



Bild: Tibert Keller

Die neue Realität

Coronavirus: Massive Konsequenzen für den öffentlichen Verkehr

Mehr Passagierrechte ab 2021: Ein wichtiger Schritt nach vorne
Reisen in Skandinavien: Unterwegs mit Bahn, Schiff und Tram



Gerhard Lob

Redaktor
InfoForum

D Bewegung nach dem Stillstand

Das Coronavirus hat ganze Länder in einen Stillstand versetzt – nicht nur die Schweiz. Es war für uns alle eine neue Erfahrung. Ich selbst kann mich nicht erinnern, jemals über mehrere Monate kein öffentliches Verkehrsmittel benutzt zu haben, so wie zwischen März und Mai dieses Jahres geschehen. Inzwischen haben die Transportunternehmen ihre Angebote wieder hochgefahren, doch sind wir weit entfernt von einer Rückkehr zum Status quo ante. Die Reisemöglichkeiten in die Nachbarländer sind noch eingeschränkt, auch wenn die Grenzen bald wieder offen sein sollten. Edwin Dutler musste als Reiseleiter seine geplante Skandinavien-Tour jedenfalls absagen. Doch nimmt er uns in diesem InfoForum (Seiten 16-18) virtuell mit auf seine Bahn- und Schiffsreise von der Schweiz bis nach Norwegen – gemäss dem Motto von Schweiz Tourismus «Dream now – travel later».

F Après la paralysie, le mouvement

Le coronavirus a immobilisé des pays entiers, et pas que la Suisse. Une expérience sans précédent pour toute la population. Personnellement, je ne me souviens pas avoir vécu une période de plusieurs mois sans emprunter les transports publics, comme cela a été le cas de mars à avril. Depuis, les entreprises de transport ont repris du service, mais le statu quo ante est encore loin d'être rétabli. Les possibilités de voyager vers les pays voisins restent limitées, même si les frontières devraient bientôt rouvrir. Edwin Dutler, en tant que guide touristique, a été contraint d'annuler son voyage en Scandinavie. Mais dans ce numéro d'InfoForum (pages 16-18), il nous emmène dans un périple virtuel, en train et en bateau, de la Suisse à la Norvège - selon la devise de Suisse Tourisme: « Rêver maintenant – voyager plus tard ».

I In movimento dopo il fermo forzato

Il coronavirus ha fermato interi Paesi, non solo la Svizzera. È stata un'esperienza nuova per tutti noi. Io stesso non ricordo di non aver mai fatto uso dei mezzi pubblici per diversi mesi, come è accaduto tra marzo e maggio di quest'anno. Nel frattempo, le imprese di trasporto hanno aumentato la loro offerta elettronica, ma siamo ben lontani dal ritorno allo 'statu quo ante'. Le opportunità di viaggio nei Paesi vicini sono ancora limitate, anche se le frontiere dovrebbero presto riaprire. Edwin Dutler ha dovuto comunque annullare il suo previsto 'tour' scandinavo come guida turistica. Ma in questo InfoForum (pagine 16-18) ci accompagna virtualmente nel suo viaggio in treno e in barca dalla Svizzera alla Norvegia - secondo il motto di Svizzera Turismo «Sognare ora – viaggiare più tardi.»

Inhalt

Schwerpunkt «Corona»

| | |
|--|-----|
| Ein Virus infiziert den öV | 3 |
| ÖV-Kolumne: Voll mobil ohne GA | 4 |
| Pro Bahn zum Schutzkonzept öV | 5 |
| Kleine Pandemie-Chronik aus öV-Sicht | 6-7 |
| Nachfrage deutlich gebremst | 8 |

Nachrichten

Aktuell

| | |
|---|-------|
| Stuttgart 21 und die umstrittene Linienführung der Gäubahn | 11 |
| Monte-Generoso-Bahn: Neuer Oberbau | 12 |
| Citrap: Péripiétés du TGV Lyria | 13-14 |
| Neue Ideen: | |
| Ein Europazug für die Schweiz | 14 |
| Passagierrechte: Ein Schritt nach vorne | 15 |

ÖVerreisen

| | |
|--|-------|
| Skandinavien mit Bahn, Schiff und Tram ... | 16-18 |
| Astuti: Relazioni Ticino – Romandia | 19-20 |

Leserbriefe

Pro Bahn

| | |
|--|----|
| Die neue Webmasterin stellt sich vor | 22 |
| DV Ende Juni brieflich | 23 |

Frontbild:

ÖV-Kundin im Zeitalter des Corona-Virus
im Zürcher HB

Impressum

InfoForum 2/2020, Versand: 3. Juni 2020

Herausgeber und Inserate

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

Redaktion

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

Mitarbeit Pro Bahn

Isabell Ambühl, Roland Arnet, Edy Bernasconi, Karin
Blättler, Mario Del Curto, Edwin Dutler, Daniel Mange;
Gastbeiträge: Kurz Metz

Bilder

Presse Dienste, Redaktion, soweit nicht anders erwähnt

Korrektorat

Stefan Schweizer

Druck

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

Grafisches Konzept und Layout

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

Weitere Adressen

Siehe Kontakte Pro Bahn auf Seite 23

Auflage

2000 Exemplare, 4 x jährlich

Mitgliedschaft

Europäischer Fahrgastverband

Nächste Ausgaben

InfoForum 3/2020, Versand: 2. September 2020
Inserate- und Redaktionsschluss: 12. August 2020

InfoForum 4/2020, Versand: 2. Dezember 2020
Inserate- und Redaktionsschluss: 11. November 2020

Ein Virus infiziert den öffentlichen Verkehr

Die Corona-Krise setzt Bahn, Bus und Tram zu. Die Branche reagiert mit einem Schutzkonzept und Empfehlungen. Viele Menschen hätten sich eine Maskenpflicht gewünscht.

Gerhard Lob Der Verzicht auf die öffentlichen Verkehrsmittel war eine der zentralen Botschaften in der akuten Corona-Krise zwischen März und Mai. Mehr noch: Wer auf Bahn, Bus und Tram verzichtet, tut Gutes, lautete die Botschaft. «So können jene Personen, die auf den öV angewiesen sind, die Social-Distancing-Regeln einhalten», flimmerte über die Anzeigetafeln in den Bahnhöfen. Man weiss es: Durch diese Regeln sollte die Ausbreitung des Coronavirus eingedämmt werden.

Das wochenlange Mantra hat gewirkt – mit einem gravierenden Nebeneffekt für die Zukunft: Der öffentliche Verkehr hat sein positives Image verloren. «Umweltfreundlich, emissionsarm und nachhaltig» waren (und sind) die Trümpfe von Bahn, Bus und Tram. Doch jetzt gelten die öV-Fahrzeuge als Infektionsherde, als potentielle Gefahren. Es verwundert nicht, dass jeder vierte Benutzer des öffentlichen Verkehrs gemäss einer von der Zeitungsgruppe CH Media publizierten Umfrage angab, nach der Aufhebung des Lockdowns weniger häufig Zug, Bus oder Tram nutzen zu wollen. 75 Prozent der Befragten stufen demnach das Risiko, in stark ausgelasteten Zügen mit dem Coronavirus infiziert zu werden, als hoch ein.

Um den öV so sicher wie möglich zu gestalten, hat die öV-Branche per 11. Mai



Noch sind die Maskenträger im Schweizer öV eine Minderheit.

Bild: Tibert Keller

2020, zeitgleich mit dem Hochfahren des Angebots zum normalen Fahrplan nach dem Lockdown, ein Schutzkonzept in Kraft gesetzt. Neben Händewaschen und Distanzhalten wird zum Schutz aller Beteiligten das Tragen einer Hygienemaske im öffentlichen Verkehr dringend empfohlen, wenn die Abstandregeln des «Social Distancing» nicht eingehalten werden können. Pro Bahn reagierte mit Verständnis auf diese Lösung (siehe Seite 5). In Bussen

bleibt die vordere Tür beim Fahrpersonal vorerst geschlossen. Zudem soll in Zügen, Bussen und Trams mehr geputzt werden, auch tagsüber. Den Kundinnen und Kunden wird zudem empfohlen, Stosszeiten zu meiden und Billette online zu kaufen. Generell setzt die Branche auf Eigenverantwortung und Solidarität.

59 Prozent befürworten Maskenpflicht

Im April hatte eine Umfrage von Tamedia ergeben, dass das Tragen von Masken im öV auf breite Akzeptanz in der Bevölkerung trifft. Ganze 59 Prozent sagten «ja» oder «eher ja» zu einer Maskenpflicht – unter der Voraussetzung, dass genügend Hygienemasken verfügbar seien. Dabei spielte es keine Rolle, welcher Partei die Befragten nahestehen: Das Maskenobligatorium fand in allen politischen Lagern Zustimmung. Besonders ausgeprägt war der Wunsch nach einer Maskentragpflicht bei älteren Personen und in der lateinischen Schweiz.

Offiziell blieb es dann bei einer unverbindlichen Empfehlung ab dem 11. Mai. In der ersten Woche nach dem Herauffahren des öffentlichen Verkehrs haben in Zügen,



Zum Schutzkonzept öV gehört auch die regelmässige Reinigung.

Bild: SBB

Fortsetzung auf Seite 5 >>>

ÖV-Kolumne aus dem Lockdown

Voll mobil ohne GA

Kurt Metz

Der Bus Nummer 60 – schon zu normalen Zeiten kaum besetzt – pendelt weiterhin morgens und abends aus dem Rottal an den Bahnhof Rothenburg und wieder zurück. Er soll die direkte Linie 61 nach Luzern während den Spitzenzeiten entlasten. Doch auch diese Busse bieten gegenwärtig ausreichend Platz, um den Zwei-Meter-Sicherheitsabstand zu gewähren.

Der ambivalente Lärm hat rundum massiv abgenommen, ausser an den Wochenenden, wo ganze Horden von schweren Töffs mit ausserkantonalen Nummernschildern die sonst angenehme und entspannende Stille mit ihren aufheulenden Motoren unterbrechen. Dies vor allem dann, wenn sie bergauf so richtig Gas geben. Ob ihre Fahrer damit einen Teil ihres Frusts über die sonst eingeschränkte Mobilität zu kompensieren versuchen?

Auch am Himmel ist es ruhig geworden. Jeder der mittlerweile seltenen Kondensstreifen fällt sofort auf und verführt zur Frage: Wohin des Wegs? Der Blick auf die Flightradar24-App zeigt meist einen Frachtflieger an, der da auf rund zehntausend Meter Höhe aus China kommend mit wohl dringend benötigter Ware nach einem Flughafen in Westeuropa unterwegs ist. Die atmosphärische Stille wird unter der Woche von den Maschinen der Schweizer Flugwaffe unterbrochen – allerdings nur während den Bürozeiten. Sie unternehmen nach wie vor von Emmen aus ihre Trainingsflüge. Nur dass jetzt ihr ohrenbetäubender Lärm auf dem Weg Richtung Payerne noch mehr als gewohnt zum Tragen kommt.

Unsere Generalabonnemente sind hinterlegt. Die Benzinkutsche steht seit Mitte März still wie ein begossener

Pudel in der Garage: Die längsten Ausfahrten führen einmal pro Woche zum Einkauf ins Nachbardorf und alle zehn Tage zum Entsorgen des gemähten Rasens. In Warteposition stehen die Velos: Die Pneu sind gepumpt und die Ketten geschmiert. Aber für Ausfahrten konnten wir uns trotz dem schönen Wetter noch nicht erwärmen. Einerseits locken noch keine Beizchen am Sempachersee für die verdiente Verschnaufpause.

Andererseits hält uns Edico in Trab, der vierjährige Cocker Spaniel eines benachbarten und bejahrten Ehepaars. Er wartet immer freudig Punkt halb zwei für seinen zwei- bis dreistündigen Ausmarsch auf uns. Sein Mobilitätsdrang ist auch in der Krise ungebrochen. Uns tun die Bewegung und das Kopflüften auf den Wald- und Feldwegen in dieser mobilitätseingeschränkten Zeit ebenfalls gut. Allerdings sind wir angesichts der mittlerweile bald durchgeschauerten Schuhsohlen froh, dass die Sportgeschäfte in absehbarer Zeit ihre Türen wieder öffnen – und auch das GA wohlidosiert wieder zum Zug kommt.

zb Die Zentralbahn.



Lust auf einen Perspektivenwechsel?

Erleben Sie die traumhafte Bahnfahrt über den Brünig aus Sicht eines Lokführers.

zentralbahn.ch/fuehrerstand

Bussen und Trams nur wenige Fahrgäste eine Schutzmaske getragen. Dies ist vor allem dem Zugpersonal sauer aufgestossen. Wenn die Zugbegleiter eine Maske trügen, dann geschehe dies primär zum Schutz der Passagiere, hiess es. Umgekehrt wäre es daher wünschenswert, dass auch die Passagiere maskiert reisten, um ihrerseits das Personal zu schützen.

Maskenpflicht im Ausland

Andere Länder sind da forscher vorgegangen. Bereits seit Mitte April gilt in Österreich in den öffentlichen Verkehrsmitteln eine Maskenpflicht. In Frankreich gilt seit dem 11. Mai eine Schutzmasken-Pflicht im öffentlichen Nahverkehr. In Deutschland haben sich mittlerweile alle Bundesländer für eine Maskenpflicht im öffentlichen Nahverkehr entschieden. Bürgerinnen und Bürger, die diese Vorschrift missachten, müssen mit Sanktionen rechnen. Die Bussen variieren je nach Bundesland zwischen 25 und 150 Euro. Das Tragen einer Maske beschränkt sich üblicherweise nicht nur auf den Aufenthalt im Bus oder Zug. So gilt die Maskenpflicht auch am Bahnhof und den Haltestellen. Denn dort kommen sich die Menschen beim Ein-, Aus- und Umsteigen häufig näher. Das Bedecken von Mund und Nase ist aktuell zudem in allen Fern- und Regionalverkehrszügen Pflicht (Stand 18. Mai). Die Bezeichnung «Maskenpflicht» ist in Deutschland allerdings zu relativieren: Grundsätzlich reicht es auch aus, sich ein Tuch oder einen Schal über Mund und Nase zu binden.

Unabhängig von der Diskussion um die Masken setzt die ganze SARS-CoV-2-Krise

Das Tragen einer Maske beschränkt sich üblicherweise nicht nur auf den Aufenthalt im Bus oder Zug.

dem öffentlichen Verkehr stark zu. Denn viele Menschen fühlen sich nun im eigenen Auto sicherer. Ein Wiederanstieg des individuellen Motorfahrzeugverkehrs ist zu erwarten. In einigen Städten wird nun dafür geworben, doch das Velo zu nehmen oder zu Fuss zu gehen. Zudem: Weniger Kundinnen und Kunden bedeutet für die öV-Branche weniger Einnahmen. Bereits während der akuten Phase der Corona-Krise verloren die Transportunternehmen jeden Monat rund eine halbe Milliarde Franken.

VöV-Direktor in Sorge

In der öV-Branche ist man überzeugt, dass die Distanzregeln irgendwann wieder gelockert werden und die Passagiere wieder Vertrauen gewinnen werden. Trotzdem ist auch Ueli Stückelberger als Direktor des Verbandes öffentlicher Verkehr (VöV) in Sorge. «Dass das Wachstum der Passagierzahlen nun einen längeren Unterbruch erleidet oder sich verlangsamt, halte ich dennoch für möglich», sagte er in den CH-Media-Zeitungen.

Aus individueller Kundensicht kann die neue Situation möglicherweise auch einzelne Vorteile bringen. In den Stosszeiten ist es wohl für eine Weile nicht mehr ganz so voll wie vor der Krise. Und Gemeindetageskarten lassen sich momentan problemlos erhalten; die Nachfrage ist eingebrochen.

So steht Pro Bahn Schweiz zum Schutzkonzept öV

Karin Blättler Das von den SBB und PostAuto AG vorgesehene Schutzkonzept ist pragmatisch und vor allem praktikabel. Was nützt eine 100-prozentige Lösung, wenn sie nicht umsetzbar ist? Eine Maskentragpflicht wäre auch aus unserer Sicht erwünscht, aber in der Praxis keineswegs umsetzbar. Ansonsten müssten sämtliche Fahrgäste beim Einsteigen kontrolliert werden, ob sie eine Maske tragen. Oder was wäre, wenn man während der Fahrt feststellt, dass jemand keine trägt?

Da die Transportkapazitäten im öffentlichen Verkehr nicht unbeschränkt erhöht werden können, sind einerseits die Arbeitgeber in die Pflicht zu nehmen, damit die Mitarbeitenden soweit wie möglich immer noch Homeoffice leisten können. Damit verbleibt für diejenigen mehr Platz, die zwingend auf den öV angewiesen sind. Andererseits sind auch die öV-Benutzer zwingend in die Verantwortung zu nehmen, dass sie eine Maske auf sich tragen und diese bei Bedarf tragen, wenn die Platzverhältnisse nicht mehr genügend Abstand zulassen.

Es ist nicht nur Aufgabe der Transportunternehmungen für genügend Sicherheit zu sorgen. Die öV-Benutzer sind genauso gefordert, wie es übrigens überall im öffentlichen Raum auch gilt. Wenn wir uns alle an die Empfehlungen bezüglich Schutzmasken, Hygiene- und Abstandsregeln halten, leisten wir einen grossen Beitrag zur Eindämmung des Coronavirus.



Corona ist allgegenwärtig: Abgesperrter Fahrerplatz im Bus sowie ein Zürcher Cobra-Tram mit Hygienemaske.

Bilder: Tibert Keller/VBZ

Eine kleine Chronik der Corona-Pandemie aus öV-Sicht

Abonnementskunden finanzieren die Ertragsausfälle während Corona-Krise. Wo bleibt die Verantwortung des Bundes?

Karin Blättler Die Corona-Pandemie hat den öffentlichen Verkehr mit voller Wucht getroffen. Andreas Meyer, bis Ende März CEO der SBB, sagte in einem Fernsehinterview, dass er nie geglaubt hätte, jemals die Kundinnen und Kunden dazu aufrufen zu müssen, den öV zu meiden. Tatsächlich war die Phase zwischen März und Mai 2020 in jeder Hinsicht aussergewöhnlich. Es folgt eine kleine Chronologie der Corona-Pandemie in Bezug auf den öV:

13. März 2020

Der touristische Verkehr und Extrafahrten wurden eingestellt, Gruppenreisen annulliert. Abgesagte oder nicht angetretene Reisen bis zum 26. April wurden gemäss Medienmitteilung der SBB vollumfänglich zurückerstattet.

Im Fernverkehr wurden die Billettkontrollen stark reduziert, im Regionalverkehr die Stichkontrollen ausgesetzt. Obwohl die Billettpflicht weiterhin bestanden hat, kam dies einer Einladung zum «Schwarzfah-

ren» gleich, was sich mit Sicherheit auch negativ auf die Erträge ausgewirkt hat. Es erfolgte auch ein Aufruf, dass man den öV wenn immer möglich meiden solle, insbesondere zu den Stosszeiten. Rentnerinnen und Rentner sollten ganz darauf verzichten, den öV zu nutzen.

16. März 2020

Gemäss der Medienmitteilung der SBB habe man bereits feststellen müssen, dass die Nachfrage im öV in den letzten zwei Wochen um 50 Prozent gesunken sei.

18. März 2020

Nach der Ausrufung der ausserordentlichen Lage durch den Bundesrat haben die Besteller (Bund/Kantone) entschieden, ein Grundangebot aufrecht zu erhalten. Jedoch werde das Angebot der reduzierten Nachfrage angepasst. Schon tags darauf wurde mit dem Abbau des Angebotes gestartet.

Erstmals wurde an diesem Tag darüber informiert, wie es sich mit bereits gekauften Billetten und Abonnements verhält. Kulant zeigte man sich bei den Einzelbilletten: Diese würden vollumfänglich zurückerstattet.

Absolut kein Entgegenkommen war bei den Abonnements vorgesehen: Man

hat auf die üblichen Geschäftsbedingungen verwiesen. Die Generalabonnemente könnten 30 Tage kostenlos hinterlegt werden. Darauf haben die GA-Fahrgäste ohnehin innerhalb eines Jahres Anspruch, also bedeutete dies am 18. März keinerlei Kulanz gegenüber den Abonnementskunden.

Es erfolgte nochmals ein Aufruf, nur absolut dringende Reisen zu unternehmen und die Stosszeiten zu vermeiden.

23. März 2020

An diesem Tag erfolgte dann die grösste Reduktion des Angebotes. Die Nachfrage ist in der Folge um 80 bis 90 Prozent gesunken, weshalb die Fahrplanreduktion eine logische Konsequenz daraus war. In früher stark frequentierten und überfüllten Zügen zu Stosszeiten kam es vor, dass ein Wagen noch mit ein bis zwei Personen besetzt war.

11. Mai 2020

Die SBB haben verschiedene Verbindungen im Fern- und Regionalverkehr wieder aufgenommen. Auch in den regionalen Verkehrsverbänden wird das Angebot wieder hochgefahren. Weil mehr Passagiere unterwegs sind, hat die öV-Branche Schutzmassnahmen erarbeitet.

Kommentar der Präsidentin von Pro Bahn Schweiz

«Kosten nicht auf treue öV-Kunden abwälzen»

Karin Blättler

Pro Bahn anerkennt die Tatsache, dass der öV Schweiz seine treuesten Kunden entschädigen will. Die Gefahr einer Kündigungswelle von Jahresabos war sehr gross und musste verhindert werden. Das hätte das gesamte öV-System der Schweiz stark und auf lange Sicht geschwächt. Und dies zu einem Zeitpunkt, wo wir mehr denn je auf einen leistungsfähigen öV angewiesen sind, um den drohenden Kollaps auf der Strasse zu verhindern und die gesetzten Klimaziele zu erreichen. Vor diesem Hintergrund fordern wir, sämtliche

Jahresabonnemente angemessen für die Zeit des Lockdowns zu verlängern. Der Bund muss wie in allen anderen Bereichen auch hier die finanzielle Verantwortung übernehmen, zumal er selber den Auftrag für die Sicherstellung der Grundversorgung erteilt hat. Wir erwarten von der Bundespräsidentin und UVEK-Vorsteherin Simonetta Sommaruga, vom Bundesamt für Verkehr und vor allem von den Verkehrskommissionen des National- und Ständerates hierzu eine verbindliche Lösung, welche die öV-Kundschaft entlastet und den Transportunternehmungen die finanzielle

Sicherheit gibt. Zwar hat der Nationalrat kurz vor Redaktionsschluss eine Motion der Verkehrskommission (KVF-N) an den Bundesrat überwiesen mit der Aufforderung, eine Vorlage auszuarbeiten betreffend der Ertragsausfälle, die dem öV wegen der Corona-Krise entstehen. Darin sucht man aber vergeblich die Berücksichtigung der finanziellen Ausfälle der Abonnementskunden. Es kann nicht sein, dass der Bund seine Hausaufgabe nicht macht, seinen finanziellen Verpflichtungen nicht nachkommt und einen Teil der finanziellen Last auf die treue öV-Kundschaft abwälzt.

Die Reaktion der Kundinnen und Kunden

Karin Blättler Pro Bahn wurde schon früh mit Kundenreaktionen beziehungsweise vielmehr mit massiven Kundenreklamationen konfrontiert. Inzwischen sind mehrere hunderte E-Mails bei Pro Bahn eingegangen, weil die öV-Branche lange an ihren Geschäftsbedingungen festgehalten hat. Pro Bahn hat mehrfach interveniert. Zur Illustration ein paar Beispiele der Meldungen:

«Die Tochter meiner Freundin macht eine Ausbildung in Gottmadingen (Deutschland). Um zur Arbeit zu kommen nimmt sie den Zug. Nun ist es so, dass Sie im März ein Monatsabo bei der SBB gekauft hat um zur Arbeit zu kommen. Die SBB und die Deutsche Bahn haben nun die Zugverbindungen zwischen Schaffhausen und Singen unterbrochen und es gibt auch keinen Ersatz. Ich fahre die Tochter an die Grenze und ihr Arbeitskollege holt sie in Deutschland an der Grenze ab.»

«Wir, ein 86-jähriges Ehepaar, verbrachten den Januar in Mallorca. Unsere GA hatten wir bereits 30 Tage hinterlegt. Wir können es nun während der Corona-Krise nicht mehr hinterlegen, aber auch nicht mehr nutzen. Das ist ungerecht.»

«Wir (Jahrgang 1944 und 1956) haben ein Ausflugs-Abo von der SBB, gültig bis 16.07.2020, noch je 10 Stück! Jetzt konnten und können wir keine Ausflüge machen wegen der Corona-Situation, wie lange noch? Habe mal nachgefragt bei der SBB zur Möglichkeit für eine Verlängerung, leider sagen die nein. Sehr enttäuscht...»

Entscheid der öV-Branche am 8. April

Während der Bundesrat bereits in den vorangegangenen Wochen täglich Kredite und Unterstützungen zugesichert hatte, brauchte die öV-Branche ganze dreieinhalb Wochen, bis sie endlich über



Impression aus der Lockdown-Phase:
Zürich HB am 25. März 2020.
Bild: Tibert Keller

Kulanzlösungen informierte, z.B. 15 Tage Entschädigung beim GA oder 15 Tage Verlängerung bei Jahresabonnements. Statt einer einfachen, pragmatischen Lösung für alle Abonnementsbesitzer wurde folgendes entschieden:

- Generalabonnemente: Das GA musste ab dem 17. März bis zum Ende der «ausserordentlichen Lage» ununterbrochen gültig sein.
- Verbund-, Strecken- und Modulabonnemente für ein Jahr: Am letzten Tag der «ausserordentlichen Lage» musste ein gültiges Abo vorhanden sein. Der Stichtag wurde auf den 10. Mai festgelegt.
- Verbund-, Strecken- und Modulabonnemente für einen Monat sowie Monatskarte zum Halbtax: Am 17. März musste ein an diesem Tag gültiges Abo vorhanden gewesen sein.

Diese Kulanzregelung hat verschiedene Schwachstellen:

- Halbtaxabonnement, seven25 und Ausflugs-Abo sind ausgeschlossen.
- Die 15 Tage Hinterlegungs- bzw. Verlängerungszeit entsprechen nicht mal der Hälfte der Lockdown-Zeit.
- Jeder, der ein Jahresabonnement hatte, das vor dem 10. Mai abgelaufen ist, kommt nicht in den Genuss einer Gutschrift bzw. einer Verlängerung, falls der das Abonnement nicht verlängert.

Gemäss Alliance SwissPass unterstützen und entschädigen die Transportunternehmen und öV-Verbünde die Kundinnen und Kunden mit diesen Kulanzmassnahmen insgesamt in der Höhe von über 100 Millionen Franken – ohne Mittel der öffentlichen Hand.

Milliardenhilfen des Bundes

In dieser Zeit hat der Bundesrat hingegen schnell und unbürokratisch Geld für Unternehmen, Gewerbe etc. gesprochen. Später folgten weitere Unterstützungen für den Bereich Sport und Kultur. Inzwischen wurden sogar Milliardenunterstützungen für die Luftfahrt gesprochen. Auffällig war, dass in dieser ganzen Zeit einzig der öffentliche Verkehr, der für das Land systemrelevant ist, vom Bundesrat mit keinem Wort erwähnt wurde. Gerade der öffentliche Verkehr wäre darauf angewiesen zu wissen, wie es um die finanzielle Absicherung der Ertragsausfälle steht. Zumal ja der Bund selber von der öV-Branche die Sicherstellung eines öV-Grundangebots verlangte. Weder die Parlamentarierinnen und Parlamentarier noch die Medien haben auf diesen Missstand aufmerksam gemacht.

L'opinione

Il dopo Covid

Edy Bernasconi

Le aziende di trasporto pubblico, in Svizzera, hanno valutato una perdita di 500 milioni di entrate al mese per effetto della pandemia. Va poi considerato che Alliance SwissPass ha previsto una serie di rimborsi sugli abbonamenti non utilizzati che qualche associazione, come Pro Bahn, avrebbe voluto più estesi.

Se queste sono le cifre, qualche domanda sul futuro è legittima. Come usciranno le imprese di trasporto pubblico da questa crisi? Qualcuno dirà che, al momento attuale, la priorità va data agli aspetti sanitari dell'emergenza. Hanno pure la loro parte di ragione coloro i quali ritengono che si tratta prima di tutto di trovare risposte per limitare i danni sull'economia.

C'è tuttavia un fatto che deve far riflettere. Mai, come in queste settimane, è stato dimostrato il contributo che il trasporto pubblico dà alla salute collettiva. I dati sull'inquinamento dell'aria non erano mai scesi a livelli così bassi e questo per effetto della massiccia diminuzione del traffico privato.

Anche la lotta contro l'inquinamento ha la sua parte nella difesa della salute della popolazione. Quanti sono, in tempi cosiddetti normali, i morti per malattie causate dall'inquinamento? Le aziende che gestiscono il trasporto pubblico (FFS, Autopostale, autolinee, ferrovie regionali eccetera) sono destinate a subire grosse perdite creando pesanti incognite sui loro progetti di potenziamento dell'offerta.

Si aggiunga che non poche persone potrebbero in futuro rinunciare all'uso del mezzo pubblico tornando all'auto, anche a seguito delle paure legate alla diffusione dei virus. È quello che vogliamo? Hanno fatto pertanto bene le FFS a chiedere l'orario ridotto per i loro dipendenti e mal si comprendono le resistenze manifestate da alcune cerchie padronali verso tale richiesta.



Leere Perrons: Fast 10 Prozent Rückgang im ersten Quartal.

Bild: Tibert Keller

Nachfrage deutlich gebremst

Erste Erhebungen zum Bahnverkehr im ersten Quartal 2020 zeigen einen markanten Rückgang beim Personenverkehr.

Gerhard Lob Nachdem der Bundesrat am 16. März 2020 die ausserordentliche Lage ausgerufen hatte, war ein markanter Nachfragerückgang im Bahnverkehr festzustellen. Dies zeigt das «Quartalsreporting Bahn» des Informationsdienstes des öffentlichen Verkehrs (Litra) und des Verbandes öffentlicher Verkehr (VöV). Für das ganze erste Quartal 2020 ergibt sich bei den Personenkilometern eine Abnahme um 9,9 Prozent im Vergleich zum Vorjahresquartal. Während im Januar und Februar 2020 die Personenkilometer noch in einem ähnlichen Rahmen wie üblich wuchsen, kam es im ganzen März und insbesondere in der zweiten Monatshälfte zu einem markanten Rückgang der Nachfrage im Eisenbahnpersonenverkehr.

Auch der Schienengüterverkehr hat im ersten Quartal 2020 weniger transportiert: Die Verkehrsleistung sank gegenüber dem Vorjahresquartal um 4 Prozent auf 2,96 Milliarden Nettotonnenkilometer. Weil jedoch bereits im Schlussquartal 2019 die Verkehrsleistung des Schienengüterverkehrs sank, ist gemäss Litra/VöV nicht klar, wie stark sich die Corona-Pandemie auf die Zahlen des ersten Quartals ausgewirkt hat.

In der Entwicklung der Trassenkilometer schlägt sich die Corona-Pandemie noch kaum nieder, denn das Angebot im Perso-

nenverkehr wurde erst ab dem 26. März stark reduziert, also kurz vor Quartalsende. Personen- und Schienengüterverkehr haben im ersten Quartal 2020 insgesamt 49,5 Millionen Trassenkilometer in Anspruch genommen, minim weniger als im Vorjahresquartal. Während der Güterverkehr weniger Trassen benötigt hat, ist der Personenverkehr in etwa stabil geblieben. Ohne Angebotsreduktion infolge der Corona-Pandemie hätte sich laut Litra/VöV seitens des Personenverkehrs ein Wachstum im tieferen einstelligen Prozentbereich ergeben.

Nicht überraschend dürfte die Corona-Pandemie und die damit verbundene Empfehlung des Bundesrats, die öffentlichen Verkehrsmittel möglichst zu meiden, im zweiten Quartal voll auf die Beförderungszahlen im Bahnverkehr durchschlagen. Berufspendler, Ausbildungspendler und Freizeitreisende sind zu einem grossen Teil zu Hause geblieben. In den kommenden Monaten dürfte die Nutzung zwar wieder steigen, aber noch deutlich hinter den Zahlen des Vorjahres zurückbleiben. Mit einiger Spannung werden dann die Zahlen zum Schienengüterverkehr erwartet, um zu sehen, welche Auswirkungen die ausserordentliche Lage hier mittel- und langfristig hat.

| Verkehrsleistung | 1. Quartal 2020 | Veränderung zum Vorjahresquartal |
|--------------------------|-----------------|----------------------------------|
| Personenkilometer (Mrd.) | 4.61 | - 9.9 % |
| Nettokilometer (Mrd.) | 2.96 | - 4.0 % |
| Trassenkilometer (Mrd.) | 49.48 | - 0.1 % |

Nachrichten

Ceneri-Basistunnel trotz Corona auf Kurs

Aufgrund der Corona-Pandemie wurde der Testbetrieb im Ceneri-Basistunnel (CBT) Mitte März 2020 unterbrochen. Am 20. April nahm die AlpTransit Gotthard AG diesen dann unter strikter Einhaltung der Vorgaben des Bundesamts für Gesundheit wieder auf. Mittlerweile kam ein speziell ausgerüsteter Hochgeschwindigkeitsmehrzug ICE-S aus Deutschland zum Einsatz, der in der Nacht vom 30. April auf den 1. Mai die Geschwindigkeit 275 km/h erreichte. Der CBT soll am 1. September den SBB übergeben werden. Die Inbetriebnahme ist am 13. Dezember 2020 vorgesehen. Das InfoForum wird in der nächsten Ausgabe (3/2020) ausführlich über den CBT berichten. (pd/gl)

Stabübergabe bei den SBB

Mitten in der Corona-Krise hat der 57-jährige Freiburger Vincent Ducrot am 1. April die Leitung der SBB übernommen. Er ist der Nachfolger von Andreas Meyer, der sein Amt per Ende März nach mehr als 13 Jahren abgegeben hat. «Ich übernehme meine neue Aufgabe in einer Zeit, die für alle sehr anspruchsvoll ist», sagte Vincent Ducrot in einer Online-Medienkonferenz. Seine erste Aufgabe sei es, die SBB und den öffentlichen Schienenverkehr durch die Krise zu führen. Im Übrigen seien für ihn beim Bahnbetrieb die Sicherheit, die Pünktlichkeit und die Qualität wichtig. Die Stossrichtungen dazu wird der neue SBB-CEO nach der üblichen Einarbeitungszeit von 100 Tagen darlegen. Man darf gespannt sein. (gl)

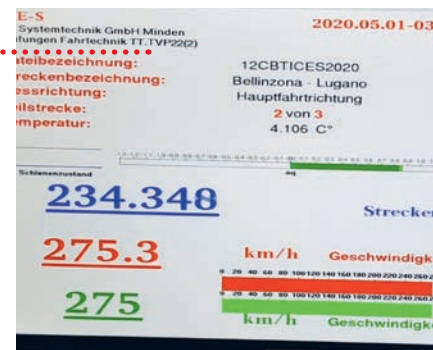
InnoTrans verschoben

Zur Eindämmung der SARS-CoV-2-Pandemie hat der Senat von Berlin am 21. April per Verordnung verfügt, dass Grossveranstaltungen und insbesondere Messen mit mehr als 5000 Personen bis zum 24. Oktober 2020 nicht stattfinden dürfen. Der Messe Berlin ist es daher nicht möglich, die InnoTrans (Fachmesse für Bahn- und Verkehrstechnik) wie geplant Ende September durchzuführen. In Abstimmung mit den Gründungsverbänden sowie den wichtigsten Marktführern hat sich die Messe Berlin

entschieden, die InnoTrans 2020 zu verschieben. Sie wird vom 27. bis am 30. April 2021 stattfinden. (ed)

Cyberangriff auf Stadler

Das IT-Netzwerk von Stadler wurde mit Schadsoftware angegriffen, wie die Stadler Rail Group am 7. Mai 2020 mitteilte. Mit hoher Wahrscheinlichkeit sei ein Datenabfluss noch unbekanntem Ausmasses erfolgt. Es sei von einer professionellen



Attacke auszugehen. Die unbekannte Täterschaft hat laut Stadler versucht, das Unternehmen unter Forderung hoher Geldbeträge zu erpressen und mit der möglichen Veröffentlichung von Daten unter Druck zu setzen. Das Unternehmen habe umgehend die erforderlichen Sicherheitsmassnahmen eingeleitet und die zuständigen Behörden involviert. Trotz Corona-Pandemie und Cyberangriff sei die Weiterführung der Produktion neuer Züge sowie der Service-Dienstleistungen gewährleistet. (pd/gl)

Postulat für regionales GA

Die Baselbieter Nationalrätin Florence Brenzikofer (Grüne) hat ein Postulat eingereicht, wonach der Bundesrat prüfen soll, die Möglichkeiten der Verknüpfungen von Tarifsystemen zu überprüfen – im Sinne von verbundsübergreifenden Abos. Das Regionen- oder Zonen-GA wäre für Pendlerinnen und Pendler eine willkommene Ergänzung zu den bewährten Verbundsangeboten, den Streckenabos, den kaum bekannten Modulabos sowie dem GA. Pro Bahn zeigte sich skeptisch gegenüber dem Vorstoss. «Mit einem solchen Abo wird der Flickenteppich und die Tarifvielfalt im Tarifsysteem nur noch grösser», meinte PBS-Präsidentin Karin Blättler in «20 Minuten». Das Tarifsysteem müsse schweizweit vereinfacht und transparenter werden. (gl)

Petition für Flughafen-Anschluss

In Genf wurde eine Petition lanciert, um den Flughafenbahnhof Genève-Aéroport an den «Léman Express» anzuschliessen und so schnell wie möglich in das S-Bahn-Netz zu integrieren. Adressat ist der Staatsrat des Kantons Genf, der sich dafür stark machen soll. Begründet wird das Anliegen mit der Tatsache, dass zum Erreichen von Genève-Aéroport ein Umsteigen in Cornavin nötig sei – lästig vor allem mit Gepäck. Das Léman-Express-Netz erstreckt sich über 230 km, zwei Länder und bedient 45 Haltestellen, nicht aber den wichtigen Flughafen. Fast 1000 Unterschriften wurden mittlerweile gesammelt. (gl)

GLACIER EXPRESS FLOTTE – RUNDUMERNEUERUNG FÜR 1. UND 2. KLASSE

Pünktlich zum 90-jährigen Jubiläum des Glacier Express werden alle Panoramawagen einem Refit unterzogen, um den Komfort unserer Gäste weiter zu erhöhen und die Reise noch angenehmer zu gestalten. Neben der bereits seit 2019 verkehrenden Excellence Class lassen auch die erneuerten 1. und 2. Klasse Panoramawagen nichts zu wünschen übrig.

Alle umgebauten Panoramawagen erhalten ein modernes Interieur, welches von der Designfirma NOSE Design Experience kreiert wurde, wie schon bei der Excellence Class. Durch die hochwertigen Materialien bietet die Gestaltung ein Natur- und Bergerlebnis im Sinne von Swissness und Alpine Chic, welche wie ein roter Faden alle drei Komfortklassen geschickt verbindet. Die Wagen erhalten ein modernes Kundeninformationssystem mit integriertem Infotainment, welches dem Fahrgast erlaubt, über sein Tablet oder Smartphone zusätzliche Streckeninformationen als Video- oder Audiodatei abzurufen und sich so über die vielen Highlights entlang der Strecke zu informieren. Nicht verändert wird der Aussenanstrich: Das ikonische Branding mit den Schweizer-Kreuzen über den Einstiegsbereichen ist längst zum unverkennbaren Markenzeichen avanciert.



Wagen 1. Klasse.



Wagen 2. Klasse.



BEWÄHRTES PANORAMA
NEUER KOMFORT

Inbetriebnahme für 2025 geplant

Das Bahnprojekt Stuttgart 21 kommt voran, doch viele Fragen sind offen: Beispielsweise die Linienführung der Gäubahn.

Roland Arnet Der Bahnknoten Stuttgart mit Kopfbahnhof wird durch das Projekt Stuttgart 21 («S21» genannt) zum Durchgangsbahnhof umgebaut. Dies erhitzt die Gemüter seit 1994, als das Grossprojekt mit damals geplanten Kosten von 2,5 Milliarden Euro erstmals vorgestellt wurde. Im Februar 2010 erfolgte der Baustart zum Bahnhofumbau, obwohl viele wichtige Fragen ungeklärt blieben. Es folgte eine immer grösser werdende Protestwelle der Bevölkerung, die am 30. September 2010 eskalierte. Ein rechtswidriger Polizeieinsatz mit Hunderten von verletzten Demonstranten brachte das Fass zum Überlaufen. Die wöchentlichen Montagsdemonstrationen brachten in der Folge das Bahnprojekt zum Stillstand. Insbesondere die Abholzung des geschützten Baumbestands mit bis zu 200-jährigen Bäumen im Schlossgarten erzürnte die Bevölkerung. Aber auch die Arroganz der Deutschen Bahn mit anfänglichen Kommunikations-Pannen hat zur Eskalation der Situation beigetragen.

Durch diese Protestwelle und andere Ursachen verzögerte sich das Bauprojekt. Es ist unter anderem Edwin Dutler als Sachverständigem zu verdanken, dass das Bauprojekt jetzt wieder den nötigen Fahrtwind hat. War 1994 von einem Eröffnungsdatum im Dezember 2019 die Rede, wird heute die offizielle Inbetriebnahme des Durchgangsbahnhofs auf Dezember 2025 terminiert.

Die Besichtigung der Baustelle Anfang März 2020 zeigte, dass es zwischenzeitlich ruhiger geworden ist mit der Stuttgarter Protestbewegung. Diese hatte über 500 Montagsdemonstrationen durchgeführt und pflegt weiterhin auf dem Areal eine kleine Mahnwache (jetzt nur noch am Tag besetzt). Der Unmut ist aber noch nicht vollständig verflogen, was auch an den zerstörten Informationsmaterialien auf der Baustelle erkennbar ist.

Die uralten Baumbestände sind abgeholzt, wo immer dies für die Bauphase nötig war, und die Grossbaustelle dominiert das Bild vor dem Hauptbahnhof. Der Durchgangsbahnhof nimmt Gestalt an, der denkmalgeschützte Bahnhof von



Gigantische Baustelle für den neuen Durchgangsbahnhof in Stuttgart.

Bild: Roland Arnet

1922 ist ausgehöhlt und das in ihm integrierte Cityhotel abgebrochen. Die 16 Gleise des Kopfbahnhofs sind um ca. 200 m verkürzt und der Anschluss der Reisenden an das Hauptgebäude erfolgt über zwei Passerellen.

Führung der Gäubahn weiterhin ungelöst

Das Bahnprojekt S21 umfasst nicht nur den Bahnhofumbau in Stuttgart. Es werden zwischen Stuttgart und Ulm 57 km Neubaustrecke mit 16 Tunneln und 18 Brücken erstellt, darunter auch der Anschluss des Flughafens und der Messe mit neuen Bahnhöfen. Die geplanten Investitionen,

Die uralten Baumbestände sind abgeholzt, wo immer dies für die Bauphase nötig war, und die Grossbaustelle dominiert das Bild vor dem Hauptbahnhof.

die Aussenstehende zwischenzeitlich auf 10 Milliarden Euro schätzen, werden von der Deutschen Bahn, der Bundesrepublik Deutschland, dem Bundesland Baden-Württemberg, der Europäischen Union, den Städten Stuttgart und Ulm, dem Flughafen Stuttgart und anderen getragen. S21 dient der Verkürzung von Reisezeiten, mehr Direktverbindungen und grösseren Kapazitäten (heute rund 300 000 Fahrgäste pro Tag). So wird Stuttgart künftig beispielsweise an den TGV von Paris nach München – Salzburg – Wien – Budapest angeschlossen.

Noch offen ist, ab wann die Gäubahn (von und nach Singen – Zürich), in den Stuttgarter Durchgangsbahnhof fahren darf. Geplant war für Reisende aus Zürich während rund zwei Jahren ein Umsteigen auf die S-Bahn im neuen Umsteigebahnhof Stuttgart-Vaihingen oder der Bau eines Haltepunktes am Nordbahnhof. Bauverzögerungen im Flughafen (Bau der Rohrer Kurve, Ausbau der Filder-Strecke und das dritte Gleis unter dem Flughafen) führen gemäss einem Preetext des Bundes für Umwelt und Naturschutz (BUND) vom 31. März zu einer Unterbrechung der >>>

Gesamte Gleisanlage wird ausgewechselt

«Soft Opening» bei der Monte-Generoso-Bahn. Im Winter wurde mit der Erneuerung des Oberbaus begonnen.

Gerhard Lob Am 4. Juni 1890 fuhr erstmals ein Zug der Monte-Generoso-Bahn von Capolago zur Bergstation. Damit ist diese knapp neun Kilometer lange Zahnradbahn im Südtessin eine der ältesten der Schweiz. Ob zum 130-Jahr-Jubiläum in diesem Juni ein Zug fahren kann, war bei Redaktionsschluss nicht klar. Die Betreiber von Berg- und Seilbahnen warteten immer noch auf einen Beschluss der Behörden, wann und unter welchen Bedingungen ihre Transporteinrichtungen den Betrieb wieder aufnehmen können.

Die Ferrovia Monte Generoso (FMG) hat angesichts dieser Unsicherheit ein so genanntes «Soft Opening» beschlossen. Am 23. Mai öffnete man die «Steinblume», das von Architekt Mario Botta entworfene und 2017 eröffnete Restaurant neben der Bergstation. Die Kundinnen und Kunden müssen dorthin wandern. Die «Steinblume» gehört genauso wie die Bahn der Migros-Genossenschaft. Zur Erinnerung: Gottlieb Duttweiler höchstpersönlich rettete 1941 die FMG vor dem Abbruch.

Nach der Grossinvestition in die «Steinblume» finanziert die Migros über ihr Kulturprozent nun die vollständige Erneuerung des Oberbaus. Das Gesamtbudget beträgt 22 Millionen Franken. Die Gleise sind seit der Eröffnung der Bahn im Jahre 1890 nicht ausgewechselt worden. Bei einer Expertise war 2014 festgestellt worden, dass die Neuerstellung des Oberbaus – insbesondere der Zahnradstange – nötig



Ferrovia Monte Generoso: Nach 130 Jahren muss der Oberbau erneuert werden.

Bild: J. Lüthard

ist. Der Auftrag für das Rohmaterial im Umfang von zirka 6 Millionen Franken wurde an die Firma Tensol in Giornico vergeben: 17 Kilometer Gleis, 13 000 Eisenbahnschwellen, 7 Weichen und 17 Kilometer Zahnstangen. Die Bauarbeiten werden von der Sersa Group durchgeführt und belaufen sich auf 11 Millionen Franken.

Die Erneuerung wird etappenweise umgesetzt und ungefähr vier Jahre dauern – also bis 2023. Während des Winters 2019/20 konnten die ersten 2,2 Kilometer

fertiggestellt werden. Neben dem Oberbau werden auch das Gleisbett sowie Kunstbauten und Stützmauern saniert. Ein Kuriosum: Wer Freude an dieser Bahn hat, kann einen neuen Strommasten zum Jubiläum für den Preis von 130 Franken sponsorn. Insgesamt 441 Masten sind über die Strecke verteilt.

Internet:

www.montegeneroso.ch/130anni

>>> Gäubahn während mindestens fünf Jahren. Aufgrund der Corona-Pandemie hat das Regierungspräsidium Stuttgart das 2. Planänderungsverfahren zum S21-Planfeststellungsverfahren «Gäubahnführung» abgebrochen. Ohne eine Interimslösung für die Gäubahn drohen den Fahrgästen in Stuttgart – auch den Reisenden von und nach Zürich – grosse Strapazen.

Der BUND und weitere Umweltverbände hatten im Januar 2020 ein kostengünstiges Baukonzept für eine Interimslösung vorgeschlagen. «Völlig inakzeptabel ist

daher der Verzicht auf den teilweisen Erhalt von oberirdischen Gleisanlagen im heutigen Kopfbahnhof als Interimslösung bis zur Fertigstellung der Gäubahnführung über den Flughafen. Die Gäubahn muss dauerhaft und ohne Unterbrechung zum Stuttgarter Hauptbahnhof fahren», fordert die BUND-Landesgeschäftsführerin von Baden-Württemberg Sylvia Pilarsky-Grosch. Selbst Experten der DB-Projektgesellschaft hatten attestiert, dass das Konzept der oberirdischen Einführung in den bestehenden Kopfbahnhof technisch

problemlos umsetzbar sei. «Die Blockierer sitzen im Stuttgarter Rathaus und im Gemeinderat. Wir fordern Stadt, Land und die Bahn auf, sich endlich an einen Tisch zu setzen und fahrgastfreundliche beziehungsweise umsteigefreie Lösungen zu erarbeiten», sagt Sylvia Pilarsky-Grosch. Bilanz: Das letzte Kapitel zu «Stuttgart 21» ist noch lange nicht geschrieben.

Weitere Infos:

www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de sowie unter www.bund-bawue.de

Péripéties du TGV Lyria: voir un train plus loin

Comme la Suisse occidentale sera véritablement au cœur de l'Europe ferroviaire à grande vitesse.

Daniel Mange La disparition programmée d'une liaison TGV de Lausanne à Paris via Vallorbe (départ à 6h23 de Lausanne) a secoué tout le landernau vaudois, et bien au-delà. Dans l'urgence climatique d'aujourd'hui, le retour en force du chemin de fer est un leitmotiv: supprimer un train est indécent. Sans reprendre les justifications de la compagnie Lyria, largement diffusées par la presse, il est temps de réexaminer les relations TGV franco-suisse dans une perspective à long terme.

La voie royale: le TGV Léman Mont-Blanc

La première ligne ferroviaire française à grande vitesse relie dès 1981 Paris à Lyon; cette artère majeure, prolongée aujourd'hui vers le sud (Marseille, Montpellier), vers l'ouest (Bordeaux, Rennes), vers le nord (Lille, Londres, Bruxelles) et vers l'est (Strasbourg), est l'axe déterminant pour arrimer la Suisse à une grande partie de l'Europe. Cette vision a guidé un directeur du bureau d'ingénieurs Bonnard & Gardel, Jean-Marc Juge. Dès 1988 celui-ci réalise à compte d'auteur un projet de ligne nouvelle entre Mâcon, sur l'axe TGV

Paris – Lyon, et Genève, profitant de la faille géologique de la cluse de Nantua, orientée favorablement d'ouest en est; c'est le projet du TGV Léman Mont-Blanc, porté dès les années 90 par un consortium franco-suisse constitué de deux banques (Société de banque suisse et Banque nationale de Paris) et de deux bureaux d'ingénieurs (Bonnard & Gardel et Systra).

La République et Canton de Genève y apporte son soutien total, comme le démontre la plaquette « TGV Léman Mont-Blanc. La solution directe », éditée en 1996. La vision européenne est omniprésente, avec des temps de parcours depuis Genève de 4h00 pour Barcelone, 2h15 pour Paris, et 4h25 pour Londres.

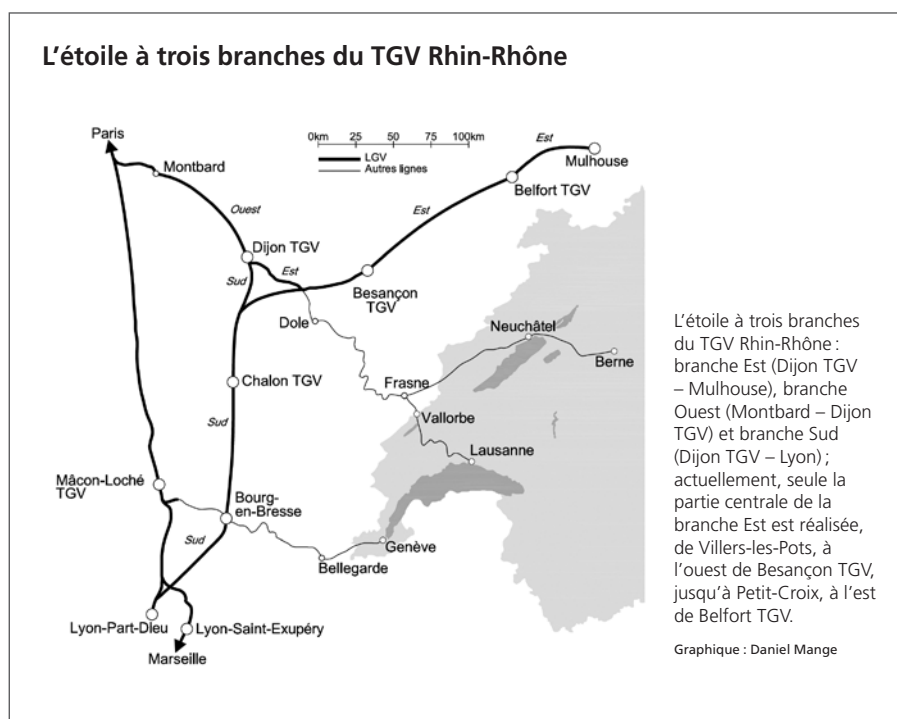
Des divergences au niveau français ont cassé le rêve: Bernard Bosson, maire d'Annecy, devenu ministre français des Transports, affiche sa priorité absolue à une directissima Genève – Annecy – Chambéry couplée à la ligne à grande vitesse Lyon – Chambéry – Turin, et confirme en mai 1993 que la France ne déboursa pas un centime pour le TGV Léman Mont-Blanc. Malgré ces péripéties politiques, la réalisation du rêve reste toujours d'une brûlante actualité.

La piste jurassienne, indissociable du TGV Rhin-Rhône

L'accès à la France via Vallorbe est plus scabreux que la géographie unique de la cluse de Nantua; la ligne Vallorbe – Frasne – Dole doit faire face frontalement à la chaîne jurassienne. Inutile de chercher à gagner du temps sur ce tronçon, c'est au-delà qu'il faut résoudre le problème, et la solution passe par le TGV Rhin-Rhône. Initialement, le projet complet se résumait à une étoile à trois branches: branche Est (Dijon TGV – Mulhouse), branche Ouest (Montbard – Dijon TGV, Montbard constituant le départ de la jonction avec l'axe TGV historique de Lyon à Paris) et branche Sud (Dijon TGV – Lyon). Le raccordement de l'axe jurassien Vallorbe – Frasne – Dole avec la branche Est, à la hauteur de Villers-les-Pots, permettrait un gain de temps substantiel sur le trajet actuel Lausanne – Paris, de 3h40 selon le meilleur horaire actuel.

Le conditionnel s'impose ici, car la branche Est du TGV Rhin-Rhône se termine aujourd'hui à la sortie ouest de Besançon TGV, à Villers-les-Pots précisément, et la branche Ouest est encore à l'état de projet.

>>>



Ein Blick nach vorne

Ausgehend von der Aufhebung der TGV-Verbindung von Lausanne nach Paris via Vallorbe betrachtet Daniel Mange in seinem Beitrag die TGV-Verbindungen zwischen Frankreich und der Schweiz aus einer langfristigen Perspektive und plädiert für weitere Ausbauten und kürzere Fahrzeiten. Die deutsche Übersetzung dieses Beitrags (von Andreas Theiler) kann auf der Internetseite von Pro Bahn Schweiz (www.pro-bahn.ch) in der Rubrik «Aktuell» abgerufen werden.

citrap-vaud.ch

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud

Ein Europa-Zug für die Schweiz

Überlegungen zu einer direkten Bahnverbindung von Interlaken via Basel und Paris nach Brüssel.

Kurt Metz Den Vorschlag des Berner Oberländer Tourismusfachmanns Rolf Widler für die Bahndirektverbindung von Interlaken über Bern – Basel – Strassburg – Paris Charles de-Gaulle TGV – Lille nach der EU-Hauptstadt Brüssel finde ich umsetzungswürdig. Er würde den grenzüberschreitenden Tages-Schienenverkehr aus der Schweiz massgeblich beleben und quasi als Leuchtturm für zeitgemässe Mobilität dienen. Ursprünglich war die Idee, den Beamten, die nun für Reisen unter fünf Stunden nicht mehr fliegen dürfen, ein umsteigefreies Angebot zu machen. Sie alleine würden den Zug aber nie füllen. Zu den Zielgruppen gehören auch Politiker und Lobbyisten, Geniesser (Stichwort «Moules et frites») und Touristen (in beiden Richtungen). Zu Brüssel als Ziel gesellten sich die Städtedestination Paris mit dem Disneyland und der schlanke Anschluss in Lille nach London. Dieses ist das aus der Schweiz mit Abstand am meisten angeflogene Ziel.

Das Projekt hat allerdings nur dann eine Chance, wenn es pragmatisch angepackt wird: mit einem Zugpaar beginnen und dieses aus der bestehenden und auf dieser Strecke durchgehend einsetzbaren TGV-Flotte mieten. Also keine massgeschneiderte, teure Schweizer Sonderanfertigung bestellen, denn nur so geht es ohne langwierige und teure Anpassungen und Zulassungen. Der Service an Bord muss zwar gleichziehen mit der Business Class der Europa-Fliegerei. WLAN ist essenziell, ebenso genügend Platz zum Arbeiten – zwei klare Pluspunkte gegenüber dem Fliegen.

Bahnfahrt darf etwas kosten

In der 2. Klasse könnte man nebeneinanderliegende Sitze ein wenig teurer als einen einzelnen Sitzplatz verkaufen und so eine Art Premium Economy mit mehr Ablageplatz und Bewegungsfreiheit schaffen. Die Reisevariante in einer Richtung Zugfahrt und in der anderen Richtung Flug mit einem Ticket erachte ich als selbstver-

ständig. Wenn man sich die herrschenden Monopollflugpreise der Swiss ab Zürich nach Brüssel anschaut, dann darf die Bahnfahrt auch etwas kosten: Ein Blick in ein Flugportal für Billigtickets ergab für einen Montagmorgen im März hin (7.40 Uhr) und am folgenden Mittwochabend zurück (19.00 und 19.55 Uhr) eine Preisspanne von 435 bis 703 Franken ohne Gepäck, ohne Anreise an den Flughafen Zürich und ohne Transfer ins Brüsseler Stadtzentrum.

Nun liegt es an Konsumenten- und Lobbyorganisationen aus der Bahnwelt, den Nutzniessern im Incoming-Tourismus (Schweiz Tourismus, Bern Welcome, Jungfraubahnen, etc.), den Bahnreiseveranstaltern und natürlich den politischen Parteien, massiven Druck auf die Entscheidungsträger und so auf die SBB auszuüben. Dann wird es möglich, dass der Schweizer Europa-Zug vor der Zustimmung zum Rahmenabkommen mit der EU in Brüssel einfährt.

>>> La Suisse occidentale doit se réveiller

Les deux axes majeurs de la Suisse occidentale vers la France sont donc ceux de Genève à Mâcon (le TGV Léman Mont-Blanc) et de Vallorbe à Dijon/Montbard, via les branches Est et Ouest du TGV Rhin-Rhône.

La stratégie de financement de ces deux axes est très différente. Le TGV Léman Mont-Blanc est avant tout un projet suisse, conçu et planifié pour relier Genève à Paris; son financement, estimé par le bureau Bonnard & Gardel à 2,7 milliards de CHF (valeur 1992), pourrait être entièrement pris en charge par notre pays. A l'image du consortium qui avait piloté le projet initial, il serait heureux de ressusciter le quatuor de banques et de bureaux d'ingénieurs pour relancer la ligne nouvelle Genève – Mâcon dans un cadre économique minimisant le recours au financement public.

L'aménagement des deux branches Est et Ouest du TGV Rhin-Rhône constitue un projet essentiellement français. En

rappelant les aides financières apportées par la Confédération pour la réalisation de tronçons hors de nos frontières (110 millions d'euros pour la réhabilitation de la ligne des Carpates, entre Bellegarde et Bourg-en-Bresse, 100 millions de CHF pour l'aménagement de la branche Est du TGV Rhin-Rhône), une nouvelle contribution financière suisse pourrait accélérer les extensions de l'actuel TGV Rhin-Rhône, et plus précisément ses branches Est et Ouest.

Pour les deux projets de Genève – Paris via Mâcon et Lausanne – Paris via Vallorbe, aucun montant financier n'est, à notre connaissance du moins, planifié ni en France, ni en Suisse. L'étape d'aménagement 2025-2035 du PRODES a été approuvée par le Parlement en juin 2019. Elle ne comporte aucun projet en rapport avec les relations TGV de la Suisse occidentale vers la France; sur son montant de 12,9 milliards et sa durée de 10 ans, il n'est pas exclu d'imaginer des roca-

des avec des projets planifiés aujourd'hui, mais renvoyés à plus tard ou revus à la baisse.

Du « flygskam » au « tagskryt »

Avec une ligne à grande vitesse de Genève à Lausanne (20 minutes de trajet) puis de Lausanne à Berne (30 minutes), les voyageurs pourraient rallier Paris en 2h15 depuis Genève, 2h35 depuis Lausanne et 3h05 depuis Berne. Grâce au contournement TGV de Paris, Londres serait atteinte en 4h25 depuis Genève, 4h45 depuis Lausanne et 5h15 depuis Berne, des durées compétitives avec celles de l'avion pour un déplacement de centre à centre.

En résumé, relançons le TGV Léman Mont-Blanc, et achevons le TGV Rhin-Rhône: la Suisse occidentale sera alors véritablement au cœur de l'Europe ferroviaire à grande vitesse. La honte de prendre l'avion, « flygskam », fera alors place au « tagskryt », la fierté de rouler en train!

Ein wichtiger Schritt nach vorne

Die Passagierrechte im öV werden ab 2021 gestärkt. Einige Fragen bleiben offen.

Karin Blättler Am 13. Mai 2020 hat der Bundesrat ein Verordnungspaket zur Organisation der Bahninfrastruktur (OBI) verabschiedet. Unter anderem werden die Rechte der Reisenden im öffentlichen Verkehr im Verspätungsfall gestärkt. Ab 2021 haben Reisende einen gesetzlichen Anspruch auf bestimmte Leistungen:

Rückerstattung:

Bei Verspätungen oder einem Kursausfall haben die Reisenden grundsätzlich die Wahl zwischen folgenden Möglichkeiten:

- von der Reise vor deren Antritt unter vollständiger Erstattung des Fahrpreises zurückzutreten,
- ohne Nachzahlung zum Ausgangspunkt der Reise zurückzukehren und den vollen Fahrpreis zurückerstattet zu erhalten,
- unter anteiliger Erstattung des Fahrpreises auf die Weiterreise zu verzichten.

Entschädigung:

- bei Verspätungen von über einer Stunde mindestens 25 Prozent des bezahlten Fahrpreises,
- bei Verspätungen von über zwei Stunden mindestens 50 Prozent des bezahlten Fahrpreises.

Der Mindestrückforderungsbetrag wurde auf 5 Franken festgelegt. Abonnementsinhaber können bei wiederholten Verspätungen und Ausfällen eine angemessene Entschädigung verlangen. Die detaillierten Bedingungen dafür werden die Transportunternehmungen festlegen.

Pro Bahn begrüsst generell die Anpassung der Passagierrechte an den europäischen Standard. Sie entspricht weitgehend den Forderungen in unserer Stellungnahme. Wir vermissen jedoch für die Abonnementskunden eine einheitliche Branchen-Regelung. Die Umsetzung muss

kundenfreundlich sein und die Reisenden mit Abonnements nicht gegenüber Reisenden mit Einzeltickets benachteiligen. Auch bei Entschädigungen im Wiederholungsfall empfinden wir die Regel mit einer bzw. zwei Stunden zu starr.

Aufgrund geringer Distanzen kommen Verspätungen von mehr als einer Stunde selten vor. Deshalb forderte Pro Bahn, dass eine Entschädigung auch erhält, wer innerhalb einer bestimmten Zeitspanne mehrmals mit mindestens 15 Minuten Verspätung am Reiseziel ankommt. So können die Verkehrsunternehmen den regelmässigen treuen Kundinnen und Kunden Kulanz erweisen. Auch werden die Transportunternehmungen ein grösseres Interesse an einem stabilen öV-Betrieb haben.

Details:

Aktenzeichen: BAV-052.1-00013/00028

VVST
VERSICHERUNGEN
ASSURANCES

**SICHER.
UNABHÄNGIG.
LEISTUNGSSTARK.**

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

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

Skandinavien mit Bahn, Schiff und Tram

Der Autor berichtet ganz persönlich von seiner Tätigkeit als Reiseleiter in Nordeuropa: Von der Schweiz via Dänemark und Schweden nach Norwegen.

Edwin Dutler Ein kurzes Vorwort: Nachdem ich die meisten Eisenbahnstrecken in den Nachbarländern der Schweiz abgefahren hatte, begann ich vor 35 Jahren, mich mit den Bahnen in Skandinavien zu beschäftigen. Die Beschaffung von Informationen über die Züge und von Fahrplänen war damals äusserst schwierig und sehr zeitaufwändig. Meine Freude war deshalb riesengross, als ich erstmals ein schwedisches Kursbuch in den Händen hielt. Der Entscheid war klar: Da will ich hin.

Meine erste Reise nach Skandinavien habe ich noch in guter Erinnerung. In Flensburg begann das Abenteuer mit einem lokbespannten Zug. An eine wuchtige sechssachsige Diesellokomotive der Dänischen Staatsbahnen DSB waren sechs neue Personenwagen angehängt. Die Züge waren die Vorgänger der «Gumminasen» und wurden später in den Iran verkauft. Um über Kopenhagen nach Stockholm zu gelangen, mussten die Züge dreimal auf Eisenbahnfähren verladen werden – es war jedes Mal ein tolles Spektakel. In Kopenhagen machte ich erstmals Bekanntschaft mit den schwedischen Personenwagen mit ihrem breiteren und höheren Lichtraumprofil. Diese waren im übrigen Europa unbekannt, da sie nur in Skandinavien verkehren durften.

Im Zweijahresrhythmus habe ich dann alle skandinavischen Länder immer wieder besucht, und zwar ausschliesslich mit Bahn, Bus und Schiff. Auch für die Hin- und Rückreise habe ich nie das Flugzeug benutzt. Und ein Ende ist nicht abzusehen: Nächstes Jahr sollte eine neue Bahnverbindung zwischen Schweden und Finnland in Betrieb genommen werden. In einem skandinavischen Internet-Forum habe ich bereits den provisorischen Fahrplan gesehen.

Bei einer Reiseplanung für Skandinavien sind einige Eckpunkte zu berücksichtigen. Wegen den strengen Winterbedingungen finden die Bauarbeiten an der Infrastruktur vorwiegend im Sommer statt. Und Güterzüge mit frischem Fisch haben Vorrang vor den Zügen mit Personenverkehr. Das bedeutet, dass die Fahrpläne teilweise täglich ändern. Eine in der Schweiz für einen Zug

gebuchte Platzreservation bedeutet nicht immer, dass dieser Zug auch tatsächlich fährt. Deshalb sind Zeitreserven einzuplanen, und die Umsteigezeiten in Kopenhagen, Oslo und Stockholm sollten bei Tageszügen mindestens zwei Stunden betragen, beim Übergang auf Nachtzüge sechs Stunden. Der «Interrail Global Pass» ist eine geeignete Fahrkarte; die obligatorischen Zuschläge für die Benützung der Fernverkehrszüge betragen zwischen 17 und 20 Franken pro Fahrt. Da auch die Hotels nicht gerade zu den günstigsten gehören, sind Ferien in Skandinavien relativ teuer.

12-tägige Gruppenreise

In den letzten Jahren habe ich mehrmals eine 12-tägige Gruppenreise geleitet. Da dieses Jahr eine solche Reise nicht möglich ist, habe ich sie gedanklich noch einmal nachvollzogen.

Der Start der Reise erfolgt in Basel. Am ersten Tag geniessen wir jeweils die problemlose Fahrt in einem direkten ICE durch Deutschland. Einzig beim gestaffelten Besuch des Speisewagens für das Mittagessen ist manchmal mit Nachdruck sicherzustellen, dass die reservierten Plätze nicht durch neu zugestiegene Fahrgäste belegt werden.

Ab dem zweiten Tag übernimmt dann jeden Morgen Gianni, unser Chauffeur, das Gepäck der Reisetilnehmer und fährt mit einem Kleinbus an unser jeweiliges Reiseziel, wo wir bei der Ankunft im Hotel unsere Koffer wieder übernehmen können. Diesen Service bieten wir unseren Kundinnen und Kunden, da das Reisen ohne Gepäck natürlich viel entspannter ist und man beim Fotografieren viel freier ist. Wir fahren mit einem Direktzug – einer dänischen «Gumminase» – nach Kopenhagen, bisher mit dem Verladen auf das Schiff in Puttgarden. Während den nächsten acht bis zehn Jahren wird jedoch wegen Bauarbeiten über Flensburg gefahren. Nach Beendigung der Bauarbeiten an der festen Fehmarnbelt-Querung wird die Verbindung wieder über die kürzere «Vogelfluglinie» geführt. Die korrekte Bezeichnung der Gumminasen lautet übrigens IC3. Die Besonderheit dieser Züge ist der wegklappbare Führerstand, der dann einem Durchgang Platz macht. Maximal fünf dreiteilige Einheiten lassen sich so kuppeln, um damit Flügelzüge mit unterschiedlichen Fahrtzielen zu bilden. Eine Stadtrundfahrt in Kopenhagen mit Besuch der Meerjungfrau und ein Abendessen im Freizeitpark Tivoli runden den Tag ab.



Suchen und Finden der SJ-Züge in Kopenhagen

Der dritte Tag beginnt immer mit etwas Stress. Gemäss Fahrplan und Platzreservation fahren wir mit schwedischen Hochgeschwindigkeitszügen und IC ab Kopenhagen über Malmö und Hallsberg nach Karlstad. Karlstad liegt am Vänernsee, dem grössten See in Skandinavien. Da die schwedischen Staatsbahnen SJ jedoch die gleichen praxisfremden Beratungsfirmen wie die SBB beschäftigen, leiden sie wie die SBB auch unter einem chronischen Rollmaterialmangel von Mehrstromzügen für den internationalen Verkehr. Dieses Problem wird dann so gelöst, dass die Hochgeschwindigkeitszüge nur bis Malmö fahren und Schweden nicht verlassen. In Kopenhagen erscheint die Abfahrtszeit des SJ-Zuges einfach nicht auf dem Abfahrtsanzeiger.

Als gewiefter Reiseleiter ist man deshalb eine Stunde vorher am Bahnhof in

«Güterzüge mit frischem Fisch haben Vorrang vor den Zügen mit Personenverkehr. Das bedeutet, dass die Fahrpläne teilweise täglich ändern.»

Kopenhagen, nimmt als Alternative einen Öresund-Zug nach Malmö und steigt dort um. Sollte der Hochgeschwindigkeitszug jedoch fahren, so ist das Abfahrtsgleis für die Züge nach Schweden immer Gleis 26. Dieses befindet sich an einem schmalen Bahnsteig im Vorbahnhof. Man erreicht es mit einem Fussmarsch neben Gleis 5 ganz nach vorne, steigt dann mehrere Treppen hoch, überquert eine stark befahrene Strasse, steigt dann wieder mehrere Treppen hinunter und erreicht dort den schwedischen Zug. Damit haben alle Reisenden

des SJ-Zuges ihr Fitnessprogramm für diesen Tag bereits absolviert.

Auch der vierte Tag mit der Reise von Karlstad nach Oslo hat es in sich. An dieser eingleisigen wichtigen Verbindungslinie zwischen Schweden und Norwegen wird seit 10 Jahren entweder auf norwegischer oder auf schwedischer Seite an der Infrastruktur gebaut. Die App der SJ weiss erst ungefähr fünf Tage vorher, ob und wann ein Zug verkehrt. Für diesen kurzen Abschnitt plane ich einen ganzen Tag ein; deshalb habe ich das Reiseziel Oslo bisher immer früher oder später erreicht.

In Oslo, einer der teuersten Städte der Welt, übernachten wir jeweils zweimal. Mit einer Fjordrundfahrt, einer Stadtrundfahrt mit dem Besuch des Vigeland-Skulpturenparks sowie einer Besichtigung der imposanten Holmenkollen-Sprungschanze ist das Programm recht gut gefüllt.

Der Höhepunkt des nächsten Tages ist die Fahrt mit der legendären Bergenbahn von Oslo nach Bergen über den Scheitelpunkt Finse, auf 1222 Meter über Meer der höchstgelegene Bahnhof in Skandinavien. Während dieser Fahrt kommen landschaftlich und eisenbahntechnisch Interessierte voll auf ihre Rechnung, und wie in den Schweizer Bergen sieht man auch hier im Hochsommer noch zahlreiche Schneefelder.

>>>



Bilder links: Unsere historische Strassenbahn in Göteborg und die neue Strassenbahn von Stadler in Bergen.



Die Reiseroute.

Blick vom Hausberg auf die Stadt Bergen sowie in die Fjorde.
Bilder: Sylvain Meillasson/Edwin Dutler

>>> Auch für den Aufenthalt in Bergen habe ich zwei Nächte vorgesehen. Eine Besichtigung des Hanseviertels Bryggen sowie eine Fahrt auf den Hausberg Floyen mit einer herrlichen Aussicht und einem hervorragenden Mittagessen sind dabei natürlich Pflicht. Auch eine Fahrt mit der neuen Stadler-Strassenbahn zum Flughafen ist sehr zu empfehlen.

Am achten Reisetag ist unser Transportmittel keine Bahn, sondern ein Schiff, mit dem wir durch den längsten und tiefsten Fjord Norwegens, den Sognefjord, in einer mehrstündigen Fahrt nach Flam gelangen. Das ursprünglich kleine Fischerdorf Flam ist heute Anlaufstation der grössten Kreuzfahrtschiffe der Welt. Nach der Besichtigung der Flambahn und der Menschenmassen, die von den riesigen Busparkplätzen und den Schiffen kommen, ist man froh, sich in das komfortable Hotel zurückziehen und von dort aus das Treiben beobachten zu können.

Erlebnis Flambahn

Am nächsten Tag geht es schon frühmorgens los: Die weltberühmte Flambahn wartet auf uns und bringt uns in einer Stunde 20 Streckenkilometer weiter und 866 Meter höher. Die maximale Geschwindigkeit beträgt 40 Stundenkilometer. Beim spektakulären Wasserfall Kjosfossen wird auf einer Plattform für eine fünfminütige Fotosession angehalten, und die Reisenden dürfen den Zug verlassen. Die Flambahn ist eine der steilsten Bahnstrecken der Welt und eine Meisterleistung der Ingenieure. In Myrdal steigen wir um, und mit der Bergenbahn wird nach einigen Stunden wieder Oslo erreicht. Nach einem weite-



Bahnhof Finse, der höchstgelegene Bahnhof Skandinaviens.

ren Umstieg endet der lange Tag wieder in Schweden, nämlich in Göteborg.

In Göteborg, das auch heute noch ein riesiges Strassenbahnnetz besitzt, genießen wir eine ausgedehnte und interessante Stadtrundfahrt mit einer historischen Tramkomposition, welche ich nur dank speziellen freundschaftlichen Beziehungen zu einem Freund in Schweden erhalte. Am Nachmittag geht es mit einem Hochgeschwindigkeitszug nach Kopenhagen, natürlich wieder über die Öresundbrücke mit einer Spannweite von 490 Metern und einer Länge von knapp acht Kilometern. Am Abend fahren wir mit einem dänischen IC nach Odense.

Der Höhepunkt des elften Reisetages ist der Besuch des grossen Eisenbahnmuseums in Odense. Direkt beim Bahnhof kann auf einer Fläche von 10 000 m² und auf mehr als 20 Gleisen die Geschichte der dänischen Bahnen erlebt werden. Die Besichtigung des grössten Museums in Skandinavien ist wirklich zu empfehlen. Am Nachmittag erreichen wir dann über Kolding und Flensburg wieder die Hansestadt Hamburg.

Der letzte Tag mit einem ICE von Hamburg nach Basel ist eigentlich unspektakulär, die einzige Anspannung ist jeweils nur die Frage, mit welcher Verspätung wir Basel erreichen, und wie dort die Anschlussmöglichkeiten sind, damit die Teilnehmenden noch am gleichen Abend ihren Wohnort erreichen.



Abfahrt der Flambahn in Myrdal nach Flam.



Der Expresszug Oslo – Bergen in Myrdal.

Il collegamento via Sempione resta il migliore

Relazioni ferroviarie fra Ticino e Romandia: Servono più collegamenti diretti Domodossola – Ginevra.

Mario del Curto Dalla fine del secolo scorso sino ad oggi, la presenza dei ticinesi sull'Arco lemanico svizzero ha registrato un considerevole aumento, tanto da essere considerata una vera e propria diaspora. La migrazione degli ultimi decenni è composta soprattutto da ticinesi qualificati, attirati dalle possibilità di lavoro più ampie. Molti di essi si sono formati nelle locali Università o al Politecnico di Losanna, rimanendo poi in Svizzera romanda. Sebbene costoro abbiano formato delle famiglie e siano ormai integrati nella realtà romanda, mantengono ancora un solido legame con la terra d'origine. Ciò ha creato un pendolarismo regolare tra il Ticino e gli agglomerati urbani che da Aigle portano sino a Losanna e Ginevra.

Il citato pendolarismo si svolge in gran parte con l'auto. Chi usa la ferrovia dopo l'apertura della Galleria di base del San Gottardo, seguendo la traccia «Neubau-strecke» Mattstetten – Rothrist, tramite la «Kriegsverbinding» di Aarburg, beneficia ora di un collegamento sulle 5 ore (da Bellinzona) con una comoda coincidenza a Lucerna. Salvo poi perdere un sacco di tempo fra Berna e Losanna, a velocità poco più che tranviaria, in cui l'unica consolazione è il magnifico paesaggio bucolico della tratta. Il citato collegamento si trova tutto sul territorio nazionale ed è semplice e sicuro. Molti utenti lo considerano però noioso. Soprattutto chi abita nel Mendrisiotto (privato di gran parte dei collegamenti diretti IC), deve ancora assorbirsi un'ora di viaggio, più (quasi sempre) un secondo cambio treno a Lugano. Il collegamento via Altopiano diventa così un autentico tormentone.

La via naturale dal Ticino verso il Lemano sarebbe geograficamente il Sempione, fermo restando l'attraversamento del territorio italiano, il quale pone dei vincoli doganali al trasporto delle merci al seguito. Analizziamo l'elenco delle vie possibili:

Via Locarno – Domodossola: Purtroppo i collegamenti diretti interni FFS Domodossola – Ginevra sono stati aboliti, in favore dei collegamenti BLS Domodossola – Berna (via linea di valico del Lötschberg). Quest'ultima relazione funziona bene ed è comoda per chi deve recarsi nell'Ober-



Nur selten überholt ein EC Mailand – Domodossola – Genf in Cully VD eine S-Bahn.

Bild: MDC

land bernese, ma condanna il viaggiatore diretto sul Lemano o nel Vallese francofono ad un ulteriore cambio di treno. Il collegamento EC (Venezia –) Milano – Ginevra conta solo quattro corse; spesso non vi sono posti liberi, necessita quindi la prenotazione, limitando la flessibilità del viaggio.

Il collegamento è inserito nel raggio di validità AG, rendendolo economico e privo di problemi legati alla tariffazione. Per molte persone le due ore di viaggio fra Locarno e Domodossola, per soli 52 km di percorso sono un assurdo, quindi si opta ancora una volta per l'Altopiano. >>>

Simplon als beste Variante

Der Autor Mario del Curto beschäftigt sich in seinem Artikel mit den Verbindungen zwischen der Südschweiz und der Westschweiz. Viele Tessiner studierten an der ETH Lausanne und blieben auch danach in der Romandie, behielten aber Beziehungen zu ihrem Heimatkanton. Die meisten Tessiner nutzen für diese Pendelfahrten allerdings das Auto. Mit der Bahn bietet sich die Fahrt via neuen Gotthard-Basistunnel – Luzern – Bern – Lausanne an. Allerdings beträgt die Fahrzeit ab Bellinzona bis Genf fast fünf Stunden.

Als geografisch natürliche Verbindung lässt sich immer noch die Strecke via Simplon bezeichnen. Um vom Tessin zu dieser Strecke zu gelangen, muss man allerdings die Centovalli-Bahn zwischen Locarno und Domodossola nehmen, welche für nur 52 Kilometer fast zwei Stunden braucht. Dazu kommt: Ab Domodossola gibt es täglich nur vier EC-Direktverbindungen nach Lausanne – Genf, weil die BLS ihre Züge nach Bern führt. Die wenigen Verbindungen

nach Genf sind häufig überfüllt, eine Reservation ist fast nötig. Der Vorteil: Die Verbindung führt zwar über Italien, aber das GA ist gültig.

Theoretisch ist auch eine Verbindung von Lugano zur Simplonstrecke via Varese – Gallarate möglich. Doch bedeutet dies ein mehrmaliges Umsteigen, und das GA ist auf den Abschnitten der italienischen Bahn nicht gültig. Unter dem Strich: Kein gutes Angebot. Schliesslich bleibt die Möglichkeit, über Mailand zu reisen. Doch auch hier besteht dann in Italien eine Reservationspflicht.

Der Autor ist der Meinung, dass mehr Direktzüge zwischen Domodossola und der Romandie verkehren sollten. Als Möglichkeit sieht er EC-Doppeltraktionen, die in Visp geflügelt werden: eine Komposition in Richtung Genf und eine Richtung Bern – Basel. In der Gegenrichtung müssten die zwei Kompositionen in Visp zusammengefügt werden.

Zusammenfassung: Gerhard Lob

>>> Via Varese – Gallarate: Allo stato attuale delle cose, a seconda dell'orario scelto, questo collegamento necessita di una serie continua di cambi di treno. Regge solo la corsa mattutina Lugano – Gallarate (EC per Basilea) – Briga – Ginevra; si consideri la prenotazione obbligatoria fra Gallarate e Briga, con relativo aumento del costo del biglietto. La tratta non è nel raggio di validità dell'AG e le difficoltà per reperire il titolo di viaggio sono note. L'orario delle FFS cita pure dei collegamenti fantasiosi e inapplicabili. In un documento della Litra (Servizio informazioni del trasporto pubblico) del mese di maggio del 2011, si cita la possibilità di un collegamento Lugano – Losanna via Gallarate – Sempione, con un tempo di percorrenza di 4 ore e 20 minuti. Con l'apertura delle due gallerie di AlpTransit, questa soluzione sembra perdere d'interesse.

Via Milano: Potrebbe essere interessante per chi abita nel Mendrisiotto, a

patto di usare i collegamenti diretti EC (Venezia –) Milano – Ginevra. Si rammenta la necessità della prenotazione obbligatoria, la non validità dell'AG e la forte affluenza sui pochi convogli offerti.

Come si può constatare per i «navetteurs» Lemano – Ticino, se esistessero ancora i collegamenti diretti Domodossola – Ginevra e viceversa, le due ore da passare sulla Vigezzina, sarebbero tollerabili. La situazione potrebbe migliorare aumentando la frequenza degli EC, per esempio adottando composizioni doppie ed integrando le due destinazioni di Ginevra e Basilea, le quali a Visp si separerebbero o unirebbero a seconda della direzione. L'attuale situazione sulla via del Sempione, si presenta ragionevole per chi viaggia con poco bagaglio e non presenta problemi di deambulazione, ma sarebbero necessari dei miglioramenti garantendo, tanto per cominciare, una relazione diretta con la Svizzera romanda via Domodossola.

Neue Ideen sind gefragt

Zum Artikel «Léman Express: Eine sehr heikle Anlaufphase» (InfoForum 1/2020).

Wie alle Freunde des öffentlichen Verkehrs bin ich über den schleppenden Start und die bisher nicht erfüllten Erwartungen bitter enttäuscht. Männiglich hatte mit einem doppelt so hohen Passagieraufkommen gerechnet. Nicht befriedigen kann mich die Analyse der Ursachen. Zudem drängen sich Änderungen beim Betriebskonzept auf.

1. Man muss die unerfüllten Erwartungen in einen grösseren Rahmen stellen. Gelegentlich habe ich den Eindruck, dass man die Erwartungen in folgende Worte fassen könnte: «Wir Schweizer haben für Euch Grenzgänger eine S-Bahn gebaut, damit der Stau auf den Strassen in der Stadt verschwindet und die Luftqualität besser wird.» Zudem darf man nicht ausser Acht lassen, dass eine bedeutende politische Bewegung mit einigen Parallelen zur AfD vor wenigen

Together we move

BOMBARDIER

**Wir bewegen die Schweiz!
Komfort, Sicherheit, Zuverlässigkeit**

800 Mitarbeitende in der West- und Deutschschweiz geben bei Bombardier jeden Tag ihr Bestes, um hervorragende Mobilitätslösungen und Dienstleistungen für die Schweiz zu erarbeiten. Dank unseren zukunftsgerichteten Kunden können wir in der Schweiz innovative Konzepte, Systeme und Komponenten für den Weltmarkt entwickeln. Bombardier prägt die Mobilität – für Ihre Sicherheit und Ihren Komfort.

www.bombardier-transportation.ch

BOMBARDIER

Bombardier und Together we move sind Marken der Bombardier Inc. oder ihrer Tochtergesellschaften.

Jahren massiv gegen die Grenzgänger lobbyiert hat. Das alles steht belastend im Raum.

2. Es ist meines Erachtens auch nicht gerechtfertigt, die Grenzgänger als die grossen Verlierer zu bezeichnen. Die wirklichen Verlierer sind die Bevölkerung der Stadt Genf, die Schweizer Steuerzahler und die am Prosperieren des öffentlichen Verkehrs interessierten Staatsbürger. Die teuren Bauvorhaben für die CEVA sind abgeschlossen, Züge wurden geliefert und bei den Eisenbahnunternehmen neue Stellen geschaffen. Vor allem aber wurde mit Lémanis von zwei ungleichen Partnern eine gemeinsame Tochtergesellschaft gebildet. Der Erfolg dieser Massnahmen steht aus. Frustrierend, nicht?
3. Neue Ideen sind gefragt. Die wirksamste wäre, den Betrieb des gesamten öffentlichen Verkehrs im Grossraum Genf der Firma Kéolis SA zu übertragen. Dieses französische Unternehmen hat nicht nur in Frankreich am Beispiel von Lyon, sondern weltweit bewiesen, dass es auch unter schwierigsten Bedingungen in Metropolen erfolgreich umfassende öffentliche Verkehrssysteme entwickeln und betreiben kann. So betreibt Kéolis SA unter anderem im australischen Melbourne eines der weltweit grössten Strassenbahnnetze.
4. Möglicherweise könnte ein von Kéolis SA für Genf entwickeltes und betriebenes öffentliches System auch auf Basel übertragen werden und so die Blockade zwischen dem Elsass und der Schweiz aufbrechen.
5. Und um einer möglichen Kritik gegenüber diesem Vorschlag entgegenzutreten – auch die SBB betreiben mit ihrer SBB Deutschland GmbH in unserem nördlichen Nachbarland erfolgreich Regionalverkehr, so im Grossraum Basel, von Schaffhausen nach Erzingen und von Konstanz über Singen nach Engen. Ich halte es für denkbar, dass mit der Verpflichtung von Kéolis SA das delicate zwischenstaatliche Verhältnis zwischen Frankreich und der Schweiz positiv beeinflusst würde.

Ernst Rota, Zürich

Hinweis: Für den Inhalt der Leserbriefe sind die jeweiligen Autoren verantwortlich. Der Inhalt eines Leserbriefes muss sich nicht mit der Meinung der Redaktion decken.

Litanei unverständlicher Darstellungen

Zum Artikel «Perlenkette: Das Kursbuch in neuem Look» (InfoForum 1/2020).

Eine kurze Vorbemerkung: Als ehemaliges Vorstandsmitglied von Pro Bahn und als grosser Freund und Nutzer von gedruckten Fahrplänen möchte ich zum Kursbuch 2020 einige kritische Gedanken anbringen und die Verantwortlichen einladen, sich eingehend mit diesem «Werk» auseinander zu setzen. Stephan Frei beschreibt die Vorzüge und Nachteile der neuen Gestaltung der Fahrplanfelder und damit des Kursbuches 2020. Als wohl bester Kenner der schweizerischen öV-Fahrpläne schält er die immensen Verschlechterungen für die Fahrplanlesenden mehr oder weniger klar heraus, verzichtet aber weitgehend auf eine Wertung. Die zitierte Arbeitsgruppe «Weiterentwicklung der Fahrplanfelder» liess sich offensichtlich nur von bahnbetrieblichen, informatikspezifischen und einigen graphischen Gegebenheiten leiten. Gemäss einem Insider sollte die Darstellung auch für sehbehinderte Menschen verbessert werden. Das tönt beinahe wie ein Witz. Ein Beispiel: Steht eine Zeitangabe bei einem Halt z.B. «13.45», war bisher sonnenklar, dass der Zug hier anhält. Weshalb braucht es nun buchstäblich Millionen von schwarzen Punkten vor jeder Uhrzeit? Inklusive Zeichenerklärung auf jeder Seite, was Halbpunkte und Ganzpunkte bedeuten – Lesende werden für absolut blöd gehalten. Absurd ist auch eine Info wie «an: 18.59, ab: 18.59» je mit unterschiedlichem Halbmond.

Es liesse sich eine ganze Litanei von unverständlicher Darstellung auflisten, was auch die Abbildung 2 «Auszug aus der Zeichenerklärung» mit der fünfmaligen Erwähnung «Speisewagen Domodossola – Brig» zeigt. Heisst das etwa, dass im Zug EC 34 Mailand – Genf nur gerade durch den Simplontunnel gespiesen werden kann? Nicht übersehen kann man – wie bei anderen rein elektronisch konzipierten Druckwerken – die Fehlerquote. Korrekturen werden allerorten weggespart.

Kursbücher waren immer Bleiwüsten. Daran haben sich wohl die meisten Benutzer gewöhnt. Jetzt sind die Seiten luftig, dafür mit feinerer, weniger gut lesbarer Schrift gestaltet. Frei erwähnt das aufgeblasene Feld 750, das sich über 141 Seiten (!) dahinzieht. Im Kursbuch 2017 reichten für dieselbe Information 35 Seiten, bei fast identi-

scher Anzahl Züge. Oder die Standseilbahn Linthal – Braunwald: im letzten Fahrplan 48 mm hoch dargestellt, jetzt über zwei vollen Seiten ausgewalzt mit der «Verbesserung», dass jedem Kurs eine Abfahrts- und eine Ankunftszeit, je mit Halbmond, zugeordnet ist. Früher musste die Ankunftszeit selbst errechnet werden; angegeben waren nur die Abfahrtszeiten und der Hinweis «Fahrzeit 7 Minuten». Oder die Unsitte, dass dieselbe Verbindung mehrmals mit unterschiedlichem Hinweiszeichen aufgeführt wird, z.B. Feld 700: Zürich ab 17.00 Uhr, Basel an 17.53 Uhr – zweimal mit Hinweis «43» bzw. «19» und Speisewagen, einmal mit «44, 58, 79». Aber ich will ja nur wissen, ob ich jeden Tag um 17.00 Uhr von Zürich nach Basel fahren kann.

An dieser Stelle können die Verdienste von Hans Meiner, einem öV-Urgestein mit grossem Sinn für die Kundschaft, nicht genügend unterstrichen werden. Nur dank seinem unermüdlichen Einsatz ist das (offizielle) Kursbuch unter der Ägide von IGÖV, Pro Bahn und VCS weiterhin erschienen und nicht schon vor drei Jahren verschwunden. Ganze Fahrplanfelder, ob gedruckt oder im Netz abrufbar, stellten bisher Angebot und Information zu bestimmten Bahnstrecken vollständig und für den ganzen Tag dar. Dies gelingt der SBB-App bei weitem nicht so übersichtlich.

Die erwähnte «Arbeitsgruppe» hat nun die Darstellung von Fahrplanfeldern völlig pervertiert, so dass die gedruckte Information auf 1,75 kg im Format A4 angewachsen ist. Ein Wälzer, den man keinesfalls gerne zur Hand nimmt. Die neue Darstellung war auch – bewusst oder unbewusst – der Todesstoss für alle regionalen Fahrpläne wie Libero, ZVV, TNW und Arcobaleno. Schade, denn diese Imprime waren geschätzt und hatten auch in einem Wanderrucksack Platz gefunden.

So leid es mir tut: IGÖV, Pro Bahn und VCS sollten auf eine «Print Edition» der Fahrplanfelder 2021 verzichten. Es lohnt sich nicht mehr – auch ich werde mich inskünftig mit der SBB-App zufrieden stellen müssen und mich wundern, wenn sie mich von Bern nach Oensingen – Balsthal via Biel oder Olten lotsen will, nur ja nicht via Langenthal – Aarwangen. Kennt sie etwa die Privatbahn ASm nicht, zu finden im Feld 413? Wer sich weiterhin an solch unmöglichen Fahrplanseiten ergötzen will, kann dies auf www.fahrplanfelder.ch zur Genüge ausleben.

Kaspar P. Woker, Muri

Wer bin ich, wo komm ich her?

Die 29-jährige Bündnerin Isabell Ambühl ist die neue Webmasterin von Pro Bahn Schweiz. Hier berichtet sie über ihren Werdegang.

Geboren und aufgewachsen bin ich als Bergbauerntochter in einem kleinen Dorf mit gut 400 Einwohnern in der Nähe von Davos. Ich durfte viel auf unserem Hof mithelfen und wollte alles lernen, was meine Mutter arbeitete zeitweise in zwei Restaurants, wo ich besonders im Sommer gerne helfen ging. Eines der Restaurants hatte eine riesige Terrasse. Dort durfte ich die Gäste zu den Tischen begleiten und die erste Bestellung aufnehmen – was für ein grossartiges Gefühl!

KV-Lehre im öV

Ab 2007 habe ich die KV-Lehre im öV absolviert. Der öffentliche Verkehr war mein erster Kontakt mit der Arbeitswelt – abgesehen von der Arbeit auf unserem Hof. Ich durfte während meiner Lehrzeit bei der Rhätischen Bahn an den Bahnhöfen in Davos und Thusis am Schalter arbeiten sowie diverse Bahnreisen für unsere Kunden arrangieren und organisieren. Zudem erhielt ich Einblick in die Verwaltung der RhB in Chur.

Die Lehrzeit war für mich spannend, und ich genoss den Kontakt zur Kundenschaft. Nach meinem Abschluss gab es leider keine freie Stelle in der Umgebung meiner Heimatgemeinde Davos. Daher entschied ich mich, die Branche zu wechseln, und kam ich in die Gastronomie. Es zog mich nach St. Moritz ins Waldhaus am See, wo ich Erfahrungen an der Reception sowie im Service sammelte. Eine weitere Saison arbeitete ich im Hotel Quadratscha in Samedan.

Vom Engadin ins Unterland

Im Sommer 2012 versuchte ich dann mein Glück im «Unterland». Ich zog nach Luzern und fand eine Stelle im PR-Office der Firma Bucherer. Dort blieb ich zweieinhalb Jahre und wechselte danach wieder die Branche. Ich kam zur Klinik für Schlafmedizin



Pro-Bahn-Webmasterin: Isabell Ambühl. Bild: zVg

und lernte Karin Blättler kennen, die Präsidentin des Pro-Bahn-Zentralvorstands. Sie war meine Vorgesetzte in der Klinik. Die Zusammenarbeit war grandios, und bald durfte ich die Leitung der Administration übernehmen. Da war ich gerade 25 Jahre alt. Nach knapp fünf Jahren in dieser Klinik habe ich gemerkt, dass ich sehr gerne den Kontakt zu Menschen habe, aber die Arbeit mit Kindern doch bevorzuge. Daher entschied ich mich für eine Ausbildung an der Pädagogischen Hochschule Zug. Dort studiere ich nun seit September 2019, um Kindergarten- und Unterstufenlehrerin zu werden. Neben dem Studium arbeite ich in der Hofklinik in Luzern und bewirtschafte die Webseite für Pro Bahn.

Der Weg zu Pro Bahn

Vor einigen Jahren durfte ich Karin Blättler bei einer Sitzung von Pro Bahn als Protokollführerin unterstützen. Mit dem öffentlichen Verkehr hatte ich zuletzt in meiner Lehrzeit zu tun, daher waren die Themen für mich zwar nicht fremd, jedoch auch nicht meine aktuellsten Anliegen. Karin Blättler hat mich später dann angefragt, ob ich Interesse hätte, die Webseite der Kundenvereinigung zu bewirtschaften. Da ich die Zusammenarbeit mit ihr sehr schätze, war für mich sofort klar, dass ich diese Aufgabe gerne übernehme.

Anfügen möchte ich noch, dass ich durch diese Aufgabe dem öV wieder nähergekommen bin. Wegen des Studiums habe ich mein Auto verkauft und mir ein GA besorgt. Die Berichte, die ich auf der Webseite aufschalte, erhöhen mein Verständnis für die Anliegen von Pro Bahn.

Gönnermitglieder

BERN MOBIL



SIEMENS



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

SOB SÜDOSTBAHN



Gemeinden

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

Rücktritt von drei verdienten Vorstandsmitgliedern

Die Delegiertenversammlung 2020 wird wegen der Corona-Pandemie Ende Juni auf schriftlichem Weg durchgeführt.

PBS Ursprünglich war unsere Delegiertenversammlung für den 25. April 2020 vorgesehen. Doch eine Durchführung war wegen der Pandemievorgaben des Bundes nicht möglich. Deshalb hat der Zentralvorstand entschieden, die Delegiertenversammlung auf dem schriftlichen Weg Ende Juni durchzuführen. Er stützt sich dabei auf die Notverordnung des Bundes ab. Auf diesen Termin werden drei langjährige und verdiente Mitglieder des Zentralvorstandes zurücktreten.

Heinz Villa wurde 2006 in den Zentralvorstand gewählt. Als umsichtiger Kassier hatte er die finanziellen Angelegenheiten unseres Vereins jederzeit voll im Griff. An den Sitzungen konnten wir von seiner

beruflichen Erfahrung immer wieder profitieren. Wenn wir uns bei Diskussionen zu Fachthemen in bahnspezifische Details verrannt hatten, hat er uns wieder in die Realität zurückgeholt. Seine nüchterne und überlegende Analyse war daher immer sehr gefragt.

Marcel Burlet ist im Jahre 2016 in den Zentralvorstand gewählt worden. Seine langjährige politische Erfahrung im Kantonsrat Zürich hat uns immer wieder sehr geholfen. Er beherrschte das Klavier des Vereinslebens. Zahlreiche Stellungnahmen von Pro Bahn Schweiz an politische Instanzen stammten aus seiner Feder. Als Protokollführer war er dafür besorgt, dass die Voten an den Sitzungen richtig zusammengefasst wurden, und seine ausführlichen Protokolle waren uns eine grosse Hilfe.

Werner Strüby, seit 2016 im Zentralvorstand, war für die Belange der Sektionen von Pro Bahn zuständig. Dank seinen Beziehungen zu anderen Organisationen war er über die Aktivitäten des öffentlichen

Verkehrs immer sehr gut informiert und dokumentiert. Er hat die Sektionen mit Herz und Verstand vertreten und war durch seine neutrale und unvoreingenommene Haltung ein gern gesehener Teilnehmer an den Vorstandssitzungen in den Sektionen.

Wir danken schon jetzt den drei ausscheidenden Zentralvorstandsmitgliedern für ihren grossen Einsatz für Pro Bahn Schweiz und für die kollegiale und engagierte Zusammenarbeit. Wir wünschen ihnen weiterhin alles Gute!

Es freut uns zudem, mitteilen zu können, dass wir vier neue Personen für den Zentralvorstand gewinnen konnten: Isabell Ambühl, Bruno Rölli, Noam Schaulin, Alex Schellenberg. Ihre Wahl wird bei der Delegiertenversammlung Ende Juni erfolgen. In der nächsten Ausgabe 3/2020 werden sich die «Neuen» selber vorstellen, mit Ausnahme von Isabell Ambühl, die als Webmasterin tätig ist und bereits in dieser Nummer auf Seite 22 zu Wort kommt.

Fahrplanverfahren 2021

Edwin Dutler Bitte beachten Sie, dass der Termin für die Eingaben der Bevölkerung zum Fahrplanverfahren 2021 verschoben wurde. Ab Mittwoch, 10. Juni 2020 werden die Fahrplänenwürfe auf www.fahrplanentwurf.ch publiziert. Sie haben dann bis zum Sonntag, 28. Juni 2020 die Möglichkeit, Wünsche und Verbesserungen anzubringen. Sie können auch dem Ressort Fahrplan von Pro Bahn Schweiz eine Kopie Ihrer Stellungnahme an pbs-ressort.fahrplan@pro-bahn.ch zustellen. Bei Redaktionsschluss dieser InfoForum-Ausgabe war noch nicht klar,

welche Verbesserungen im nationalen und im internationalen Fernverkehr definitiv realisiert werden. Wir werden Sie deshalb erst in unserer nächsten Ausgabe detailliert informieren können.

In Memoria

PBS Ende Februar 2020 erreichte uns die traurige Nachricht vom Tod unseres Gründungsmitgliedes **Rudolf Busenhardt**. Ruedi war bei Pro Bahn Zürich ein Mann der ersten Stunde. Er arbeitete jahrelang in Arbeitsgruppen, Kommissionen und im Vorstand mit. Er war auch der Vertreter von Pro Bahn in regionalen Verkehrskonferen-

zen und hat zahlreiche Fahrplanverbesserungen eingebracht, von denen die Bevölkerung auch heute noch profitiert. Er hat sich sehr für die Belange unseres Vereins eingesetzt. Wir werden Ruedi vermissen.

Am Abdankungsgottesdienst würdigte das Zentralvorstandsmitglied Edwin Dutler von Pro Bahn Schweiz die Fachkompetenzen und engagierten Aktivitäten von Ruedi. Dass Ruedi auf der Todesanzeige auch noch verfügte, dass anstelle von Blumen Pro Bahn zu gedenken ist, hat uns alle sehr berührt.

Lieber Ruedi, wir danken Dir für alles und wir werden Dir ein ehrendes Andenken bewahren.

Kontakte Pro Bahn

ZENTRALVORSTAND

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

ESPACE MITTELLAND

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

OSTSCHWEIZ

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

ZENTRALSCHWEIZ

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

GESCHÄFTSSTELLE

Pro Bahn Schweiz
8000 Zürich
T 078 878 03 23
info@pro-bahn.ch

NORDWESTSCHWEIZ

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

TICINO ASTUTI

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

ZÜRICH

Sandro Hartmeier, Präsident a.i.
Seestrasse 399
8706 Männedorf
M 079 609 41 11
pbs-zh.praesident@pro-bahn.ch



VERBUNDEN

Mit unseren Kunden pflegen wir starke Partnerschaften. Sie dürfen auf Zuverlässigkeit, Präzision und erstklassigen Service zählen. Für Fahrgäste zahlt sich das in Reisekomfort und Pünktlichkeit aus.
www.stadlerail.com

STADLER