



Bild: Tibert Keller

Grosse Pläne

Mehr Züge zwischen Deutschland und der Schweiz; Projekt TEE 2.0

Ticketing: Fortschritte im internationalen Regionalverkehr
FV-Dosto: Verlässlichkeit deutlich verbessert



Gerhard Lob

Redaktor
InfoForum

D Einen guten Übergang ins 2021

Ein in jeder Hinsicht aussergewöhnliches Jahr geht bald zu Ende. Die Corona-Pandemie hat 2020 unser Leben auf den Kopf gestellt. Nach einer teilweisen Normalisierung im Sommer traf uns die zweite Welle im Herbst umso heftiger und irgendwie unvorbereitet. Dabei haben Lockdowns oder Teil-Lockdowns erneut gravierende Konsequenzen auf den öffentlichen Verkehr – im In- und Ausland sowie in den grenzüberschreitenden Relationen. Veranstaltungen müssen wieder abgesagt werden, Reiseplanungen sind nicht oder kaum möglich. Zukunftsprognosen mag im Moment niemand wagen. In diesem InfoForum gehen wir aber nicht auf die Konsequenzen des Coronavirus ein. Das heisst nicht, dass wir die Situation ignorieren. Doch die Unsicherheiten lassen im Moment keine definitiven Schlüsse zu. Vielleicht ist es einfach Zeit, sich Zeit zu lassen. Wir wünschen einen guten Übergang in ein hoffentlich angenehmeres 2021!

F Bonne transition vers 2021

Une année hors normes touche à sa fin. En 2020, la pandémie est venue bouleverser nos vies. Après un semblant de retour à un rythme normal cet été, la seconde vague est surgie comme une lame de fond à l'automne. Une fois encore, les fermetures totales ou partielles ont eu de graves conséquences sur les transports publics, tant en Suisse qu'à l'étranger. Les liaisons transfrontalières sont également touchées. Une fois encore, les événements sont annulés, tout comme la plupart des voyages. Et en l'état, personne n'ose prédire la suite. Malgré tout, n'aborderons pas les conséquences du coronavirus dans cette édition d'InfoForum. Non pas parce que nous ignorons la situation, mais l'incertitude prévaut et ne nous permet pas de tirer des conclusions définitives pour le moment. Il est donc peut-être temps de prendre notre temps. Nous vous souhaitons une bonne transition vers une année 2021, que nous espérons plus agréable!

I Il nostro augurio per un gradevole passaggio verso il 2021

Quello che sta terminando è un anno eccezionale sotto ogni aspetto. La pandemia di coronavirus del 2020 ha sconvolto le nostre vite. Dopo una relativa normalizzazione in estate, adesso viviamo una seconda ondata autunnale decisamente più forte e la viviamo quasi impreparati. Inoltre i lockdown più o meno parziali hanno portato di nuovo a conseguenze da una parte nei trasporti interni ed internazionali e dall'altra anche nelle relazioni alle frontiere. Le manifestazioni si devono una volta di più disdire ed anche programmare un viaggio diventa forse non impossibile, ma quasi. Allo stato attuale nessuno osa avventurarsi in previsioni. Tuttavia in questo InfoForum non ci soffermiamo sulle conseguenze del coronavirus. Non intendiamo ignorare questa situazione, però l'incertezza non lascia spazio ad alcuna congettura. Forse è giunto il momento di concederci semplicemente del tempo per noi stessi. Vi auguriamo un gradevole passaggio verso un 2021 che speriamo sia davvero migliore.

Inhalt

Thema «Internationaler Fernverkehr»

DB und SBB mit grossen Plänen	3
Europäische Neuerungen 2021	4
Die Renaissance des TEE	4
Internationale Billette: Es bleibt kompliziert ..	5

Aktuell

Ticketing: Fortschritte im grenzüberschreitenden Regionalverkehr	6
Unregelmässigkeiten: Wolken über der BLS..	7
Bahn und Klimaschutz: Perspektiven 2050 ...	8
Direktionswechsel beim ZVV	9
FV-Dosto und Giruno unter der Lupe	10-11
Nachrichten 1 & 2	12 & 15
Strom für die SBB: 100 Jahre Ritom	13
Idee «Porta Alpina»: Eine Replik	14
Astuti: Die Misoixer Bahn als Veloweg	16-17
Citrap VD: Der Fall Bern – Chablais	18-19

Digital

Software für Störfälle: «RailOpt DSSplus» ...	20
---	----

Pro Bahn

Sektion EM: Das Fiasko bei der MOB	21
Bahnhofreisebüro schliesst	22
Präsidentenkonferenz in Luzern	23

Frontbild:

Ein ICE 4 der Deutschen Bahn bei Zizers GR auf der Fahrt in Richtung Norden.

Impressum

InfoForum 4/2020, Versand: 2. Dezember

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

Roland Arnet, Karin Blättler, Bastian Bommer, Mario Del Curto, Edwin Dutler, Tobias Imobersteg, Thomas Lendenmann, Noam Schaulin, Martin Stuber, Andreas Theiler; Gastbeiträge: Kurt Metz, Edna Bohnert und Regula Fischer

Bilder

Pressedienste, Redaktion, soweit nicht anders erwähnt

Korrektorat

Stefan Schweizer

Druck

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

Grafisches Konzept und Layout

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

Weitere Adressen

Siehe Kontakte Pro Bahn auf Seite 23

Auflage

2000 Exemplare, 4 x jährlich

Mitgliedschaft

Europäischer Fahrgastverband

Nächste Ausgaben

InfoForum 1/2021, Versand: 3. März 2021
Inserate- und Redaktionsschluss: 10. Februar 2021
InfoForum 2/2021, Versand: 2. Juni 2021
Inserate- und Redaktionsschluss 11. Mai 2021

Vorwärts in die Vergangenheit

DB und SBB beabsichtigen einen Ausbau der Verbindungen zwischen Deutschland und der Schweiz.

Edwin Dutler Die Medienmitteilung kam Mitte Oktober 2020. Die Deutsche Bahn (DB) und die SBB werden das Angebot im internationalen Personenverkehr zwischen Deutschland und der Schweiz mittelfristig weiter ausbauen. Eine entsprechende Absichtserklärung wurde unterzeichnet. Die Schwerpunkte des Angebotsausbaus voraussichtlich ab Fahrplan 2026 sind:

- Die Anzahl Direktverbindungen zwischen Deutschland und der Schweiz wird von heute 26 auf 35 tägliche Verbindungen erhöht.
- Zwei neue Direktverbindungen pro Tag von Hamburg über Basel nach Lugano stärken das Angebot auf der Nord-Süd-Achse durch den Gotthard. Mit dem Einsatz des Giruno auf dieser Linie besteht die Option, künftig weitere direkte Verbindungen von Deutschland nach Mailand anzubieten.
- Mit dem neuen Konzept werden zudem neue Direktverbindungen von Deutschland über Bern ins Wallis geschaffen.
- Der Einsatz der ICE 4 auf der Linie Dortmund – Köln – Basel ermöglicht neue Direktverbindungen aus Nordrhein-Westfalen, dem bevölkerungsreichsten Bundesland Deutschlands, in die Schweiz.
- Der zukünftige Halbstundentakt auf der Strecke Zürich – Chur schafft die Möglichkeit, zusätzliche Direktverbindungen aus Deutschland nach Chur anzubieten.
- Die Reisezeit zwischen Frankfurt und Zürich reduziert sich um 20 Minuten auf 3 Stunden 40 Minuten.

Kommentar von Pro Bahn Schweiz:

Wir begrüßen den kundenfreundlichen Angebotsausbau auf der Rheinschiene zwischen der Schweiz und Deutschland. Die erwähnten «neuen Direktverbindungen» sind allerdings nur für die junge Generation «neu», in der guten alten Eisenbahnzeit gab es alle diese und sogar noch mehr Verbindungen bereits. Aber bei der sogenannten Privatisierung der Staatsbahnen in den 1990er-Jahren wurden die Direktverbindungen weitgehend zerstört.

Zur Pünktlichkeit der ankommenden Züge aus Deutschland im Jahre 2026 lässt



Soll als EC von Hamburg bis Lugano verkehren: Giruno-Triebzug der SBB (hier in Basel SBB).

Bild: Gerhard Lob

sich keine Prognose wagen. Doch die SBB sind gut beraten, mindestens drei Dispozüge in Basel zu stationieren.

In der Medienmitteilung werden auch die sechs gegenseitigen Verbindungen zwischen Zürich und München erwähnt, welche dank einer Schweizer Finanzspritze nun endlich auf der elektrifizierten Einspurstrecke zwischen Lindau und Geltendorf verkehren können. Hier erwartet man von den SBB ein Machtwort gegenüber der grossen Schwester im Norden, damit die unnötige und kundenunfreundliche vierstündige Taktlücke auf das Jahr 2022 auch geschlossen wird.

Der dritte Grenzübergang zwischen der Schweiz und Deutschland (Schaffhausen/Singen) wird in der Medienmitteilung mit

Zur Pünktlichkeit der ankommenden Züge aus Deutschland im Jahre 2026 lässt sich keine Prognose wagen. Doch die SBB sind gut beraten, mindestens drei Dispozüge in Basel zu stationieren.

keinem Wort erwähnt. Auf der Strecke Zürich – Stuttgart geht das Trauerspiel weiter. Vor vier Jahren (!) hat die DB auf dieser internationalen Verbindung den Stundentakt mit ihren IC2-Zügen angekündigt. Die SBB-Medienstelle bestätigte indes auf Anfrage, dass sich auf dieser Strecke bis 2023 nichts ändert. Dank den SBB-Wagen EW IV und österreichischen Lokomotiven kann wenigstens ein zuverlässiger und umsteigefreier Zweistundentakt gewährleistet werden.

Aber es ziehen neue Wolken für die Gäubahn auf: Wegen Stuttgart 21 muss die bestehende Strecke für Bauarbeiten unterbrochen werden. Die internationalen Züge aus Zürich sollen dann bereits im Provinzbahnhof Stuttgart-Vaihingen enden. Eine brauchbare Lösung für die Einbindung in den Tiefbahnhof Stuttgart 21 existiert bis heute nicht, die ursprüngliche Variante über die Filder S-Bahn-Strecke ist unbrauchbar. Dies habe ich als Schlichter vor 10 Jahren bei den Verhandlungen bereits moniert. Leider behaupteten damals die DB und die Verkehrsexperten, die Einbindung wäre möglich. Jetzt musste man auch hier zähneknirschend zugeben, dass man sich geirrt hat. Hoffentlich sitzen bald alle Beteiligten an einen Tisch und suchen für die Reisenden eine akzeptable und kostenmässig realisierbare Lösung.

EC Zürich – Bologna umfährt Milano Centrale

Einige Änderungen in den europäischen Fahrplänen für das Jahr 2021.

Edwin Dutler Bei der Durchsicht der europäischen Fahrpläne für das kommende Jahr lassen sich einige wesentliche Änderungen feststellen. Dabei gilt es festzuhalten: Wegen der Pandemie kann es zu kurzfristigen Änderungen oder Zugausfällen kommen. Der internationale Zugverkehr wurde bereits massiv eingeschränkt.

Schweiz / Italien:

Von Basel über Luzern nach Milano verkehren neu zwei Direktverbindungen. Beide müssen allerdings im Tessin 30 Minuten verbummeln, damit sie auf der italienischen Strecke im EC-Trasse fahren können. Von den zehn angekündigten Direktverbindungen Zürich – Milano fahren zwei nicht nach Milano Centrale. Die beiden EC nach Bologna resp. Genova bedienen nur die Vorstadtbahnhöfe Milano Lambrate und Milano Rogoredo. Die Direktverbindung nach Venedig fährt weiterhin über Milano Centrale. Dieser Zug darf dann aber auf der Weiterfahrt nicht auf die Neubaustrecke Richtung Brescia. Auch die Direktverbindung Zürich – Bologna darf nicht auf die Neubaustrecke, der Schweizer Zug braucht für die Strecke Milano – Bologna deshalb mehr als die doppelte Zeit als ein Freccia-rossa.



Nicht für Schweizer Züge: Die italienischen Neubaustrecken dürfen nur von den Frecciarossa von Trenitalia und dem Italo von NTV befahren werden.
Bild: Edwin Dutler

Deutschland:

Die ICE-Verbindungen zwischen Berlin und Hamburg werden ausgebaut, zwischen Berlin und Bonn wird das ICE-Angebot verdreifacht. Weiter gibt es eine Fahrzeitverkürzung und Taktverdichtung mit den neuen SBB-Zügen Astoro auf der Strecke

München – Zürich sowie zusätzliche Fernverbindungen zu touristischen Destinationen.

Österreich:

Es verkehrt neu ein täglicher Nachtzug von Amsterdam nach Wien / Innsbruck. In der Wagengruppe der Nachtverbindung Zürich – Wien – Budapest wird in der Relation Salzburg – Budapest in beiden Richtungen ein ungarischer Speisewagen mitgeführt.

Skandinavien:

Per 1. April 2021 wird der Personenverkehr in Nordschweden auf der Strecke Boden – Haparanda nach einer 20-jährigen Einstellung wieder reaktiviert. Haparanda ist die einzige bahnerschlossene Station zwischen Schweden und Finnland. Für die grenzüberschreitende Verbindung von Haparanda nach Kemi hat die finnische Regierung eine Wiederinbetriebnahme der Strecke mit der Bahn einmal angekündigt, konkret ist aber noch nichts in den Fahrplänen.

Auf der schwedischen Inlandsbahn kommen modernisierte und revidierte Züge in Betrieb, welche eine grössere Kapazität haben. Ursprünglich waren diese Züge in Holland in Betrieb.

Alter Wein in neuen Schläuchen

Deutschland legt ein Konzept für ein neues TEE-Netz mit schnellfahrenden Zügen über grosse Entfernungen durch mehrere europäische Länder vor.

Edwin Dutler Am 1. Juli 2020 übernahm Deutschland für sechs Monate die EU-Präsidentschaft. Der innenpolitisch umstrittene Verkehrsminister Andreas Scheuer hat gleich die Gelegenheit wahrgenommen, um eine Idee zu präsentieren, die in seinem Haus, dem Bundesministerium für Verkehr, zusammen mit der bekannten Firma SMA, der Universität Passau sowie weiteren Fachstellen erarbeitet wurde.

Das vorgestellte 80-seitige Dokument mit dem Titel «TEE 2.0 – Grenzüberschreiten-

der Hochgeschwindigkeits- und Nachtverkehr auf der Schiene für den Klimaschutz» ist eine interessante Lektüre und erinnert an die TEE-Zeiten. Der legendäre «Trans-Europ-Express» verkehrte zwischen 1957 und 1987.

Das Konzept TEE 2.0 schlägt acht Hochgeschwindigkeitsverbindungen tagsüber vor, vier davon sollen kurzfristig realisierbar sein. In einer zweiten Umsetzungsstufe, nach Inbetriebnahme von wichtigen Infrastrukturmassnahmen, sollen die weiteren vier Linien verwirklicht werden.



Anknüpfen an alte Zeiten:
Der historische TEE II Gottardo.
Bild: SBB

Ein langer Hürdenlauf

Das Ticketing im internationalen Bahnverkehr ist immer noch zu kompliziert. Ein Erfahrungsbericht.

Bastian Bommer Die Unterkunft in Apulien war im Februar rasch gebucht und die Vorfreude auf Sonnenschein am Mittelmeer im Herbst gross. Nun musste noch entschieden werden, ob per Flugzeug von Basel EuroAirport nach Brindisi oder per Bahn und Nachtzug von Bern via Milano nach Lecce gereist wird.

Da unsere Kinder nun in einem Alter sind, wo auch eine längere Bahnfahrt kurzweilig und eine Fahrt im Nachtzug sogar ein neues Abenteuer sein kann, entschieden wir uns für die umweltfreundliche Variante. Das erste Problem war nun, dass im Gegensatz zu einem Flug die Bahnfahrt im Februar nicht buchbar war. Eine Homepage (www.seat61.com), welche jedem internationalen Bahnfahrer zu empfehlen ist, gab die Antwort (in englischer Sprache):

«Booking usually opens 120 days ahead for most high-speed & long-distance trains. But remember that this can shrink to as little as 30 days for dates immediately after the two annual Europe-wide timetable changes, on the 2nd Saturday in June and 2nd Saturday in December. For dates beyond these timetable changes, Trenitalia load trains in blocks, high-speed trains first and regional, InterCity & sleeper trains

much later, sometimes only 30-40 days before the timetable change date. And sometimes they load afternoon trains first and morning trains later. So if you don't see the normal all-day train service you expect to see, just odd trains, or afternoon trains but no morning trains, don't assume they've cancelled all the trains, just wait until all trains are loaded and booking opens 100 %.»

Auf Deutsch: Die meisten Hochgeschwindigkeits- und Fernverkehrszüge lassen sich normalerweise 120 Tage im Voraus buchen. Bei Terminen kurz nach den beiden jährlichen Fahrplanwechseln (am zweiten Samstag im Juni und am zweiten Samstag im Dezember) kann diese Frist auf bis zu 30 Tage schrumpfen. Anfang 2018 erhöhte Trenitalia den Buchungshorizont auf bis zu 6 Monate im Voraus. Für Termine nach dem Fahrplanwechsel gibt Trenitalia die Züge blockweise frei: Hochgeschwindigkeitszüge zuerst, dann Regional-, InterCity- und Nachtzüge, letztere teilweise erst 30 bis 40 Tage vor dem Fahrplanwechsel. Manchmal werden zuerst die Nachmittagszüge und später die Morgenzüge freigeschaltet. Wenn Sie also nicht den ganzen Zugverkehr eines Tages sehen, gehen Sie nicht davon aus, dass manche

Züge gestrichen wurden, sondern warten Sie einfach, bis alle Züge freigegeben sind.

Soweit, so gut. Dies sind wir auch in der Schweiz gewöhnt. Zum Beispiel, wenn wir im Sommer die Veloplätze im ICN von Luzern nach Lugano reservieren möchten: Dies geht leider auch erst 60 Tage vor den Ferien, obwohl das Reisedatum wegen den Schulferien schon lange im Voraus feststeht.

Rückreisetag nicht buchbar

Da dieses Jahr auch Covid-19 die Reiseplanung unsicherer machte, warteten wir bis im Juli mit den Reservationen und dem Kauf der Tickets. Ende Juli, also 60 Tage vor unserer geplanten Abreise, wollten wir aber doch langsam buchen. Fehlanzeige: Auf www.trenitalia.com, eigentlich eine hervorragende Homepage, waren die Nachtzug-Verbindungen weiterhin nicht ersichtlich. So besuchten wir von nun an täglich die Homepage, da ja die Unterkunft gebucht war und wir sichergehen wollten, dass wir im Nachtzug dann auch wirklich ein Viererabteil bekommen. Bingo: Am 3. August war es soweit und wir konnten das Viererabteil im Nachtzug ICN 755 von Milano nach Lecce buchen und somit auch die Fahrt von Bern nach Milano mit Umsteigen in Brig auf www.sbb.ch. In der Direktverbindung Bern – Milano waren mittlerweile schon alle Plätze weg, weiter nicht schlimm. Das Buchen der Rückreise zog sich hingegen weit in den September hinein: Am 8. September, 30 Tage vor der Rückreise, beschlossen wir, diese einen Tag früher zu buchen, da der eigentliche Rückreisetag weiterhin nicht buchbar war. Auch die telefonische Auskunft bei den SBB konnte das Rätsel nicht lösen. Erst als wir schon unterwegs waren, erschien der eigentlich gewünschte Rückreisetag auf der Buchungsplattform, aber da genossen wir schon die herrlichen sommerlichen Temperaturen am Mittelmeer nach einer Reise mit dem Nachtzug, bei der alles funktioniert hatte.

Schön wäre es, wenn beim Bahnfahren wie beim Fliegen schon früher gebucht werden könnte und alles auf einer Plattform möglich wäre.

Die Schweiz wird nur bei einer Verbindung berücksichtigt, aber bereits in der ersten Phase. Der TEE 3/4 verkehrt demnach auf der Strecke Amsterdam – Köln – Basel – Mailand – Rom. Im Dokument sind auch detaillierte Fahrpläne mit zahlreichen Anschlussdestinationen ersichtlich. Ein weiteres Merkmal ist die Taktüberlagerung zu den bestehenden nationalen Konzepten und die unterschiedlichen Laufwege. So sollen die oben erwähnten TEE 3/4 in der Schweiz nur in Basel Bad Bf, Aarau, Arth-Goldau, Bellinzona und Lugano halten.

Auch bei den Nachtzügen ist für die Schweiz eine Verbindung vorgesehen, der EN 27/28. Dieser verkehrt von Frankfurt respektive Zürich über Mulhouse

nach Barcelona. Der EN 25/26 Amsterdam – Venedig beziehungsweise Genua verkehrt auch durch die Schweiz, aber mitten in der Nacht und deshalb nicht sinnvoll benutzbar.

Für den Betrieb dieses neuen TEE-Netzes wird eine neue Gesellschaft vorgeschlagen, welche als eigenes Eisenbahnverkehrsunternehmen zugelassen ist. Die Meinungsbildung im Ressort Fahrplan über das Konzept TEE 2.0 ist noch nicht abgeschlossen. Deshalb interessiert uns, was Sie vom Konzept TEE 2.0 halten. Sie finden das Dokument auf unserer Webseite unter «Aktuelle Meldungen».

Ihre Rückmeldung senden Sie bitte an: edwin.dutler@swissonline.ch.
Besten Dank!



Einfachere Tarifstrukturen

Erfreuliche Fortschritte beim Ticketing im grenzüberschreitenden Regionalverkehr.

Noam Schaulin Die Arbeitsgruppe Ticketing trifft sich seit bald zwei Jahren regelmässig mit der nationalen Tariforganisation des öffentlichen Verkehrs der Schweiz, der Alliance SwissPass. Bei diesen Gesprächen vertritt die Delegation von Pro Bahn die Interessen der Kunden und Kundinnen gegenüber der öV-Branche.

Ein viel diskutiertes Thema waren stets die Probleme von Tickets im internationalen Regionalverkehr. Der Vertretung von Pro Bahn ist es dabei wichtig, dass auch im grenzüberschreitenden Nahverkehr die Tarifstrukturen einfach und verständlich sind. Durchgängige Billette müssen beidseits der Grenze mühelos gekauft werden können.

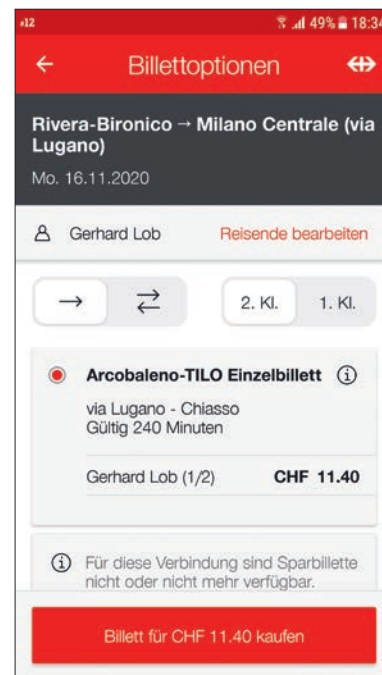
Im Tarifverbund Léman Pass in der Region Genf ist dies seit seiner Einführung

2019 möglich. Seit dem 1. August 2020 können auch im Tessiner Tarifverbund Arcobaleno Tickets für den grenzüberschreitenden Regionalverkehr gekauft werden. Fahrten über die Grenze nach Italien werden so einfacher.

Reto Hügli, Mediensprecher von Alliance SwissPass, bestätigte Pro Bahn, dass es jetzt endlich auch in anderen Regionen vorwärts gehe: «Als nächstes soll das neue Sortiment mit Vagabond und Onde Verte auf der Strecke zwischen Delle und Frankreich implementiert werden».

Auch in der Nordschweiz ist die Umsetzung vorgesehen. 2021 sollen grenzüberschreitende Tickets im Verkehrsverbund Hegau-Bodensee (Süddeutschland) und im Verkehrsverbund Vorarlberg (Österreich) ermöglicht werden. Als letzte Grenzregion wird der virtuelle Verbund Triregio im Dreiländereck um Basel folgen.

Die Arbeitsgruppe Ticketing von Pro Bahn ist sehr erfreut, dass der Billettkauf für grenzüberschreitende Fahrten mit



Endlich machbar: Ein über die SBB-App gelöstes Billett von einer Tessiner Gemeinde nach Mailand. Bild: Screenshot

Bahn, Bus und Tram nun wie gefordert vereinfacht wird. Sie wird sich weiterhin mit Alliance SwissPass zum Austausch rund um die Themen Tickets und Tarife treffen.

Viele Gemeinden bedauern die Abschaffung

Alliance SwissPass wird die beliebte «Tageskarte Gemeinde» nur noch bis Ende 2023 weiterführen.

Gerhard Lob Nur noch bis Ende 2023 können Gemeinden und Städte Tageskarten für den öffentlichen Verkehr anbieten. Sparbillette und Spartageskarten hätten in den letzten Jahren zu einem rückläufigen Umsatz bei den Gemeinde-Tageskarten geführt, schrieb die öV-Branchenorganisation Alliance SwissPass Anfang Oktober in einer Mitteilung. Gleichzeitig sei der Vertriebsaufwand gestiegen und der Verkauf vielerorts nicht mehr kostendeckend. Eine Digitalisierung der Tageskarte sei geprüft, jedoch verworfen worden: Diese wäre «aufgrund der unterschiedlichen Schnittstellen und IT-Lösungen nur mit einem unverhältnismässig hohen finanziellen und personellen Aufwand realisierbar», heisst es.

Das Angebot werde deshalb nur noch bis Ende 2023 aufrechterhalten. Die stra-

tegische Partnerschaft mit dem Schweizerischen Gemeindeverband und dem Schweizerischen Städteverband soll aber bestehen bleiben. Per 2024 werde Städten und Gemeinden ein «neues attraktives Angebot» zur Verfügung stehen, wird versprochen. Analog zu Partnerschaften mit Coop oder der Post sollen auch Gemeinden und Städte Billette des öffentlichen Verkehrs zu Sondertarifen verkaufen können.

Das Angebot der Gemeinde-Tageskarte besteht seit April 2003. Rund 1,5 Millionen Tageskarten werden jährlich verkauft. Beliebt ist dieser Fahrausweis auch, weil er ohne Halbtax erworben werden kann. Die Gemeinden können den Weiterverkaufspreis selbst festlegen. Dieser liegt in der Regel zwischen 35 und 45 Franken. Obwohl Gemeinde- und Städteverband dem

GA für Studierende

GL Der Bundesrat muss sich mit der Abschaffung des «GA Junior für Studierende von 25 bis 30 Jahren» befassen (Details siehe InfoForum 3/2020). Der Tessiner Nationalrat Marco Romano verlangt in einer Motion, der Bundesrat müsse sicherstellen, dass alle Studentinnen und Studenten bis zum Alter von 30 Jahren, die in einer Bildungseinrichtung im nachobligatorischen Bereich eingeschrieben sind und dort ein Vollzeitstudium absolvieren, das GA zu denselben Bedingungen erwerben können wie jüngere Studenten. Artikel 15 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) schreibe dies vor: «Sie (die Tarife) sehen für Kundinnen und Kunden in vergleichbarer Lage vergleichbare Bedingungen vor. Sie dürfen die Wahl zwischen verschiedenen Angeboten nicht unverhältnismässig beeinträchtigen.»

Vorhaben offenbar zugestimmt haben, protestierte eine Reihe von Gemeinden gegen die Abschaffung der Tageskarten und bedauerte diesen Schritt.

Wolken über der BLS

Subventionsmissbrauch: BLS-Direktor Bernard Guillelmon ist auf Ende Oktober zurückgetreten. Die Sanierung des Lötschberg-Scheiteltunnels wird redimensioniert.

Andreas Theiler Die BLS als zweitgrösstes Schweizer Bahnunternehmen ist in ein schiefes Licht geraten. Das erste grosse Problem: In den letzten Jahren haben die BLS AG und ihr Tochterunternehmen Busland AG die Erlöse für den Verkauf von Halbtax-Abos im Libero-Verbund nicht in die Offerten des regionalen Personenverkehrs eingerechnet. Dies führte in den Jahren 2012 bis 2018 zu überhöhten Abgeltungen von Bund und Kantonen in Millionenhöhe aufgrund zu tief budgetierter Erlöse. Die Unregelmässigkeiten bei der BLS wurden während Kontrollen entdeckt, die im Bereich des öffentlichen Verkehrs nach dem Postauto-Skandal ausgebaut wurden. Die BLS und Busland haben mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) sowie den Kantonen eine Vereinbarung zur Rückerstattung der missbräuchlich erhaltenen Subventionen in der Höhe von 43,9 Mio. Franken abgeschlossen.

Das zweite Problem betrifft den komplexen Mechanismus der Zinsglättung: Im letzten Jahr hatte das BAV bei der BLS ein fehlerhaftes Zinsglättungsmodell entdeckt und dazu eine Rückzahlungsvereinbarung abgeschlossen. Angesichts der Mängel verlangten Bund und Kanton Bern von der BLS, Kontrollen und Steuerung in den Subventionsbereichen grundlegend zu über-

prüfen. Der Verwaltungsrat der BLS hat die entsprechenden Aufträge erteilt. Zudem prüft die Eidgenössische Finanzkontrolle bei der BLS die korrekte Verbuchung von Kosten und Erträgen in den subventionierten Sparten.

Warum blieb Schlamassel unentdeckt?

Und was jetzt? Als Folge dieser beiden Pannen trat – nach dem für die Privatwirtschaft üblichen Muster – CEO Bernard Guillelmon per Ende Oktober zurück. 12 Jahre war er im Amt. Damit erledigen sich die alten Geschichten aber nicht einfach. Die BLS ist eine AG, aber mit speziellem Aktionariat: Der Kanton Bern hält knapp 56 Prozent der Aktien, der Bund knapp 22 Prozent, weitere Kantone und Gemeinden zusammen rund 7,5 Prozent. Und das BAV prüft jährlich die Konzernrechnung. Wie konnte der Schlamassel also passieren und so lange unentdeckt bleiben?

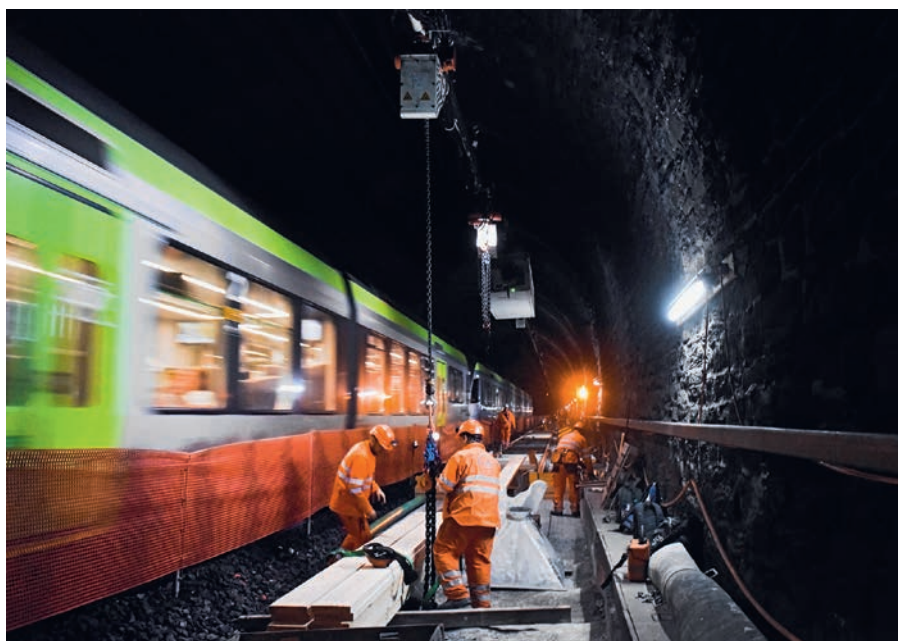
Die BLS selber bezeichnet die Finanzierung des Regionalverkehrs als höchst komplex. Vermutlich hat sie damit Recht; vielleicht weiss vor lauter Vorschriften die linke Hand nicht mehr, was die rechte tut. Wenn das BAV jetzt prüft, ob es aus den Vorkommnissen eine Strafanzeige basteln will, ist das für eine Aufsichtsbehörde, die anscheinend jahrelang nichts gesehen und

nichts gehört hat, eher billig. Vielleicht könnte in dieser Zeit mit mehr Erfolg die Menge der Vorschriften ausgedünnt und präzisiert werden?

In der Zwischenzeit hat sich BAV-Direktor Peter Füglistaler in den BAV-News vom Oktober 2020 zum Fall geäussert. Ein Satz sticht hervor: «Es darf vorausgesetzt werden, dass die ausgebildeten und spezialisierten Mitarbeitenden in den Finanzabteilungen der Unternehmen die spezialgesetzlichen Regelungen kennen und anzuwenden wissen.»

Neben den Subventionsmauscheleien und den fehlerhaften Zinsglättungsmodellen belastet eine weitere Affäre die BLS: Der Schotter am Lötschberg. Im alten Scheiteltunnel wird die Fahrbahn von Schotter auf Beton umgestellt. Zuerst gab es Mitte September eine grosse Aufruhr wegen vorschriftswidriger Lagerung respektive Entsorgung des Schotters. Es wird vermutet, ein grosses Fischsterben im Blausee sei darauf zurückzuführen. Im Zug der Enthüllungen und Dementis wurde zusätzlich bekannt, dass sowohl eine Kosten- wie eine Zeitüberschreitung zu erwarten sind.

Inzwischen haben sich die BLS und die Arbeitsgemeinschaft Marti laut einer BLS-Medienmitteilung vom 23. Oktober «mündlich» darauf geeinigt, das Sanierungsprojekt zu redimensionieren und damit rasch fertigzustellen. Der Arbeitsgemeinschaft Marti sollen 130 Millionen statt den ursprünglich ausgehandelten 89 Millionen Franken für die Fahrbahnerneuerung bezahlt werden. Die Gesamtkosten für die BLS belaufen sich damit inklusive interner Kosten, Honorare und Kosten für die Sicherheit auf 145 Millionen statt auf 105 Millionen Franken. Mehr als kurios: Nun wird der doppelspurige Tunnel nur bis 1,3 Kilometer vor dem südlichen Tunnelportal betoniert. Die verbleibenden 1,3 Kilometer will die BLS vorläufig bestehen lassen – mit Schotterbett!



Nur bis 1,3 Kilometer vor dem Südportal wird die Fahrbahn betoniert: Bauarbeiten im Scheiteltunnel im Sommer 2019.
Bild: BLS

Die Eisenbahn und das Klimaziel 2050

Ein Workshop des BAV thematisierte klimaverträgliche Mobilität. Dazu gehört auch Mobilitätsvermeidung und Nahmobilität.

Martin Stuber «Perspektive Bahn 2050» – unter diesem Titel lud das Bundesamt für Verkehr (BAV) am 8. September ausgewählte Gäste zu einem Workshop nach Bern, darunter auch Pro Bahn. Das BAV hat von der Vorsteherin des UVEK, Bundesrätin Sommaruga, den Auftrag erhalten, den Beitrag der Eisenbahn zum Erreichen des Klimaziels 2050 «Netto Null» zu definieren.

Der Verkehr ist das Stiefkind, wenn es um die notwendigen Massnahmen zur Erreichung der Klimaziele geht. Dabei kann er den grössten Brocken beisteuern, wie Christoph Schreyer, Leiter energieeffizienter Verkehr im Bundesamt für Energie (BFE), mit Zahlen für 2019 eindrücklich darlegte: mit einem Anteil von 38 Prozent ist der Verkehr der grösste Endenergieverbraucher in der Schweiz. Weil dieser Verbrauch zu 94 Prozent aus fossilen Energieträgern gedeckt wird, muss der Beitrag des Verkehrs zur CO₂-Reduktion gross sein. Nebenbei: Die Schweiz importiert diese Energieträger fast zu 100 Prozent und bezahlt dafür jährlich 12,2 Milliarden Franken. Die Eisenbahn hat einen Verbrauchsanteil von 5 Prozent, erbringt aber im Personenverkehr 15 Prozent und im Güterverkehr 37 Prozent der Verkehrsleistung! Umgesetzt auf den Anteil an den CO₂-Emissionen im Verkehr bedeutet das: 73 Prozent Auto, 21 Prozent Strassengüterverkehr, 2,8 Prozent Busse und 0,2 Prozent Eisenbahn (siehe Grafik).

Sébastien Munafò vom internationalen Genfer Forschungsbüro 6t zeigte auf, was das für unsere zukünftige Mobilität heisst. Die aktuellsten Zahlen über unser Mobilitätsverhalten stammen von 2015, und sie sind eindrücklich: Pro Jahr legen Frau und Herr Schweizer 24 800 Kilometer zurück: 36 Prozent davon im Flugzeug, 14 Prozent mit der Bahn. Die Mobilitätskonsumentinnen und -konsumenten in der Schweiz verursachen etwa 3,5 Tonnen CO₂-Emissionen pro Person und Jahr (im In- und Ausland). Und Munafò sprach Klartext:

- Nach den heute verfügbaren Daten würde Klimaneutralität für die Schweizer Bevölkerung bedeuten, die Emissionen von total rund 14 Tonnen CO₂-Äquivalenten auf zirka 1 bis 1,5 Tonnen pro Jahr zu senken, das heisst um mindestens den Faktor 10.
- Um das zu erreichen, wäre angesichts des heutigen Mobilitätsverhaltens höchstens Verkehrsemissionen von 350 Kilogramm CO₂-Äquivalenten pro Person und Jahr erlaubt.

Er räumte auch auf mit dem Mythos der Elektromobilität – eine vollständig elektrifizierte Fahrzeugflotte würde die Emissionen knapp halbieren – völlig ungenügend. Eine Kombination von drei Massnahmengruppen ist nötig:

1. Reduzierung der Reisenotwendigkeit und der zurückgelegten Distanzen.
2. Substanzielle Verschiebung des Modalsplits.
3. Bessere Energieeffizienz von Fahrzeugen und Infrastrukturen.

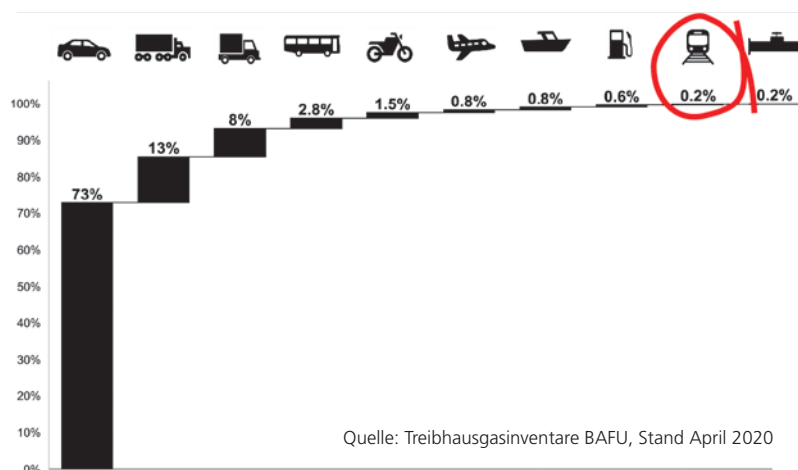
Auf Nachfrage präziserte Munafò, was das für den Modalsplit bedeutet, der bekanntlich heute bei 16 Prozent Schiene und 71 Prozent Strasse liegt (gerechnet in Personenkilometer): Mindestens eine Verdoppelung wäre nötig, aber besser eine Verdreifachung, also gegen 50 Prozent für die Schiene. Denn Züge erzeugen in der Schweiz im Durchschnitt 15 Mal weniger CO₂ pro Kilometer als Autos und 12 Mal weniger als Flugzeuge.

Munafò legte aber auch die Finger auf zwei wunde Punkte, die gerne ausgeklammert werden:

- Trotz massiver Investitionen in das Angebot hat der öffentliche Verkehr in der Schweiz in den letzten zehn Jahren keine wirkliche Verkehrsverlagerung erfahren. Die Attraktivitätssteigerung des Bahnangebotes führt dazu, dass die zurückgelegten Distanzen immer länger und die Agglomerationen auch durch die Bahn noch mehr zersiedelt werden. Also muss Mobilitätsvermeidung und Nahmobilität (zu Fuss, Velo) Gegenstand politischer Massnahmen werden, um die festgelegten Ziele zu erreichen.
- Der Erfolg des öffentlichen Verkehrs sollte nicht am zusätzlichen Verkehrsaufkommen gemessen werden, das er verursacht, sondern an den Marktanteilen, die er im Vergleich zu den konkurrierenden Verkehrsträgern dazugewinnt.

Aus den anschliessenden Diskussionen in den Arbeitsgruppen und der Schlussdiskussion kam klar heraus: Ein klimaverträgliches neues Verkehrssystem basiert auf der gut ausgelasteten Eisenbahn als Rückgrat. Es werden grosse gesellschaftliche Anstrengungen nötig sein, damit wir das erreichen.

Wer verursacht CO₂ im Verkehr? Emissionen des Verkehrs 2018.



Direktionswechsel beim Zürcher Verkehrsverbund

Traditionsgemäss pflegt die Sektion Zürich von Pro Bahn einen intensiven Informationsaustausch mit den wichtigsten Exponenten des öffentlichen Verkehrs. Dazu gehört auch der ZVV.

Edwin Dutler Beim ZVV wird der langjährige Direktor, Franz Kagerbauer, per Ende Jahr 2020 pensioniert. Er war seit 1998 Direktor des Zürcher Verkehrsverbundes. Er ist ein echter Praktiker und Fachmann für den öffentlichen Verkehr, da er täglich als Pendler im ZVV-Gebiet unterwegs ist. Die jeweiligen Besprechungen von Pro Bahn mit ihm waren von gegenseitiger Wertschätzung geprägt. Franz Kagerbauer wusste dank seiner Fachkenntnisse immer genau, was Sache ist. Wir wünschen ihm für den nächsten Lebensabschnitt alles Gute und beste Gesundheit und danken ihm für die kollegiale und angenehme Zusammenarbeit.

Als neuen Direktor des ZVV hat der Zürcher Regierungsrat Dominik Brühwiler bestimmt, der bereits heute als Leiter Ver-



ZVV-Direktion: Franz Kagerbauer (links) wird pensioniert, Dominik Brühwiler rückt nach.
Bilder: zVg

kehrsplanung arbeitet. In dieser Funktion ist er auch für die Angebotsplanung und das Fahrplanverfahren zuständig und deshalb der Hauptansprechpartner von Pro Bahn. Wir konnten in den vergangenen Jahren Dominik Brühwiler als hervorragenden Kenner des öffentlichen Verkehrs der

Schweiz erleben. Seine Beförderung zum Direktor ist deshalb nur folgerichtig und eine Bestätigung seiner bisherigen ausgezeichneten Arbeit.

Wir gratulieren Dominik Brühwiler zur Ernennung zum Direktor und freuen uns auf die weitere konstruktive und freundschaftliche Zusammenarbeit. Er wird stark gefordert sein. Im Rahmen des nächsten Ausbaus wird das Zürcher S-Bahn-System komplett auf den Kopf gestellt. Und die Begehrlichkeiten in allen Kantonsteilen wachsen. Auch Pro Bahn hat bereits Wünsche angemeldet. Wir sind uns bewusst, dass er auch nicht alles möglich machen kann, doch wir haben einige Begehren auf unserer Pendenzenliste, die wir ihm im ersten Quartal 2021 vorlegen werden.

SMART SOLUTIONS FOR A BETTER FUTURE



atron.com

40 YEARS



Smart solutions for challenging times

Digitalisierung, Mobilität und Nachhaltigkeit sind bestimmende Themen der heutigen Zeit. Für uns bei ATRON ist das seit 40 Jahren tägliches Business. Mit smarten Lösungen helfen wir dabei den ÖV in der Schweiz und ganz Europa nicht nur komfortabel und effizient, sondern auch bargeldlos und kontaktarm zu gestalten.

Doppelstöcker und Giruno unter der Lupe

Die Verlässlichkeit der als Schüttelzüge bekannten FV-Dosto hat sich stark verbessert. Die neuen grenzüberschreitenden Fernverkehrszüge Giruno kämpfen immer mal wieder mit Problemen.

Gerhard Lob Die Einführung neuer Zugflotten ist kein Kinderspiel. Das zeigt sich bei den beiden Zugtypen, welche die SBB im Rahmen von zwei Grossbestellungen geordert haben: Den Fernverkehrs-Doppelstockzug (FV-Dosto) von Bombardier sowie den einstöckigen Fernverkehrszug Giruno aus dem Hause Stadler.

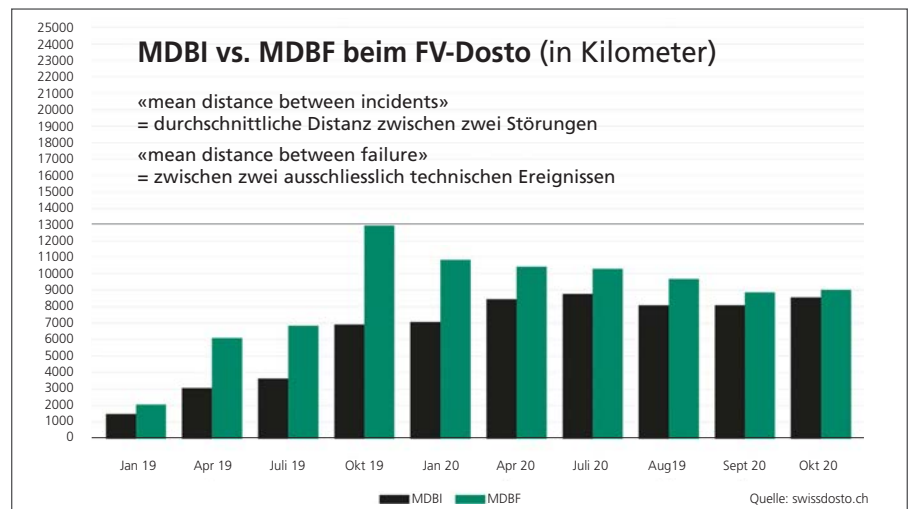
Über den ab Ende 2018 eingesetzten FV-Dosto sind unzählige Berichte erschienen. Er wurde als «Schüttel- und Lotterzug» gebrandmarkt. Tatsächlich blieb er relativ häufig stehen; im Oberdeck wackelte es; Türstörungen und Softwareprobleme sorgten für viel Ärger. Die Probleme brachten den inzwischen abgetretenen CEO Andreas Meyer in Schwierigkeiten. In der Öffentlichkeit wurde der Chef persönlich für die Probleme verantwortlich gemacht. Ironie des Schicksals: Es war Vincent Ducrot, jetzt Nachfolger von Meyer, der 2010 als damaliger Chef von SBB Fernverkehr den Zug beim kanadischen Konzern Bombardier bestellt hatte. Es war für die SBB die grösste Rollmaterial-Bestellung ihrer Geschichte. Ein Auftrag über 1,9 Milliarden Franken für 59 Doppelstockzüge. Die Lieferung hätte 2013 beginnen sollen, doch es kam zu erheblichen Verspätungen. Inzwischen sind 39 Kompositionen im Besitz der SBB (Stand Ende September). Bis Frühjahr 2022 soll die letzte der nun 62 Garnituren geliefert sein.

Inzwischen ist es ruhiger geworden um den FV-Dosto. Das Bashing hat aufgehört.

Aus gutem Grund: Seine Verlässlichkeit hat sich deutlich verbessert. Auch um die Informationen ist es gut bestellt. Hielten sich SBB und Bombardier lange mit Auskünften zurück, so haben sie inzwischen eine Kehrtwende vollzogen und versorgen die Öffentlichkeit über die Webseite swissdosto.ch transparent mit Informationen. Dort ist beispielsweise nachzulesen, dass der für die Verlässlichkeit wichtige MDBI-Wert in diesem September 8079 Kilometer erreichte und seit Februar nicht tiefer lag. Dieser Wert misst die erzielten, durchschnittlichen Distanzen zwischen betrieblichen und technischen Ereignissen, kurz Störfällen. Zum Vergleich: Nach der Inbetriebnahme lag dieser Wert im Januar 2019 bei tiefen 1385 Kilometer. «Die Zuverlässigkeit hat sich auf über 8000 Kilometer

MDBI stabilisiert, was der Anforderung der SBB für einen uneingeschränkten Betrieb entspricht», kommentiert SBB-Sprecher Oli Dischoe. Bombardier geht davon aus, dass die Zuverlässigkeit von mindestens 10 000 Kilometer MDBI per Ende 2020 erreicht werden kann, wie Unternehmenssprecher Andreas Bonifazi anfügt. Der MDBF-Wert, die mittlere Distanz bis zu einem ausschliesslich technischen Ereignis, betrug im Januar 2019 noch 2009 Kilometer und ist nun auf 9001 Kilometer gestiegen.

Etwas spärlicher fliessen die Informationen zum zweiten Zugtyp, dem Giruno, den die SBB im Rahmen eines Grossauftrags beim Thurgauer Rollmaterial-Hersteller Stadler 2014 bestellt haben: ein Auftrag über 980 Millionen Franken. Seit Dezember 2019 verkehren diese Züge auf



Die beiden SBB-Paradezüge: Doppelstöcker FV-Dosto von der Herstellerin Bombardier, Giruno als Niederflur-Hochgeschwindigkeitszug aus dem Hause Stadler.

Bilder: SBB

Hier verkehren FV-Dosto und Giruno

GL Aktuell verkehren die Doppelstöcker FV-Dosto auf den Linien IR 13/37 (Basel – Zürich – St. Gallen – Chur, RE Zürich – Chur, IC 3 (Chur – Basel) und ab dem kommenden Fahrplanwechsel im Dezember als IC 1 auf der Parodestrecke St. Gallen – Bern – Genf Flughafen. Die SBB planen zudem ab April 2021 einen Einsatz des FV-Dosto auf der Nord-Süd-Achse als IC 2 und IC 21 bis Lugano (die Tauglichkeit für Gotthard- und Ceneri-Basistunnel ist gegeben) sowie durchgebundene Züge zwischen Chur und Luzern (via Zürich). Die Nord-Süd-Verbindung via Gotthard ist die Stammachse für die Giruno-Züge von Stadler. Drei Zugspare verkehren zwischen Zürich und Mailand. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember werden alle SBB-Verbindungen Zürich – Milano inklusive den geplanten Weiterführungen nach Bologna und Genua mit dem Giruno gefahren.

der Gotthard-Achse, teilweise bis Mailand. 26 von 29 bestellten Zügen sind bis anhin pünktlich geliefert worden, davon sind im Schnitt 22 Züge im Einsatz. Die verbleibenden Kompositionen werden für Schulungen eingesetzt. Im November soll ein weiteres Fahrzeug ausgeliefert werden, die restlichen beiden im 1. Quartal 2021.

Wie steht es um deren Verlässlichkeit? «Die neuen Giruno-Züge entsprachen in den ersten Wochen nach dem Fahrplanwechsel 2019/20 bezüglich Zuverlässigkeit noch nicht den Erwartungen der SBB», hält Dischoe fest. Er spricht von «Kinderkrankheiten». Inzwischen hätten einige dieser Störungsursachen durch gezielte Massnahmen entschärft werden können. Behoben sind die Mängel allerdings noch nicht ganz. Es kommt immer wieder zu Pannen. Am Morgen des 14. September blieb ein Giruno ausgerechnet bei seiner ersten kommerziellen Probefahrt durch den neuen Ceneri-Basistunnel in der neuen Röhre stecken. Die Reisenden mussten evakuiert werden.

Auf Anfrage erklärt Stadler Rail, dass der MDBI-Wert zu Beginn bei 3000 Kilometer lag, im März 2020 auf 6000 Kilometer stieg und seither auf diesem Niveau verharrt. Damit liegt der Wert noch deutlich unter dem von den SBB angestrebten Zuverlässigkeitsziel von 8000 Kilometer.



Gruppenfoto mit «Mika»: Roll-out der BLS im Werk Erlen von Stadler am 9. September.

Bild: E. Dutler

Ein Allroundzug der Extraklasse

Roll-Out für «Mika»: Die BLS haben die erste Komposition der neuesten Flirt-Generation getauft.

Edwin Dutler Im September 2020 erfolgte in Erlen der feierliche Roll-out des neuesten Flirt. Die von der BLS bei Stadler bestellten 58 einstöckigen Züge namens «Mika» (moderner, innovativer, kompakter Allroundzug) bringen insbesondere auf dem Fernverkehrsnetz der BLS eine markante Qualitätsverbesserung. Der Name für die neuen Züge wurde im Rahmen eines von der BLS öffentlich durchgeführten Wettbewerbs ausgewählt.

Rückblende: Bei der Lancierung des Projektes für diesen Zug war es dem damaligen BLS-Projektleiter Edi Schenk ein grosses Anliegen, die Kundenvertreter bei der Ausgestaltung der sechsteiligen Züge von Anfang an aktiv einzubinden. Pro Bahn hat sehr gerne mitgemacht. Eine Delegation des Zentralvorstandes, verstärkt mit einem Vertreter der Sektion Espace Mittelland, war bei den Entscheidungsprozessen in zahlreichen Workshops

engagiert mitbeteiligt. Und das Ergebnis lässt sich sehen. Die 105 Meter langen Züge verfügen über niederflurige und grosszügige Einstiegs- sowie Multifunktionsbereiche, die heute üblichen Fahrgastinformationssysteme, eine Videoüberwachung für die Sicherheit der Reisenden, Panoramafenster im Niederflurbereich, genügend Ablageflächen und Steckdosen in der 1. und 2. Klasse. Sie ersetzen drei bisherige Fahrzeugtypen und vereinheitlichen dadurch die BLS-Fahrzeugflotte. Die neuen Kompositionen gehen ab 2021 schrittweise in Betrieb.

Die 30 Züge für den Fernverkehr (IR/RE) und die 28 Züge für die S-Bahn Bern sind technisch identisch. Die RE-Züge sind zusätzlich noch mit einer Verpflegungszone ausgestaltet und haben einen Sitzteiler «2 + 1» in der 1. Klasse. Die ersten ausgelieferten Züge sollen auf der Linie Bern – Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds verkehren.

Stadler gibt sich aber optimistisch, weil eine Reihe von Verbesserungen eingeleitet wurde. «Zusammen mit anderen Massnahmen an der Fahrzeugtechnik – beispielsweise Software, Aussentüren, Zugsicherung – und im Betrieb – wie Schulung, Hotline, Infrastruktur – wird ein Zielwert des MDBI bis Ende Jahr von 10 000 Kilometer erwartet», teilt Stadler-Sprecher Andreas Petrosino mit.

Zum Giruno-Zug sagen die SBB: «Wir erhalten von unseren Kundinnen und Kunden positive Rückmeldungen zu den grosszügigen Platzverhältnissen und der mo-

dernen Gestaltung und Ausstattung der Züge.» Tatsächlich werden diese Aspekte häufig gelobt. Es gibt aber auch vereinzelt Kritik, beispielsweise zu den als hart empfundenen Sitzen mit zu vertikalen Rücklehnen sowie zu einer Raumaufteilung, die trotz ihrer Grosszügigkeit stark an Nahverkehrszüge erinnert. Sehr kundenfreundlich und einzigartig für einen internationalen Fernverkehrszug ist der niveaugleiche Einstieg, der die Nutzung für mobilitätseingeschränkte Kunden erleichtert. Auch der FV-Dosto verfügt im Übrigen über Niederflureinstiege.

Nachrichten 1

Interaktive Bildschirme

Die SBB platzieren bis Ende 2022 an insgesamt 500 kleinen und mittelgrossen Bahnhöfen neue Bildschirme: Auf diesen Displays werden alle reiserelevanten Bahninformationen zum Fahrplan und zu Störungen interaktiv sowie in Echtzeit gebündelt. Anfang September wurden die ersten drei Testbahnhöfe ausgerüstet: Suhr, Effretikon und Dürnten. Bis Ende dieses Jahres soll ein ausgedehnter Pilotversuch an rund 50 weiteren Bahnhöfen in allen drei Sprachregionen abgeschlossen sein, wie die SBB mitteilten. (pd)

MIB geht an Zentralbahn über

Die Meiringen–Innertkirchen-Bahn, kurz MIB, ist eine wichtige Anbieterin im öffentlichen Verkehr im Haslital. Ursprünglich für den Bau der Kraftwerke erstellt, ist sie längst Teil des öV-Netzes und gehört der Kraftwerke Oberhasli AG (KWO). Nun soll die MIB an die Zentralbahn übergehen und ab Januar 2021 von ihr betrieben werden. Darauf haben sich die KWO und die Zentralbahn geeinigt. Bis Ende Jahr werden die Verhandlungen abgeschlossen sein. (pd)

Ein Nein in Liechtenstein

Einem Kredit von 71,3 Millionen Franken zum Ausbau der Bahnstrecke, die als Verbindung zwischen der Schweiz und Österreich durch Liechtenstein führt, erteilten die Stimmberechtigten Liechtensteins Ende August in einer Volksabstimmung eine Absage. Damit kann der Plan der Regierung, eine S-Bahn im Halbstundentakt auf diesem Abschnitt einzuführen, nicht realisiert werden. Der teilweise Ausbau auf Doppelspur wäre notwendig, damit sich S-Bahn, internationale Züge und Güterzüge problemlos kreuzen könnten. Mit der S-Bahn sollte ein neues Verkehrsangebot für die rund 20 000 Zuggendler geschaffen werden, die täglich von der Schweiz und Österreich nach Liechtenstein kommen. (Quelle: NZZ)

Europa-Park mit EuroCity-Halt

Besucher des Europa-Parks können künftig mit dem Fernverkehr anreisen. In Ringsheim nahe Rust halten ab dem 13. Dezember



nicht nur regionale Züge. Das neue Angebot ist allerdings bescheiden: Um 9.53 Uhr hält der EC Frankfurt – Basel – Mailand in Ringsheim; in der Gegenrichtung um 16:40 Uhr für die Rückfahrt. Die Busfahrt vom Bahnhof Ringsheim bis zum Europa-Park ist im Bahnbillettt inbegriffen. Das Angebot richtet sich an Kunden aus dem Rhein-Main-Gebiet, für Tagesgäste aus der Schweiz ist es in der Tat nicht attraktiv. (gl)

Neuer VöV-Präsident

An der Generalversammlung vom 27. August 2020 in Neuenburg hat der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) Renato Fasciati, den Direktor der Rhätischen Bahn, zum neuen Präsidenten gewählt. Fasciati folgt auf Norbert Schmassmann. Wichtigste Themen waren die Covid-Sonderbotschaft für den öffentlichen Verkehr sowie die angestrebte Erhöhung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs. (gl)

Flux 2020 für Fiesch

Der Walliser Tourismusort Fiesch hat in Rekordzeit einen neuen öV-Hub für Bahn, Postauto und Bergbahn geschaffen. Dieses Engagement für die Fahrgäste wurde nun mit dem Verkehrspreis Flux belohnt. Die neue Verkehrsschnittstelle wusste die Jury zu überzeugen. Der Bahnhof wurde um 400 Meter versetzt und gekonnt mit einer neuen Gondelbahn sowie dem Postauto-Terminal verbunden. Entstanden ist ein neuer, überaus funktionaler Verkehrsknoten am nördlichen Ortsrand. (pd)

Ausstellung in Chiasso

«Treni fra arte e grafica» (Züge zwischen Kunst und Grafik) heisst der Titel einer vielversprechenden Ausstellung im Museum m.a.x. in Chiasso, welche im Umfeld der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels zu sehen sein wird. Gezeigt werden historische Manifeste, Lithografien, Grafiken, Faltblätter, Fahrpläne und vieles mehr, wobei auch an die Arbeiten des Grafikers Josef Müller-Brockmann (1914–1996) erinnert wird. Die Ausstellung dauert vom 28. März bis am 12. September 2021. (gl)

Strom aus dem Ritomsee

Das erste Wasserkraftwerk der SBB für die Gotthardbahn feierte seinen 100. Geburtstag. Bis 2023 wird es umfassend umgebaut.

Roland Arnet Die Geschichte der Elektrifizierung der SBB-Strecke über den Gotthard ist direkt mit dem 100-jährigen Geburtstag des Kraftwerks Ritom (in der Leventina) verbunden. Als die ersten elektrischen Züge am 30. Juni 1920 durch den Gotthardtunnel fuhren, kam der Strom aus Piotta. Das erste Kraftwerk der SBB für die Elektrifizierung der Gotthardstrecke war erstellt, 1922 folgte das Nebenkraftwerk Göschenen und 1923 kam das Kraftwerk Amsteg dazu. Seither hat sich die «weisse Kohle» bei den Schweizer Bahnen flächendeckend durchgesetzt, und noch heute verwenden die SBB grossmehrtlich die Wasserkraft aus neun eigenen Kraftwerken für den Energiebedarf.

Ein kurzer geschichtlicher Abstecher zur Elektrifizierung: Schon 1906 konnten die SBB zusammen mit der Badener Firma Brown Boveri AG (BBC) den Simplontunnel mit Drehstrom-Lokomotiven in Betrieb nehmen. BBC erstellte damals auf eigene Kosten diesen Drehstrom-Versuchsbetrieb. 1913 nahm die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn BLS den elektrischen Betrieb mit Einphasen-Wechselstrom bei 162/3 Hz auf. In

Ritom einst und heute: Die steile Standseilbahn ist immer noch ein Besuchermagnet. Bilder: zVg / Roland Arnet

der Generaldirektion der SBB kam es 1916 zum raschen Umdenken, als im 1. Weltkrieg die Kohlenpreise stark stiegen (bis 4000 Franken pro Tonne). 1919 und 1920 testeten die SBB auf der BLS-Strecke Thun – Brig ihre für den Gotthard gebauten Versuchslokomotiven. Die von BBC favorisierte Drehstromtechnik konnte sich in der Schweiz nur vereinzelt halten, und die Versuchsstrecke von Domodossola bis Brig (später bis Sion erweitert) wurde 1930 von den SBB auf Einphasen-Wechselstrom umgebaut.

Erweitert und modernisiert

Zurück zum ersten SBB-Kraftwerk Ritom, das von 1917 bis 1920 gebaut, von 1950 bis 1960 wassertechnisch erweitert (Erhöhung auf 48 Millionen Kubikmeter Inhalt) und 2001 bis 2004 nochmals modernisiert



wurde: Das Wasser gelangt vom Stausee über einen Umleitstollen von 1030 Meter Länge zum Wasserschloss. Von dort fliesst das Wasser in oberirdischen Druckleitungen mit einer Fallhöhe von 850 Meter zum Maschinenhaus. Rund zweihundert Meter oberhalb der Turbinen werden die beiden Druckleitungen auf vier Leitungen erweitert und das Wasser gelangt auf vier Pelton-Turbinen zur Verstromung. Bisher werden pro Jahr rund 155 GWh elektrische Energie produziert.

Das Kraftwerk Ritom wird seit 2018 und noch bis 2023 umfassend umgebaut – dies auf der Grundsatzvereinbarung zwischen den SBB und dem Kanton Tessin mit seiner «Azienda Elettrica Ticinese» (AET). Die Partnergesellschaft heisst Ritom SA. Sie gehört zu 75 Prozent den SBB sowie zu 25 Prozent dem Kanton Tessin via AET. Geplant sind Investitionen von 270 Millionen Franken in die neuen Produktionsanlagen bei unveränderter Wassernutzung aus dem Stausee. Der neue Druckschacht wird 1,6 Kilometer lang, die Flachstrecke hat eine Länge von 600 Meter. Gebaut werden zwei neue Turbinen mit je 60 MW Leistung: eine dient mit einem 16,7-Hz-Generator der SBB-Bahnnetz-Versorgung, die andere mit einem 50-Hz-Generator dem kantonalen Stromnetz. Hilfreich wird der Frequenzumrichter sein, der den Strom-Austausch zwischen dem Netz der SBB und dem Netz der AET jederzeit möglich macht und so eine flexiblere Energieproduktion bewirkt. Die historische Standseilbahn bleibt der Nachwelt erhalten.

- Einzelmitglied
CHF 50.– / Jahr
- Familienmitglied
(Familien, Ehepaare,
Partner im gleichen Haushalt)
CHF 80.– / Jahr
- Studenten / Lehrlinge
CHF 25.– / Jahr
- Vereine / Verbände
CHF 100.– / Jahr
- Gemeinden
CHF 200.– / Jahr
- Firmen / Gönner
mindestens CHF 500.– / Jahr

 **Pro Bahn**
Schweiz

Jetzt Mitglied
werden und
anmelden auf:
www.pro-bahn.ch

«Alptraum ohne Ende»

Wie das Monster im Loch Ness taucht die Idee eines direkten Zubringers vom Gotthard-Basistunnel (GBT) in die Surselva immer wieder auf. Eine Replik zum Porta-Alpina-Projekt.

Kurt Metz Die Rahmenbedingungen für die Installation von zwei Haltestellen in der Multifunktionsstelle Sedrun des GBT verbunden mit einem 800 Meter hohen Lift in eine Kaverne rund einen Kilometer unter der Erdoberfläche, weitere 1,2 Kilometer von der Kantonsstrasse und 2,1 Kilometer vom MGB-Bahnhof Sedrun entfernt, haben sich seit dem negativen Bundesratsentscheid vom Mai 2012 nicht verändert. Umso mehr erstaunt das Aufflackern des Projekts (InfoForum 3/2020). Die Porta Alpina mit dem längsten Lift der Welt sei ein Grund, um in die Region zu reisen, begründen die lokalen Touristiker. Wirklich?

In der Neuen Zürcher Zeitung (NZZ) vom 8. Mai 2005 erschien der Beitrag «Eine hürdenreiche Fahrt in die Surselva». Dieser widmete sich schwerpunktmässig der Optik der Benützer und Betreiber und kam zu vernichtenden Folgerungen. Diese sind nach wie vor gültig:

- Viermaliges Umsteigen von den Basistunnelhaltestellen bis zum Erreichen eines Ziels in der Surselva: Vom Interregio in einen Elektrobus bis zum Liftschacht (860 Meter gerechnet von der Zugmitte eines IR aus Fahrtrichtung Süden); Eintritt in den doppelstöckig geplanten Lift ebenerdig oder über eine Treppe;



Bleibt eine Utopie: Erste Sprengung für die Porta Alpina in der GBT-Oströhre bei Sedrun im Jahr 2006.
Bild: AlpTransit Gotthard AG

vom oberen Ende des Lifts in einen Bus für die Fahrt durch den ehemaligen Bauzufahrtsstollen in den Raum Sedrun und schliesslich dort mit der MGB oder einem Bus beispielsweise zur Sesselbahntalstation der Skiarena Andermatt-Sedrun in Dieni.

- Die beiden seitlich verschobenen Tunnelhaltestellen müssten aus Sicherheitsgründen von den nur 2,5 Meter breiten Perrons über vier abgetrennte, drucktaugliche Warteräume verfügen.
- Die Lufttemperatur in den Bereichen der Porta Alpina beträgt zwischen 30°C und 35°C, was eine permanente Kühlung der Anlagen auf höchstens 28°C

Alternative Scheiteltunnel?

KM Wenn schon ein direkter Zubringer in die Region Andermatt-Sedrun, dann gibt es eine zielführende und weniger kostspielige Variante: Eine Verbindung aus dem Gotthard-Scheiteltunnel, der direkt und nur etwa 300 Meter unter dem Dorf Andermatt durchführt. Der Ausbruch einer Haltestelle für eine Komposition des «Treno Gottardo» der SOB und der Einbau einer kontinuierlichen Beförderungsanlage wie ein Paternosteraufzug mitten in die aufstrebende Tourismusdestination würde mithelfen, die staugefährdete Schöllenenstrasse dank der Zug-Direktverbindungen aus den Ballungsräumen im Mittelland und des Tessins deutlich zu entlasten. Zudem würde der Halt dieser Züge keine Behinderung für den übrigen Bahnverkehr im Scheiteltunnel mit sich bringen und keine knappen Trassen «fressen», wie das beim Halt in der Porta Alpina im Gotthard-Basistunnel der Fall wäre.

zwingend macht. Im Winter kann der Temperaturunterschied zwischen der Oberfläche und der Tunnelhaltestelle somit leicht 40°C erreichen.

- Am oberen Liftkopf ist zudem wegen des Kamineffekts des Liftschachts und des grossen Höhenunterschieds eine Druckschleuse zu durchqueren.

Somit stellt sich die Frage, ob Touristen wirklich Lust haben, diesen Hindernislauf in Kauf zu nehmen und dafür Geld zu bezahlen. Zu sehen gibt es auf dieser Odyssee unter Tag nichts.

Der vollständige NZZ-Artikel – der sich auch den von den Initianten errechneten und dem BAV sowie der Fachstelle öffentlicher Verkehr des Bau-, Verkehrs- und Forstdepartements Graubünden korrigierten Passagierzahlen und Baukosten widmet – kann auf der Webseite von Pro Bahn Schweiz unter «Aktuelle Nachrichten» eingesehen werden.

Kursbuch 2021

Das neue Kursbuch 2021 erscheint wieder im Format A5, in zwei Bänden, welche als eine Versandeinheit geliefert werden. Wenn Sie das Kursbuch 2021 bestellen, erhalten Sie es gegen Vorkasse innert wenigen Tagen bequem nach Hause geliefert.

Der Preis beträgt 19,80 Franken plus Porto.

Bestellung per Telefon:
031 328 58 58

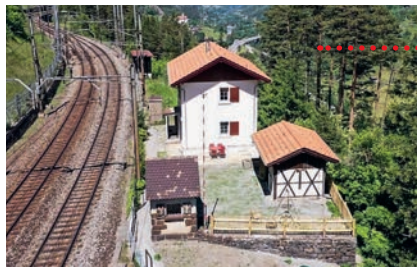
Bestellung per E-Mail:
kursbuch@verkehrsclub.ch



Nachrichten 2

Veloselbstverlad im IC mit Reservationspflicht

Gemäss den am 14. November veröffentlichten Fahrplanfeldern für 2021 lief die Prüfung von Massnahmen zum Veloselbstverlad wie befürchtet auf die einfachste Lösung hinaus: Statt das Platzangebot für Velos zu vergrössern, wird vom 21. März bis Ende Oktober auf allen IC die Platzreservations- und Zuschlagspflicht im Veloselbstverlad gelten, wie bisher auf den IC 5 und IC 2/IC 21. Eventuell wird es einige Ausnahmen geben; die unübersichtliche Darstellung in den Fahrplanfeldern verhindert eine schnelle und genaue Analyse. Im Kurz- und Mittelstreckenverkehr wird sich die Nachfrage auf IR, RE oder S-Bahnen konzentrieren und dort zu Überlastungen führen, zum Beispiel auf den Strecken Bern – Spiez, Zürich – Weinfelden oder Zürich – St. Gallen inklusive Teilstrecken. Die IR 13 und die parallelen IC 1 werden (mit Ausnahmen) beide mit Fernverkehrs-Doppelstockzügen geführt. Bei den



FV-Dosto werden die Reservationen wohl wie bei den ICN platzgenau sein, beim übrigen Rollmaterial kaum. Anderes Gepäck an den Velostellplätzen wird dann gnadenlos weggeräumt. Im InfoForum 1/2021 werden wir auf den Velotransport genauer eingehen. (sf/gl)

Ferien im Bahnwärterhaus

Ab Mai 2021 kann das totalrenovierte Wärterhaus Eggwald bei Göschenen für Ferien gemietet werden. Die SBB-Fachstelle für Denkmalpflege begann nach ihrer Gründung 2001 die historischen Bahnbauten an der Gotthardstrecke zu dokumentieren. Dabei entstand die Idee, das Wärterhaus Eggwald zu erhalten, als Baudenkmal zu renovieren und künftig als Ferienhaus zu vermieten. Nach einem eingehenden Vergleich mit den Originalplänen wurde das Haus schliesslich in den Jahren 2019 und 2020 sorgfältig renoviert und in den ursprünglichen Farben gestrichen. Von der Stube kann man direkt auf die Bahnlinie schauen. Der Bahnwanderweg Gottardo führt an dem Häuschen vorbei. In der Kabelbude, in der früher unter anderem das Streckentelefon stand, erinnert eine kleine Ausstellung an die Geschichte des Hauses und die Menschen, die hier lebten. Weitere Infos und Buchungen: www.sbbhistoric.ch

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

Un futuro ciclopedonale per il tracciato della Bellinzona – Mesocco

Resta il rammarico per la chiusura della vecchia Ferrovia mesolcinese.

Mario Del Curto Non è mia intenzione riproporvi la storia della ferrovia Bellinzona – Mesocco e della sua lenta agonia. Su di essa troverete in rete una vasta documentazione. Inoltre, le persone del posto, un tempo vicine ad essa, se contattate possono darvi una chiara idea della sua storia. Vale comunque la pena ricordare che questa linea, la cui apertura risaliva al 1907, rientra nel novero delle ferrovie regionali frettolosamente dismesse a sud delle Alpi tra gli Anni Sessanta e Settanta. Il dado fu tratto molti anni fa e il colpo di grazia fu inferto con il mancato sostegno alla Ferrovia Mesolcinese, rappresentata dalla Società esercizio ferroviario turistico (SEFT) che ne aveva ripreso la gestione a scopo turistico grazie all'impegno di molti volontari, dopo la chiusura dell'esercizio commerciale, da parte delle autorità locali e dall'Ufficio federale delle strade (USTRA). L'esercizio turistico di quello che rimaneva della linea originale nella Bassa valle tra Castione e Cama, non venne ritenuto degno d'interesse. Ora si tenta di rilanciare la carta turistica, seguendo la diffusa prassi di trasformare i sedimi delle defunte ferrovie in pista ciclopedonale. È una lodevole iniziativa, anche se rimane sempre l'amaro in bocca per la fine dell'esercizio ferroviario.

Dopo questo preambolo, viene spontaneo chiedersi quale sarà il dopo ferrovia in Val Mesolcina. Esaminiamo la situazione partendo da Mesocco. Nella località

dell'Alta valle, un tempo capolinea della ferrovia, esistono ancora la stazione e il deposito officina in stato di completo abbandono; fra l'asfalto della strada e del parcheggio si intravedono ancora i binari. Per contro nelle vicinanze è stato costruito un immobile, ove trovano posto pompieri, ambulanze e autopostali, quest'ultimi gestiti dalla Trasporti Pubblici Moesano SA, azienda nata dalla fusione fra gli assuntori postali Pacciarelli di Grono e Mutti di Mesocco. Per risolvere la questione della decadente stazione e relativo deposito officina, il Comune ha votato un credito per lo studio di un progetto riguardante il recupero della zona un tempo capolinea della ferrovia. Dalla stazione di Mesocco l'ex sedime ferroviario è stato trasformato in pista ciclopedonale, sino a Soazza.

Ritorno nella valle d'origine

Il progetto di valorizzazione dell'ex-tracciato ferroviario, vuole puntare sull'uso delle vecchie stazioni, come punto di appoggio al turista per le sue necessità: sussistenza, igiene, riposo, ecc. Gran parte del sedime è ancora recuperabile. Dalle informazioni raccolte in valle, il progetto di via ciclopedonale non è aversato come lo fu l'esistenza della ferrovia e dovrebbe quindi vedere la luce. Per il momento il viandante potrà scendere lungo la valle, seguendo le indicazioni di Sentieri svizzeri (Swisstopo). Il ciclista, dovrà rischiare la convivenza con

il traffico motorizzato, lungo la strada cantonale.

Nella zona industriale di Grono, l'ultima vestigia della ferrovia è rappresentata dal deposito della SEFT. Grazie alla disponibilità del signor Bruno Ferrari, segretario SEFT, ci è stato possibile effettuare un sopralluogo per ammirare gli ultimi mezzi ancora conservati della vecchia ferrovia. Fra il materiale rotabile conservato spicca la motrice della Biasca-Acquarossa con il suo vagone postale. Entrambi ritorneranno nella loro valle d'origine come monumento. La SEFT si occuperà di costruire un riparo, per evitare che faccia la fine della sua sorella più anziana, la quale dopo la soppressione della ferrovia fu relegata a monumento, salvo poi essere demolita dopo pochi anni, causa i danni delle intemperie.

Nella vicina sede dell'impresa Censi, si erge come testimonianza di questa linea storica, una motrice della Ferrovia Mesolcinese (in origine di proprietà delle Appenzeller Bahnen) protetta da una tettoia; il monumento è visibile da chi percorre la A13.

La Bassa Valle Mesolcina, ha visto lo spostamento dell'autostrada dal centro paese di Roveredo a monte di esso, mediante la costruzione della galleria di San Fedele, rendendo così necessaria la soppressione della ferrovia. Scelta anche avallata dai rappresentanti locali del popolo, i quali forse hanno poco potuto verso le



L'interno del deposito della FM a Grono (motrice Biasca Acquarossare) e l'ex stazione di Mesocco in abbandono.

Bilder: Mario Del Curto

Misox: Von der Bahn zum Veloweg

In diesem Beitrag zeichnet Mario Del Curto von der Tessiner Pro Bahn Sektion Astuti (Associazione ticinese utenti dei trasporti pubblici) die jüngste Geschichte der Misoxer Bahn nach. Wegen der Unvereinbarkeit mit Strassenbauprojekten musste auch das Überbleibsel der Misoxer Bahn als Touristenbahn eingestellt werden. Nun wird die historische Trasse Teil eines Radwegs durch das italienischsprachige, bündnerische Tal. Von der Bahn wird fast nichts übrigbleiben. Das Depot in Grono, das die letzte Betreibergesellschaft (SEFT) noch unterhält, wird aufgelöst. Vorhandenes Rollmaterial, wie der Postwagen der Biasca-Aquarossa-Bahn, wird als Denkmal an die Ursprungsorte zurückgeführt. Es verbleiben ein Triebwagen der Misoxer-Bahn neben dem Depot bei der Firma Censi, welcher soeben ein Schutzdach erhalten hat, sowie ein Güterwaggon, der am Bahnhof von Leggia zu sehen ist. Die ehemaligen Bahnhöfe sollen zu touristischen Zwecken als Infopoints genutzt werden. In Mesocco ist davon aber noch nichts zu sehen. Das Gebäude dort befindet sich in einem erbärmlichen Zustand.

Übersetzung aus dem Italienischen:
Gerhard Lob

esigenze autostradali. Riassumendo: il «dopo ferrovia» genera un sentimento di rassegnazione, verso le scelte politiche e le necessarie modifiche alla A13; autostrada di montagna è necessario prestare la massima attenzione per i pericoli che presenta. Nel contempo si temono tempi lunghi per la creazione della via a mobilità lenta, spina dorsale necessaria non solo per il turismo, ma anche per gli spostamenti di prossimità senza l'uso dei veicoli a motore.

Quando il deposito SEFT di Grono sarà smantellato, rimarranno in valle solo due testimoni della linea: la motrice presso l'Impresa Censi e un vagone merci esposto nella stazione di Leggia, ora abitazione privata. La creazione di un museo con centro di documentazione annesso, potrebbe essere un buon punto di riferimento, che andrebbe oltre la passione ferroviaria, ma alcune contingenze sembrano ostacolare tale opera.



1916 erstellt: Die Drahtseilbahn Treib – Seelisberg.

Bild: Roland Arnet

Historische Bergbahn technisch erneuert

Eindrücke von einer Reise via Treib nach Seelisberg im Kanton Uri.

Roland Arnet Seelisberg im Kanton Uri ist auf dem Landweg über eine Strasse über Ennetbürgen mit Beckenried verbunden. Für Bahn- und Schiff-Fans ist allerdings die Fahrt von Flüelen mit dem Kursschiff nach Treib fast Pflicht. Die 1150 Meter lange und 1916 erstellte Treib-Seelisberg-Bahn (TSB) ist im GA-Bereich als ordentliche Verbindungsbahn integriert. 1965 erhielt sie die noch heute genutzten formschönen Wagen. 1997 wurde die Fernsteuerungs- und Überwachungsanlage erneuert und von 2006 bis 2010 kam es zur Totalerneuerung der beiden Generatoren sowie der Antriebseinheiten: eine moderne Bahn im Hintergrund und viel Nostalgie zum Anfassen im Äusseren. Auch die Tal- und Bergstation sind weitgehend im Ursprung von 1916 erhalten geblieben.

Im März 2020 wurden die Geleise-Tragkonstruktion in der Tal- und Bergstation erneuert und das Zugseil von 1988 ersetzt. Doch kaum waren diese Investitionen getätigt, kam der Corona-Lockdown und der Bahnbetrieb wurde bis Juni fast vollständig eingestellt. Von Montag bis Freitag wurde ein Schiff- und Bahnersatzbus durch einen Kleinbus von Seelisberg nach Flüelen Bahnhof geführt. Dieser brachte Pendler und Einheimische sicher zum gewünschten Ziel.

Mit viel Herzblut wurden wir im August vom TSB-Betriebsleiter Christoph Nöpflin im 1905 gebauten Restaurant Treib empfangen. Herr Nöpflin ist gleichzeitig auch das touristische Gesicht von Seelisberg, im Notfall als Bus- oder Taxi-Chauffeur anzutreffen; er gilt als Macher in vielen weiteren Bereichen. Mit viel Liebe zum Detail zeigte er uns seine auf den neusten technischen Stand gebrachte historische Drahtseilbahn. Diese hat eine äusserst energieeffiziente Antriebstechnik von 1916. Kritisch hinterfragte er manche Vorgaben von den Theoretikern des BAV, die er trotzdem alle für die TSB umgesetzt hat.

Seelisberg und der dort vorbeiführende «Weg der Schweiz» warten mit einigen Neuerungen auf: Eine gelungene Ergänzung durch interaktive Informationen bringen den Besucherinnen und Besuchern die Geschichte humorvoll und kurzweilig näher. An zwölf Posten zwischen Treib, Seelisberg und dem Rütli erfuhren wir viel Interessantes über die Bedeutung und Geschichte des Rütli, die Entwicklung am Gotthardweg sowie zum Tourismus. Einzigartig ist zudem der Blick von hoch oben (Seelisberg) auf die Rütliwiese, den Gründungsort der Schweiz.

Mehr Infos: www.seelisberg.com

De la nécessité du train direct Berne – Chablais

Relier des agglomérations et valoriser le Train des Vignes: deux objectifs justifiant le train Berne – Chablais devant traverser, à la fois, la Riviera vaudoise et le Pays de Fribourg.

Tobias Imobersteg À la fin du XIXe siècle, Nestlé a besoin d'un transport sûr pour le lait des campagnes fribourgeoises et vaudoises. C'est ainsi que naît, en 1904, le chemin de fer Vevey – Chexbres – Puidoux: la S7 dite «Train des Vignes». Grâce à cette voie unique dont la pente est de 38%, il est dès lors possible de relier les lignes Lausanne – Berne et Lausanne – Brigue en créant un raccourci.

Plus d'un siècle plus tard, la population locale apprécie toujours encore ce moyen de transport qui lui permet de rejoindre confortablement Vevey. Cependant, pour les autres destinations, la population est mécontente: les attentes prolongées des correspondances pour Lausanne ou Montreux ainsi que la concurrence directe de l'autoroute A9 rendent la ligne peu attractive. Cette situation

s'est aggravée à la suite du changement d'horaire de décembre 2017: les temps de trajet – et même les tarifs – pour toutes les destinations présentes sur la carte ci-jointe ont dissuadé de nombreux voyageurs réguliers. Certains ont donc pris leur voiture à contrecœur. Quelles sont les causes de cette aggravation? Tout d'abord, pour compenser la perte de la correspondance entre Berne et le Chablais en gare de Lausanne, les CFF ont introduit pendant deux années consécutives un train Palézien – Vevey les samedis et dimanches, certes apprécié des voyageurs en transit, mais désavantageant les voyageurs réguliers de la S7. Puis, le Canton de Vaud lui-même a introduit la cadence à 30 min dans la Broye et n'a pas été attentif aux dégâts collatéraux par rapport aux horaires de la S7. Pourtant, le

Train des Vignes est stratégique pour tout le réseau Ouest de la Suisse.

Une ligne stratégique

Les populations de Berne, Fribourg et de la Broye ne peuvent pas rejoindre confortablement Vevey: elles doivent transiter par Lausanne, comme l'a longtemps fait la population neuchâteloise à destination de Genève. Ce détour provoque une frustration chez les voyageurs. Par conséquent, l'axe Berne – Chablais a une part modale faible des transports publics, puisqu'il est en concurrence directe avec l'autoroute A12. La solution serait un train direct servant les pendulaires comme les touristes, favorisant le transfert modal en faveur du rail entre Fribourg, Lavaux, la Riviera et les stations du Chablais (en vert sur la carte).



Together we move

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

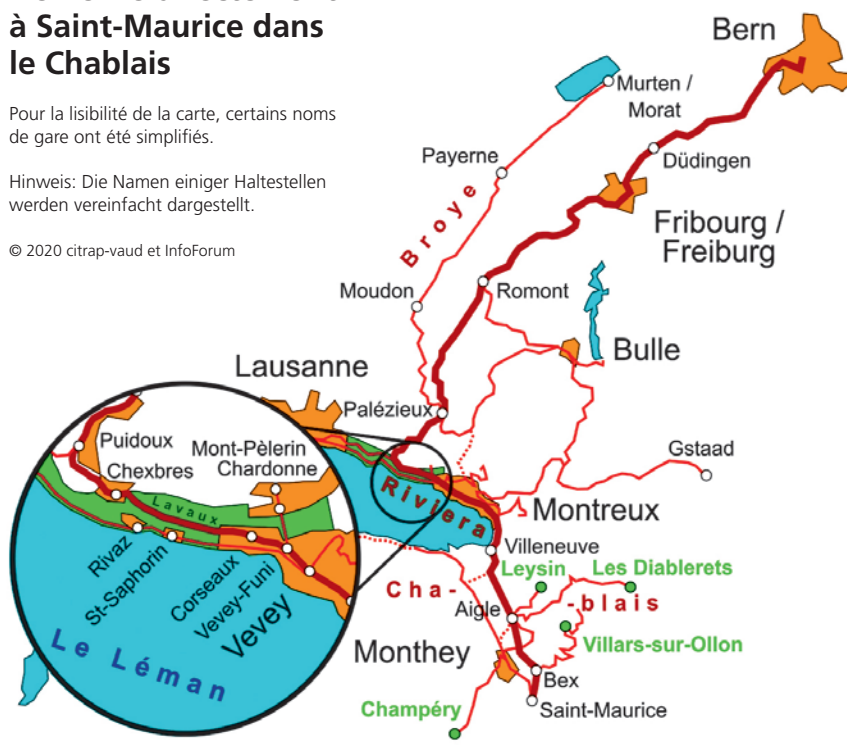
Bombardier und Together we move sind Marken der Bombardier Inc. oder ihrer Tochtergesellschaften.

De Berne directement à Saint-Maurice dans le Chablais

Pour la lisibilité de la carte, certains noms de gare ont été simplifiés.

Hinweis: Die Namen einiger Haltestellen werden vereinfacht dargestellt.

© 2020 citrap-vaud et InfoForum



Mais qui dit changement d'horaire dit adaptation technique: le Canton de Vaud a annoncé en juin 2020 qu'il y travaille. Un train Berne – Chablais aura besoin de bonnes correspondances à Vevey et à Puidoux afin de soigner la clientèle désireuse de se rendre à Lausanne, ainsi que des correspondances à Palézieux en direction de la Broye. Dans ce but, il faut étudier l'opportunité de nouveaux aiguillages, d'une signalisation permettant d'obtenir des trains en rafale, de points de croisement à Chexbres et Corseaux pour une cadence à la demi-heure et de la longueur du quai à Vevey-Funi.

La valorisation du Train des Vignes exige des solutions techniques pour satisfaire un besoin économique et environnemental évident. Le train Berne – Chablais devra respecter les voyageurs réguliers de la S7 actuelle. Il devra être inséré dans un plan global pour cette région à la croisée des chemins, qui comprend la boucle ferroviaire autour du

Léman, le raccordement à Monthey, le rétablissement de la ligne Bulle – Vevey (tous en traitillés rouges sur la carte) et, enfin, la préparation de la ligne nouvelle Lausanne – Fribourg – Berne, libérant

le trafic régional et marchandise sur le réseau existant.

Plus de détails sur le Train des Vignes, dont les interventions au Grand Conseil vaudois et au Conseil national, sur www.citrap-vaud.ch

Plädoyer für Direktverbindung von Bern ins Chablais

Tobias Imobersteg Wer mit der Bahn von Bern oder Freiburg nach Vevey oder Montreux fahren will, muss einen Umweg über Lausanne machen. Das hohe Potential einer Direktverbindung ist angesichts der Ballungszentren und des schwachen bis unbedeutenden öV-Anteils zwischen Freiburg und Montreux unbestritten. Eine einfache Lösung gäbe es: Diese würde über eine bestehende Linie durch die Rebhänge des Lavaux führen.

Diese einspurige Linie Vevey – Chexbres – Puidoux wurde 1904 gebaut. Auch wenn die Linie den Namen «Train des Vignes» trägt, ging es ursprünglich nicht um Wein, sondern um Milch: Nestlé brauchte ein Transportmittel, um die Milch aus dem Hinterland nach Vevey zu bringen. Mit 38 Promille Steigung verbindet sie seitdem die Strecke Bern – Lausanne mit der Simplonlinie Lausanne – Brig und stellt eine bedeutende Abkürzungs- und Ausweichstelle dar.

Bis heute profitiert einzig die lokale Bevölkerung entlang dieser Strecke vom Komfort der Direktverbindung nach Vevey. Sie muss aber für den Erhalt guter Anschlüsse nach Lausanne und Montreux kämpfen, denn die Anschlüsse des «Train des Vignes» haben sich seit dem Fahrplanwechsel von 2017 verschlechtert. Wegen den unattraktiven Fahrplänen und der direkten Konkurrenz der Autobahn A9 ist die heute als S7 bezeichnete Bahnlinie ein schlechter Zubringer für den Fernverkehr geworden. Und wer aus der Deutschschweiz die S7 benutzen will, muss auf dem Bahnsteig Geduld haben.

Eine Direktverbindung wäre für Pendler und Touristen von grossem Vorteil: Sowohl die bevölkerungsreichen Agglomerationen Freiburg und Montreux als auch Tourismusdestinationen des Lavaux, der waadtländischen Riviera und die Bergbahnen im Chablais würden davon profitieren (auf der Karte grün eingezeichnet).

Damit wäre die Schiene die Alternative zur Autobahn A12. Langfristig sollte diese Bahn in einen Gesamtplan eingefügt werden, der den Südanchluss am Genfersee, den Anschluss von Monthey, die Wiederbelebung der Strecke Bulle – Vevey (alle auf der Karte rot gestrichelt) und die Planung einer Neubaustrecke Bern – Freiburg – Lausanne berücksichtigt.

Weitere Informationen zum «Train des Vignes» finden sich auf der Homepage www.citrap-vaud.ch.

citrap-vaud.ch

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud

In Echtzeit optimal agieren

Entwicklung von «RailOpt DSSplus»: Die zunehmende Bedeutung der Software bei der Behebung von Störungen im Eisenbahnwesen.

Kurt Metz Wassereinbrüche im Lötschberg-Basistunnel, stürzende Brückenteile auf eine «Rollende Landstrasse» südlich von Freiburg im Breisgau oder die Rheintalstrecke bei Raststatt durch einen einstürzenden Tunnelvortrieb über Wochen blockiert – die Bilder solcher Ereignisse haben wir alle vor uns. Für die Disponenten der Eisenbahnverkehrsunternehmen sind das zwar nicht alltägliche, aber doch immer wieder vorkommende Szenarien grösseren Ausmasses.

Öfter kommen Personenunfälle, Störungen an der Infrastruktur und in der Informationstechnik vor. Ihnen allen ist eigen, dass sie rasch nach Lösungen verlangen, die den Bahnbetrieb wieder ins Lot bringen. Im hoch belasteten Schweizer Bahnnetz breiten sich bereits kleine Unregelmässigkeiten schnell in der Fläche aus, verursachen Verspätungen, verpasste Anschlüsse und Zugausfälle. Und das Rollmaterial wie das Betriebspersonal stehen dann nicht mehr zur rechten Zeit am richtigen Ort bereit für den fahrplanmässigen Bahnverkehr.

RailOpt unterstützt

Mit dem Ressourcen-Management-System RailOpt von Qnamic besteht schon heute ein erprobtes und praxisgerechtes System, das die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) von der Angebotserstellung über alle Planungshorizonte einschliesslich der Disposition bis zur Abrechnung unterstützt. Durch die simultane Berücksichtigung aller zum Prozess benötigten Ressourcen wie Rollmaterial und Personal

werden kostenoptimierte Angebote für Auftraggeber ermöglicht. Bereits heute wird der Disponent durch RailOpt auch in operativen Aufgaben durch Konflikterkennungen und deren Lösungen unterstützt. Aufgrund der zunehmenden Bedeutung in der Disposition für schnellere und stabile Lösungen nach unvorhersehbaren Ereignissen werden nun neue Vorgehensweisen definiert, um die zunehmende Komplexität durch die Disponenten beherrschbar zu machen.

Lösungen innert Minuten

Die Einzigartigkeit des neuen Ansatzes – eine Kombination von «Machine Learning» und «Operations Research» – besteht darin, dass die Software den Disponenten komplette Lösungsvorschläge unterbreitet. Die bis anhin verfügbare Unterstützung für Disponenten bestand darin, dass eine Software die Lösungsvorschläge des Disponenten daraufhin überprüft, ob sie zu Ressourcenkonflikten oder Regelverletzungen führen. Bis anhin musste der Disponent unter enormem Zeitdruck allein Ideen für eine Lösung entwickeln. Das neue Instrument – das Decision Support System Plus – berechnet innerhalb weniger Sekunden Lösungsvorschläge, die alle relevanten Rahmenbedingungen berücksichtigen. Der Disponent kann dann auf Grund seiner Erfahrungen die besten Lösungen auswählen oder einen der gemachten Vorschläge weiterentwickeln oder anpassen. Die Software setzt somit auf eine iterative Zusammenarbeit zwischen Mensch und Maschine, um schnell optimale Lösungen

zu entwickeln. Langfristig soll die Maschine sogar von den Disponenten lernen, um so immer passgenauere Vorschläge zu entwickeln.

Rasch zur Normalität

Die Verwirklichung dieser kühnen Idee macht es nötig, vertieftes Know-how aus der Forschung und praktische Erfahrung im Bahnbetrieb mit einem spezialisierten Softwareunternehmen zusammenzuführen: Die Ostschweizer Fachhochschule und die Fachhochschule Nordwestschweiz erschliessen Algorithmen und Machine-Learning-Ansätze für das Projekt, die Südostbahn (SOB) und der luxemburgische EVU-Partner CFL sorgen für den notwendigen Praxisbezug und Qnamic als erfahrenes Softwareunternehmen garantiert für die Entwicklung einer anwenderfreundlichen Software. Somit wird es im neuen «RailOpt DSSplus» möglich, für die gängigen Störungstypen innerhalb von wenigen Sekunden unter Berücksichtigung der Qualifikationen von Personal und Spezifikationen des Rollmaterials, der geltenden Arbeitszeitgesetze und mehrerer gleichzeitig zu beachtenden Gütekriterien (wie beispielsweise Verspätungsminuten kumuliert über alle Reisende, Zeit bis zur Normalisierung des Betriebs, Überstunden beim Bahnpersonal usw.) passende Dispositionsmassnahmen herzuleiten. Die Entwicklung von «RailOpt DSSplus» wird im Rahmen eines Innosuisse-Projektes ermöglicht, was zeigt, welchen Stellenwert und welche Bedeutung ihm von staatlicher Seite bemessen wird.

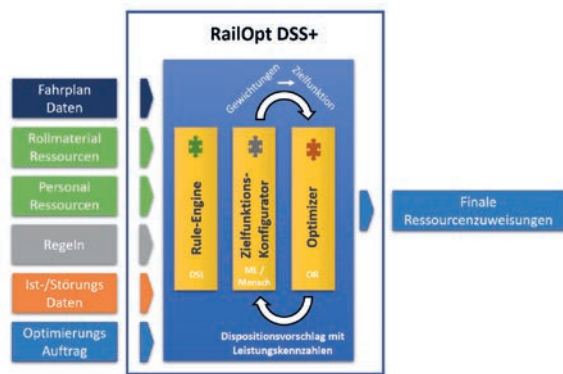
Info-Pläne zu «RailOpt DSSplus»

Die geplante Kick-off-Informationsveranstaltung «Echtzeit-Ressourcenmanagement für Bahnpersonal und Rollmaterial heute und morgen» von Anfang März 2020 an der Fachhochschule Nordwestschweiz in Olten fiel der Corona-Pandemie zum Opfer. Nun ist eine neue Orientierung für März 2021 geplant, die dann bereits erste Ergebnisse der interdisziplinären Zusammenarbeit vorstellen wird. Internet: www.fhnw.ch → Plattformen → dssplus

Ressourcenzuweisung «RailOpt DSSplus»

«RailOpt DSSplus» schafft es vom Input zur definitiven Ressourcenzuweisung in Sekundenschnelle.

Grafik: Qnamic



Das Fiasko der MOB

Die Sektion Espace Mittelland zur verschobenen Einführung des GoldenPass-Express.

Andreas Theiler Kurz vor Redaktionsschluss wurde offiziell bekannt, dass die neuen Umspurzüge für die Relation Montreux – Interlaken nächsten Sommer nicht bereit sein werden. Deren Einführung soll nun erst im Dezember 2022 erfolgen. Insider wussten längst, dass der Termin Juli 2021 unrealistisch war – und zwar nicht nur wegen Corona, wie jetzt begründet wird.

Ein Sündenbock ist praktisch. Die Sektion Espace Mittelland hat bereits in der zweiten Märzhälfte 2020 mit vier Briefen – an die beiden öV-Ämter der Kantone Bern und Waadt sowie an die beiden kantonalen Tourismusorganisationen – auf die unglückliche Situation aufmerksam gemacht, weil der neue Fahrplan der Montreux–Berner Oberland-Bahn (MOB) ab Dezember dieses Jahres auf die neuen GoldenPass-Express-Züge zugeschnitten wurde. Das hätte fürs erste Halbjahr 2021 Wartezeiten von rund 40 Minuten in Zweisimmen ergeben. Wörtlich schrieben wir: «Was uns stutzig macht, ist die Tatsache, dass der Fahrplan bereits im Dezember dieses Jahres eingeführt werden soll, obwohl die neue Flotte der MOB frühestens im Juni 2021 bereit sein wird. Die isolierte radikale Veränderung des Fahrplans bringt gravierende Nachteile für Passagiere mit sich, die vorderhand noch in Zweisimmen umsteigen müssen.»

Warten auf bessere Zeiten

Nun wird dieser Zustand vermutlich zwei Jahre dauern. Praktischerweise kann jetzt gemäss einer MOB-Medienmitteilung Corona gleich zweimal für Begründungen erhalten. Erstens, und dies ist sogar plausibel, beklagen die MOB respektive die Herstellerfirma Stadler die Lieferverzögerungen für zentrale Teile aus dem Ausland. Die zweite Begründung lautet: «Mehreren Prognosen zufolge wird der Tourismus-Sektor das Niveau von vor der Pandemie nicht vor 2023 oder sogar 2024 erreichen. Im Hinblick auf diese Vorhersagen und die aktuell herrschende grosse Unsicherheit sind die für den GoldenPass-Express festgelegten Minimalziele nicht einmal annähernd erreichbar.» Die Lancierung eines



Mehrere Wagen des GoldenPass-Express, die von Stadler Rail in Bussnang produziert werden, sind fertiggestellt und ausgeliefert. Zum Einsatz kommen sie aber noch lange nicht.

Bild: Actalis

neuen Produkts in diesem Kontext, so die MOB, wäre unvernünftig. Geht man so mit einem weltweit bekannten Produkt um?

Kein Wort darüber, was das für die immer noch in Zweisimmen umsteigenden Fahrgäste für unschöne Folgen hat. Kein Wort auch dazu, dass die erste Fristüberschreitung nicht Corona angelastet werden kann. Und vor allem: Wo bleibt in einem solchen Statement der unternehmerische Geist? Landauf, landab werden neue Ideen gewälzt und teilweise umgesetzt, neue Geschäftsfelder öffnen sich – und hier wartet man einfach darauf, dass sich die Zeiten wieder bessern werden und alles so wird wie früher.

Insider wussten längst, dass der Termin Juli 2021 unrealistisch war – und zwar nicht nur wegen Corona, wie jetzt begründet wird.

Noch zwei Details: Erstens wird der GoldenPass-Express nicht mehr in Saanen halten. Damit ist der Ort nur noch stündlich mit einem Regio erschlossen. In Saanen steht seit kurzem eine topmoderne und wunderschöne neue Jugendherberge. Gäste einer Jugendherberge sind öV-affin. Ihnen nimmt man eine komfortable Reiseumöglichkeit.

Zweitens: Auf unsere vier Briefe erhielten wir zwei Antworten. Eine nett formulierte, aber in der Sache unverbindliche von Tourisme Vaud und eine aussagekräftige vom Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern. Darin wird ausgeführt, dass ursprünglich 2019 mit der Einführung der neuen Züge gerechnet wurde. Dies wurde dann auf den Juni 2021 verschoben. Gleichzeitig ist der Kanton seit 2012 mit der Verbesserung der ganzen öV-Kette inklusive Postauto im Saanenland engagiert. Mit dem nun anstehenden Fahrplanwechsel waren auch Verbesserungen im Regionalverkehr zwischen Gstaad und Zweisimmen für die Übergangsperiode vorgesehen. Ob diese nun während zwei Jahren Bestand haben? Hoffen wir es, für Einheimische wie Touristen.

Das Ende dieser Geschäftsstelle

Der SBB-Schalter ist kein Auslaufmodell, trotzdem muss das Bahnhofreisebüro Wipkingen Ende 2020 schliessen.

Edna Bohnert und Regula Fischer*

Gross und fett wurde in einem ganzseitigen Artikel am 31. Oktober 2020 im Tages-Anzeiger das Umdenken bei der Bahn verkündet: Nachdem Herr Meyer jahrelang von fliegenden Autos geträumt und Frau Pilloud auf grosse Reisezentren gesetzt hatte, wo man sich online für eine komplexe Beratung voranmelden konnte, wird nun der Service public am Bahnschalter neu erfunden und die hochfliegenden Pläne werden ad acta gelegt. Der Schalterabbau wird eingestellt, Kundenbedürfnisse, nicht Zahlen, sollen zukünftig entscheiden, welche Schalter die SBB aufgeben.

Aber was uns total beeindruckt, ist die Sorge der Kundinnen und Kunden um uns: «Was macht ihr dann?», «Wo gehen Sie hin?» – die Anteilnahme an unserem Schicksal ist berührend.

Nachdem bis heute schon mehr als genug Bahnschalter abgeschafft worden sind, kommt dieser Paradigmenwechsel für die Drittverkaufsstellen leider zu spät. Avec-Shops, Poststellen und Migrolino sind in den letzten Jahren für die SBB in die Brezche gesprungen und haben insbesondere in ländlichen Gebieten die Grundversorgung der Bevölkerung mit öV-Informationen und Fahrausweisen sichergestellt. Jetzt ist damit Schluss. Auch die Stationshalter, deren Kerngeschäft über Jahrzehnte hinweg der Verkauf von SBB-Leistungen auf Provisionsbasis war, gehören zur Gruppe Drittverkaufsstellen und müssen aufgrund eines vor Jahren getroffenen Strategieentscheides ihre Geschäftstätigkeit Ende 2020 einstellen.

Mehr als ein Bahnhof

Das Bahnhofreisebüro Wipkingen schliesst seine Türen im Dezember 2020. Seit fast 25 Jahren arbeiten wir als private Stati-



onshalter mit den SBB zusammen. In den letzten Jahren haben im Zuge der Digitalisierung die nationalen Verkäufe stark abgenommen, während mit der Klimadiskussion die Nachfrage nach internationalen Bahnreisen massiv gestiegen ist. So haben wir uns das Nischengeschäft «internationale Bahnreisen» erobert und auch die Zusammenarbeit mit den ÖBB, Trenitalia und anderen europäischen Bahnen gesucht. Eine kompetente Beratung und ein guter Service waren immer schon Teil unserer Verkaufsstrategie – nicht erst jetzt haben wir gemerkt, dass die Kunden eine professionelle Beratung brauchen und auch schätzen: Zonenbillette sind nicht selbsterklärend und internationale Bahnreisen lassen sich nicht mit zwei Klicks buchen. Das galt schon für die Zeit vor der Pandemie.

Wir haben auch immer Quartierarbeit geleistet: das öffentliche WC nebenan betreut, unseren Kopierer der Quartierbevölkerung zur Verfügung gestellt, einen Büchertausch kuratiert und im ehemaligen Wartsaal Veranstaltungen organisiert. Seit fast zwei Jahren haben wir auch das Sekretariat der Pro Bahn Schweiz geführt – eine tolle Ergänzung zu unserem Kerngeschäft, dem Verkauf von Bahnreisen.

Berührende Anteilnahme

«Wenn ihr schliesst, fahre ich wieder Auto.» Eine solche Reaktion ist nur eine der zahlreichen Kundenkommentare auf unsere Ankündigung, dass wir Ende Jahr dicht machen. Wir spüren viel Groll und Wut, aber auch Ohnmacht und Unverständnis. Aber was uns total beeindruckt, ist die Sorge der Kundinnen und Kunden um uns: «Was macht ihr dann?», «Wo gehen Sie hin?» – die Anteilnahme an un-

>>>

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

>>>

serem Schicksal ist berührend. In einer solchen Situation interessiert die Kundenschaft der nächste bediente Schalter am Albisriederplatz, am HB oder in Zürich Oerlikon herzlich wenig.

Seit Januar haben wir mit allen Mitteln versucht, die SBB davon zu überzeugen, dass sie den auf Ende Jahr befristeten Vertrag nochmals verlängern und weiter mit uns zusammenarbeiten. Wir konnten dabei auch auf die grosse Unterstützung und das persönliche Engagement von Karin Blättler zählen, der Präsidentin von Pro Bahn Schweiz. Leider haben unsere Anstrengungen nichts gebracht – die SBB behaupten, sie wollen das Schaltergeschäft wieder selbst übernehmen und sich auf ihr Kerngeschäft besinnen. Das ist an sich ein nobler Schachzug. Aber dann gleich das Kind mit dem Bade ausschütten?

Das Bahnhofreisebüro Wipkingen kann auf einen grossen und treuen Kundenkreis zählen. Es würde den SBB gut anstehen, ein solches Reisebüro weiter zu unterhalten – als Ausdruck ihrer Firmenkultur und lediglich mit minimalem finanziellen Aufwand verbunden.

Ein herzliches Dankeschön!

Wir danken an dieser Stelle für die jahrelange Unterstützung und die gute Zusammenarbeit. Die Räumlichkeiten des Bahnhofreisebüros Wipkingen sollen in Zukunft dem Quartier offenstehen. Wir wünschen allen in diesen herausfordernden Zeiten nur das Beste und vor allem gute Gesundheit!

*die Zugreiseexpertinnen vom Bahnhofreisebüro Wipkingen

Präsidentenkonferenz in Luzern

Am 19. Oktober fand unter Einhaltung der geforderten Covid-Massnahmen wieder eine Präsidentenkonferenz der Sektionen mit physischer Präsenz statt.

Thomas Lendenmann Die Sektionspräsidenten wurden bei der Sitzung in Luzern über die aktuellen Geschäfte des Zentralvorstandes informiert. Längere Diskussionen gab es bei den Themen für eine Reaktivierung des Ressorts Güterverkehr aber auch zur neuen Gruppe Swiss Railvolution. Beim Thema Güterverkehr waren sich die Teilnehmer schnell einig, dass eine Reaktivierung des Ressorts im Moment wenig Sinn macht, da uns die Fachleute und die notwendige Zeit fehlen.

Zu einem Beitritt von Pro Bahn Schweiz zur Gruppe Swiss Railvolution gab es unterschiedliche Voten. Nach intensiver Diskussion waren sich alle einig, dass Pro Bahn bei dieser Gruppe dabei sein sollte.

Nur innovative Ideen oder auch sogenannte «Spinnergruppen» haben den öV weitergebracht. Man denke an das Taktsystem und Bahn 2000.

Weiter haben sich die Sektionspräsidenten zwei aktuellen Themen angenommen. Zum einen ging es um Velotransporte in den Zügen. Wenige Tage später fand auf Einladung des CEO Vincent Ducrot ein runder Tisch zu diesem Thema statt, an welchem wir vertreten waren. Wir werden separat darüber berichten. Zum anderen beschäftigt uns das Thema Maskenpflicht im öV.

Die ganze Sitzung verlief in einem sehr konstruktiven Rahmen und es wäre schön, wenn wir im nächsten Frühling wieder ohne Maske tagen könnten.

Neue Geschäftsstelle in Sicht

Karin Blättler Seit der Vereinsgründung waren bei Pro Bahn Schweiz die internen Aufgaben auf verschiedene externe Auftragnehmer und auf Mitglieder des Zentralvorstands (ZV) verteilt. Der Koordinationsaufwand untereinander, die Fehleranfälligkeit dieses Systems sowie vor allem die Schliessung des Bahnhofreisebüros Wipkingen und damit der Wegfall des Sekretariats haben den Zentralvorstand bewogen, künftig eine neue gesamtheitliche Lösung mit dem Ziel «alles aus einer Hand» zu etablieren. Der ZV soll sich nur noch den Vorstandsaufgaben widmen und sich wieder verstärkt zusammen mit den Sektionen für öV-Themen engagieren können.

Ab 1. Januar 2021 werden alle Vereinsaufgaben (Mitgliederverwaltung, Post/Telefon, Betreuung Website, Führung der Buchhaltung etc.) in einer Geschäftsstelle zentralisiert. Zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses war es noch zu früh, um im Detail über die Lösung zu berichten. Es besteht bereits eine Absichtserklärung mit einer öV-Partnerin, welche die Geschäftsstelle und die damit verbundenen Aufgaben übernehmen wird. Wir stecken gerade mitten in den Abschlussverhandlungen. Gerne werden wir die Partnerin, welche die Geschäftsstelle übernehmen wird, im nächsten InfoForum 1/2021 vorstellen. Wir freuen uns schon heute auf die Zusammenarbeit.

Kontakte Pro Bahn

ZENTRALVORSTAND

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

ESPACE MITTELLAND

Aldo Hänni, Präsident
Bielstrasse 5, 3263 Bütigen
T 032 530 13 12, M 079 327 58 56
pbs-em.praesident@pro-bahn.ch

OSTSCHWEIZ

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

ZENTRALSCHWEIZ

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

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

Ihr SBB Shop
in ausgewählten
Bahnhöfen
oder online.

Geschenkideen, Reiseaccessoires
und vieles mehr.
sbb.ch/shop

