimmen, Spiez, Interlaken West/Ost) in jedem Falle von Zug- oder Stationspersonal abzufertigen. Alles andere ist mehr als fahrlässig.

Vom Kundendienst BLS erhielt ich keine Reaktion, bis Andreas Willich auf mein Nachstossen am 17. August per Mail reagiert hat. Diese Situation habe die Vorgesetzte mit dem betroffenen Lokführer aufgearbeitet. Im Abstellfeld musste ein Neustart der Lok vorgenommen werden, deshalb die verspätete Einfahrt. Die Vorbeifahrt am Ausfahrtsignal sei um 8.59.29 Uhr registriert worden (da fuhr der Zug schon während zwei Minuten). Willich gibt zu, dass die Abfahrtsituation bei den EW-III-Pendelzügen „dem Lokführer besonders viel Aufmerksamkeit abverlange und dass das BAV den Betrieb dieser Züge zugelassen habe, obschon sie über keine Fahrsperrung, sondern nur eine Kontrolllampe zur Türschliessung verfügen“. An der entsprechenden Komposition konnte keine Störung gefunden werden.

In der Antwort wird ausgeführt, dass die Reisebegleiter im kondukteurlosen Betrieb nicht in den Abfahrtsprozess involviert seien und die EW-III Pendel bis 2021 durch modernstes Rollmaterial ersetzt würden. Soweit so gut, doch halte ich im Namen von Pro Bahn an der aufgeführten Forderung fest, ganz speziell in Bern und Neuchâtel mit vielen Fahrgästen und gekrümmten respektive sehr engen Perrons. Die vor noch nicht allzu langer Zeit eingeführte (Spar-)Massnahme, dass die BLS-Zugbegleiter keine fahrdienstlichen Aufgaben wahrnehmen, bleibt ein kostenoptimierendes Unding und gehört im Sinne der „stets an erster Stelle stehenden“ Sicherheit rückgängig gemacht.

Russische Nachtzüge in Frankreich

Sylvain Meillasson* Seit dem 2. Juli wagt sich die französische Staatsbahn SNCF zur Angebotsverbesserung an einen Versuch: je nach Nachfrage werden ein oder zwei Wagen der russischen Staatsbahn RZD auf dem Nachtzug Paris – Nizza – Paris (Train bleu) eingesetzt. Diese Wagen kommen mit dem Zug Moskau – Nizza nach Frankreich und verkehren anschliessend jeweils während einem Monat auf dem „Train Bleu“. Sie bieten acht Abteile mit Lavabo für eine bis vier Personen (mit Zuschlägen von 40 bis 70 Euro je nach Anzahl Personen) sowie eine Gemeinschaftsdusche und zwei Toiletten. Die Möglichkeit, sich zu stärken, ist ebenfalls vorhanden; mit diesem

Angebot werden die Couchette-Erstklasswagen von Corail ersetzt. Die Zweitklasswagen im „Train Bleu“ werden beibehalten. Es handelt sich um BC10 in der Farbkombination Karmesin- und Purpurrot („carmillon“). Den Reisenden wird die Möglichkeit geboten, Nachtessen und Frühstück am Platz einzunehmen. Die Tarife wurden nicht erhöht. Der Zug Nizza – Paris verkehrt ab Valence gemeinsam mit dem Zug Briançon – Paris, was im Maximum einen Zug von 14 Wagen ergibt, neun aus Nizza sowie fünf aus Briançon.

*aus dem Französischen übersetzt durch Andreas Theiler

Nachrichten

Kundenzufriedenheit beim ZVV

Seit dem Jahr 2000 führt der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) Kundenbefragungen durch. Als strategisches Ziel hat der Kanton beim Indikator „Kundengesamtzufriedenheit“ einen Wert von 76 Punkten vorgegeben. Dieser konnte mit 77 Punkten übertroffen werden, wie der ZVV mitteilte. Mit dem Preis-Leistungs-Verhältnis zeigten sich die Kunden am unzufriedensten: Die Bewertung sank von 60 auf 59 Punkte. In der Beliebtheit zugelegt haben hingegen die Billettautomaten. Deutlich verschlechtert hat sich gemäss der Befragung, die im September 2015 und im März 2016 erfolgte, die Zufriedenheit mit den Leistungen der telefonischen Auskunft des Kundendienstes ZVV-Contact. Die Zustimmung sank von 76 auf 72 Punkte. (lo)

Mit Giruno durch den Gotthard

Mit dem neuen Zugsimulator „Giruno“ im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern kann der Besucher durch den Gotthard-Basistunnel von Nord- nach Südeuropa oder umgekehrt fahren. Der Original-Führerstand befindet sich in der in der Schienenhalle und ist Teil der Sonderausstellung „Neat – Tor zum Süden“. Der neue SBB-Hochgeschwindigkeitszug „Giruno“ aus dem Hause Stadler wird ab 2019 Zürich mit Mailand verbinden. Er fährt bis zu 250 km/h. Im Simulator können Besucher die Strecke jetzt schon befahren. Zur Auswahl stehen die Strecken Zürich–Mailand oder Mailand–Zürich. (pd)

BLS-Lokomotive „Allegra“ getauft

Nationalratspräsidentin Christa Markwalder und alt Bundesrat Hans-Rudolf Merz taufte am 1. Juli an einer kleinen Feier im Zürcher Hauptbahnhof die BLS-Lokomotive Re 465 008 auf den Namen „Allegra“. Die Lokomotive trägt das Patenschaft-Sujet und macht so die Tätigkeit der Schweizer Patenschaft für Berggemeinden weithin sichtbar. Das Design der Lokomotive symbolisiert laut einer Medienmitteilung von „Patenschaft für Berggemeinden“ die Vielfalt der Bergwelt und schlägt eine Brücke zwischen den Menschen der Berg- und Unterlandregionen. (pd)

Basel erlaubt politische Werbung

In den Trams und Bussen der Basler Verkehrsbetriebe (BVB) und der Baselland Transport AG (BLT) ist neu politische Werbung zugelassen. Das zuständige Vermarktungsunternehmen hat die Werbebestimmungen gelockert. Aussen bleibe politische Werbung indes weiterhin verboten, teilte die Moving Media Basel AG (MMB) Mitte August mit. Nicht möglich sei zudem, dass gesamte Fahrzeuge zu politischen Werbeträgern umgestaltet werden. Die MMB behalte sich zudem vor, Werbung zurückzuweisen. Dies etwa, wenn diese diskriminierend sei oder die Interessen der Verkehrsbetriebe verletze. (lo)



Wechselausstellung zu Bergbahnen

Im Juli wurde im Bahnmuseum Albula in Bergün die neue Wechselausstellung „Bergbahnen der Schweiz“ eröffnet. Vor über 100 Jahren wurden die Schweizer Alpen durch zahlreiche Eisenbahnprojekte erschlossen. Die neue Wechselausstellung im Bahnmuseum Albula erzählt bis Dezember 2017 von den ersten Pionieren dieser verwirklichten Projekte und bringt diese mit Animationen, Original-Filmen, Ausstellungsstücken oder Modellen dem Besucher näher. Neben Bahnprojekten wie die Zahnradbahn auf den Pilatus, die Standseilbahn nach Braunwald oder die Drahtseilbahn Gütsch werden auch Luftseil- oder Gondelbahnen, Bügellifte und Sesselbahnen und viele Exoten thematisiert. (pd)

Zugang zum öV vereinfachen

In der Schweiz befassen sich derzeit mehrere Unternehmen mit der Weiterentwicklung neuer, mobiler Verkaufs- und Vertriebskanäle im öffentlichen Verkehr mit dem Ziel, den Kunden den Zugang zum öffentlichen Verkehr zu vereinfachen (siehe InfoForum 2/2016). Vor diesem Hintergrund haben die BLS, PostAuto und die SBB im Rahmen einer Absichtserklärung beschlossen, gemeinsam mögliche Zukunftslösungen einer automatischen Reiseerfassung und nachträglicher Abrechnung ausgehend von bestehenden Lösungen weiter zu entwickeln. Im Herbst soll ein Pilotversuch starten. (pd)

..... SBB will Orientierung erleichtern

Haben Sie sich in einem Bahnhof auch schon mal verlaufen? Reisende sollen künftig im Bahnhof den Weg zu Tram, Bus und Schiff einfacher finden. Die SBB passen seit August an 270 Bahnhöfen die Wegweiser zu den öffentlichen Nahverkehrsmitteln an. Allein im Hauptbahnhof Zürich werden 150 Schilder ausgetauscht oder ergänzt. Im Tiefbahnhof Zürich Löwenstrasse (im Bild) werden pro Perron bei den Aufgängen je zehn zusätzliche Wegweiser aufgehängt. Das Ganze ist nicht gratis zu haben: Bis Ende 2016 investieren die SBB 3,3 Millionen Franken in eine einheitliche und einfachere Kundenführung zum öffentlichen Nahverkehr im Bahnhof. (pd)

Staufrei durch den Bahnhof

Die SBB prüfen im Bahnhof Bern ein Leitsystem für Fussgänger.

Kaspar P. Woker Am Montag, 13. Juni morgens um 8.00 Uhr meldete Radio SRF Staus auf der A1, A2, A3, A6 und doch werden wohl dieselben Autofahrer morgens wieder im Stau stecken. Da vermeldeten die SBB anderes, „staufrei durch den Bahnhof Bern“, und luden ein zu einer Präsentation der Massnahmen, die sie ergriffen haben, um das „Gschtungg“ in der Berner Bahnhofsunterführung zu Pendlerzeiten zu entschärfen. Gelbe Pfeile am Boden und an der Decke laden zum Rechtsgehen ein. Charmante Hostessen wiesen zwei Tage lang Pendler und „Gegenläufer“ mit Handbewegungen wie Polizisten auf die richtige Spur. Abgebaut wurden auch die Wartezonen vor den Geschäften in der Unterführung, um den Reisenden-Strom nicht zu bremsen.

Pro Bahn Schweiz begrüsst solche Initiativen ausdrücklich. Obschon sich Reisende nicht gerne bevormunden lassen, wie die SBB sagen, braucht es bei den stetig steigenden Passagierzahlen im öV auch „weiche Massnahmen“, um den stets enger werdenden Verkehrsraum ef-



Noch rasch eine Pendlerzeitung und dann rechts gehen Richtung Zug. Bild: z/vg

fizienter zu nutzen. Dazu zählt auch die Idee, dass auf Rolltreppen in Bahnhöfen links eine Spur für Eilige freigelassen wird. Dies funktioniert bestens in Zürich, nicht aber in Bern und Basel. Die SBB wollen nun während sechs Monaten den Erfolg dieser Personenlenkung beobachten. Nicht lösbar sind die Kreuzungskonflikte an den Aufgängen zu den Perrons, noch lassen sich die Abweiger in der Bahnhofhalle konfliktfrei an den Pendlermassen vorbeischieben. Ebenso wenig ist ein anderer Halteort für die Züge vorgesehen, da sie möglichst mittig zwischen Unterführung und Welle – dem westlichen Bahnhofsausgang – anhalten sollen.

Jetzt bleibt nur auf die Einsicht der täglich rund 260 000 Benutzer des Bahnhof Berns zu hoffen, bis in knapp zehn Jahren die zweite, breitere Unterführung als „harte“ und teure Massnahme realisiert sein wird. Auf dass wir von Radiomeldungen wie dieser verschont bleiben: „Schienenverkehr: Stau in der Bahnhofsunterführung Bern, es ist mit Wartezeiten bis zu 15 Minuten zu rechnen.“

Langes Warten auf modernisierte Gäubahn

Warum es fatal ist, wenn in internationalen Verträgen keine Realisierungstermine fest vereinbart werden.

Edwin Dutler Nach den Feierlichkeiten für den Gotthard-Basistunnel und den vielen Reden über den Ausbau des öffentlichen Verkehrs hat uns der Alltag wieder erreicht. Auch von der Gäubahn Zürich – Stuttgart gibt es Neues zu berichten. Auf Grund des Vertrages von Lugano aus dem Jahre 1996 haben die SBB die neuralgischen Punkte zwischen Zürich und Schaffhausen ausgebaut.

Auf der Strecke Schaffhausen – Stuttgart sind die Baumaschinen jedoch noch nicht aufgefahren. Diese Tatsache veranlasste den deutschen Bundestagsabgeordneten Matthias Gastel (Grüne), einige Fragen zum Ausbau der Bahnverbindungen in Süddeutschland zu stellen. Die Antwort der deutschen Bundesregierung ist bemerkenswert. Wörtlich wird ausgeführt: „Die Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Verkehr, der Bundesrepublik Deutschland und dem Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufes zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT)

in der Schweiz vom 09.06.1996 (sog. Vereinbarung von Lugano) ist eine Ministervereinbarung, die keine verpflichtenden Jahresangaben beinhaltet.“ Da die schönen Worte von Angela Merkel bei der Gotthard-Eröffnung nicht in ihrem Verkehrsministerium angekommen sind, gilt für die Schweiz eigentlich nur eine Erkenntnis: Bei Vereinbarungen mit „Eisenbahn-Entwicklungsländern“ sind in allen Fällen Realisierungstermine aufzuführen, sonst ist die Vereinbarung das Papier nicht wert, auf dem diese steht.

Ab Dezember 2017 soll es zwischen Zürich und Stuttgart neu einen Stundentakt geben, abwechslungsweise mit IC- und RE-Zügen. Dazu wurden von der Deutschen Bahn neue Doppelstock-Kompositionen bestellt. Die Ausrüstung dieser Züge mit dem europäischen Zugssicherungssystem ETCS kann jedoch nicht rechtzeitig erfolgen, da anscheinend kein Hersteller das benötigte System liefert. Es wäre wohl vorteilhaft, wenn bei Verhandlungen zwischen den Konzernzentralen der Bahnen und der Industrie neben den Juristen auch noch ein Eisenbahn-

Fachmann mitarbeiten würde. Die Deutsche Bahn hat jedenfalls bestätigt, dass diese neuen Züge vorerst einmal nicht in die Schweiz fahren können. Ein Umsteigen in Singen ist nötig.

Die SBB hat dann dem grossen Bruder aus dem Norden unter die Arme gegriffen und zugesichert, dass die heutigen IC-Züge mit SBB-Rollmaterial auch weiterhin durch die SBB gestellt werden und dass in diesen Zügen nur die Lokomotive wechselt. Um Glück haben wir vor 30 Jahren weitblickend genügend dieser unverwundlichen und unverzichtbaren einstöckigen Wagen gekauft.

Bei den neuen RE-Verbindungen muss allerdings in Singen umgestiegen werden. Es darf auch nicht vergessen werden, dass 20 Jahre nach dem Vertrag von Lugano die damals vereinbarte Fahrzeit von 2 Stunden und 15 Minuten für Zürich – Stuttgart in sehr weiter Ferne liegt. Da diese Fahrzeit nur mit Streckenausbauten in Deutschland und mit den bei der Deutschen Bahn unbeliebten Neigezügen zu erreichen ist, sehe ich für die nächsten Jahre einmal schwarz.

Eine Alternative für die Bergstrecke

Die Südostbahn legt für den Gotthard ab Ende 2017 ein attraktives Angebot vor. Nun ist das Bundesamt für Verkehr am Ball.

Jürg D. Lüthard Mit der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels (GBT) werden über die Bergstrecke keine echten Fernverkehrszüge mehr verkehren. Die SBB beabsichtigen insbesondere, die Tessiner S-Bahn TILO mit ihren vier- und sechsteiligen Flirt-Zügen bis Erstfeld zu verlängern. Dieses ziemlich fantasielose und wenig kundenfreundliches „Konzept“ bringt den Verzicht jeglicher Verpflegungsmöglichkeit mit sich. Zudem erfüllt in der 1. Klasse eine 2+2-Sitzanordnung kaum die Erwartungshaltung. Auch sehr gute S-Bahn-Fahrzeuge sind für einen touristischen Betrieb wenig geeignet.

Bereits 2014 schlug die Südostbahn (SOB) ein kundenfreundlicheres Konzept mit Zügen in der Art des Voralpen-Express (VAE) ab Arth-Goldau südwärts vor. Der Schwachpunkt dieses Konzept war jedoch, dass ab der Deutschschweiz zumindest in Arth-Goldau hätte umgestiegen werden müssen.

In den anschliessenden Verhandlungen entschied das Bundesamt für Verkehr (BAV), dass die SBB über den Gotthard weiterhin ein eigenwirtschaftliches Fernverkehrsangebot zumindest bis 2017 aufrechterhalten müssen. Diese „Fernverkehrszüge“ halten jedoch gemäss Fahrplanentwurf an fast jedem Bahnhof, und ein Umsteigen ist ab Zürich nach Lugano in Arth-Goldau (7 Min. Umsteigzeit auf den IR Basel SBB – Erstfeld), in Erstfeld (6 Min. Um-

steigzeit auf den RE Erstfeld – Bellinzona) und in Bellinzona (12 Min.) erforderlich. Die Fahrzeit verlängert sich gegenüber heute um 58 Minuten.

Da aber die SOB für ihren Vorstoss vielseitigen Zuspruch aus den Regionen, von den Tourismusorganisationen sowie dem BAV erhielt, präsentierte sie nun am 7. Juli 2016 einen neuen Entwurf, der gleich mehrere markante Verbesserungen enthält. Das Konzept sieht vor, über den Gotthard bis nach Lugano im Stundentakt mit Zügen des Typs VAE-Flirt zu verkehren. Der Clou dabei ist, dass die Züge ab Arth-Goldau nordwärts alternierend weiter bis nach Zürich oder via Luzern nach Basel verkehren!

Korridor Ostschweiz

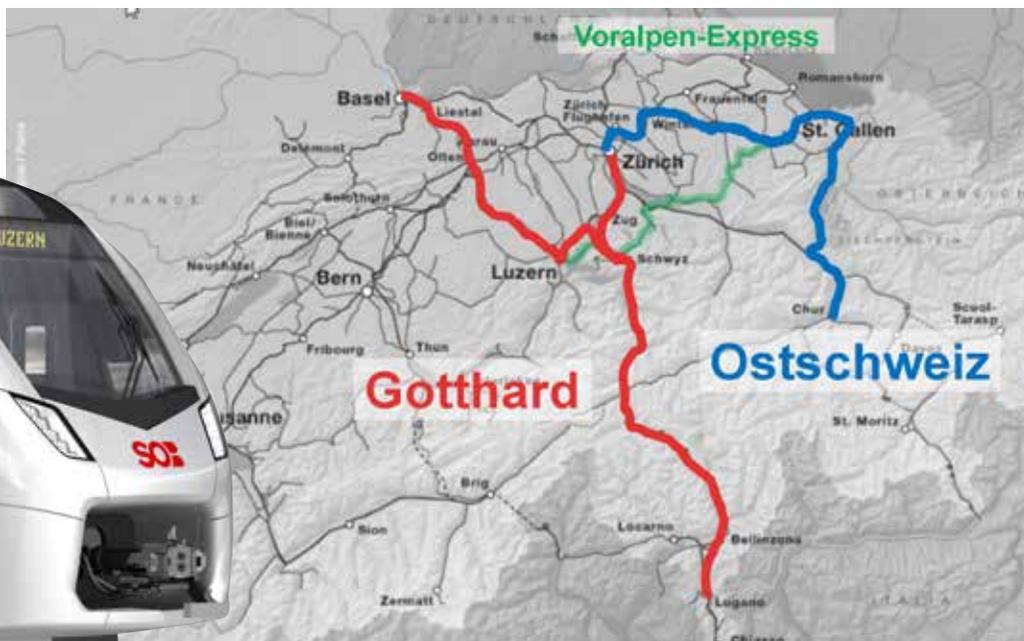
Im Rheintal werden durch die SBB Doppelstocktriebzüge des Typs KISS von Stadler in der Relation Wil – St. Gallen – Sargans – Chur eingesetzt. Ebenso kommen diese S-Bahn-Züge auch auf der Strecke Zürich – Chur zum Einsatz. Die SOB möchte nun die Züge Wil – Chur übernehmen und via Zürich Flughafen bis Zürich HB durchbinden. Auch das ermöglicht mehrere Verbesserungen: So entsteht ab dem Rheintal ein direkter Anschluss an den Flughafen. Die Verbindung könnte auch – bei einer um eine halbe Stunde verlängerten Fahrzeit – ab Chur zum Flughafen durch den Wegfall

des Umsteigens in Zürich HB attraktiv sein. Es erscheint machbar, die Züge „Gotthard“ und „Ostschweiz“ in Zürich durchzubinden. Dadurch könnte zumindest zweistündlich ab dem Flughafen eine umsteigefreie Verbindung in die Urschweiz entstehen.

Beabsichtigt ist, dass alle Züge zumindest in den touristisch relevanten Zeiten durch Zugspersonal begleitet werden. Zudem ist durch die Automatenstationen eine Verpflegungsmöglichkeit auch im Regionalverkehr gewährleistet. Die 1. Klasse entspricht den Kundenerwartungen. Dem gegenüber zeigen die SBB seit Jahren keinerlei Interesse mehr an der Bergstrecke. Die periodisch medienwirksam angekündigten Verbesserungen zeigten stets Schwächen. Das von der SOB vorgeschlagene Konzept bietet herausragende Vorteile.

Das Entscheidende ist jedoch: Die SOB geht davon aus, dass sie mit ihrem Angebot die Leistungen jährlich um bis zu 25 Mio. Franken günstiger produzieren kann als die SBB. Ob das BAV den Zuschlag an die SOB verwehren kann? Erwähnt sei, dass es der SOB für ihre Kalkulationen nicht möglich war, von den SBB die effektiven Fahrgastzahlen der betreffenden Strecken zu erhalten. So sah man sich genötigt, an einzelnen Tagen stichprobenartig die Fahrgäste in den betreffenden Zügen manuell zu zählen und diese Zahlen hochzurechnen.

Bald auch im Tessin zu sehen?
Zug der Südostbahn.
Bild: zVg



Die von der SOB angestrebten neuen Strecken.
Grafik: SOB

S-Bahn am Gotthard fällt durch

Umfrage von Pro Bahn zum künftigen Betrieb der Gotthard-Bergstrecke anlässlich der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels.

Romeo Degiacomi Pro Bahn hat anlässlich des Publikumsanlasses zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels Anfang Juni 2016 eine Kundenumfrage zur Zukunft der Bergstrecke durchgeführt. Ziel der Befragung war es, noch vertiefter die Meinung der Bahnreisenden zu kennen und sich gezielt für einen sinnvollen und attraktiven Weiterbetrieb der Bergstrecke einzusetzen. Am zweitägigen Anlass haben rund 700 Personen aktiv an der Umfrage teilgenommen. Zahlreiche weitere Interessierte äusserten ihre Meinung in Gesprächen mit Vorstandsmitgliedern von verschiedenen Pro-Bahn-Sektionen.

Von den rund 700 befragten Personen wollen 609 auch nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels weiterhin über die Bergstrecke fahren – davon geben 184 Personen an, die Strecke trotz längerer Fahrzeit regelmässig benutzen zu wollen. 70 Personen wollen vielleicht die Bergstrecke benutzen. 6 andere Personen verneinen eine Zugfahrt über die Bergstrecke.

Zugbegleitung statt S-Bahn-Züge

Klare Resultate gibt es auch bezüglich dem von den SBB geplanten Rollmaterial-Einsatz und der Abschaffung der Zugbegleitung. 319 befragte Personen halten das geplante Angebot mit den Tessiner S-Bahnzügen des Typs Flirt für ungeeignet und wünschen sich weiterhin eine Zugbegleitung. 120 Teilnehmenden sind bei dieser Frage unentschieden. 222 Personen sind sich bereits an die S-Bahn-Züge gewohnt und halten sie auch für den Einsatz über die Bergstrecke als geeignet.

Umstieg in Erstfeld

Die dritte Frage befasste sich mit dem Umstieg in Erstfeld. Gemäss SBB-Konzept soll ab Dezember 2016 der Umstieg in Erstfeld für die Reise via Gotthard-Bergstrecke zwingend sein. Für 490 Personen wäre es akzeptabel, auf demselben Perron umzusteigen. 194 finden das zusätzliche Umsteigen in Erstfeld anstrengend

oder wenig kundenfreundlich und wünschen sich mehr Direktzüge als die wenigen geplanten.

Fazit

Die Resultate der Umfrage von Pro Bahn zeigen, dass die Kundinnen und Kunden weiterhin an einem sinnvollen Taktfahrplan über die Gotthard-Bergstrecke interessiert sind. Dafür sollen bequeme Reisezüge mit Platz für Gepäck und Velos zum Einsatz kommen. Direktzüge von Zürich und Basel – Luzern via Göschenen – Airolo würden weiterhin geschätzt, ein perrongleicher Umstieg in Erstfeld jedoch akzeptiert. Pro Bahn Zentralschweiz und Pro Bahn Schweiz werden sich auch in den nächsten Monaten bei Bahnunternehmen, Bund und Kantonen für ein attraktives Angebot auf der Bergstrecke einsetzen und gegen einen lieblosen Weiterbetrieb der touristisch attraktiven Linie zur Wehr setzen.



Nicht geliebt, aber allenfalls akzeptiert, wenn perrongleich: Umsteigen in Erstfeld.

Bild: G. Lob

FlixBus erobert den Kontinent

Der Marktführer übernimmt auch die Fernbusse der Deutschen Post und expandiert stark in Italien. Die Diskussion um Fernbusse im Inland hält an.

Gerhard Lob Anfangs wurde das Angebot belächelt, doch inzwischen hat sich der Fernbusmarkt in Europa fest etabliert. Vor allem die grünen Busse von FlixBus haben sich in Deutschland und im grenzüberschreitenden Verkehr, unter anderem mit der Schweiz, durchgesetzt. Nach der Fusion mit MeinFernbus ist FlixBus der klare Branchenleader, und aus „MeinFernbus FlixBus“ ist im Mai 2016 einfach „FlixBus“ geworden. „Unser Ziel ist es, euch ein einheitliches Reiseerlebnis bieten, egal ob ihr in London, Barcelona oder Bielefeld in den Fernbus steigt“, wirbt das Unternehmen gerade bei der jungen Generation.

Am 10. Mai 2016 gab FlixBus zudem eine Kooperation mit dem polnischen Fernbusanbieter PolskiBus bekannt. Dadurch konnte FlixBus das Angebot in Polen ausbauen. Nachdem FlixBus bereits den kontinentaleuropäischen Verkehr des britischen Konkurrenten Megabus übernommen hatte, kündigte das Unternehmen am 3. August 2016 an, auch Postbus per 1. November 2016 zu übernehmen.

Erstaunlich ist die Entwicklung in Italien, wo FlixBus seit Juli 2015 operativ ist. Mittlerweile werden 60 Städte angefahren. Eine Fahrt von Mailand nach Rom ist für 9 Euro zu haben. Die Passagierzahlen bei FlixBus explodieren. Wurden 2015 auf dem ganzen europäischen Kontinent 20 Millionen Passagiere gezählt, sollen es 2016 bereits 30 Millionen sein.

Angesichts dieses Booms fordern einzelne bürgerliche Politiker in der Schweiz, auch hier



Explodierende Passagierzahlen: FlixBus in Europa.

Bild: FlixBus

zulande Fernbusverbindungen zuzulassen. SVP-Nationalrat Lukas Reimann sagt etwa: „Das Fernbus-Verbot im Inland ist völlig unsinnig.“

Pro Bahn Schweiz hält allerdings wenig von diesen Bestrebungen. Denn was auf den ersten Augenblick positiv erscheint, wird dem öffentlichen Verkehrsmittel als Ganzes schaden. Die Defizite werden dann noch mehr ansteigen. In einer Medienmitteilung vom 8. August 2016

schreibt Pro Bahn: „Mit der Realisation von Fernbus-Verbindungen in der Schweiz werden die Haupteinnahmequellen bei der Bahn wegbrechen, so wie das auch in Deutschland geschehen ist. Angebotsreduktionen und weiterer Dienstleistungsabbau sind die Folgen. Dagegen wehrt sich Pro Bahn Schweiz und fordert, dass innerhalb der Schweiz mit diesem Unsinn gar nicht erst angefangen wird.“

Tops und Flops im GA- und Halbtax-Bereich

Der Kanton Graubünden hat für die Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs erneut eine Ausweitung im GA- und Halbtax-Bereich erreicht. Basel baut hingegen ab.

Edwin Dutler Seit dem 4. Juni 2016 gelten das GA und das Halbtax neu auf der Strecke von Splügen über den Monte Spluga nach Chiavenna im blauen Bus der italienischen Gesellschaft STPS. Damit ergeben sich neue Möglichkeiten für attraktive und spektakuläre Rundfahrten im GA-Bereich (Splügenpass – Malojapass).

Das Gegenteil von Kundenfreundlichkeit planen die Basler. Auf der Paradelinie der BVB, der Linie 8 nach Weil am Rhein mit dem höchsten Kostendeckungsgrad, soll ab Fahrplanwechsel

am 11. Dezember 2016 das GA und das Halbtax auf dem deutschen Abschnitt nicht mehr gültig sein. Die Fahrgäste haben vor der Hin- und Rückfahrt am Automaten Zusatzfahrkarten zu lösen. Die langfädigen Erläuterungen der BVB in der Medienmitteilung erwecken nur den Eindruck, man möchte die treuesten Benutzerinnen und Benutzer einfach vergraulen. Die Pro-Bahn-Sektion Nordwestschweiz hat in einer Medienmitteilung gegen diesen Unsinn bereits protestiert, und von Grossrat Jürg Vitelli ist eine gut

begründete Interpellation eingereicht worden. Auf den grenzüberschreitenden Linien entscheidet der zuständige Kanton zusammen mit den Transportunternehmungen, ob GA und Halbtax gültig sind. Und je nach Einstellung und Engagement gegenüber dem öffentlichen Verkehr fällt der Entscheid positiv oder negativ aus. Ich empfehle den Verantwortlichen in Basel, beim Kanton Graubünden in der Abteilung Bereich öffentlicher Verkehr einmal einen Nachhilfekurs in Sachen Kundenorientierung zu besuchen.



Berührende Geschichte: Szene aus dem Film „La femme et le TGV“.

Bild: zVg

La femme et le TGV

Am Filmfestival von Locarno wurde die Weltpremiere eines Kurzfilms gezeigt, der nicht nur Bahnfreunde berührte.

Gerhard Lob „La femme et le TGV“ erzählt die wahre Geschichte einer Frau, die jeden Tag zwei Mal dem an ihrem Haus vorbeifahrenden TGV zuwinkt. Es ist ein Ritual, zumindest so lange, bis der Hochgeschwindigkeitszug von Zürich via Basel verkehrt, um eine Stunde Fahrzeit zu sparen. Zuvor hat sich jedoch eine Beziehung zwischen einem Lokführer und der Frau entwickelt. Aus dem Führerstand werden Briefe und Päckchen mit Käse in den Garten geworfen. Es entsteht ein intensiver Briefwechsel. „Da die Arbeit im Führerstand doch sehr einsam ist, geniessen wir Ihr Winken“, heisst es etwa in einem Brief.

Es handelt sich um eine wahre Geschichte, die 2013 in der „Berner Zeitung“ erzählt wurde. In Wirklichkeit war es Sonja Schmid, die in Ferenbalm-Gurbrü BE direkt am Gleis wohnte, und von dort mit einem kleinen Schweizerfähnli den TGV-Zügen zuwinkte. Der Zürcher Jungregisseur Timo von Gunten (Jahrgang 1989) las die Geschichte in einer Zeitung, liess sich inspirieren und verfasste ein eigenes Drehbuch. Für die Hauptrolle konnte er die bekannte Schauspielerin Jane Birkin verpflichten, die just in diesem Jahr in Locarno eine Auszeichnung erhielt.

„Gotthard“ bald im Fernsehen

Entstanden ist ein wunderbarer, nur 30 Minuten langer Spielfilm, in der es neben den berührenden menschlichen Elementen auch stets um die Frage von Fortschritt sowie das Verhältnis

der Generationen geht. Die Weltpremiere in Locarno fand begeisterten Anklang und lang anhaltenden Applaus. Sicher auch, weil es trotz viel Melancholie ein Happy End gibt.

Der Film konnte in nur sechs Tagen in einem kleinen Ort im französischen Rhônetal gedreht werden. In der Schweiz hatten die Filmemacher kein passendes Dorf an einer TGV-Linie gefunden. Der siebte und letzte Drehtag fand dank den SBB als Mitsponsor im Zürcher Hauptbahnhof statt.

„La femme et le TGV“ war im Übrigen nicht der einzige Streifen am Filmfestival Locarno, in dem einem Zug eine Hauptrolle zukam. Auf der Piazza Grande lief als Weltpremiere „Comboio de Sal e Açucar“ (Der Zug mit Salz und Zucker), der 1989 im vom Bürgerkrieg zerrütteten Mosambik spielt. Der Zug, der Nampula mit Malawi verbindet, ist die einzige Hoffnung für Menschen, die bereit sind, ihr Leben aufs Spiel zu setzen, um ein paar wenige Salzsäcke gegen Zucker einzutauschen. Es ist eine Reise voller Hindernisse und Gewalt.

Und nicht vergessen darf man natürlich auch „Gotthard“, eine monumentale Produktion von SRG, ZDF, ORF und weiteren Produzenten über den Bau des Gotthard-Scheiteltunnels Ende des 19. Jahrhunderts. Diese Premiere flimmerte ebenfalls im Vorfestival über die Leinwand der Piazza Grande. Das zweiteilige Film-Epos von drei Stunden wird demnächst im Fernsehen zu sehen sein.

Wir geben dem öV wieder ein Gesicht

Andreas Theiler Der erste Aufruf, uns speziell aufmerksame und motivierte Mitarbeitende aus dem öV zu melden, hat trotz der kurzen Frist ein schönes Echo gefunden. Am 19. September, kurz nach Erscheinen dieser InfoForum-Ausgabe, werden total zehn Mitarbeitende im Verkehrshaus in Luzern geehrt werden. Die SBB stellen mit sieben Ausgezeichneten wie erwartet den Löwenanteil, gefolgt von zwei Mitarbeitern der BLS sowie einem Chauffeur von PostAuto.

Zwei Dinge freuen uns besonders. Zum einen ist das Interesse der Unternehmen, deren Leute ausgezeichnet werden, enorm gross: Unsere Initiative, dem öV wieder ein Gesicht zu geben, wird nicht nur von Kundinnen und Kunden, sondern auch von Unternehmensseite geschätzt. Wir scheinen damit ein wirkliches Bedürfnis aufgenommen zu haben, müssen uns also nicht vorwerfen lassen, wir seien nur an Propaganda für unseren Verein interessiert.

Und der Strom der Meldungen reisst nicht ab. Also ist schon jetzt klar, dass wir den Premio Pro auch nächstes Jahr vergeben werden. Nominationen können bis Ende Juni 2017 eingereicht werden, damit sich dann eine Jury darüber beugen und entscheiden kann, wer die Glücklichen unter den besonders kundenorientierten Mitarbeitenden sind. Um Ihnen die Arbeit zu erleichtern, finden Sie unten noch einmal die Beispiele, welche schon in der Ausschreibung 2016 enthalten waren. Die Liste der Preisträgerinnen und Preisträger 2016 finden Sie in der nächsten Ausgabe dieser Zeitschrift. Ergreifen Sie die Gelegenheit und melden Sie uns in den nächsten neun Monaten Mitarbeitende aus allen Sparten des öffentlichen Verkehrs. Hier sind zwei Beispiele, wonach wir suchen:

- Eine Schalterangestellte nimmt sich besonders viel Zeit und Mühe, Ihnen ein passendes Billett für eine Auslandsfahrt auszustellen.
- Eine Aufsichtsperson auf dem Perron hilft Ihnen, Ihr in einem kurzen Moment der Unaufmerksamkeit verloren gegangenes Kind zu suchen – und zu finden.

Ihren Vorschlag schicken Sie bitte bis Ende Juni 2017 per Mail an: pbs-ressort.dienstleistung@pro-bahn.ch; oder per Post an: Pro Bahn Schweiz, 8000 Zürich

Gelungene Standaktion

Pro Bahn Zentralschweiz informierte in Erstfeld am Publikumsanlass über die Gotthard-Bergstrecke.

Karin Blättler Die Schweizer Bevölkerung sowie Staatsoberhäupter aus verschiedenen Ländern wurden zur Eröffnung des NEAT-Tunnels im Juni nach Erstfeld und Biasca eingeladen. Alle Blicke waren auf das Jahrhundertbauwerk des NEAT-Tunnels und die damit verbundenen kürzeren Reisezeiten auf der Nord-Süd-Achse gerichtet.

Das von den SBB geplante künftige unattraktive Angebot über die bisherige Gotthard-Bergstrecke mit Zwangsumsteigen in Erstfeld auf unbegleitete S-Bahn-Züge ging dabei fast in Vergessenheit. Pro Bahn Schweiz, und insbesondere die Sektion Zentralschweiz, war jedoch der Meinung, dass trotz der grossen Feierlichkeiten die Gotthard-Bergstrecke nicht vergessen werden darf. Es war uns ein Anliegen, die Besucher des Publikumsanlasses auch für die Gotthard-Bergstrecke zu sensibilisieren. Unser Ziel war, mit einem Stand mitten im Geschehen vertreten zu sein. Deshalb richteten wir schon früh eine Anfrage an die SBB, erhielten die Zusage allerdings sehr spät.

Trotzdem konnten wir innert kürzester Zeit eine Standaktion zum Thema Gotthard-Bergstrecke auf die Beine stellen. Es stellte sich schnell heraus, dass diese Standaktion sehr personalintensiv sein wird. Erfreulicherweise konnten wir jedoch problemlos in den Sektionen und im Zentralvorstand genügend Standbetreuer finden.

Unser Stand in Erstfeld war über den gesamten Anlass hinweg sehr gut besucht. Mit dem Thema Gotthard-Bergstrecke kam man schnell ins Gespräch. Es gab kaum jemand, der sich nicht dafür interessierte oder keine Meinung

hatte. Die Gotthard-Bergstrecke beschäftigt die Bevölkerung und ist mit Emotionen verbunden.

Wir führten eine Umfrage zur Gotthard-Bergstrecke durch, um unsere Meinung zu diesem Thema breiter abstützen zu können. Die Beteiligung an der Umfrage war so gross, dass wir schon am ersten Tag Umfragebögen nachdrucken mussten. Wir haben speziell für diesen Publikumsanlass eine Sonderausgabe des InfoForums zur Gotthard-Bergstrecke „Auch in Zukunft ohne Umsteigen über den Berg“ herausgegeben.

Sponsoren haben uns spontan 400 Preise zur Verlosung zur Verfügung gestellt.

- 1. Preis: „SBB Gottardo 2016 stop2go“-Uhr im Wert von 750 Franken, gesponsert von der Firma Mondaine. Gewinnerin: Katja Kraess, Luzern.
- Ferner verlostet wir im Anschluss an den Publikumsanlass unter den Umfrageteilnehmern eine Tageskarte der Rigi-Bahnen im Wert von 68 Franken, gesponsert von den Rigi-Bahnen. Gewinner: Hermann Schellenberg, Niederurnen

Herzliche Gratulation den Gewinnern! Wir danken an dieser Stelle allen Sponsoren, Helfern und Helferinnen, die mitgeholfen haben, dass diese Standaktion überhaupt zu Stande kam und so erfolgreich war. Sie haben mit ihrer Unterstützung einen wertvollen Beitrag zum Erhalt einer attraktiven Gotthard-Bergstrecke geleistet. Details zur Umfrage finden sich auf Seite 19 dieses InfoForums.



Grosse Nachfrage: Pro Bahn Schweiz in Erstfeld.

Bild: zVg

Gönner Pro Bahn

Gemeinden, Firmen, Transportunternehmungen und Organisationen schätzen die Arbeit von Pro Bahn. Als Gönnermitglieder (CHF 500. – pro Jahr) unterstützen sie uns. Der Gegenwert: Vorzugstarif für Inserate im InfoForum.

BERN MOBIL



SIEMENS



SOB SÜDOSTBAHN



Gemeinden

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

Problem gelöst – einfach, schnell und sicher

Am 28. Juli wollte ich vom Churer Rheintal in die Leventina reisen. Im Postauto-Schnellkurs, Chur ab 08.13 Uhr nach Bellinzona, hatte ich einen Sitzplatz reserviert.

Gleich nach der Ankunft meines RhB-Regionalzuges begab ich mich auf das Churer Postautodeck. Um 08.11 Uhr stand ich am Postauto-Standplatz 1, wo der Bus abfahren sollte. Der Platz war leer, auch Kunden waren keine zu sehen. Das ist ungewöhnlich. Schon nach fünf Minuten erkundigte ich mich deshalb am Postauto-Schalter. Der Bus sei bereits abgefahren, hiess es. Ich wies darauf hin, dass das Postauto zu früh weggefahren sein musste. Und so telefonierte ein Postauto-Mitarbeiter sogleich mit dem Chauffeur des Schnellkurses – und erfuhr, dass dieser in der Tat der Meinung gewesen war, er hätte schon um 08.10 Uhr abfahren müssen. Der Bus befand sich bereits auf der Autobahn. Was tun? Die Schuld für das Malheur lag nicht bei mir. Ich müsse wohl eine Stunde lang warten, auf den nächsten Kurs, wurde mir beschieden. Das freute mich aber ganz und gar nicht.

So würde ich meinen in der Leventina geplanten Termin nicht wahrnehmen können! Vor meinem geistigen Auge sah ich einen wüsten Knäuel schmutziger Wolle, aus dem man böse Leserbriefe strickt.

Nebenan hatte der Leiter der Postautoregion Chur das Gespräch mitgehört. Nun mischte er sich ein – mit einem schnellen Entscheid: Er würde mich mit dem Dienstauto nach Thusis fahren. Man möge den Chauffeur des Schnellkurses informieren, er solle auf uns warten.

Und so kam ich unverhofft zu einer Reise in einem vierplätzigem Postauto, das nicht gelb war. Auf der Fahrt kam ich mich mit meinem ebenso freundlichen wie kompetenten und motivierten Chauffeur ins Gespräch. Wir unterhielten uns über die Angebotsplanung und die Zusammenarbeit von Postauto Graubünden mit anderen Verkehrsunternehmen und mit der öV-Fachstelle des Kantons. Es war interessant und lehrreich.

In Thusis wurden wir vom Schnellkurs-Chauffeur und den rund zwei Dutzend Fahrgästen freudig erwartet. Mit leichter Verspätung brauste der Bus los. Schon in Splügen war die verlorene Zeit wieder aufgeholt.

Und die Lehre aus dieser Geschichte? Qualität lässt sich nicht immer planen. Wenn einmal etwas schief läuft, dann braucht es Mitarbeitende, die nicht Probleme verwalten, sondern aktiv nach Lösungen suchen – und diese auch umsetzen.

Ein herzliches Dankeschön geht nicht nur an den Leiter der Postautoregion Chur, sondern auch an alle anderen öV-Mitarbeitenden, die sich Tag für Tag zum Wohle ihrer Kundinnen und Kunden einsetzen!

Bernhard Studer, Igis GR

BLT: Kein historisches Bewusstsein

Zum Artikel „Die Zukunft der Waldenburgerbahn“ (InfoForum 2/2016)

Die Waldenburgerbahn soll eine der modernsten Überlandbahnen der Welt werden, heisst es. Das kann sie aber auch mit einer Spurweite von 75 cm. Es ist eine knallharte Lüge, neues Rollmaterial sei dafür nicht mehr erhältlich oder viel teurer. Der Landrat entschied völlig widersprüchlich: Auf der einen Seite will er beim öffentlichen Verkehr Ausdünnungen beschliessen, und andererseits will er beim Waldenburgerli für die völlig unnötige Umspurung (1 m) und Haltestellenumbauten rund hundert Millionen Franken zum Fenster hinaus werfen. Nun sollte versucht werden, via Finanzreferendum dieses überdimensionierte Vorhaben, das an Grössenwahn grenzt, zu verhindern! Der BLT (Baselland Transport AG) ist dringend ein historisches Geschichtsbewusstsein fürs Waldenburgerli mit seiner über 135-jährigen und in der Schweiz einmaligen 75-cm-Spurbahn zu wünschen. Ein Gebiet kann wirtschaftlich nur dann neu erblühen, wenn man seine historischen Wurzeln nicht verfaulen lässt.

Marcus Stoercklé jun., Basel



Dank prompter Reaktion noch erwischt: Postauto Thusis–Bellinzona.

Bild: PostAuto

Kontakte

ZENTRALVORSTAND

Kurt Schreiber, Präsident
Alte Steinacherstr. 13, 8804 Au ZH
T 044 781 34 08
kurtschreiber@bluewin.ch

NORDWESTSCHWEIZ

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

TICINO ASTUTI

Melitta Jalkanen
Via Nosedà 15, 6977 Ruvigliana
T 091 971 21 32
melitta.jalkanen@verditicino.ch

ZÜRICH

Urs Schaffer, Präsident
Flüelastr. 15, 8048 Zürich
T 044 401 24 35
oev.schaffer@bluewin.ch

ESPACE MITTELLAND

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

OSTSCHWEIZ

Dr. Benedikt Zeller, Präsident
Büntenstrasse 26, 8880 Walenstadt
T 079 407 60 23
pbs-os.praesident@pro-bahn.ch

ZENTRALSCHWEIZ

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



Gemeinsam sind wir stark: Pro Bahn Schweiz, die Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs.



Jetzt Mitglied werden ...

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Einzelmitglied
CHF 50.- / Jahr | <input type="checkbox"/> Partnermitglied
CHF 30.- / Jahr |
| <input type="checkbox"/> Studenten / Lehrlinge
CHF 25.- / Jahr | <input type="checkbox"/> Vereine / Verbände
CHF 100.- / Jahr |
| <input type="checkbox"/> Gemeinden
CHF 200.- / Jahr | <input type="checkbox"/> Firmen / Gönner
mindestens CHF 500.- / Jahr |

... ausschneiden und einsenden:

Pro Bahn Schweiz
CH - 8000 Zürich

oder online
www.pro-bahn.ch

Name / Vorname _____

Adresse _____

PLZ / Ort _____

E-Mail-Adresse _____

Datum / Unterschrift _____

Empfohlen durch
(Name / Adresse) _____

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