



Bild: Gerhard Lob

## Handy-Apps unter der Lupe

Forderung nach zeitgemäsem Ticketing und BahnBonus-Punkteprogramm

Unter den Erwartungen: Erste Bilanz zu neuen Fahrgastrechten  
Ausstellung in Chiasso: Bahngrafik gekonnt aufgeleitet



**Gerhard Lob**

Redaktor  
InfoForum

## D Finger auf die Wunden gelegt

Bei einer Veranstaltung der Bahnjournalisten Schweiz in Goldau empörte sich der Chef der Südostbahn, Thomas Kuchler, vor kurzem über folgenden Vorfall: Eine ältere Passagierin war extra am Morgen an den Bahnhof St. Gallen gegangen, um sich stressfrei am Schalter ein Billett nach Uznach zu kaufen. Auf ihrer Reise am Nachmittag geriet sie in eine Kontrolle. Das Ticket war nicht gültig, die Gültigkeitsdauer abgelaufen, eine Busse die Folge. Für Kuchler zeigt die Episode, dass etwas mit dem Ticketsystem in der Schweiz nicht stimmt. Man müsse fast Experte sein, um von A nach B zu gelangen. Auch in Sachen Qualität hielt die Nummer 1 der SOB nicht mit Kritik an der eigenen Branche zurück. Es müsse wieder mehr auf Qualität gesetzt werden: «Holzklasse reicht nicht». Mit seinen Aussagen rennt Kuchler bei Kundinnen und Kunden offene Türen ein. Pro Bahn Schweiz macht in dieser Ausgabe eigene Vorschläge für ein zeitgemässes Ticketing.

## F Mettre le doigt où ça fait mal

Lors d'une récente rencontre des journalistes ferroviaires suisses à Goldau, le chef de la Südostbahn (SOB), Thomas Kuchler, s'est indigné de cet incident: pour faire les choses calmement, une dame âgée, s'était rendue spécialement le matin en gare de Saint-Gall afin d'acheter un billet pour Uznach au guichet. Lors de son voyage l'après-midi, la passagère est tombée sur un contrôle. La durée de validité de son billet était expirée et elle a écopé d'une amende. Pour Thomas Kuchler, cet épisode montre que quelque chose ne fonctionne pas dans le système de billetterie en Suisse. Il faut presque être un expert pour se rendre d'un point A à un point B. En matière de qualité aussi il y a des efforts à faire, et le patron de la SOB n'hésite pas à pointer du doigt son propre secteur: «La classe des bancs en bois ne suffit pas.» Pour la clientèle, c'est enfoncer des portes ouvertes. Dans cette édition, Pro Rail Suisse saisit l'occasion pour avancer ses propositions pour une billetterie moderne.

## I Mettere il dito nella piaga

In occasione di un recente incontro dei giornalisti ferroviari svizzeri a Goldau, Thomas Kuchler, CEO della Südostbahn, ha espresso la sua indignazione per il seguente episodio. Un'anziana signora, per evitare lo stress dell'ultimo momento, si era recata di buon mattino alla stazione di San Gallo per acquistare allo sportello un biglietto per Uznach dove intendeva recarsi nel pomeriggio. Sul treno il controllore la informava che lo stesso non era più valido in quanto il periodo di validità era già scaduto e pertanto le faceva una multa. Kuchler, ha affermato che tale situazione mostra che qualcosa non va nel sistema dei biglietti in Svizzera. Per poter andare da A a B si dovrebbe quasi essere un esperto. Il numero uno di SOB ha criticato il settore dei trasporti ferroviari anche per quanto concerne la qualità. Si dovrebbe porre nuovamente maggior attenzione alla qualità: «La classe economica non è sufficiente.» Con le sue dichiarazioni Kuchler viene incontro alle esigenze della clientela. In questo numero, Pro Bahn Schweiz dà alcune proposte per un sistema moderno di Ticketing.

## Inhalt

### Schwerpunkt «Tickets und Angebote»

Apps: DB Navigator schlägt SBB Mobile .....	3
Neue Abolösungen sind gefragt .....	4
Neuerungen zum Fahrplanwechsel .....	5
Fortschritte bei Velo-Selbstverlad .....	6

### Aktuell

Grossauftrag für Stadler: 286 Triebzüge .....	7
Adhäsion statt Zahnrad am Brünig .....	8-9
PR-Aktion: Connecting-Europe-Express .....	10-11
Nachtzüge: Ende oder Neubeginn? .....	12
Norwegen: Aus für Privatisierungen .....	13
Nachrichten .....	14
Zur Zukunft des Bahnhofs Bern .....	15

### ÖVerreisen

Züge zwischen Kunst, Grafik und Design:  
Ausstellung im m.a.x. Museo, Chiasso... 16-17

### Astuti

Il trasporto pubblico nel Locarnese ..... 18-19

### Citrap Vaud

Le réseau Léman Express: un bilan..... 20

### Pro Bahn

Neu im ZV: Ex-VBZ-Direktor Guido Schoch . 21  
Photovoltaik auf Perron-Dächern ..... 22  
Bericht von der Präsidentenkonferenz ..... 23

## Impressum

InfoForum 4/2021, Versand: 1. Dezember

### Herausgeber und Inseter

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

Bastian Bommer, Edwin Dutler, Verena Hofmänner  
Schärer, Thomas Lendenmann, Willi Rehmann, Noam Schaulin, Martin Stuber, Kaspar P. Woker; Citrap VD:  
Pierre Hofmann; Astuti: Charly Guscelli; Gastbeitrag:  
Kurt Metz

### Bilder

Presseidienste, Redaktion, soweit nicht anders erwähnt

### Korrektur

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 1/2022, Versand: 2. März 2022  
Inseter- und Redaktionsschluss 9. Februar 2022  
InfoForum 2/2022, Versand: 1. Juni 2022  
Inseter- und Redaktionsschluss 11. Mai 2022

# «DB Navigator» schlägt «SBB Mobile»

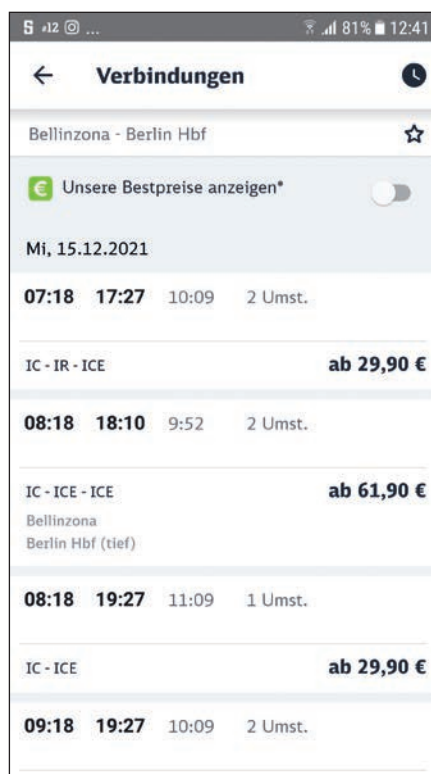
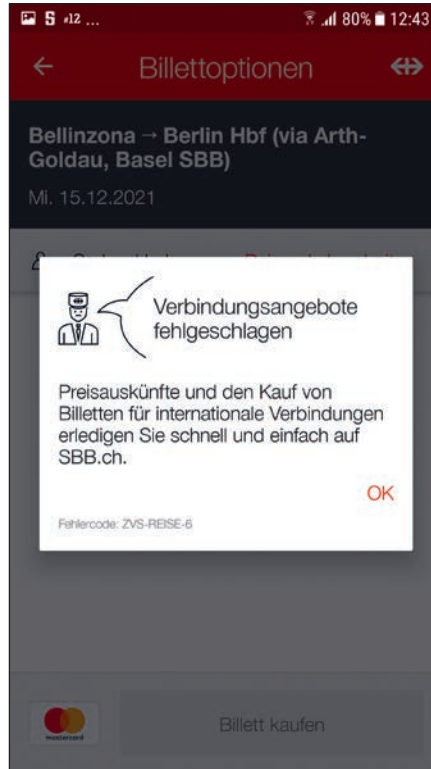
Elektronisches Ticketing wird immer wichtiger: Für Billette im internationalen Verkehr bleibt die App der SBB leider untauglich.

**Gerhard Lob** Die SBB kommunizieren es bei jeder Möglichkeit: Der Verkauf von Billetten am klassischen Bahnschalter ist dramatisch eingebrochen, das elektronische Ticketing ist auf dem Vormarsch. Selbst Billettautomaten am Bahnhof werden immer weniger verwendet. Lange nutzten Fahrgäste vor allem die Möglichkeit, E-Tickets über die Homepage der Bahngesellschaften zu lösen. Inzwischen werden diese immer häufiger auf dem Handy über eine App gekauft. Es ist denn auch nicht mehr nötig, das Billett auszudrucken. Das E-Ticket erscheint direkt auf dem Display unter der Rubrik «Bevorstehende Reisen». Im Zug wird der QR-Code kontrolliert. Wer sich bei den SBB mit einem eigenen Konto angemeldet hat (das Halbtax ist – wenn vorhanden – eingespeichert), kann tatsächlich in Windeseile ein Billett lösen. Sobald man im Fahrplan die gewünschte Verbindung gefunden hat, taucht die Option «Billett wählen» auf.

Allerdings ist der Preis für die Fahrt erst danach ersichtlich. Anders gesagt: Die Fahrzeiten gemäss Fahrplan sind über die SBB-App schnell zu finden; um die Kosten für die Verbindung in Erfahrung zu bringen, braucht man etwas mehr Geduld. Bei internationalen Reisen reicht auch Geduld nicht aus: Denn über die SBB-App lassen sich nach wie vor keine Billette für internationale Fernverkehrs-Verbindungen erwerben. Ausnahmen gibt es einzig im grenznahen Raum (beispielsweise Lugano – Mailand).

In einem Test haben wir am 13. November ein Ticket von Bellinzona nach Berlin mit Fahrtantritt am 15. Dezember gesucht: Die SBB-App gibt über den Fahrplan die möglichen Verbindungen an. Drückt man dann auf «Billett wählen», so erscheint ein trauriges SBB-Männchen mit der Anzeige «Verbindungsangebote fehlgeschlagen: Preisauskünfte und den Kauf von Billetten für internationale Verbindungen erledigen Sie schnell und einfach auf SBB.ch» (siehe Abbildung). Das bedeutet: Die SBB-App gibt nicht einmal die Preise für die Verbindungen an.

Anders und vorbildlich die App «DB Navigator» der Deutschen Bahn: Bereits nach



Suche nach einer internationalen Verbindung mit Deutschland: Fehlanzeige auf der SBB Mobile App, klare Preisangabe und Auswahl bei DB Navigator. Bilder: Screenshots

der Eingabe von Abfahrts- und Zielort an einem bestimmten Reisetag erhält man Abfahrt- und Ankunftszeiten, die dazugehörigen Gesamtreisezeiten mit der Anzahl Umstiege übersichtlich für einen gewählten Zeitraum dargestellt. Vor allem: Bei jeder Verbindung ist der günstigste Preis vermerkt. In unserem Test-Beispiel lässt sich eine Reise von Bellinzona nach Berlin für den Super-Sparpreis von 29,90 Euro (!) buchen. Besonders kundenfreundlich für preisbewusste und flexible Kundinnen und Kunden ist die Funktion «Unsere Bestpreise anzeigen», welche die günstigsten Verbindungen am gewählten Tag auflistet.

Es bleibt ein Rätsel, warum die SBB nicht in der Lage sind, ein vergleichbares App-Angebot aufzuschalten. Der Umweg über die Webseite [www.sbb.ch](http://www.sbb.ch) scheint nicht mehr zeitgemäss, auch wenn hier positiv angemerkt werden muss, dass sich über die SBB-Seite inzwischen auch die supergünstigen Angebote der Deutschen Bahn (Sparpreis und Super-Sparpreis) erreichen lassen. Doch die Suchpfade sind komplizierter. Überhaupt erscheinen die Preisangaben bei den SBB weniger transparent. Auf der Webseite steht rechts in einem roten Balken etwa für die Strecke Zürich – Olten «Billette ab CHF 13,50»: Doch dieser Mindestpreis gilt nur für Besitzerinnen und Besitzer eines Halbtax-Abonnements. Für Personen ohne Halbtax, was bei Touristen häufig der Fall ist, beträgt der effektive Preis 27 Franken.

Bei der Deutschen Bahn hingegen ist der angegebene Mindestpreis im Fallbeispiel (29,90 Euro) auch ohne jegliche Vergünstigung (Bahncard, GA, Halbtax) gewährt, also real. Die Modalitäten der unterschiedlichen Preissortimente (Sparpreis, Super-Sparpreis, Flexpreis) für 1. und 2. Klasse erscheinen übersichtlicher als bei den SBB. Sehr gut gemacht ist hingegen bei den SBB der Touch-Fahrplan, der sowohl in der App als auch auf der Webseite genutzt werden kann: Auf einem Kachelmuster lassen sich Abfahrts- und Ankunftsort mit einem Wisch verbinden. Die gewünschten Verbindungen werden im Nu angezeigt.

# Es braucht ein BahnBonus-Punkteprogramm

Neue Abolösungen, flexibles und zeitgemässes Ticketing aus Sicht von Pro Bahn Schweiz.

**Bastian Bommer** Pro Bahn Schweiz hat sich im Sommer 2021 intensiv damit auseinandergesetzt, was ein flexibles und zeitgemässes Ticketing für die Kunden bedeuten könnte und was mögliche neue Abolösungen wären. Es wurden dabei mehrere Lösungen (BahnBonus-Punkteprogramm, Mini-Flex-GA, Kostendach und Prepaid-Guthaben) von den Mitgliedern vorgeschlagen und untereinander verglichen. Auch wurde abgewogen, was Vor- und Nachteile, Kundenfallen und Tabus dieser Varianten sein könnten. Folgende zwei Abolösungen wurden am Schluss als Favoriten ausgewählt: das BahnBonus-Punkteprogramm und das Kostendach.

## BahnBonus-Punkteprogramm

Als eine Möglichkeit dient das BahnBonus-Punkteprogramm nach dem Vorbild der Deutschen Bahn. Auch die App «SBB MyWay» bietet ähnliche Möglichkeiten. Im Trophy-Bereich gibt es die Möglichkeit, diverse Abzeichen und Punkte zu sammeln. Insbesondere Verbindungen mit niedriger Belegungsprognose werden mit Punkten belohnt, jedoch nicht die Reisen bei sehr hoher Belegung.

Auf was muss aus Sicht der Kunden unbedingt geachtet werden, damit eine solche Abolösung auf Anklang stösst?

- Das Bonusprogramm muss transparent sein, zum Beispiel bezüglich Belegungsprognosen, und für alle öV-Kunden einfach nutzbar sein.
- Auch Kundinnen und Kunden mit GA müssen teilnehmen können.
- Das Programm muss ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis, einfache Handhabung und gute Begreifbarkeit bieten.
- Die Lenkung auf Verbindungen mit niedriger Belegungsprognose wird belohnt: Dies darf aber nicht zu unübersichtlich sein. Das Tarifsystem muss dabei schweizweit einheitlicher und einfacher werden – nicht noch komplizierter.

Zusammenfassend würde die Benutzung des öV insgesamt belohnt und auch das Zur-Verfügung-Stellen von Nutzungsdaten. Auch kann die Nutzung schwach

Mein Punktekonto	
Muttenz - Basel SBB	20
26.09.2021 15:04 - 15:10 S 1	2
Bern - Liestal	20
26.09.2021 14:04 - 14:49 IC 61	2
Kerzers - Bern	100
23.09.2021 17:00 - 17:26 S 52	2
Bern - Kerzers	100
23.09.2021 12:53 - 13:10 IR 66	2
Basel SBB - Olten	100
12.09.2021 12:03 - 12:28 IR 26	2
Bern - Biel/Bienne	100
09.09.2021 14:12 - 14:38 IR 65	2
Thun - Bern	0
05.09.2021 17:35 - 17:56 IC 8	2

Bei der Trophy wird die Anzahl Punkte je nach Auslastung der Züge vergeben.

ausgelasteter Verbindungen oder langsamerer Produkte (IR/RE statt IC) belohnt werden und somit eine Kundenlenkung auf diese stattfinden.

## Kostendach

Bei einer Abolösung mit einem Kostendach wäre eine tägliche, wöchentliche, monatliche oder jährliche Obergrenze möglich. Kundinnen und Kunden wüssten somit im Voraus, wie viel sie maximal für die Benutzung des öV bezahlen. Der Preis des GA (monatlich, jährlich) wäre der maximale Preis, welcher jemand für die Benutzung des öV bezahlen müsste. Auch könnte am Wochenende ein anderes Kostendach gelten als unter der Woche.

Auf was muss bei einem Kostendach unbedingt geachtet werden, damit diese Abolösung bei der Kundschaft auf Anklang stösst?

- Die Informationen und die Nutzung müssen transparent sein.
- Das Kostendach muss einfach zu aktivieren sein.
- Es sollte zu einem späteren Zeitpunkt bei einem allfälligen Be-in-be-out oder

In der Trophy werden Punkte für Bahnfahrten auf Verbindungen mit tiefer bis mittlerer sowie hoher Belegung vergeben. Weiter ausbauen können Sie Ihr Punktekonto durch den erfolgreichen Abschluss von Etappen in der Kantons-Rally und die Freischaltung von Abzeichen.

Auslastung	Punkte
	0
	20
	100

Die Meilensteine der Kantons-Rally können Sie unter dem Tab "Trophy" unter "Meine Kantons-Rally" und die Abzeichen unter "Meine Abzeichen" einsehen.

Die Berechnung der Punkte erfolgt mit den automatisch erfassten Daten durch die MyWay App bei eingeschaltetem Tracking. Bei ausgeschaltetem Tracking können keine Daten gesammelt und keine Punkte vergeben werden.

Jeder von der App erkannten Zugverbindung wird automatisch eine Punktzahl zugewiesen.

Bilder: Screenshots

Check-in-check-out automatisch eingebunden werden.

- Es braucht eine gute Übersicht, was mit dem Kostendach-Abo nutzbar und möglich ist und was nicht.

Es muss somit unbedingt verhindert werden, dass die Kundinnen und Kunden überfordert werden oder das Kostendach zu hoch angesetzt wird. Die Handhabung muss einfach und übersichtlich sein. Ein Kostendach erlaubt, die maximalen Ausgaben für den öV im Blick zu haben und die häufige Benutzung zu belohnen.

In einem nächsten Schritt werden wir uns mit den digitalen Fahrausweisen und dem automatischen Ticketing auseinandersetzen. Zum Beispiel wollen wir Be-in-be-out (automatische Registrierung beim Ein- und Aussteigen) oder Check-in-check-out (Kunde muss sich selbst an- und abmelden) analysieren, mit allen damit verbundenen Konsequenzen und Bedenken betreffend Datenerfassung und Datennutzung, aber auch der damit resultierenden Vereinfachung der Nutzung des öffentlichen Verkehrs.

# Der Spar-Klassenwechsel kommt

Die wichtigsten Neuerungen der öV-Branche zum Fahrplanwechsel.

**PBS** Die Branche des öffentlichen Verkehrs hat entschieden, dass Kinder unter 6 Jahren ab dem Fahrplanwechsel am 12. Dezember immer gratis reisen können, egal ob begleitet oder unbegleitet. Bis zum 16. Geburtstag reisen sie dank der Kinder-Tageskarte allein oder in Begleitung für maximal 19 Franken pro Tag. Dieses Angebot kann ab Dezember auch für Gruppenreisen genutzt werden. Schulkinder im Klassenverband (ab 10 Personen) kommen ab dem 1. Januar 2022 in den Genuss preislich vergünstigter Tageskarten für Schul- und Sportanlässe (15 Franken). Dies teilte der Branchenverband Alliance SwissPass mit.

Von einem verbesserten Angebot profitieren auch Reisende mit eingeschränkter Mobilität, welche im öffentlichen Verkehr auf eine Begleitperson angewiesen sind. Die «Begleiterkarte für Reisende mit einer Behinderung», dank der eine Begleitperson, ein Blindenführhund oder beide gratis mitreisen können, wird ab 2022 schrittweise und gestaffelt nach Wohnkanton auf den SwissPass überführt. Die Ausstel-

lung der digitalen Begleiterkarte, der Ersatz und die Kundeninformation erfolgen künftig im Auftrag der Alliance SwissPass zentral durch die SBB. Zudem wird der Anwendungsbereich massiv ausgeweitet und jenem des Halbtaxabonnements angeglichen.

Voraussichtlich bis Februar wird der Spar-Klassenwechsel eingeführt. Dieser wird es Kundinnen und Kunden mit einem Fahrausweis für die 2. Klasse ermöglichen, bei entsprechender Verfügbarkeit günstig in die 1. Klasse zu wechseln. Damit erfüllt die öV-Branche ein vielfach geäussertes Anliegen von GA-Inhaberinnen und -Inhabern. Das Angebot wird ausschliesslich online buchbar sein und ist an einen bestimmten Zug gebunden.

Um das Sortiment zu vereinfachen, nimmt die öV-Branche per Fahrplanwechsel auch einige wenig nachgefragte Produkte aus dem Sortiment: Das Wochenstreckenabo, das Streckenabo Hund sowie die Rundfahrбилlette. Zudem vereinheitlicht die Alliance SwissPass per Fahrplanwechsel die Gültigkeit aller neu ausgegebenen

## Mitfahrtageskarten sind zurück

**Edwin Dutler** Bekanntlich hat die Alliance SwissPass während der Covid-Pandemie die Abgabe der beliebten Mitfahrtageskarten für GA-Inhaberinnen und -Inhaber als Sparmassnahme und ohne Information nach aussen einfach eingestellt. Pro Bahn hat dieses Gebaren im InfoForum 3/2021 kritisiert und ist in dieser Sache auch medienwirksam in der Öffentlichkeit aufgetreten.

Das hat rasch gewirkt. Bereits per 1. November 2021 ist diese Wertschätzungskampagne für die Kundinnen und Kunden wieder reaktiviert worden, für das GA 2. Klasse wird eine vergünstigte Mitfahrtageskarte für 45 Franken, für ein GA 1. Klasse eine kostenlose Mitfahrtageskarte abgegeben. Und dieses Mal wurden auch die Medien offen informiert. Pro Bahn anerkennt positiv, dass die Alliance SwissPass ihren Fehler eingesehen und ihn ausserterminlich korrigiert hat.

Entwertungskarten einheitlich auf ein Jahr. Heute sind Entwertungskarten für eine Einzelfahrt und Mehrfahrtenkarten mit unterschiedlichen Gültigkeitsdauern im Umlauf.

# Wucherpreise für Gepäck-Aufbewahrung

Die Schliessfächer in den grossen Schweizer Bahnhöfen kosten ein Vermögen.

**Gerhard Lob** Jede oder jeder Reisende hat sie mal nötig, um Gepäck zu deponieren: die Schliessfächer in den Bahnhöfen. Allerdings sind die Preise durch die Decke geschossen, wie der K-Tipp bereits 2019 in einem Artikel publik machte. Zahlte man früher für das kleinste Fach 6 Franken für 24 Stunden, so sind inzwischen 11 Franken für den gleichen Zeitraum nötig. Ernst Rota hat auf seiner Webseite «fokus-oevschweiz.ch» die Preise im Hauptbahnhof von Zürich mit demjenigen von Wien verglichen. Dort bezahlte er für ein grosses Schliessfach für 24 Stunden 3,50 Euro oder umgerechnet rund 3,80 Franken. Das Einstellen des gleichen umfangreichen Gepäckstücks ebenfalls für 24 Stunden kostet



in Zürich (und anderen Schweizer Bahnhöfen wie Basel, Bern oder Genf) 21 Franken. Die Schliessfachpreise steigen nach Volumen an (von S bis XXL). Die Grundtarife gelten nur für 6 Stunden, darüber hinaus muss nachgezahlt werden.

Die SBB selbst weisen darauf hin, dass es in einigen Fällen eine günstigere Alternative gibt: Die Gepäckaufbewahrung im SBB-

Horrende Kosten: Schliessfächer in Zürich HB.  
Bild: E. Rota

Reisezentrum. Dort können Reisende an den Billettschaltern ein Gepäckstück für 12 Franken pro Tag einstellen. Bedingung: Es muss besonders wertvoll oder sperrig sein und darf maximal 25 Kilo wiegen. Allerdings sind die Fahrgäste dann von den Öffnungszeiten des Reisezentrums abhängig.

# Druck hat gefruchtet

Kleine Bilanz zur Reservationspflicht für Velos im Fernverkehr. SBB kündigen zusätzliche Veloplätze in den Fernverkehrszügen an.

**Noam Schaulin** Nachdem im Sommer 2020 viele Menschen die Ferien in der Schweiz verbracht haben und ihr Velo im Selbstverlad mitgenommen hatten, haben die SBB vor einem Jahr beschlossen, von März bis Oktober von Freitag bis Sonntag auf allen InterCity-Linien die Reservationspflicht für Velos einzuführen und im Gegenzug die Gebühr von 5 auf 2 Franken zu senken.

Um den Goodwill der Velo- und öV-Verbände bemüht, lud SBB-CEO Vincent Ducrot vor einem Jahr zu einem Velogipfel ein. Zusammen mit VCS, Pro Velo, VöV, Litra und IGöV konnte sich Pro Bahn Schweiz auch an der zweiten Durchführung zum Saisonbeginn 2021 zur Situation und zu möglichen Lösungen äussern. Da unseren Forderungen nach mehr Platz in den Zügen und Kostenneutralität für die Kundinnen und Kunden nicht nachgekommen wurde, setzten wir uns danach in einer gemeinsamen Petition mit Pro Velo und anderen Velo-Organisationen dafür ein, dass der Veloselbstverlad einfacher und ohne Reservationspflicht funktioniert. Diese Petition wurde diesen Sommer an die SBB übergeben.

Anhaltend beliebt: Velos im Selbstverlad.  
Bild: N. Schaulin



Durch das Engagement der Verbände haben die SBB unterdessen die Dringlichkeit des Themas erkannt und gemeinsam mit anderen Transportunternehmen beschlossen einen Velo-Fachbeirat zu gründen, in dem die Velo- und öV-Verbände frühzeitig über Entwicklungen zum Thema Velo bei den SBB und anderen öV-Unternehmen informiert werden und diese kommentieren können. Pro Bahn als Vertretung der Schweizer öV-Kundschaft ist natürlich auch dabei und wird das Thema in Zukunft noch näher verfolgen.

Zum Ende der Velosaison haben die SBB am dritten Velogipfel über die Entwicklungen dieses Sommers informiert. Das schlechte Wetter hat den SBB in die Hände

gespielt und das Konzept habe funktioniert. Dass der Druck der Verbände funktioniert hat, zeigte sich in der Ankündigung, dass man auf die nächste Sommersaison und in den folgenden Jahren Anpassungen am Rollmaterial vornehmen wird, um mehr Platz für Velos zu schaffen. Ab 2022 bis 2025 werden demnach über 400 zusätzliche Veloplätze in den Fernverkehrszügen eingerichtet.

Der Velo-Fachbeirat wird im Frühling das nächste Mal tagen, der nächste Velogipfel steht in einem Jahr zum Abschluss der Velosaison 2022 an. Pro Bahn wird sich auch an diesen Terminen wieder dafür einsetzen, dass alle kostengünstig Platz im öV finden.

## Erste Entschädigungen ausbezahlt

Bilanz der neuen Fahrgastrechte im öffentlichen Verkehr: Im ersten Halbjahr 2021 zahlten öV-Unternehmen 74 000 Franken an Reisende.

**PBS** Seit dem 1. Januar 2021 werden Verspätungen im öffentlichen Verkehr ab einer Stunde einheitlich entschädigt. Treffen Fahrgäste über die gesamte Reisekette gesehen mit mehr als 60 Minuten Verspätung am Ziel ein, haben sie – unabhängig des gekauften Fahrausweises – Anspruch auf eine Entschädigung von 25 Prozent des regulären Billettpreises. Beträgt die Verspätung über zwei Stunden, werden 50 Prozent entschädigt.

Die erste Bilanz der neuen Regelung. Rund 8600 Entschädigungsanträge stellten Kundinnen und Kunden zwischen Januar und Juni 2021 an die öV-Unternehmen. 79

Prozent davon waren gerechtfertigt, etwa jeder fünfte Antrag wurde aufgrund zu geringer Verspätung, ungültiger Billette oder einem Entschädigungsbetrag von unter fünf Franken zurückgewiesen, wie die Alliance SwissPass mitteilte. Eine grosse Mehrheit der Reisenden gab als Fahrausweis das Generalabonnement (46 Prozent) oder einen Einzelfahrausweis (42 Prozent) an.

Die Hälfte aller Anträge im ersten Halbjahr wurde im Januar gestellt, als aufgrund massiver Schneefälle vielerorts Betriebsunterbrüche erfolgten. Insgesamt entschädigte die öV-Branche Reisende, die von Verspätungen ab einer Stunde betroffen

waren, mit knapp 74 000 Franken. Die Anzahl der Anträge liegt gemäss Alliance SwissPass aufgrund der durch die Covid-19-Pandemie verminderten Reisetätigkeit und guter Pünktlichkeit im ersten Halbjahr 2021 unter dem erwarteten Volumen. Im Auftrag der Alliance SwissPass verantwortet das «SBB Contact Center» in Brig die Abwicklung aller Entschädigungsanträge. 98 Prozent der Anträge wurden online (via Formular) eingereicht. Nur vereinzelt meldeten sich Kundinnen und Kunden mit allgemeinen Fragen zur Beantragung einer Entschädigung oder zu den Fahrgastrechten.

# Erneuter Grossauftrag für Stadler Rail

SBB und Tochterunternehmen haben 286 neue Triebzüge für den Regionalverkehr bestellt. Alstom hat Beschwerde gegen die Vergabe eingeleitet.

**Edwin Dutler** Die SBB beschaffen gemeinsam mit den Tochterunternehmen Thurbo und RegionAlps insgesamt 286 neue einstöckige Triebzüge für den Regionalverkehr. Dabei sind drei- und vierteilige Kompositionen vorgesehen. Nach der Bewertung der Zuschlagskriterien hat die Firma Stadler Rail den Auftrag erhalten, wie die SBB am 5. Oktober 2021 mitteilten. Die neuen Züge sollen voraussichtlich ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 schrittweise eingesetzt werden. Das Investitionsvolumen beträgt 2 Milliarden Franken. Zusätzlich besteht eine Option auf 224 weitere Fahrzeuge.

Auf Rückfrage von Pro Bahn Schweiz bestätigten die SBB, dass die bestellten Triebzüge ausschliesslich für den Regionalverkehr vorgesehen sind und im Fernverkehr nicht in den Einsatz kommen sollen. Für Pro Bahn Schweiz war auch schnell klar, dass bei diesem Geschäft die involvierten Akteure der Bahngesellschaften und der Kantone die sterile Funktionalität des Rollmaterials höher gewichtet haben als die Schaffung einer Wohlfühloase für Fahrgäste, welche immer noch bereit sind,



Entwurf des Regionalverkehrszugs von Thurbo.  
Bild: Rendering SBB

bei Fahrten in der 1. Klasse einen Zuschlag von 75 Prozent auf die Normalpreise zu bezahlen. Dass gewisse Reisende über längere Zeit in diesen Fahrzeugen verweilen, ging bei den Verantwortlichen offenbar vergessen. Die bestellten Fahrzeuge haben eine grosse Ähnlichkeit mit dem Rollmaterial, welches heute in finanziell strukturschwachen deutschen Bundesländern im Einsatz steht.

## Erste Klasse in der Zugsmittle

Die von den SBB zur Verfügung gestellten Visualisierungen zeigen, dass die 1. Klasse jeweils in der Mitte der Kompositionen vorgesehen ist. Damit ist laufender Durchgangsverkehr in jeder Station gewährleis-

tet. Der Sitzabstand ist in beiden Klassen gleich. Ob die zusätzliche Armlehne in der 1. Klasse etwas bringt, kann ohne konkrete Massangaben und ohne ein Testsitzen noch nicht beurteilt werden. Bei den vergleichbaren Regionalzügen der SOB ist zwar der Sitzabstand identisch, es gibt jedoch den Sitzteiler «2 + 1». Nachdem inzwischen jeder Traktor auf den Bauernhöfen mit weich gefederten Komfortsitzen ausgerüstet ist, werden es die neuen Züge wohl schwer haben, den Modalsplit auf dem Lande essentiell zu erhöhen.

Leider wird auch die vierteilige Version der Züge nicht mit einem zweiten WC ergänzt. Dies wird sich insbesondere an den Wochenenden bemerkbar machen, wenn wegen fehlendem Personal keine Kompositionen mit defektem WC ausgetauscht werden können.

Inzwischen hat die Firma Alstom beim Bundesverwaltungsgericht eine Beschwerde gegen die Vergabe dieses Auftrages eingereicht. Ob und wie lange die Beschaffung der 286 Züge durch die Beschwerde verzögert wird, kann zum heutigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden.

## Kommentar

### Makulatur

Die Vereinbarung zur Stärkung des Bahnverkehrs mit Deutschland

**Edwin Dutler**

Nachdem im Jahre 1996 erstmals ein Staatsvertrag über die Stärkung des Eisenbahnverkehrs zwischen der Schweiz und Deutschland abgeschlossen wurde – kurz «Vertrag von Lugano» genannt – folgte im August 2021 eine neue Vereinbarung zwischen der Bundesrätin Simonetta Sommaruga und dem damals noch im Amt stehenden deutschen Verkehrsminister Andreas Scheurer. Nach der Ratifizierung des Vertrages durch die eidgenössischen Räte soll die neue

Vereinbarung den symbolträchtigen Vertrag von Lugano ersetzen.

Bereits im Vorfeld der Verhandlungen hat die deutsche Regierung auf Anfrage des grünen Verkehrspolitikers Mathias Gastel verlauten lassen, dass die im Vertrag von Lugano in Artikel 3 vereinbarten Zielfahrzeiten übereinstimmend als nicht verpflichtend deklariert wurden, da beide Seiten der Auffassung sind, dass die damals vereinbarten Zielvorgaben zu ambitioniert waren. Die Verspätung insbesondere bei Bauarbeiten zur Realisierung der «Rheinschiene» für den Güterverkehr wurde damit begründet, dass im Vertrag von Lugano keine konkreten Realisierungszeiten vorgesehen sind.

Im neuen Staatsvertrag, in dem vorwiegend die Attribute «anzustreben», «zu stärken», «zu fördern» und «zusammenarbeiten» vorkommen, fehlen leider klare messbare

Zahlen. Ausserdem ist explizit erwähnt, dass sich aus der Vereinbarung keine finanziellen Verpflichtungen ergeben. Die früher einmal angestrebten Fahrzeiten nach Stuttgart, München und Nürnberg sind in der neuen Vereinbarung verschwunden.

So sind natürlich auch die im Projekt HGV-Anschluss vorgesehenen Fahrzeitverkürzungen nach Deutschland Makulatur und können als entsorgt abgeschrieben werden. Die deutsche Bundesregierung und die Deutsche Bahn haben in der Vergangenheit den dringend notwendigen Ausbau und die Modernisierung der Bahninfrastruktur systematisch und gezielt vernachlässigt. Die Bahnreisenden werden im grenzüberschreitenden Verkehr mit Deutschland wohl noch jahrzehntelang auf attraktive Fahrzeiten verzichten müssen.

# Vorbereitungen zu einem Quantensprung

Statt mit der Zahnradbahn mit Adhäsion über den Brünig und nach Engelberg? Abseits vom Rampenlicht arbeitet die Zentralbahn intensiv an einem Projekt zur Umstellung auf Adhäsionsantrieb.

**Martin Stuber** Die Stimmung am Festessen im Bahnhofbuffet Brünig zur Einweihung des elektrischen Betriebes der Brünigbahn am 18. November 1941 muss gut gewesen sein: «Alle kehrten hoch befriedigt von der schönen, wirklich einzigartigen Brünigfahrt heim», schrieb das SBB-Nachrichtenblatt Nr. 11/1941. Anlässlich der Festreden bedauerte der BLS-Chef und Regierungsrat Robert Grimm nur, dass der Umbau auf Normalspur nicht auch gleich vorgenommen worden sei.

Es war eine dunkle Zeit – Nazideutschland hatte am 22. Juni 1941 die Sowjetunion überfallen und stand auf dem Höhepunkt seiner Macht. Für die Brünigbahn war die Elektrifizierung ein Quantensprung, den sie – Ironie der Geschichte – auch dem Krieg zu verdanken hatte: Die Kohle war wieder knapp geworden, die Umstellung des jährlich 8000 bis 9000 Tonnen Kohle verschlingenden Dampfbetriebes auf elektrischen Betrieb naheliegend. Der Fahrzeitgewinn für die 45 Kilometer zwischen Luzern und Meiringen war ansehnlich: 23 bis 49 Minuten. Die durchschnittliche Reisezeit betrug noch 126 Minuten. Zudem ermöglichte die höhere Zugkraft zusätzliche Personenwagen, was die Kapazität auf 300 Personen pro Zug steigerte.

## Grosse technische Herausforderungen

Nun steht die Zentralbahn vor dem nächsten Quantensprung: Die Nachfolgerin der ehemaligen Brünigbahn arbeitet an der Ablösung des Zahnradantriebs durch einen Adhäsion-Bergtriebzug. Im Interview zeigt der Projektleiter Gerhard Züger die Hintergründe auf.

Wir erlauben uns dazu folgende Bemerkungen: Die technische Herausforderung ist sehr gross. Gemäss Bremstabelle der Ausführungsbestimmungen des BAV (AB EBV 77.2) gelten aktuell 80 Promille als Obergrenze für Adhäsion. Ein Blick in das Standardwerk «Schienennetz Schweiz

## zb Zentralbahn AG

Die «zb Zentralbahn AG» mit Sitz in Stansstad ist eine eigenständige Tochtergesellschaft der SBB (66%), des Bundes (16,1%), des Kantons Nidwalden (11,8%), des Kantons Obwalden (5,0%), der Gemeinde Engelberg (1,0%) sowie Einzelaktionären (0,1%). Ein empfehlenswerter Wikipedia-Artikel erklärt die komplizierte Entstehung der Zentralbahn.

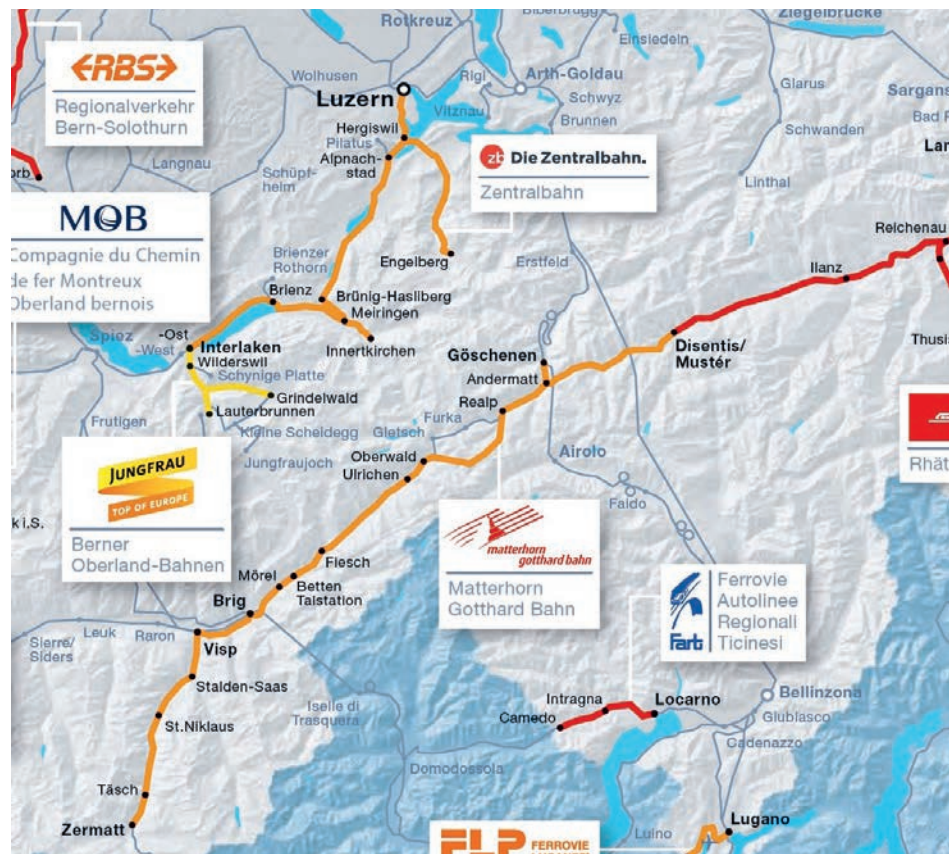
und Bahnprofil Schweiz CH+» von Hans G. Wägli zeigt: Die Maximalsteigung bei der Zentralbahn beträgt 128 Promille und bei der Matterhorn-Gotthardbahn (MGB) 110 Promille. Die zur MGB gehörende Schöllenenbahn (Göschenen – Andermatt) bleibt mit 181 Promille aussen vor.

Ein ausgewiesener Fachmann, den wir konsultiert haben, nannte folgende Bedingungen, unter denen es rechnerisch möglich sei, 120 Promille mit Adhäsion zu bewältigen: Antrieb aller Achsen, Magnet-

schienenbremsen und eine maximale Rad-satzlast von 15 Tonnen. Technisch scheint es also möglich – ob das BAV mitmachen wird, steht auf einem anderen Blatt.

Neben den betrieblichen Vorteilen würde eine Umstellung auf Adhäsion sowohl bei der Zentralbahn wie auch der MGB, die ein anderes Zahnradsystem hat, die Netz-wirkung eines Grimseletunnels enorm erhöhen und wäre eine grosse Aufwertung des grossen Schweizer Schmalpurnetzes. Davon würde der Tourismus sicherlich stark profitieren. Dies wird augenfällig beim Blick auf die Karte.

Angesichts des angestrebten Zeitplans für einen Grimseletunnel passt der Fahrplan der Zentralbahn für ihr Projekt und die angestrebte gemeinsame Rollmaterialerneuerung gut. Die Inbetriebnahme eines Grimseletunnels ist gemäss der «Interessengemeinschaft Grimseletunnel – Zusammenschluss der Schmalpurnetze» für 2033 geplant. Falls alles klappt dürfte das Festmahl dannzumal etwas üppiger werden als 1941.



Der für das Thema relevante Teil des Schweizer Schmalpurnetzes: Die Lücke des fehlenden Grimseletunnels zwischen Innertkirchen und Oberwald sticht ins Auge.

Karte: RailPlus



# «Direkte Züge von Luzern nach St. Moritz»

Projektleiter Gerhard Züger im Interview über die Hintergründe des Projekts einer Adhäsionsbahn.

**Seit wann arbeitet die Zentralbahn an dem Projekt, was ist der aktuelle Stand und wie sieht die Roadmap aus?**

**Gerhard Züger:** Die Zentralbahn arbeitet seit 2016 an dieser Idee. Zusammen mit der Technischen Hochschule in Aachen wurde in verschiedenen Etappen die theoretische Machbarkeit überprüft. Nach jeder Etappe hätten wir das Projekt abgebrochen, wenn die Machbarkeit nicht mehr gegeben war. Im Dezember wollen wir nun erste Versuche am Berg durchführen. Ziel dieser Tests ist der Vergleich von der Praxis zu den theoretischen Ergebnissen. Die nächste grosse Etappe wird dann der langfristige Nachweis der Realisierbarkeit sein. Dieser soll in mehreren Jahreszeiten und mit verschiedenen Schienenzuständen stattfinden. Bis 2024/25 soll das Projekt abgeschlossen sein.

**Bisher gilt in der Schweiz der – auch gesetzliche – Grundsatz, dass bei 80 Promille Steigung für Adhäsionsan-**

**trieb Schluss ist. Die Rampe Meiringen-Brünig hat im unteren Abschnitt 128 Promille. Wie wollen Sie das technisch bewältigen?**

Eine klare Grenze gibt es heute nicht. Die Pöstling Bergbahn bei Linz fährt heute ohne Zahnrad bis 116 Promille Steigung. Die Grundlage für die Berechnungen ist ein dreiteiliger Zug mit 12 Achsen – heute hat bei uns ein dreiteiliger Zug nur 8 Achsen. Alle 12 Achsen sind angetrieben und die Adhäsionsbremse wird unterstützt von einer Magnetschienenbremse.

**Zentralbahn (zb), Rhätische Bahn (RhB) und Matterhorn-Gotthardbahn (MGB) planen den nächsten Rollmaterialeinsatz zusammen. Sind RhB und MGB an diesem Adhäsions-Projekt beteiligt? Ist das Ziel bei diesen beiden Bahnen ebenfalls die Umstellung auf Adhäsionsantrieb?**

In der Zusammenarbeit geht es in erster Linie um eine gemeinsame Fahrzeugbeschaffung ab 2030. Ein Adhäsion-Bergtriebzug würde die technischen Unterschiede massiv verkleinern und die Synergien bei der gemeinsamen Beschaffung vergrössern. Neben der Zentralbahn mit einer Riggenbach Zahnstange hat nur die MGB eine Zahnstange, jedoch mit dem System Abt. Ein vollständiger Verzicht ist mittelfristig nicht realistisch, da bestehende Fahrzeuge teilweise noch 40 Jahre in Betrieb stehen und auch für die Bauzüge eine Lösung gesucht werden müsste.

**Wird der Grundsatzentscheid von der Zentralbahn alleine gefällt? Ist das BAV als Bewilligungsinstanz in das Projekt involviert – immerhin müssen gewisse Vorschriften abgeändert werden wie die Maximalsteigung?**

Falls ein solcher Zug technisch realisiert werden kann, ist die Frage der Zulassung ein wesentlicher Aspekt. Erste Gespräche mit dem BAV haben stattgefunden. Dabei ging es um eine erste Information und darum, die Erwartungen des BAVs abzuholen. Dem BAV, aber auch uns, ist es wichtig, die Machbarkeit in der Praxis über einen längeren Zeitraum nachzuweisen.

Gerhard Züger ist Leiter Produktion und Rollmaterial bei der Zentralbahn. Davor war er Lokführer bei der SOB, hat vier Jahre bei Siemens bei der Stellwerktechnik gearbeitet und kam 2002 zur Luzern–Stans–Engelberg-Bahn (seit 2005 Zentralbahn).

Bild: zb



**Was wären die wichtigsten betrieblichen Vorteile einer Ablösung des Zahnradantriebs und welchen Nutzen brächten sie für die Passagiere?**

Ein grosser Vorteil ist die Reduzierung der Beschaffungs- und Instandhaltungskosten. Wir kommen bei den heutigen Zugsgewichten und dem intensiven Fahrplan an die Grenze des Zahnstangensystems. Für die Fahrgäste ergibt sich das Potential von kürzeren Reisezeiten und mehr direkteren Zügen.

**Ist die Realisierung des Grimseltunnels, der eine Verbindung der Netze der Zentralbahn und MGB schaffen würde, eine Vorbedingung für die Umstellung auf Adhäsion? Oder ist es umgekehrt – ohne Adhäsion kein Grimseltunnel?**

Die beiden Projekte haben keinen direkten Zusammenhang und können einzeln umgesetzt werden. Eine gemeinsame Umsetzung ermöglicht jedoch ein sehr grosses und spannendes Potential für die MGB, RhB und die zb. Aus Sicht der Produktion können Fahrzeuge leicht ausgetauscht werden. Mit einem Austausch von Fahrzeugen bei saisonalen Schwankungen könnte der Fahrzeugpark verkleinert werden.

Aus Sicht des Marktes könnten vom touristischen Eingangstor Luzern direkte Züge bis nach Zermatt, St. Moritz und Davos geführt werden. Das erhöht unsere Motivation, die grosse technische Herausforderung eines Adhäsion Bergtriebzuges zu lösen.

Interview: Martin Stuber





Der Connecting-Europe-Express auf der Rheinbrücke bei Eglisau.

Bild: Roberto Robuschi

## Nach der PR-Aktion braucht es Taten

Eindrücke und Beobachtungen zum Connecting-Europe-Express (CEE). Der Sonderzug sollte den Beitrag der Bahn für den Klimaschutz präsentieren.

**Edwin Dutler** Als krönenden Abschluss des Jahres 2021 sowie zum Jahr der Schiene organisierte die Europäische Union eine Fahrt mit einem Sonderzug quer durch Europa, bei der über 100 Städte besucht wurden. Wegen den unterschiedlichen Spurbreiten waren für diese Fahrten dann allerdings drei Züge notwendig, einer für die iberische Breitspur, einer für die europäische Normalspur und einer für die baltischen Strecken.

Am 2. September 2021 startete der erste Zug in Lissabon, welcher aber bereits nach drei Tagen im Grenzstädtchen Hendaye seine Dienste beenden konnte. Dort stand der Normalspur-Zug bereit, der aus einem ungarischen Gepäckwagen, einem Zweitklasswagen der Deutschen Bahn, einem Erstklasswagen der SNCF, einem Speisewagen von Trenitalia, einem Panoramawagen der SBB und einem Schlafwagen der ÖBB zusammengesetzt war. Alle Wagen erhielten mit einem informativen Foliensatz ein einheitliches Erscheinungsbild. Die SBB in Zürich haben diese Arbeiten für die EU perfekt erledigt. In dieser Zusammensetzung fuhr der CEE dann kreuz und quer durch die EU-Länder, erweitert mit einem Kurzbesuch in der Schweiz, bevor er am 7. Oktober in Paris das Ziel erreichte. Zur Traktion wurden in jedem Land moderne Elektrolokomotiven, auf nicht elektrifizierten Strecken teilweise auch historische Diesellokomotiven eingesetzt.

Eine Mitfahrt im CEE war für die Öffentlichkeit nicht vorgesehen. Mittels Anfrage mit einem Link bei einer bestimmten EU-Kommission (welcher jedoch nicht öffentlich gemacht wurde) und gegen Be-

dürfnisnachweis, Erfüllung seitenlanger Anordnungen und sämtlicher Covid-Bestimmungen war für ausgewählte Personen eine Mitfahrt auf Teilstrecken jedoch möglich.

### Vollmundige Versprechungen

Als interessierter Vielfahrer im internationalen Verkehr habe ich die Reise des CEE und insbesondere die an den Unterwegshalten gehaltenen Reden der jeweiligen Politiker und Bahnchefs in praktisch allen Ländern intensiv verfolgt. Ich durfte auch auf einer Teilstrecke im CEE mitfahren. Dabei ist mir aufgefallen, dass die beteiligten Protagonisten und die im CEE mitgeführten Wagen ungefähr das gleiche Geburtsdatum hatten. Das war jedoch speziell beim CEE kein Nachteil. So konnte man sich in dem mit Veloabteil ausgerüsteten IR-Zweitklasswagen der DB seine Gedanken machen über das sehr beliebte, leider jedoch eingestellte IR-Netz der DB. Im Corail-Erstklasswagen der SNCF konnte man sich in den Fauteuils so richtig erholen und davon träumen, wie man vor der TGV-Ära mit diesen Wagen äusserst bequem kreuz und quer durch Frankreich fahren konnte. Im Speisewagen von Trenitalia wurde man in die Zeit zurückversetzt, als frisch gekochte Pasta und mehrgängige Menüs mit Prosecco auf der Speisekarte aufgeführt waren. Heute verkehren in Italien keine Speisewagen mehr. Der Panoramawagen der SBB erinnerte an Fahrten mit TEE-Komfort und an Kurswagen, welche in den Stationen jeweils an andere Züge umgehängt wurden, damit die Reisenden nicht umsteigen mussten. Heute werden keine Wagen

mehr umgestellt, sondern die Reisenden hetzen in den Umsteigebahnhöfen von einem Bahnsteig zum anderen.

Bei den zahlreichen Reden und Medienkonferenzen war die im CEE gezeigte kundenfreundliche Eisenbahn-Vergangenheit jedoch kein Thema. Klimawandel und vollmundige Ankündigungen und Versprechen für den zukünftigen internationalen Verkehr dominierten. Immer wieder wurde auch betont, dass das grenzüberschreitende Reisen auf den Schienen einfacher sein muss und dass die Verbindungen weiter ausgebaut werden sollten. Das ganze Spektakel an den Etappenorten wurde teilweise sogar mit Blasmusik untermauert und mit einem sicht- und spürbaren Sicherheitsdispositiv abgesichert.

Wegen der Versäumnisse der EU und aller Bahnunternehmungen wird eine Verbesserung der internationalen Verbindungen in Europa leider ein langer und steiniger Weg sein. Es braucht durchsetzbare Normen, eine Vereinheitlichung der europäischen Eisenbahnen bei Lokomotiven, Eisenbahnwagen sowie bei den Zugbeeinflussungs- und Stromsystemen. So kann hoffentlich in 100 Jahren der nächste CEE mit einem im laufenden Betrieb stehenden neuesten Hochgeschwindigkeitszug gefahren werden und es müssen keine betagten Eisenbahnwagen hergerichtet werden. Die Public-Relations-Aktion mit dem CEE war ein guter Anfang, nun werden von der EU konkrete Taten erwartet. Immerhin ist es der EU-Kommission «Mobility and Transport» hoch anzurechnen, dass der internationale Verkehr dieses Jahr wenigstens einmal im Fokus gestanden ist.

# CEE-Gastspiel in der Schweiz

Der EU-Sonderzug hielt in Zürich, Bern und Basel. BAV-Chef Füglistaler plädierte für die Erhöhung des Modalsplits im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr.

**Edwin Dutler** Obschon die Schweiz nicht Mitglied der EU ist, hatten die Verantwortlichen der EU-Kommission «Mobility and Transport» während zwei Tagen einen Besuch im Vorzeigeland des öffentlichen Verkehrs in Europa eingeplant. Am ersten Besuchstag seiner Reise fuhr der Connecting-Europe-Express von Stuttgart über Schaffhausen und Zürich nach Bern. Auf der Teilstrecke zwischen Zürich und Bern, auf der ausgewählte Journalisten mitfahren durften, waren Bundesrätin Simonetta Sommaruga und SBB-Chef Vincent Durot mit an Bord. Beide betonten in ihren Ansprachen die Wichtigkeit und Bedeutung des internationalen Verkehrs für die Schweiz und für die SBB mit dem Ziel, diesen im Interesse der Bevölkerung und der Wirtschaft weiter zu stärken. Bei der Zusammenarbeit in Europa seien Fortschritte erzielt worden. An den Grenzen wäre kein Lokwechsel mehr nötig, die Fahrpläne



Schmuckes Design für Europa: Der SBB-Panoramawagen. Bild: Edwin Dutler

würden besser aufeinander abgestimmt und Güterzüge brauchten heute nur noch eine europäische Zulassung anstatt unzählige nationale Bewilligungen.

Am Folgetag fuhr der CEE für einen Güterverkehrsanlass von Bern nach Basel. Dort wurde vom Leiter des BAV Peter Füglistaler orientiert, dass alle Wagen und Lokomotiven in der Schweiz mit der digitalen automatischen Kupplung ausgerüstet werden sollen.

Mit der Einführung eines einheitlichen europäischen Kupplungskopfes kann die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene im grenzüberschreitenden Güterverkehr gesteigert und damit eine Erhöhung des Modalsplits erreicht werden. Bis im Jahre 2030 soll der Modalsplit zugunsten des Schienengüterverkehrs in Europa von 18 auf 30 Prozent steigen.

Kurz nach der Mittagszeit war dann das Gastspiel des CEE in der Schweiz beendet. Eine für diesen Anlass extra umlackierte Lokomotive der Bauart 101 der Deutschen Bahn übernahm den Zug in Basel mit dem nächsten Etappenziel Frankfurt.

[www.alstom.com](http://www.alstom.com)

## MOBILITÄT FÜR DIE SCHWEIZ

Komfort, Sicherheit, Zuverlässigkeit

- FV-Dosto Fernverkehrszug
- Flexity-Tram in Zürich
- Metro Lausanne
- TRAXX Last Mile Lokomotive



**ALSTOM**  
• mobility by nature •

# Nachtzüge: Ende oder Neubeginn?

Ein Meinungsbeitrag zur Diskussion um die Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit von Nachtzügen.

**Kurt Metz** Benedikt Weibel äusserte sich kürzlich in einem Interview mit dem Reiseportal Travelnews kritisch zur Renaissance der Nachtzüge: «Aus ökonomischer und auch ökologischer Sicht ist der Nachtzugverkehr nach klassischem Muster heute nicht vernünftig.» Weibel hält fest, dass ein über 400 Tonnen schwerer Nachtzug knapp 300 Reisende befördere, davon 120 auf Liegeplätzen – und während dem Tag stehe dieser Zug unbenutzt auf dem Abstellgleis. «Klassische Nachtzüge sind offensichtlich nicht eigenwirtschaftlich, deshalb verlangen die Bahnen Subventionen», so der ehemalige CEO der SBB, «doch der Subventionsgeber muss sich die Frage stellen, ob mit diesem Geld anderweitig nicht mehr CO<sub>2</sub> eingespart werden könnte.» Seine Lösung für einen rentablen Nachtzugbetrieb ist es, «neues, innovatives Rollmaterial zu entwickeln, das für den Tagesverkehr umgerüstet werden kann».

Im Grundsatz gebe ich Weibel recht: Wir müssen das klassische Nachtzugangebot weiterentwickeln, so wie es beispielsweise Kaspar P. Woker in seinem Konzept «NightTrain» vorschlägt, mit neuem Rollmaterial, modernem Marketing und optimiertem Betrieb. Die Zukunft des Nachtzugs soll erschwingliches Reisen mit Genuss – statt billigen Transport – ermög-

lichen. Dazu braucht es Innovationen, ein zeitgemässes Image und den Mut zum genussvollen Reiseerlebnis. Voraussetzung für den Erfolg ist auch das Feu sacré des Managements und der Mitarbeitenden für ein Angebot mit hohem emotionalem Wert.

Weibels Argumentation zieht das neue Wagenmaterial und das Flügelzug-Betriebskonzept des ÖBB-Nightjets noch nicht in Betracht. Ein ICE 3 wiegt mit 409 Tonnen genauso viel wie ein «halber» Nachtzug mit Lok, 2 Schlaf-, 3 Liege- und 2 Sitzwagen. Dieser verfügt mit 450 Sitzen, Liegen und Betten nur über 20 Prozent weniger Plätze. Entscheidend ist aber deren Auslastung und der Ertrag pro Fahrgast. Transparente Angaben liegen dazu noch keine vor.

Zu diskutieren gilt es das mantramässig vorgebrachte Argument, Nachtzüge stünden «den ganzen Tag lang ungenutzt herum». Dazu sagt der Hamburger und ehemalige CityNightLine-Mitarbeiter Joachim Holstein, der im Moment wohl kompetenteste Gesprächspartner zum Thema: «Das ist – salopp gesagt – Quatsch, denn während rund 9 bis 16 Stunden eines Tages sind die Wagen ja als Nachtzug unterwegs. In der Zwischenzeit müssen sie gereinigt werden, Betten müssen abgezogen

und neu bezogen werden, die Bettwäsche für die Schlaf- und Liegeabteile muss neu bereitgelegt, das Abwasser entsorgt und Frischwasser eingefüllt werden, und der Warenbestand muss aufgestockt werden. Je nach Wendeort sind auch Kleinreparaturen angesagt. Würden die Kompositionen aber zwischen den Nachtfahrten für den Tagesverkehr eingeplant, wären die Wagen zwei Mal am Tag zu reinigen und aufzurüsten.»

Und: Gibt es an den Endpunkten von Nachtzügen zweckmässige Einsätze? Wären sie kompatibel mit dem lokalen System? Wohl kaum. Zur Verfügung würden die Kompositionen zudem nur für ein kurzes Zeitfenster stehen, während dem die Nachfrage zudem gering ist.

Sinn machen hingegen langlaufende Züge, bei denen die «Liegestrecke» zwar der Kern des Angebots bildet, aber im Vor- und Nachlauf auch lokale Fahrgäste in den Sitzwagen Platz finden. Sie ersetzen so schlecht ausgelastete Züge zu Randzeiten und decken bestellte Leistungen ab, womit sich die Einnahmen des Nachtzugs sowohl durch zusätzliche Fahrkartenverkäufe wie Deckungsbeiträge des Bestellers erhöhen. Diese gehören zwingend in die Spartenrechnung des Nachtzuges. Dies unterliess seinerzeit die DB und brachte damit ihr Nachtzuggeschäft zu Fall.

Abschliessend seien die Fragen erlaubt, ob denn das Nachtzuggeschäft einen Gewinn abwerfen müsse und ob dies grenzüberschreitende Tageszüge bereits tun. Auch bei der Beantwortung dieser Aspekte wäre ein Neubeginn angesagt. *Affaire à suivre!*

*Der Autor Kurt Metz ist Marketing- und Kommunikationsberater sowie Publizist für Mobilität, Logistik und Tourismus.*

Das Nachtzugangebot muss weiterentwickelt werden: Erschwingliches Reisen mit Genuss statt billigem Transport.  
Bild: ÖBB



# Zurück zur Normalität

Norwegen legt die Weichen wieder um: Wettbewerb, Aufspaltung und Privatisierung der Eisenbahnen werden beendet.

**Edwin Dutler** Obschon Norwegen wie die Schweiz nicht Mitglied der EU ist, hat die Mitte-rechts-Regierung in den letzten acht Jahren die extremste neoliberale Durchsetzung einer landesweiten Eisenbahnreform in Europa realisiert. Alle bestehenden Strukturen der ehemaligen norwegischen Staatsbahn NSB wurden restlos zerschlagen, zerstört und neu ausgeschrieben. Drei Betreiber, die norwegische Vy Tog, die englische Go Ahead sowie die schwedische SJ Nord haben die in den Ausschreibungspaketen enthaltenden Strecken erhalten. Die Bedürfnisse der Fahrgäste spielten dabei keine Rolle: Der billigste Anbieter hat immer den Zuschlag erhalten.

## Neuer Verkehrsminister handelt

Die Fahrplansuche sowie das Lösen eines Bahnбилетts wurde selbst für gewiefte Bahnfahrer immer schwieriger, da Verbindungen auf der gleichen Strecke von mehreren Betreibern angeboten werden. Es gibt auch keine Homepage, auf der die Fahrpläne aller Bahnunternehmen ersichtlich sind. Für längere Reisen sind deshalb mehrere unterschiedliche Bahnбилетts zu lösen. Und selbstverständlich sind die Billetts auch im Verspätungsfall nur beim entsprechenden Betreiber gültig.

Bei den norwegischen Parlamentswahlen im September 2021 hatte der Souverän von diesen idiotischen Privatisierungslösungen die Nase voll, die Mitte-rechts-Regierung wurde abgewählt. Der neue Verkehrsminister Jon-Ivar Nygard hat umfassende Änderungen des öffentlichen Verkehrssystems versprochen und ein 14-Punkte-Programm der neuen Regierung vorgestellt. Das Programm ist nicht revolutionär, sondern beschreibt einfach einen Zustand, den die Bevölkerung in einem Land in Westeuropa beim öffentlichen Verkehr eigentlich erwarten kann.

Auch hat Nygard die zwei weiteren Privatisierungsprojekte sofort gestoppt.

In seiner Regierungserklärung heisst es: «Die Regierung wird für die Zukunft eine offensive Bahnpolitik betreiben. Wir sagen Nein zu Wettbewerb, Aufspaltung und Privatisierung der Eisenbahnen und werden die laufenden Ausschreibungen von Eisenbahnstrecken in Norwegen stoppen. Die Regierung wird die Unternehmensstruktur der Bahn im Hinblick auf eine ganzheitlichere und umfassendere Organisation überprüfen. Die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn im Güterverkehr muss gestärkt werden.»

## Ersatz der Fernverkehrszüge

Als eine seiner ersten Amtshandlungen hat er den Ersatz der in die Jahre gekommenen Fernverkehrszüge beschlossen. Der laufende Wartungsaufwand ist enorm und belastet alle Beteiligten jeden Tag stark. Die Ausschreibung und die Vertragsunterzeichnung für neue Züge sollen bereits im Jahre 2022 erfolgen. Diese Beschaffung ist dringend notwendig und wurde in den letzten acht Jahren verschlafen.

Am Beispiel «Norwegen» zeigt sich exemplarisch, wie wenig sinnvoll es ist, notwendige Investitionen auf die lange Bank zu schieben und das Rollmaterial zu Tode zu fahren.

Die Regierung wird die Unternehmensstruktur der Bahn im Hinblick auf eine ganzheitlichere und umfassendere Organisation überprüfen.

## Die Zukunft des öV beginnt jetzt

Mit unseren Lösungen bringen Sie Ihre Fahrgäste pünktlich, klimafreundlich und stressfrei ans Ziel.



Weitere Informationen  
und spannende  
Stellenangebote:  
[trapezgroup.de](https://trapezgroup.de)

**Trapeze**™  
Here for the journey

# Nachrichten

## Weniger Passagiere .....

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie sind im Personenverkehr nach wie vor deutlich spürbar: Der Rückgang der Personenkilometer beträgt gegenüber 2019 immer noch rund 27 Prozent, wie der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) Anfang November mitteilte. Eine kurzfristige Erholung ist demnach nicht zu erwarten. Die aktuellen Auslastungszahlen der SBB zeigen ein ähnliches Bild: Die Züge im Regional- und Fernverkehr sind derzeit im Durchschnitt 30 Prozent weniger ausgelastet als 2019. (gl)



## Centovallina im Gegentrend .....

Nicht alle Bahnunternehmen leiden unter Passagierschwund. Die Centovalli-Bahn, die zu den Locarneser Verkehrsbetrieben FART gehört, konnte im zweiten Quartal die Anzahl ihrer Passagiere gegenüber dem gleichen Zeitraum von 2019 (vor der Pandemie) um 32 Prozent steigern. Dies ist ein Spiegelbild einer aussergewöhnlich guten Tourismussaison im Locarnese. Die Pandemie trieb Deutschschweizerinnen und Deutschschweizer in Scharen für Ferien in diesen Teil des Tessins. (gl)



## «via» wird eingestellt

Die SBB haben sich – angeblich «schweren Herzens» – entschieden, das Reisemagazin «via» einzustellen. Das laufende Vergabeverfahren für die kommenden drei Jahre wird aus Spargründen abgebrochen. Ab 2022 hätte «via» vier Mal jährlich (statt wie bisher sechs Mal) mit einer Auflage von 140 000 Exemplaren erscheinen sollen. Budget pro Jahr: 450 000 Franken. Die Ausgabe vom März 2022 wird daher die letzte sein. Zuletzt wurde «via» von der Infel AG in Zürich realisiert. (gl)



## Neue Trinkbrunnen .....

Um einen Wunsch ihrer Kundinnen und Kunden zu erfüllen, testen die SBB jetzt neue Brunnenmodelle. In Lausanne und Basel wurden diese bereits im Frühjahr 2021 installiert und werden offenbar rege benutzt. Seit kurzem können sich auch Reisende im Bahnhof Winterthur über einen neuen Brunnen freuen: Dieser befindet sich an der Fassade des Hauptgebäudes beim Gleis 3 im Sektor D. Tatsächlich ist die Bereitstellung



von Gratis-Trinkwasser lobenswert und war von Konsumenten- und Kundenorganisationen wiederholt gefordert worden. Fahrgäste werden so nicht gezwungen, Wasser in PET-Flaschen zu kaufen. Das ist günstiger und auch ökologischer. (gl)

## Durchgängig Beton

Seit dem Jahr 2018 ersetzt die BLS im Lötschberg-Scheiteltunnel die sanierungsbedürftige Schotterfahrbahn durch eine moderne Betonfahrbahn. 2020 kam das Projekt wegen Ungereimtheiten und Kostenüberschreitungen ins Schlingern. Der damalige Verwaltungsrat der BLS entschied daher, die letzten 1,3 Kilometer des Tunnels aus Kostengründen nicht mit einer festen Fahrbahn zu erneuern – ein äusserst fragwürdiger Entscheid (InfoForum 4/2020). In der Zwischenzeit wurden im BLS-Verwaltungsrat mehrere Mitglieder durch kompetente Fachleute ersetzt und nach Gesprächen mit dem BAV entschieden, im ganzen Lötschberg-Scheiteltunnel eine moderne Betonfahrbahn zu bauen. Das Projekt dauert deshalb ein Jahr länger. Pro Bahn Schweiz gratuliert zu diesem weitsichtigen Entscheid. (ed)

## •••Railway Summer Camp

Der Schweizer öV-Branche fehlen vor allem in den technischen Berufen mehrere hundert Fachleute. Mit dem Programm «Bildung Technik Eisenbahn» will der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) Gegensteuer geben. Eines der ersten Umsetzungsprojekte ist das «Railway Summer Camp». Anlässlich der ersten Ausgabe vom 13. bis 16. September 2021 kamen rund 40 Studierende an die Hochschule für Technik und Architektur Freiburg. Den Nachwuchingenieurinnen und -ingenieuren wurde ein Blick in die Berufswelt der Eisenbahntechnik ermöglicht. Aufgrund des grossen Interesses wird der VöV auch 2022 wieder einen solchen Anlass durchführen. (pd)

## Unterstützung für E-Busse

Der Ersatz von Diesel- durch Elektrobusse leistet einen Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduktion und damit zum Klimaschutz. Deshalb unterstützt das Bundesamt für Verkehr (BAV) im regionalen Personenverkehr entsprechende Umstellungen. Der Bund beteiligt sich aber nur an solchen Umstellungen, wenn sich die zu ersetzenden Fahrzeuge am Ende ihrer Lebensdauer befinden, wie den BAV-News zu entnehmen ist. Eine weitere Voraussetzung ist, dass sich die betroffenen Kantone als Mitbesteller ebenfalls an den Mehrkosten beteiligen. (gl)

# Zusätzliche vier Gleise sind nötig

Überlegungen zum Ausbau der Bahninfrastruktur in und um Bern. Für mehr Züge im Bahnhof genügen die aktuellen zwölf Perronkanten kaum mehr.

**Kasper P. Woker** Mit dem Totalumbau des Berner Bahnhofs von 1957 bis 1974 wuchs die Zahl der Perronkanten von neun auf zwölf. Seither wurden vier Perrons für 400 Meter lange Züge ertüchtigt sowie die «Welle» als zweiter Perronzugang erstellt. Unverändert geblieben ist die Anzahl nutzbarer Gleise. Die aktuelle Riesenbaustelle betrifft nur den Neubau des RBS-Bahnhofs mitsamt zweiter Bahnhofunterführung. IC-, IR-, RE- und S-Bahn-Züge müssen sich im zweitgrössten SBB-Bahnhof weiterhin die zwölf Normalspurgleise teilen. Punkto weiterer Perronkanten dürfte es noch lange bei den abgelegenen Gleisen 49/50 bleiben, die primär als Überbrückung während der Umbauphase gedacht waren.

Die grosse Auslastung des Berner Bahnhofs ist bei den Zugläufen zu suchen, die in Bern wenden oder die Richtung wechseln (Basel/Zürich – Berner Oberland/Wallis). Das Knotenprinzip zu den Minuten 00/30 ermöglicht das Umsteigen für alle Verbindungen bei deutlich längeren Belegungszeiten der Perronkanten als bei den durchgehenden IC/IR Zürich/Luzern – Genf. Mit den geplanten Verdichtungen im Fernverkehr zum Halb- oder Viertelstundentakt gemäss Ausbauschritt 2025 wird die Situation im Bahnhof Bern sehr eng. Zudem

soll im Kerngebiet der Agglomeration der Viertelstundentakt der S-Bahn zur Regel werden. Dies zeigt der Gleisbelegungsplan für diesen Zeithorizont eindrücklich. Nach 2030 bestehen nur beschränkte Möglichkeiten, weitere Züge durch den Berner Bahnhof zu schleusen. Die Verkehrszunahme könnte mit längeren Zügen oder – im Extremfall – mit einem schweizweiten Umbau des Taktsystems zwischen St. Gallen und Genf aufgefangen werden. Dies würde aber unweigerlich zu längeren Umsteigezeiten und Anschlussbrüchen führen, nicht nur in Bern.

Vier Entflechtungsbauwerke in Holligen (2030), Wylerfeld (2022), Wankdorf-Süd (2036) und Gümligen (2028) sollen bis in 15 Jahren einen flüssigeren Verkehr im Zulauf nach Bern ermöglichen. Mithin wird der Bahnhof Bern mit nur zwölf Perronkanten aus allen Richtungen kreuzungsfrei, aber von deutlich mehr Zügen als heute angefahren. Planer weisen seit 2011 darauf hin, dass das angestrebte Wachstum nur mit weiteren Perronkanten zu bewältigen sei. Möglich würde dies mit vier Gleisen auf der nördlichen Bahnhofseite unter der grossen Schanze, die beim Lorraineviadukt und Richtung Bühlbrücke angeschlossen würden. Bauwerke dieser

**Bauwerke dieser Grössenordnung müssen in den nationalen Bahninfrastruktur-Ausbauschritten Aufnahme finden.**

Grössenordnung müssen in den nationalen Bahninfrastruktur-Ausbauschritten Aufnahme finden: AS 2040 oder 2045? Notwendig ist dazu ein gehöriger Druck von Kanton, Region, Stadt und Wirtschaft, wie die Beispiele aus Basel, Luzern und Genf zeigen. Nur so ist eine Realisierung innerhalb von 20 bis 30 Jahren möglich.

In den Unterlagen Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) von 2011 wurde die Realisierung 2025 bis 2030 angestrebt. Dies bei Kosten von rund 1 Milliarde Franken. Solche Mammutprojekte lassen sich trotz Finanztopf des Bahninfrastrukturfonds nur mit Hochdruck auf politischer und planerischer Ebene im gewünschten Zeithorizont realisieren.

*Eine ausführlichere Version dieses Textes findet sich auf der Website von Pro Bahn Espace Mittelland.*

Gern eimal **BREMGARTEN** **BREMEN** retour.

**SIMPLE TRAIN**  
Werde Trainsetter\*in

**simpletrain.ch** – Die Buchungsplattform für Zugreisen an jeden Bahnhof in Europa

Ermöglicht durch **MIGROS** Pionierfonds

# Eine Bahn im Spiegel der Zeit

Reise nach Chiasso: Die Ausstellung «Züge zwischen Kunst, Grafik und Design» im «m.a.x museo» beleuchtet die künstlerischen und grafischen Aspekte der Bahngeschichte.

**Gerhard Lob** Die Inbetriebnahme der Gotthardbahn im Jahr 1882 war eine Revolution. Die neue alpenquerende Bahnverbindung verkürzte die Reisezeiten zwischen Nord- und Südeuropa massiv. Im Tessin setzte der Tourismus ein, überall wurden Hotels gebaut und eröffnet. Der erste Süden war nun relativ rasch erreichbar. Die Bahn veränderte die Kultur des Reisens. Die Alpenfahrt wurde zum Genuss für die Massen.

Doch der Bau der Bahn genügte nicht, das neue Angebot musste auch bekannt gemacht und umworben werden. Für Werber, Designer und Grafiker bedeutete dies viel Arbeit. Und diese zeigten sich äusserst kreativ und erfinderisch, wie die soeben eröffnete und äusserst sehenswerte Ausstellung «Treni fra arte, grafica e design» (Züge zwischen Kunst, Grafik und Design) im «m.a.x. museo» in Chiasso nachdrücklich unter Beweis stellt. Es entstanden wahrhaftige Kunstwerke, wie etwa die Werbung für die Gotthardbahn aus der Druckerei von Gabriele Chiattoni in Mailand (siehe Bild).



Inklusive Fahrplan: Werbeplakat von Gabriele Chiattoni für die Gotthard-Bahn (1899).  
Bilder: SBB Historic

Helvetia setzt hier ihren Fuss auf das Flügelrad, das damalige Symbol der Eisenbahn. Mit ihren Händen hält sie die nördlichen Bahnverbindungen wie ein Spinnennetz. Der Verlauf der Gotthardbahn mit ihren Kehrtunneln ist erkennbar. Minutiös reproduziert sind sogar der Fahrplan 1899 für die Gotthardbahn sowie die Fahrzeiten für den Schiffsverkehr auf dem Comer-See, Luganer-See und Lago Maggiore. Geradezu verblüffend ist die Dimension dieses Plakats, das in seiner Originalversion in Chiasso zu sehen ist, mit einer Höhe von 1,27 Metern und einer Breite von 74 Zentimetern. «Zum damaligen Zeitpunkt waren die Werbeplakate noch nicht grössenmässig normiert wie heute», hält Nicoletta Ossanna Cavadini, Direktorin des Museums fest. Sie hat gemeinsam mit Oreste Orvitti, Direktor des italienischen Eisenbahnmuseums Pietrarsa in Neapel-Portici, die Ausstellung kuratiert.

Die Einführung und Anwendung der Farb lithographie Ende des 19. Jahrhunderts ermöglichte es, die grossformatigen Plakate zu drucken. «Berühmte Künstler wie



Der Weg ist das Ziel: Mobiliar aus einstigen Luxus-Zügen (Privatsammlung Alessandro Bellenda).

Bild: Gerhard Lob





Technik von morgen: Salvador Dalí gestaltete 1976 dieses Werbeplakat für die französischen Bahnen. Bild: Galleria l'Image

Leopoldo Metlicotiz, Achille Luciano Mauzan, Daniele Buzzi, Plinio Codognato, der Mitteleuropäer Emil Schulthess oder auch Louis Koller und François Koller wurden mit der Herstellung von Grossanzeigen, wie sie damals genannt wurden, beauftragt», hält Cavadini fest.

Mit dem Übergang zur Belle Époque wurde das ästhetische Konzept des Designs auf die Innenausstattung der Züge ausgedehnt, von der Einrichtung bis zu

### Ausstellung läuft bis April

Die Sonderausstellung «Treni fra arte, grafica e design» wurde am 9. Oktober 2021 eröffnet und ist noch bis 24. April 2022 zu sehen. Danach wird sie nach Neapel ins italienische Eisenbahnmuseum überführt (22. Mai bis 13. November 2022). Parallel zur Ausstellung werden in Chiasso viele interessante Rahmenveranstaltungen angeboten, die auf der Homepage des Museums aufgelistet sind. Im Bahnhof von Chiasso ist eine eigene Ausstellung zu sehen. m.a.x. museo, Via Dante Alighieri 6, 6830 Chiasso. Öffnungszeiten: Di-So 10-12/14-18 [www.centroculturalechiasso.ch](http://www.centroculturalechiasso.ch)

den Begleitgegenständen, wobei jedes Detail speziell für den Zug entworfen und konzipiert wurde. Das goldene Zeitalter findet seinen Ausdruck in den Schlafwagen und im Orient-Express, wo Schönheit und Komfort einen Höchstgrad an Raffinesse erreichen. Bedeutende Art-Déco-Künstler wie René Lalique und René Prou spielten eine wichtige Rolle bei der Gestaltung der Wagen und ihrer Ausstattung. Eleganz und Luxus dieser Züge spiegeln sich auch in den Werbeplakaten. In acht Tagen konnte man sogar von London nach Bagdad reisen. Allerdings waren diese Luxuszüge und Reisen nicht für jedermann erschwinglich.

In den 1950er und 1960er Jahren führte die Frage der Wiedererkennbarkeit der verschiedenen Eisenbahngesellschaften zur Neugestaltung ihrer Logos, ihrer gesamten visuellen Identität in Form von Broschüren, Reisepostkarten, Fahrplänen, Uniformen, Werbekampagnen und anderen Identitätselementen, wobei in einigen Fällen Spitzenleistungen auf dem Gebiet der Grafik erreicht wurden. Auch der technische Fortschritt inspirierte. Interessant ist in diesem Zusammenhang das von Salvador Dalí entworfene Plakat für die französischen Eisenbahnen aus dem Jahr 1976, welches vier Züge in Propellerform anordnet und damit das Zeitalter der Hochgeschwindigkeitszüge vorwegnimmt. Die Bahn wie ein Flieger auf der Schiene.

Der Gang durch die Ausstellung von Chiasso ist inspirierend. Neben den Plakaten sind auch einige Objekte aus Zügen, Mobiliar und historische Fotografien zu sehen, die teils aus Privatsammlungen stammen. Ein Exponat der besonderen Sorte: Das Original-Generalabonnement 1949/50 von General Henri Guisan aus den Beständen von SBB Historic. Ein Leitmotiv ist indes die Verbindung zwischen Bahn und Ferien, was sich schon in einem Werbeplakat von

Hans Erni aus dem Jahr 1940 zeigt: «Mit dem Ferienabonnement durchs Helvetische Land». «In der Schweiz führen elektrische Bahnen mitten in die Wintersportgebiete», lässt sich ebenfalls finden. Dabei bleibt die Show keineswegs im Historischen verhaftet. Inzwischen haben die SBB aus den schönen Abteilen allerdings einen «Chatroom» gemacht, in denen sich Seniorinnen lebhaft unterhalten – gemäss dem SBB-Motto «unterwegs zuhause».



SBB-Bahnhofsuhr als Design-Ikone: Gestaltet von Hans Hilfiker im Jahr 1944. Gotthard-Express als luxuriöser Nachtzug Basel – Mailand (1927). Original-GA von General Guisan.

# Una vera e propria rivoluzione

Una svolta per il trasporto pubblico del Locarnese grazie a PALoc e AlpTransit.

**Charly Guscelli** Il Programma di Agglomerato del Locarnese (PALoc) si pone come obiettivo l'attivazione di un circolo virtuoso in cui interagiscono tra loro, nel contempo quali cause ed effetti, i seguenti meccanismi: la concentrazione degli abitanti, dei posti di lavoro e dei servizi nelle aree centrali e nei corridoi di sviluppo, l'incremento dell'offerta di trasporto pubblico, e il contenimento del traffico individuale motorizzato che induce ad usare maggiormente il trasporto pubblico e a spostarsi a piedi e in bicicletta.

## Misure infrastrutturali

Le misure infrastrutturali più importanti previste per il traffico pubblico per il raggiungimento degli obiettivi PALoc, già definite a partire dalla versione PALoc 2, sono il nodo intermodale della stazione di Locarno-Muralto, il nodo ferroviario TILO di Minusio, e la riorganizzazione dei servizi su gomma nel settore Locarno – Ascona – Losone.

Per quanto concerne la stazione di Locarno-Muralto, in una prima fase, negli anni 2015 – 2018, sono stati realizzati il P+R, il sottopasso pedonale stazione - lungolago, e il collegamento pedonale

verticale Chiesa S. Vittore, mentre nella seconda fase, anni 2019 – 2022, verrà riorganizzato completamente il nodo intermodale con un nuovo terminal bus e taxi, e il riassetto viario.

Il nodo intermodale della stazione di Locarno-Muralto assume quindi la priorità per importanza nelle realizzazioni a favore del trasporto pubblico.

## Trasporto pubblico

La stazione di Locarno-Muralto svolge il ruolo di nodo strategico del trasporto pubblico, punto di riferimento per tutto l'agglomerato, da cui si diramano le linee ferroviarie FFS e TILO, la Ferrovia delle Centovalli, le linee urbane e regionali dei bus.

Con l'orario 2021 la rete ha subito una sostanziale riorganizzazione, grazie all'implementazione di numerose misure infrastrutturali pianificate, tra cui la messa in esercizio di un asse forte di bus di collegamento tra Gordola, Locarno, Ascona e Losone, l'adeguamento strutturale delle fermate bus pubblico nel Locarnese può essere ritenuta molto buona, con una copertura adeguata se rapportata al bacino di utenza e al contesto del territorio.

## Riorganizzazione 2021

Per il PALoc 4, l'offerta di trasporto pubblico si riferisce alla riorganizzazione 2021, che riguarda tutte le linee: linee ferroviarie, rete bus regionale e urbana, offerta lacuale.

Essa si basa sulla messa in esercizio della galleria di base AlpTransit del Monte Ceneri, alla quale va ad aggiungersi la realizzazione del nuovo doppio binario tra Gordola e il ponte sul Ticino, con la nuova stazione di Gordola, e sugli importanti benefici che ne derivano a livello di collegamenti interni tra i principali poli del Cantone.

## Servizio ferroviario

La rete ferroviaria assicura da Locarno i collegamenti regionali, nazionali e internazionali verso Bellinzona, il Nord delle Alpi, il Sottoceneri e Milano, come pure verso le Centovalli, la Valle Vigezzo fino a Domodossola, con coincidenze verso il Vallese, Losanna e Ginevra.

Il traffico ferroviario, orientato principalmente al trasporto pendolare di lavoratori, studenti e al traffico legato al turismo, è stato potenziato come segue:

- nuovi InterRegio SOB Gottardo, con collegamenti interregionali FFS per la Svizzera centrale e i poli di Basilea e Zurigo, con cadenza 60'
- nuova linea RE80 con collegamenti regionali TILO per la Città Ticino, Locarno – Lugano – Chiasso (– Milano Centrale), con cadenza 30 (60) minuti, e la linea S20 Locarno – Bellinzona – Castione-Arbedo (– Biasca), con cadenza 30' (60')
- FART/SSIF aumento della frequenza dei collegamenti internazionali e regionali per Domodossola, Intragna e Camedo

Grazie ai nuovi collegamenti InterRegio SOB verso Nord lungo la vecchia linea del Gottardo e il nuovo servizio TILO con la linea RE80 verso Sud, Locarno assume il nuovo ruolo di nodo tra le città Svizzere di Basilea, Lucerna e Zurigo e quella di Milano, sviluppando parallelamente le relazioni verso Bellinzona e Lugano per la realizzazione della città Ticino.

Il nuovo orario comporta quindi un potenziamento dei collegamenti verso Bel-



Der städtische Busverkehr im Locarnese wurde stark ausgebaut: Linie 7.

Bild: Gerhard Lob



Umstrittenes Botta-Projekt: Busterminal vor dem Bahnhof Muralto.

Bild: Rendering SBB

linzona grazie all'InterRegio SOB (cadenza 60') e l'introduzione di un servizio RE80 con cadenza di 30' verso Chiasso e di 60' verso Milano.

### Linee urbane dei bus

Da dicembre 2020 l'asse forte urbano del trasporto pubblico linee 1 e 7 è stato esteso e potenziato sia verso est a Gordola, sia verso ovest (Losone); il centro di Ascona e

di Losone saranno collegati dalla linea urbana 1.

Il collegamento tra il delta e la collina è stato riorganizzato e potenziato, scindendo la vecchia linea 2 in due linee 3 e 4, con un'estensione del servizio sul delta (quartiere Rusca-Saleggi / lungolago Motta / foce Maggia) e un'offerta più frequente e strutturata in collina.

Grazie a tale scissione delle linee viene servita anche la Città Vecchia di Locarno con un collegamento unidirezionale diretto stazione FFS – Città Vecchia.

### Linee regionali dei bus

Le linee regionali verso Brissago, Bellinzona e Vallemaggia sono state anch'esse potenziate, rendendo i collegamenti regionali con il trasporto pubblico più competitivi e attrattivi, diventando un'alternativa al trasporto individuale motorizzato anche per gli spostamenti pendolari, non solo per lo svago e il turismo. L'introduzione di un orario cadenzato su linee che prima prevedevano unicamente dei collegamenti nelle ore di punta, vedi Linea 322 Tenero Brere – Medoscio, aumentano l'attrattività del servizio pubblico anche in zone discoste dagli assi principali. A livello del servizio del Gambarogno, è in fase di progettazione il nuovo nodo d'interscambio di San Nazzaro.

### Sviluppi del trasporto pubblico

La nuova fermata TILO di Minusio contribuirà a migliorare la capillarità dell'offerta di trasporto pubblico ferroviario, la qualità del servizio e la copertura di una parte di territorio urbano centrale caratterizzata da

## Nodo intermodale di Locarno-Muralto: tempi lunghi

Il comparto della Stazione FFS di Muralto è oggetto di riqualifica e valorizzazione urbanistica. Sulla base delle valutazioni del collegio di esperti, è stato deciso di approfondire il progetto del team Botta che prevede da un lato una nuova pensilina per gli autobus, situata sul lato ovest della piazza della stazione, che permette ai bus di partire nelle due direzioni est e ovest, senza dover invertire il senso di marcia, e dall'altro l'autosilo, sul lato Nord, con un parco pubblico (roseto) che valorizza la chiesa San Vittore, il quartiere e il centro civico di Muralto. Peccato che i bus per raggiungere la pensilina dovranno percorrere il lungolago, e risalire Via Giuseppe Cattori attraversando in fine la piazza della Stazione, andando quindi a disturbare un'area che dovrebbe essere riservata ai pedoni come accesso alla città e al lungolago.

Sul progetto sono ancora pendenti dei ricorsi, ed è stato lanciato un referendum sulla variante di Piano regolatore per il comparto della Stazione FFS, per il quale era previsto in un primo tempo la chiamata al voto per il 13 giugno, in seguito rimandata, dopo la constatazione che prima devono essere risolti tutti i ricorsi. Risultano quindi ancora lunghi i tempi prima dell'inizio dei lavori per il nuovo nodo di interscambio di Locarno-Muralto, ritardando la realizzazione dell'opera più importante, quale nodo strategico, per tutto il trasporto pubblico del Locarnese.

una forte presenza di residenze, mentre la riorganizzazione del nodo di San Nazzaro apporterà modifiche sostanziali alla rete del Gambarogno e del servizio lacuale (Locarno – San Nazzaro, anziché Locarno – Magadino).

Infine, il prospettato potenziamento della linea FART delle Centovalli con cadenza 30' Locarno-Intragna ed il risanamento delle fermate bus ai sensi della Legge sui disabili entro il 2024 favoriranno un miglioramento generale dell'offerta e dell'attrattività della rete TP.

## öV im Locarnese

Die Tessiner öV-Offensive betrifft in besonderem Ausmass das Locarnese im Rahmen des Agglomerationsprogramms PALoc (Programma di Agglomerato del Locarnese). Auf den Fahrplanwechsel 2020/21 wurde der städtische sowie regionale Busverkehr ausgebaut und teilweise neu geführt. So verkehrt neu die Buslinie 1 direkt zwischen Ascona und Locarno (ohne den Umweg über Solduno). Eine strategische Funktion für die Zukunft hat der neue Verkehrsknoten am Bahnhof Locarno-Muralto mit einem Projekt aus dem Architekturstudio von Mario Botta. Doch das Vorhaben steckt fest, zumal ein Entscheid des Gemeinderats Muralto gerichtlich gekippt wurde. Es kündigen sich sehr lange Umsetzungszeiten an. Wichtig ist schliesslich die neue geplante Haltestelle der S-Bahn TILO in Minusio sowie die Anpassung aller Haltestellen im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes.

Zusammenfassung: Gerhard Lob

## Le réseau Léman Express

LEX dans la région genevoise è le plus grand réseau RER international en Europe. Cependant il subsiste de nombreux aspects à améliorer.

**Pierre Hofmann** En décembre 2019, après la complétion du projet ferroviaire «CEVA» (Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse), on inaugure à Genève le réseau «Léman Express» (LEX), plus grand réseau RER international en Europe. Ce réseau dessert les gares et haltes sur la rive droite du Léman jusqu'à Coppet, et couvre la majeure partie du réseau de la Haute-Savoie, ainsi que la ligne Genève – La Plaine – Bellegarde.

Les débuts de ce réseau furent difficiles. Malgré les mouvements sociaux en France, les pannes fréquentes de matériel roulant et le manque de conducteurs aptes à rouler sur le nouveau réseau, la situation tendait à se stabiliser au printemps 2020. Hélas, la pandémie de la Covid-19 et des travaux vinrent perturber l'exploitation durant une longue période. On n'a retrouvé un fonctionnement normal que depuis fin août 2021.

Il est néanmoins possible d'établir un premier bilan, globalement positif, du réseau Léman Express. Alors qu'une fréquentation de 50'000 voyageurs par jour était escomptée après deux ans d'exploitation, elle atteint en septembre 2021 environ 40'000 voyageurs/jour, un résultat honorable compte-tenu des effets de la pandémie sur l'utilisation des transports publics. La ligne d'Evian-les-Bains (L1) fonctionne bien. La bonne fréquentation de la ligne d'Annecy (L2) est une heureuse surprise. La ligne de St-Gervais-les-Bains (L3) pâtit d'horaires irréguliers et cherche encore ses usagers.

Parmi les nouvelles gares et haltes 'CEVA' à Genève, la halte de Genève-Champel 'cartonne' avec une fréquentation bien supérieure à celle attendue – le voisinage de nombreux établissements hospitaliers, dont les Hôpitaux Universitaires de Genève (HUG) étant déterminant. En revanche, la gare des Eaux-Vives est actuellement sous-utilisée, déjouant les modélisations qui lui prédisaient une grande affluence. On observe une bonne utilisation interne dans



Croisement de rames Léman Express en gare de Reignier (Haute-Savoie).

Photo: Pierre Hofmann

le coeur de l'agglomération genevoise, où le réseau LEX remplit un rôle de métro.

Cependant il subsiste de nombreux aspects à améliorer. Si la cadence au quart d'heure et une bonne amplitude horaire sont la règle entre Coppet et Annemasse et sur la ligne Genève – La Plaine, il en va autrement sur les tronçons français, où tant le cadencement que l'amplitude horaire sont très imparfaits. L'infrastructure d'une partie du réseau haut-savoyard est obsolète, avec un fonctionnement manuel exigeant du personnel dans les diverses gares. Les aménagements de parkings d'échange prennent du retard, et les lignes de bus de rabattement sont soit absentes soit peu attractives.

Pour des motifs politiques il n'a pas été possible de mettre en service un matériel roulant unifié. Les CFF ont commandé 23 rames Flirt Léman Express à Stadler, tandis que la SNCF s'est équipée de 17 rames Régisolis d'Alstom (effectif porté entre temps à 21 rames). Ces véhicules sont incompatibles entre eux, ce qui empêche une exploitation rationnelle, particulièrement en cas d'avaries de matériel.

La régulation des lignes L1-L4 est partagée entre le centre de contrôle de Lausanne pour la portion suisse jusqu'à l'entrée de la gare d'Annemasse, et le centre de contrôle d'Annemasse pour la portion haut-savoyarde. Après une période initiale de mise au point assez chaotique, la coopération entre les deux centres fonctionne bien.

Au-delà des améliorations à court terme telles que l'ajout de parkings P+R dans certaines gares, plusieurs projets sont

prévus pour la consolidation et l'extension du réseau LEX. A l'horizon 2026 la ligne entre La-Roche-sur-Foron et Saint-Gervais-les-Bains sera entièrement modernisée – laissant hélas de côté la ligne entre La-Roche-sur-Foron et Annecy. Diverses extensions sont à l'étude ou envisagées : d'Annecy jusqu'à Rumilly, de Bellegarde jusqu'à Culoz d'une part, sur la ligne du Haut-Bugey jusqu'à Nurieux, voire Bourg-en-Bresse d'autre part. La ligne entre Annemasse et Bellegarde par Saint-Julien devrait être intégrée au réseau LEX. Enfin, la future réhabilitation de la ligne entre Evian et Saint-Gingolph offrira de nouvelles possibilités.

### Bilanz «Léman Express»

Nach der Fertigstellung des Bahnprojekts CEVA (Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse) wurde im Dezember 2019 in Genf der «Léman Express» eingeweiht, das grösste grenzüberschreitende S-Bahn-Netz Europas. Rund 40 000 Reisende pro Tag werden mittlerweile gezählt; mit 50 000 hatte man gerechnet. Diese Bilanz ist angesichts der Corona-Pandemie positiv. Dennoch gibt es noch viele Aspekte in Bezug auf die Infrastruktur, das Rollmaterial und den Fahrplan, die verbessert werden müssen. Der Artikel listet diese «Baustellen» im Einzelnen auf.

Zusammenfassung: Gerhard Lob

[citrap-vaud.ch](http://citrap-vaud.ch)

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud

# «Eine starke Kundenorganisation ist wichtig»

Guido Schoch, Ex-Direktor der Verkehrsbetriebe Zürich, amtet neu im Vorstand von Pro Bahn Schweiz. Im Interview spricht er über seine Beweggründe, Ideen und Ziele.

**Karin Blättler** Der frühere Direktor der Zürcher Verkehrsbetriebe (VBZ) Guido Schoch hat sich kurz nach seiner Pensionierung erfreulicherweise bereit erklärt, künftig als aktives Mitglied des Zentralvorstandes bei Pro Bahn Schweiz mitzuwirken. An der brieflich durchgeführten Delegierten-Versammlung 2021 wurde er einstimmig in den Zentralvorstand gewählt. Als Präsidentin von Pro Bahn Schweiz habe ich mich mit ihm darüber unterhalten, wie sich der Seitenwechsel von der Anbieter- zur Kundenseite anfühlt und wie er das letzte halbe Jahr bei Pro Bahn Schweiz erlebt hat.

## Guido, was waren für dich die Beweggründe für dein Engagement bei Pro Bahn Schweiz?

Ich finde, es ist wichtig, dass die Schweiz eine starke Kundenorganisation im Bereich des öffentlichen Verkehrs hat, welche die echten Kundenanliegen zur Sprache bringt. Dies ist ein wichtiger Garant für die Weiterentwicklung des öV. Ich habe die Arbeit von Pro Bahn immer sehr geschätzt. Die Kritik war immer fundiert, sachlich und nie ideologisch.

## Ist dir der Seitenwechsel rückblickend einfach gefallen?

Ja, auch bei den VBZ war immer mein oberstes Ziel, unsere Kundinnen und Kunden in den Mittelpunkt zu stellen. Sicher gelingt in der Praxis nicht alles so, wie man es sich wünscht. Es ist dann aber auch wichtig, ein sachliches Feedback zu erhalten.

## Hast du Pro Bahn so angetroffen, wie du uns früher als VBZ-Direktor wahrgenommen hast?

Ich war immer beeindruckt vom grossen Einsatz, aber auch Know-how, welches vorhanden ist. Deshalb wird die Stimme von Pro Bahn in der Öffentlichkeit auch wahrgenommen.

## Was sind deine Schwerpunkte, die du bei Pro Bahn einbringen willst, bzw. welche Themen sind aufgrund deiner langjährigen Berufserfahrung im öffentlichen Verkehr vordringlich?



Guido Schoch.

Bild: zVg

Mein Ziel ist es dazu beizutragen, den Modalsplit des öffentlichen Verkehrs weiter zu erhöhen. Nur so werden wir die Klimaziele erreichen. Der öffentliche Verkehr muss mindestens so attraktiv sein wie das Auto. Die grösste Stellschraube ist die effektive (verlässliche) Fahrzeit von Tür zu Tür – und zwar zu diesen Zeiten, zu denen unsere Fahrgäste auch reisen wollen. Wirklich grosse Verschiebungen im Modalsplit haben immer bei einer Verkürzung der Fahrzeit stattgefunden (S-Bahn Zürich, Bahn 2000, Neat, Hochgeschwindigkeitsstrecken im Ausland).

Die grossen Investitionen müssen daher noch vermehrt auf dieses Ziel ausgerichtet werden. Das heisst aber nicht, dass andere Ziele nicht auch wichtig sind. Der öffentliche Verkehr muss komfortabel und sauber, einfach zu benützen, konkurrenzfähig im Preis, das heisst kundenfreundlich auf der ganzen Linie sein. Wenn dieses «Gesamtpaket» nicht stimmt, werden wir unsere Kunden höchstens auf denjenigen Linien halten können, wo wir massiv schneller sind als das Auto – und das sind in der Schweiz von Tür zu Tür nur relativ wenige.

## Welche Probleme siehst du in diesem Zusammenhang?

Sehr besorgt bin ich über die Zukunft des öffentlichen Verkehrs in den Städten.

Fast alle Politiker sprechen davon, dass sie den öV fördern wollen. Die tägliche Praxis sieht leider anders aus. Durch die stetig steigenden Ansprüche an den begrenzten Strassenraum sind die öV-Spuren akut gefährdet. Die Steigerung der Aufenthaltsqualität in den Strassen mit neuen Alleen, breiteren Trottoirs, neuen Velowegen usw. ist zwar begrüssenswert. Leider sind die Strassen in Schweizer Städten oft relativ schmal. Wo in Zürich eine eigene öV-Spur vorhanden ist, gibt es zusätzlich meist nur ein Trottoir und eine relativ schmale MIV-Spur. Würde beispielsweise in Zürich auf allen Strassen mit eigenem Tram-Trasse eine Velospur gebaut, würden wir mehr als die Hälfte aller Trampuren verlieren. Eine Verschmälerung der Autospur ist meist nicht möglich, weil die Strassen zu schmal sind und die Autos sonst auf der Tram- oder der Velospur stehen. Eine Trennung der Verkehrsträger auf separate Achsen ist unabdingbar, sonst sind die umweltfreundlichen Verkehrsträger am Ende die Verlierer, indem entweder der öV im Stau steckt und/oder keine vernünftigen Velowege möglich sind. Leider wird das von der Politik und Verwaltung zu wenig wahrgenommen: Es wird immer alles in jeder Strasse gefordert. Die Bedenken der öV-Planer werden zur Seite geschoben. Die Gefahr ist gross, dass wir in wenigen Jahren das vernichten, was wir in den letzten 40 Jahren mühsam aufgebaut haben und worum uns die ganze Welt beneidet: einen zuverlässigen, relativ schnellen öV mit einem weit überdurchschnittlichen Modalsplit. Mit dem Amsterdamer oder Kopenhager Modalsplit gäbe es zirka 60 bis 80 Prozent mehr Autoverkehr in Zürich, was zeigt, dass man mit sehr guten Velomassnahmen allein und einem durchschnittlichen öV die Menschen nicht zum Umsteigen bewegen kann.

**Herzlichen Dank, Guido, dass du dich für ein Engagement bei uns entschieden hast. Wir sind froh, mit dir eine so kompetente und im öV vernetzte Persönlichkeit in unseren Reihen zu haben.**



Würde sich für Solarzellen eignen: Perron-Dach in Meilen.

Bild: Verena Hofmänner Schärer

## Photovoltaik auf allen Perrondächern der Schweizer Bahnhöfe

**Verena Hofmänner Schärer** Auf ganz vielen Bahnhöfen der SBB sind die Perrons mit Dächern ausgerüstet. Das ist sinnvoll für die Bahnbenützerinnen und -benutzer, die nicht gerne im Regen stehen und auf den Zug warten. Würden alle diese Dächer mit Solarzellen bestückt, könnte ein Teil der vermeintlichen Stromknappheit ab dem Jahr 2025 gedeckt werden. Dazu bräuchte es auch sicher noch Speichermöglichkeiten für sonnenarme Winterzeiten. Mit viel gutem Willen, vernünftiger Planung und Weitsicht wäre es sicher möglich, solche Ideen in die Tat umzusetzen. Die Solarenergie soll nicht nur von den SBB gebraucht werden, sondern ins allgemeine Stromnetz fliessen, um in Zeiten von Energieknappheit gesamtheitlich die Versorgung garantieren zu können.

Als Beispiel einer Perron-Überdachung ist hier diejenige von Meilen am Zürichsee zu sehen. Das Dach ist heute zirka 152 Meter lang und etwa 6,5 Meter breit. Sollte für die Fertigstellung der Doppelspur am rechten Zürichsee-Ufer der Perron noch

ostseitig verlängert werden, so ist denkbar, dass auch das Dach noch eine Verlängerung erhalten wird.

«Gib dir eins aufs Dach!»: Unter diesem Slogan wirbt der Hausverein Schweiz schon seit vielen Jahren bei einsichtigen Hausbesitzerinnen und -besitzern für Solarzellen auf Privathäusern. Sie sollten diese Aufforderung ernst nehmen und ihre Dächer mit Photovoltaik-Anlagen aufrüsten. Solche Anlagen lohnen sich sowohl für die Eigentümer als auch für die Mieterschaft.

Pro Bahn Schweiz wird sich dafür einsetzen, dass solche und weitere gute Ideen für Problemlösungen gegen die Stromknappheit weiterverfolgt werden und hoffentlich eines schönen Tages zum Ziel führen. Das Ziel muss sein, dass mit erneuerbaren Quellen in der Schweiz die Strom-Selbstversorgung funktioniert und die Unabhängigkeit des Landes erhalten bleibt.

*Die Autorin ist Vorstandsmitglied von Pro Bahn Zürich.*

## Kursbuch 2022: Jetzt bestellen!

Das Kursbuch 2022 erscheint erneut im Format A5, aufgeteilt in die zwei Bände Ost und West, die als Versandeinheit geliefert werden.

Wenn Sie jetzt das Kursbuch 2022 bestellen, erhalten Sie es gegen Vorkasse rechtzeitig zum kommenden Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2021 bequem

nach Hause geliefert. Der Preis beträgt 24,80 Franken + 6,90 Franken Versandkostenanteil (total 31,70 Franken).

Bestellung per Telefon:  
031 328 58 58

Bestellung per E-Mail:  
kursbuch@verkehrsclub.ch

### 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

# Projekt einer Servicestelle für Kundenanliegen

Am 2. November 2021 fand eine weitere Präsidentenkonferenz der Sektionen von Pro Bahn Schweiz online statt.

**Thomas Lendenmann** Zwei wichtige Themen standen auf der Traktandenliste der jüngsten Präsidentenkonferenz. Zu einem der Vorschlag des Zentralvorstandes zum Ticketing im öffentlichen Verkehr und zum anderen ein Vorschlag aus der Sektion Espace Mittelland für eine Servicestelle.

Beim Ticketing strebt Pro Bahn nach wie vor eine starke Vereinfachung des Billettangebots an. Ein Wirrwarr von Angeboten, Tarifen, Vergünstigungen und Verbänden prägt den öV in der Schweiz. Das Ganze ist nicht nur für die Kundinnen und Kunden mehr als unübersichtlich. Auch Vertreter einiger Transportunternehmen haben mittlerweile Mühe damit.

Eine starke Vereinfachung des Billettangebots hätte viele Vorteile: einfache Handhabung bei den Automaten, Kos-

tenersparnis in der Infrastruktur für die Angebote, erleichterter Zugang für nicht affine Bahnbenutzer und Transparenz im Angebot.

Pro Bahn wird weiter an dieser Vereinfachung arbeiten und den Verantwortlichen einen Vorschlag unterbreiten. Sie wird auch noch weitere Mitstreiter für diese Idee ins Boot holen. Die Sektionen stehen diesem Vorhaben sehr positiv gegenüber und begrüssen das weitere Vorgehen.

Das zweite Thema war ein Vorschlag der Sektion Espace Mittelland, eine Servicestelle für Kundenanliegen einzurichten. Die Idee stiess bei allen Teilnehmenden auf ein positives Echo. Für die Einrichtung einer solchen Stelle ist aber Know-how notwendig, ebenso wie die entsprechende Infrastruktur und eine finanzielle Absiche-

rung. Leider kann dies Pro Bahn so nicht umsetzen, da diese Anforderungen nicht erfüllt sind. Trotzdem will man die Idee nicht begraben und hat den Präsidenten der Sektion Espace Mittelland beauftragt, bis zur nächsten Präsidentenkonferenz im Januar 2022 ein Arbeitspapier zu erarbeiten, damit dieses bei den Verantwortlichen der Transportunternehmen eingebracht werden kann.

## Dreispietzareal Basel: Die Güterbahn verschwindet

**Willi Rehmann** Seit 1901 wurde das Dreispitzareal Basel mit der Bahn erschlossen. Ab dem Jahr 1994 erfolgte die Bedienung über eine elektrifizierte Strecke direkt ab dem Rangierbahnhof MuttENZ. Es musste keine Strasse und auch keine Tramlinie mehr für Züge gesperrt werden. In der Blütezeit verfügte die Güterbahn über rund 15 Gleiskilometer.

Mehr und mehr erfolgte die Zustellung mit Lastwagen, die Bahn wurde zunehmend verdrängt. Noch aber verblieb die umweltfreundliche Bedienung des Verteilzentrums der Migros mehrmals täglich mit

einem Güterzug über das Anschlussgleis. Nun berichtete die Schweizer Eisenbahn-Revue, dass auch dieser Dienst endet und das Anschlussgleis abgebrochen wird. Fortan wird der Nachschub für das erwähnte Verteilzentrum mit Camions geliefert. Verantwortlich für diese Entwicklung ist offenbar die Christoph-Merian-Stiftung Basel (CMS) als Eigentümerin des Dreispitzareals. Damit gehen die grossen Investitionen in die Bahnanlagen verloren. Angesichts der aktuellen Klimadiskussion erscheint der Entscheid der CMS zur Stilllegung der Bahn völlig unverständlich.

### Stadler Rail präzisiert

Wir möchten für den Leserbrief «Turbo-Gelenktriebwagen am Lebensende?» (InfoForum 3/2021) eine Zusatzinformation abgeben, weil der Artikel beziehungsweise das beigefügte Bild in gewissem Sinne irreführend ist. Nach unserem Kenntnisstand hat die Thurbo AG die GTW der Baujahre 1998/99 ausgemustert. Diese noch von der MThB bestellte Bauserie umfasste 10 zweiteilige Fahrzeuge und hat eine Antriebsausrüstung der damaligen Adtranz (später Bombardier, heute Alstom) erhalten. In den Jahren 2003 bis 2013 hat Thurbo 95 zwei- und dreiteilige GTW mit einer Antriebsausrüstung von ABB beschafft. Die Abbildung zeigt einen GTW der Lieferung 2003-2013 und nicht der Lieferung 1998-1999. Besten Dank für Ihre Kenntnisnahme.

*Christian König,  
Stadler Rail Management AG*

## Kontakte Pro Bahn

<b>Pro Bahn Schweiz</b> 8000 Zürich M 078 878 03 23 info@pro-bahn.ch	<b>Pro Bahn Espace Mittelland</b> Bielstrasse 5, 3263 Bütigen Aldo Hänni, Präsident T 032 530 13 12, M 079 327 58 56 pbs-em.praesident@pro-bahn.ch	<b>Pro Bahn Ostschweiz</b> Heiligkreuzstr. 32, 9008 St. Gallen Bruno Eberle, Präsident M 071 245 36 46 beberle@swissonline.ch	<b>Pro Bahn Zentralschweiz</b> St. Johannesstrasse 4, 6300 Zug Martin Stuber, Präsident M 078 746 13 12 martin@mstuber.ch
<b>Zentralvorstand</b> Karin Blättler Präsidentin M 079 961 34 53 karin.blaettler@bluewin.ch	<b>Pro Bahn Nordwestschweiz</b> 4000 Basel Lorenz Degen, Präsident M 079 728 87 24 lorenzdegen@bluewin.ch	<b>Pro Bahn Ticino Astuti</b> Via Gen. Guisan 20, 6828 Balerna Fabio Canevascini, Presidente M 079 248 5014 fabio@fabiocanevascini.ch	<b>Pro Bahn Zürich</b> Seestrasse 399, 8708 Männedorf Sandro Hartmeier, Präsident a.i. M 079 609 41 11 pbs-zh.praesident@pro-bahn.ch



# DER FLIRT VERBINDET

Menschen rund um die Welt

Unser FLIRT hat Kunden schon mehr als 2000 Mal überzeugt und verbindet Menschen in 20 Ländern und 4 Kontinenten. Dabei rücken Städte, Regionen und Länder zusammen. [www.stadlerrail.com](http://www.stadlerrail.com)



**STADLER**