



Bild: SBB

Fahrgäste im Tarifwirrwarr

Vorschläge von Pro Bahn für ein einfacheres Ticketing-System

**Behindertengerechter öV: Verzögerung bei Umsetzung
Verkehrskreuz Schweiz: Wichtiger Fortschritt im Parlament**



Gerhard Lob

Redaktor
InfoForum

D Nötige Investitionen

In meinem Quartier werden zurzeit überall die Bushaltestellen umgebaut. Dank erhöhter Trottoir-Kanten können Rollstuhlfahrinnen und Rollstuhlfahrer so selbstständig ein- und aussteigen. Bei vielen Bahnhöfen und Haltestellen in der Schweiz ist die Anpassung erfolgt oder soll erfolgen. Doch das gesetzliche Ziel, dass der öV spätestens ab Anfang 2024 barrierefrei und damit für Behinderte grundsätzlich autonom nutzbar sein sollte, wird nicht erreicht werden. Das ist zu bedauern. Denn nur ein funktionierendes Gesamtsystem ermöglicht es Menschen mit Behinderungen, den öV zu nutzen. Im Interview mit dem InfoForum erklärt Architekt Joe A. Manser, was es bedeutet, wenn etwa ein Lift nicht funktioniert. Natürlich sind mit dem barrierefreien Zugang zum öV hohe Kosten verbunden. Aber es sind notwendige und sinnvolle Investitionen, weil sie einem kleinen Teil der Gesellschaft, der auf Grund einer Behinderung im Leben sowieso schon benachteiligt ist, mehr Autonomie ermöglichen.

F Des investissements pour plus d'accessibilité

Dans mon quartier, peu partout, les arrêts de bus font l'objet de travaux. Les trottoirs doivent être surélevés, afin de permettre aux personnes en fauteuil roulant d'accéder aux transports publics de manière autonome. Ailleurs en Suisse, de nombreuses gares et arrêts doivent se mettre au diapason, et dans plusieurs endroits, des travaux sont déjà en cours, voire terminés. Mais l'objectif légal visant des transports publics sans entrave et, en principe, accessibles en toute autonomie pour des personnes à mobilité réduite, d'ici 2024 au plus tard, ne sera pas atteint. Et c'est regrettable, car seul un système adapté et qui fonctionne dans son ensemble, permet aux personnes souffrant d'un handicap, d'utiliser les transports publics. Dans ce numéro d'InfoForum, l'architecte Joe A. Manser, explique notamment, les conséquences d'une panne d'ascenseur. C'est indéniable, l'élimination des obstacles est coûteuse. Mais ces investissements sont nécessaires afin de permettre à une tranche de la société, déjà désavantagée par un handicap, de jouir d'une plus grande autonomie.

I Investimenti necessari

Nel mio quartiere le fermate degli autobus sono ovunque in fase di rifacimento. Grazie ai bordi rialzati del marciapiede, le persone in sedia a rotelle potranno salire e scendere dall'autobus in modo indipendente. Molte stazioni ferroviarie e fermate degli autobus in Svizzera sono state o stanno per essere adattate, purtroppo l'obiettivo legale di rendere i trasporti pubblici privi di barriere architettoniche entro l'inizio del 2024 per permettere l'autonomia delle persone disabili non sarà raggiunto nel termine previsto. E un grande rammarico in quanto solo un sistema complessivo funzionante consente alle persone con disabilità di utilizzare i trasporti pubblici. In un'intervista ad InfoForum, l'architetto Joe A. Manser spiega cosa significa, ad esempio, un ascensore che non funziona. L'accesso senza barriere ai trasporti pubblici comporta costi elevati, ma si tratta di investimenti necessari e sensati che consentono ad una parte della società, già svantaggiata nella vita a causa di una disabilità, di avere maggiore autonomia.

Inhalt

Thema «Ticketing»

Vorschläge von Pro Bahn zur Entwirrung des Tarifdschungels.....	3
Die neue Spartageskarte Gemeinde	4
Online-Trend: Bargeld im öV unter Druck	5
Langsamer Tod für Billettautomaten.....	6

Aktuell

Fernverkehr: Bewährte Kooperation	7
Wintertourismus: Mehr Zug tut Not.....	8

Thema «Barrierefreiheit»

Gesetzliche Vorgaben werden verfehlt	9
Mit dem Rollstuhl im öV: Grosses Interview mit Joe A. Manser.....	10-11
Suboptimal: Umbau Bahnhof Chexbres.....	12

Aktuell

Nachrichten 1	13
Nationalrat pusht CH-Verkehrskreuz	14-15
Fokus auf die neue Limmattalbahn.....	16
ATO: Geisterzüge brauchen noch Zeit	17
Interview mit VBZ-Direktor Marco Lüthi.....	18
Nachrichten 2	19

ÖV-Literatur

Die Furka-Bergstrecke und die «Dalibahn»	20
Auf den Spuren von Gaston Maison.....	21

Pro Bahn

Einladung zur DV in Meiringen.....	22
Vorstand auf der «Fähri» in Basel.....	23

Impressum

InfoForum 1/2023, Versand: 1. März

Herausgeber und Inserate

Pro Bahn Schweiz (PBS)
Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs
8000 Zürich
T 044 741 49 90, M 079 401 05 40
www.pro-bahn.ch, edwin.dutler@swissonline.ch
IBAN: CH97 0900 0000 8200 4920 4

Redaktion

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

Mitarbeiter Pro Bahn

Roland Arnet, Karin Blättler, Lorenz Degen, Edwin Dutler, Peter Hummel, Guido Schoch, Martin Stuber; Astuti: Fabio Canevascini; Citrap VD: Tobias Imobersteg; Gastbeitrag: Kurt Metz

Bilder

Pressedienste, 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 2/2023, Versand: 31. Mai 2023
Inserate- und Redaktionsschluss 10. Mai 2023
InfoForum 3/2023, Versand: 6. September 2023
Inserate- und Redaktionsschluss 16. August 2023

Entwirrung des Tarif-Dschungels nötig

Es ist höchste Eisenbahn für die Einführung eines übersichtlichen Tarifsystems. Pro Bahn hat Vorschläge erarbeitet.

Karin Blättler Mit dem Konzept «Eine Fahrt – ein Ticket» ging die Schweiz seinerzeit einen komplett neuen Weg im Tarifbereich. Ein Billett kann seither unabhängig von den benutzten Transportunternehmen über den gesamten Reiseweg hinweg gelöst werden. Das Lösen eines Billetts wurde viel einfacher und damit das Reisen angenehmer. Detailkenntnisse waren kaum nötig. Dies schien die Lösung dafür zu sein, dass auch nicht öV-affine Reisende für das Umsteigen auf den öV gewonnen werden konnten.

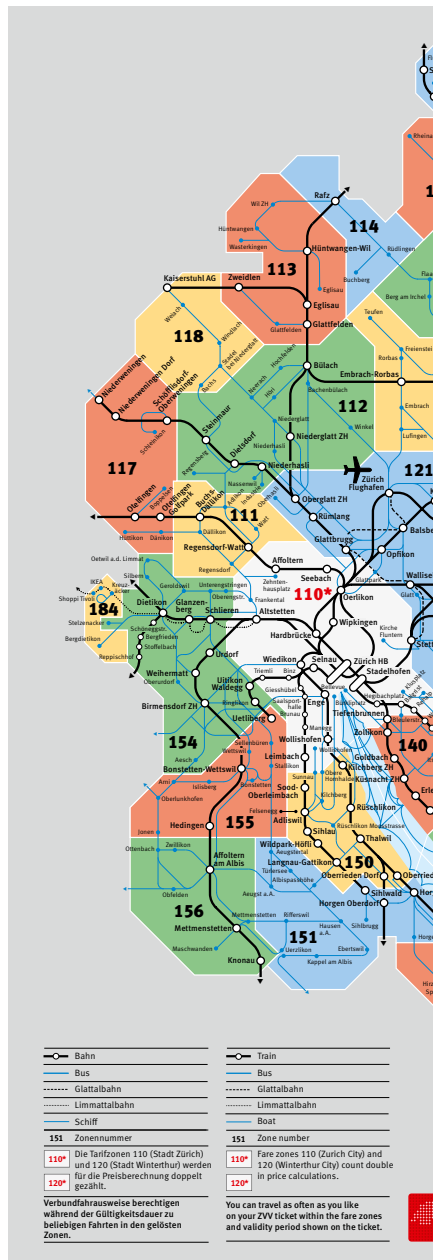
Leider wurde in den vergangenen Jahren dieses fortschrittliche, kundenfreundliche Tarifsystem durch Preis- und Aktionswildwuchs (Rabattaktionen/Spezialbillette/Sonderaktionen) für die Reisenden immer undurchschaubarer. «Habe ich das richtige Billett gelöst?»: Diese Frage sollten sich die Kundinnen und Kunden gar nicht stellen müssen.

Das Ziel, auf Dauer neue Kunden zu gewinnen, kann aus Sicht von Pro Bahn Schweiz mit dieser Aktionitis sicherlich nicht erreicht werden. Statt einer Vereinfachung des Tarifsystems wurde durch die Erhöhung der Billettvielfalt das ganze System verkompliziert. Selbst die ehemalige Bundesrätin Simonetta Sommaruga hat anlässlich einer öV-Veranstaltung das Ende des Tarifwirrwarrs gefordert.

Neuer Einzelbillett-Tarif nötig

Insbesondere die Einführung regionaler Zonensysteme verschärfte die Komplexität und führte die ursprüngliche Idee eines einfachen Billettkaufs ad absurdum. Selbst die digitalen Hilfen können in speziellen Reisekonstellationen nicht 100-prozentig den günstigsten Tarif berechnen. Mit dem öV wenig vertraute Personen verlieren den Überblick und sind dadurch benachteiligt. Auch die Tatsache, dass für gewisse Billette nicht alle Verkaufskanäle zur Verfügung stehen, ist unübersichtlich und kundenunfreundlich.

Pro Bahn hat sich deshalb in den letzten Jahren intensiv mit der Billett-Landschaft, der Sortimentsgestaltung sowie den Verkaufskanälen auseinandergesetzt. Gerne



Nicht leicht zu durchschauen: Tarifzonen im Zürcher Verkehrsverbund ZVV. Quelle: ZVV

stellen wir in groben Zügen unsere Überlegungen vor:

Schweizweit soll ein grundlegend neuer Einzelbillett-Tarif eingeführt werden: Die regionalen Zonensysteme für Einzelbillette (abgesehen von den Stadtzentren) sollen aufgehoben und durch einen gesamtschweizerischen transparenten Einheits-tarif (beispielsweise nach Kilometer, Strecke, Luftlinie) für alle öV-Kundengruppen ersetzt werden. Die Einzelbillette müssen über alle Verkaufskanäle (Schalter, Billettautomat, Internet, Apps etc.) erhältlich sein.

Gewisse Differenzierungen zur Kundenbindung und Kundenlenkung sollten trotzdem möglich sein. Für die Kundenbindung könnte dies beispielsweise durch Einführung von Bonussystemen analog den «Flugmeilen» gemacht werden. In Bezug auf die Kundenlenkung könnten wir uns zum Beispiel folgende Möglichkeiten vorstellen:

- Einfach merkbare Zeitfenster mit Tarifrabatten (z.B. ab 19.00 Uhr eine Tarifrreduktion um 10 Prozent).
- Lenkung nach Zugstypen: IR/RE statt EC/IC durch Bonus zum Einheitsstarif (z.B. doppelte Bonusgutschriften)
- Bonusgutschriften in schwach frequentierten Zeiten (z.B. Monat November)

Wir sind überzeugt, dass mit unseren Lösungsansätzen die Basis für einen einfachen transparenten Tarif geschaffen werden kann. Die Vorteile liegen unter anderem darin, dass dieser Tarif einfacher zu verwalten ist, was wiederum zu erheblichen Einsparungen in verschiedenen Bereichen führen würde (IT-Kosten, Verwaltung, Ausbildung Mitarbeitende, Kontrollaufwand, Werbeeinsparungen und andere).



Das Ziel, auf Dauer neue Kunden zu gewinnen, kann aus Sicht von Pro Bahn Schweiz mit dieser Aktionitis sicherlich nicht erreicht werden.

>>> Die mit einem neuen Tarifsysteem einhergehenden Einsparungen haben uns bewogen, sogar generell über eine Halbierung der Preise nachzudenken. Im Rahmen kurzfristiger Massnahmen für die Erhöhung des Modalsplits sucht die öV-Branche die Lösungen hauptsächlich im Bereich Angebot, Rollmaterial und Infrastrukturausbauten. Es darf nicht sein, dass die Höhe der Billettpreise dabei völlig ausser acht gelassen wird. Nach Ansicht von Pro Bahn sind die Preise unbedingt in den grundsätzlichen Diskussionen über Klimapolitik und Modalsplit miteinzubeziehen, will man einen attraktiven und bezahlbaren öV sowie einen Umstieg der Bevölkerung auf den öV erreichen. Eine schweizweite Sensibilisierungskampagne des Bundes für den Wechsel vom Auto auf den öV wäre aus unserer Sicht ausreichend und würde zu weiteren Kosteneinsparungen führen.

Selbstverständlich braucht es dafür neue Finanzierungsmodelle und insbesondere auch den politischen Willen, wobei der Kundenzuwachs sowie die Verschlinkung der öV-Strukturen schon einen grossen Beitrag daran leisten. Pro Bahn erwartet, dass man solche Berechnungen anstellt und die Tarif-Halbierung nicht vorschnell einfach ablehnt.

Im vergangenen Jahr hatte Pro Bahn – insbesondere das Team der Arbeitsgruppe Ticketing – die Gelegenheit zur Vorstellung unserer Tarif-, Verkaufs- und Vermarktungsideen bei zwei Transportunternehmungen, zwei Tarifverbänden, einer weiteren Institutionen des öV, einem Regierungsrat sowie bei Amtsleitern von sieben Kantonen. Wir danken an dieser Stelle für die angenehmen Gespräche und für die Zeit, die sich die Verantwortlichen für uns genommen haben.

Wir haben inzwischen den Eindruck, dass die Problematik in der öV-Branche angekommen ist und aktiv daran gearbeitet wird. Wir sind gespannt, welche vielversprechenden Lösungen kommen werden. Das Tarifwarrwarr sollte bald der Vergangenheit angehören.

Gemeinde-Tageskarte wird zur «Spartageskarte Gemeinde»

Die Alliance SwissPass, der Gemeindeverband und der Städteverband lancieren das neue Produkt ab 2024.

Roland Arnet Im InfoForum 3/2022 haben wir über den Entscheid der Alliance SwissPass vom Oktober 2020 berichtet, die Tageskarte Gemeinde in der heutigen Form nur noch bis Ende 2023 anzubieten, und diesen kritisch hinterfragt. Ein alternatives Angebot ab 2024, erarbeitet vom Schweizerischen Gemeindeverband (SGV), dem Schweizerische Städteverband (SSV) und der Alliance SwissPass, wurde versprochen.

Nun ist klar, wie dieses Angebot aussehen wird. An einer Medienkonferenz am 9. Februar stellten die drei Verbände SGV, SSV und Alliance SwissPass das neue öV-Produkt vor, welches künftig exklusiv bei den Gemeinden und Städten bezogen werden kann. Das neue öV-Angebot darf als ausgereifte Idee gelobt werden und wird eine sehr hohe Akzeptanz finden. Erfreulich ist, dass alle im InfoForum 3/2022 erwähnten Kritikpunkte aufgearbeitet und Lösungsideen gefunden wurden. Insbesondere wird auf denjenigen Teil der Bevölkerung Rücksicht genommen, der ohne Smartphone unterwegs ist.

Die wichtigsten Neuerungen ab 2024 werden sein:

- Es wird unterschieden zwischen Nutzerinnen und Nutzern mit und ohne Halbtax-Abo, und der Fahrschein ist personalisiert (Name, Vorname, Geburtsdatum).
- Erhältlich ist die «Spartageskarte Gemeinde» für die 2. Klasse (wie bisher) und neu auch für die 1. Klasse, und dies in zwei verschiedenen Preisstufen.
- Preisstufe 1 (Frühbucher): Wer die Spartageskarte mindestens zehn Tage vor dem Reisetag reserviert, zahlt – solange das Kontingent reicht – in der 2. Klasse 39 Franken mit Halbtax oder 52 Franken ohne Halbtax. In der 1. Klasse liegen die Preise bei 66 Franken beziehungsweise 88 Franken.
- Preisstufe 2: Die Spartageskarte ist – ebenfalls solange Vorrat – bis am

Vortag der Reise erhältlich und kostet in dieser Phase in der 2. Klasse 59 Franken mit Halbtax oder 88 Franken ohne Halbtax, in der 1. Klasse 99 Franken beziehungsweise 148 Franken.

- Es gibt nur noch ein schweizweites Kontingent für die Spartageskarte. Alle Gemeinden und Städte greifen über eine zentrale Web-Applikation auf das gleiche Kontingent zu.
- Ist das Kontingent ausgeschöpft, kann für den gewählten Reisetag schweizweit bei keiner anderen Gemeinde mehr eine Spartageskarte gekauft werden.
- Zum Start wird das Gesamtkontingent pro Jahr bei rund 1,5 Millionen Spartageskarten (im Rahmen des heutigen Umlaufs des Vorgängerprodukts) liegen. Die SBB als Mandats-trägerin des Nationalen Direkten Verkehrs bewirtschaftet die Kontingente.
- Der Verkauf erfolgt ausschliesslich über die Gemeinden und Städte an deren Schalter.
- Es gibt beim Verkauf keine Einschränkung auf die Einwohnerinnen und Einwohner des Ortes, welcher die Spartageskarte verkauft.
- Die Gemeinden und Städte tragen keine finanziellen Risiken mehr. Sie bezahlen dem öffentlichen Verkehr nur, was sie auch effektiv verkaufen und werden für ihren Aufwand mit einer Verkaufskommission entschädigt.
- Die Spartageskarte Gemeinde wird als ausdrucksbares E-Ticket (PDF-Format) oder Mobile Ticket (QR-Code, der auf dem Smartphone dem Kontrollpersonal vorgewiesen werden kann) ausgegeben.
- Ab Ende 2023 kann auf der Seite www.spartageskarte-gemeinde.ch die Verfügbarkeit der Spartageskarte pro Tag abgefragt werden. Ein direkter Verkauf an die Kundinnen und Kunden in Selbstbedienung wird aber über diese Website nicht möglich sein, sie dient nur der Kundeninformation bezüglich der Verfügbarkeit.

Pro Bahn Schweiz ist sehr zufrieden, dass ein so gutes Nachfolgeprodukt der Gemeinde-Tageskarte entstanden ist.

Ohne Bargeld im öV

«Online und cashless»: Bis 2035 sollen die klassischen Ticketautomaten verschwinden. Auch der Billettverkauf durch Chauffeure läuft wohl aus.

Gerhard Lob Die Zeit der Billettautomaten und des Bargelds zum Erwerb von Billetten scheint abzulaufen. Im Dezember 2022 berichteten mehrere Schweizer Medien über die Pläne der Schweizer öV-Branche. «Ab 2035 sollen Tickets im Normalfall nur noch digital gekauft werden», zitierte der «Blick» René Schmied, Präsident der Alliance SwissPass und Direktor von Bernmobil. Gegenüber SRF bestätigte Thomas Ammann von der Alliance SwissPass den Zeitplan wenige Tage später.

PostAuto als grösster Busbetrieb der Schweiz plant die Abkehr vom Bargeld. Wer das Busbillett nicht online mit dem Smartphone kaufen will oder kann, löst es heute beim Fahrpersonal. Dies sei nicht mehr zeitgemäss, heisst es nicht nur bei PostAuto, sondern bei vielen öV-Betrieben, die an Alternativen basteln.

Künftig sollen Billette daher bei Mini-Automaten in den Fahrzeugen und an Verkaufsstellen erworben werden. Und in den Bussen soll dies kontaktlos per Bezahlkarte geschehen – sprich ohne Bargeld. Dies aus mehreren Gründen: Wenn die Kundschaft das Billett im Bus bar zahlt und dieser sich daher verspätet, ärgern sich andere Pas-



Auslaufmodell: Ein Chauffeur verkauft ein Ticket gegen Bargeld. Bild: BLS AG

sagiere. Auch die abendliche Abrechnung graut vielen Busfahrerinnen und Busfahrern.

Mehrere öV-Unternehmen suchen nach Lösungen. Im Aargau läuft bis November 2023 ein Pilotprojekt auf der Buslinie 340 zwischen Wohlen im Freiamt und Meisterschwanden im Seetal. Fahrgäste dieser Linie können im Rahmen eines Testbetriebs das neue, kontaktlose Billettsystem des Herstellers Conduent benutzen. Billette für zwei lokale Zonen sind am modernen Zahlterminal erhältlich und werden direkt auf eine kontaktlose Zahlkarte geladen, und

dies immer zum besten Preis. Ausgedruckt werden die Billette nicht mehr. Anfänglich verkaufte das Fahrpersonal (parallel zum Mini-Automaten) noch Billette, doch damit ist seit Ende Februar Schluss.

Unterstützung für das bargeldlose Zahlen gibt es durch eine neue Funktion des SwissPass, der dadurch zu einer Kredit- oder Debitkarte wird. Kundinnen und Kunden können so an Automaten, Kassen in Bussen und an Schaltern des öffentlichen Verkehrs kontaktlos bezahlen. Allerdings müssen sich interessierte SwissPass-Besitzer zusätzlich registrieren lassen, bevor sie diese Funktion nutzen können. Eine ähnliche Lösung testet man im Kanton Graubünden, allerdings als Prepaid-Lösung. Die Kundinnen und Kunden können sich ein Guthaben auf eine Karte laden lassen.

Doch alle diese Lösungen haben auch Kehrseiten, die von verschiedenen Verbänden hervorgehoben werden. Pro Senectute hat jedenfalls vor einer zu schnellen Umstellung auch mit Rücksicht auf die ältere Generation gewarnt. Auch die Tessiner Sektion von Pro Bahn hat sich eingehend mit der Entwicklung befasst (siehe nächste Seite).

Wenn das Sparbillett den Ordner wechselt

Ein Erfahrungsbericht über ein Ticket-Gültigkeitsproblem im Falle eines verpassten Anschlusses.

Gerhard Lob Geschehen ist es vor kurzem auf der Strecke zwischen Arth-Goldau und Luzern. Bei der Billettkontrolle zeigte das Handy überraschenderweise kein gültiges Billett an. Und bei den Kontrolleuren, darunter ein junge Kundenbegleiterin in der Lehre, kam natürlich gleich der Verdacht auf, dass ich ohne Ticket unterwegs war. Das war merkwürdig, denn eine Stunde zuvor war mein Sparbillett Locarno – Luzern im Intercity zwischen Bellinzona und Arth-Goldau kontrolliert worden. Problemlos. Nun die Peinlichkeit, als Schwarzfahrer verdächtigt zu werden. Da ich das Ticket über die SBB-App gelöst hatte, musste ich umständlich auf die E-Mails zurückgrei-

fen, welche die SBB beim Kauf eines Billets schicken. Glücklicherweise konnte ich diese E-Mail und das als PDF angehängte Billett finden.

Nach längerem Hin und Her löste sich zumindest das Rätsel auf. Denn im Gegensatz zu einem Streckenbillett herrscht bei einem Sparbillett Zugbindung. Weil mein IC aus Bellinzona aber mit deutlicher Verspätung in Arth-Goldau angekommen war und ich den Anschluss verpasst hatte, musste ich 30 Minuten warten, um den nächsten Zug nach Luzern zu nehmen. Nur: In genau diesen 30 Minuten war die Gültigkeit des Sparbillets abgelaufen, weil der gebuchte Zug mittlerweile in Luzern

angekommen war. Mein Ticket war daher im Bereich «Billette & Abos» vom Ordner «Gültig» in den Ordner «Abgelaufen» verschoben worden. Die App kann offenbar nicht wissen, wenn ein Zug wegen Verspätung nicht erreicht wurde. Aber auch die Zugbegleiter konnten dies nicht auf Anhieb herausfinden.

Ob Sparbillett oder Streckenbillett: Die Erfahrung zeigt, dass es wohl am besten ist, von jedem Ticket, das man über eine App löst, gleich einen Screenshot zu machen. So ist das Billett fix auf dem Handy gespeichert, muss nicht langwierig gesucht werden und kann jederzeit vorgezeigt werden.

Spariranno gli automatici per i biglietti del trasporto pubblico?

L'associazione ticinese utenti dei trasporti pubblici si esprime criticamente sulla prospettiva di eliminare gli automatici.

Fabio Canevascini Gli automatici per i titoli di viaggio, sparsi sul territorio nazionale, sono una struttura costosa e malgrado la loro più che decennale presenza, da molti utenti sono ritenuti una tecnologia ormai superata. Se poi si aggiunge il loro consumo energetico, anche senza quantificarlo, si può asserire di considerare una loro soppressione.

Però pretendere che per fare il biglietto bastino il telefono e il pc domestico, è chiedere troppo a una importante fetta di utenza. Una forte minoranza di persone rifiuta ancora di considerare il telefono come una protesi del corpo e dell'anima.

L'eliminazione degli automatici potrebbe avvenire solo fermando l'emorragia degli sportelli nelle stazioni, e riaprendo tutti quelli soppressi. In aggiunta agli sportelli sarebbe utile autorizzare altri servizi nell'assistenza clienti e passeggeri. Agenzie e uffici postali, sportelli multifunzionali delle varie aziende di trasporto o dei comuni, uffici



Suche nach Ersatzlösungen: Gezahlte Jahre für die klassischen Billettautomaten. Bild: SBB

degli Enti turistici e agenzie affini, tutti costoro vanno coinvolti nel ruolo sostitutivo degli automatici. Ma non sarà mai possibile offrire uno sportello a tutte le innumerevoli fermate che a macchia di leopardo coprono il territorio, a meno che si possa acquista-

re il biglietto dall'autista, con conseguenti ritardi sull'orario di marcia. Se si passasse all'imposizione dell'acquisto digitale dei biglietti, i mezzi di trasporto dovranno essere muniti della presa per la ricarica, come già adesso alcuni veicoli dei Trasporti Pubblici del Luganese e Autopostale. Se il telefono diventasse un obbligo, dev'esserci la possibilità di ricaricarlo.

Astuti - Associazione Ticinese Utenti dei Trasporti pubblici - vigila sugli interessi di chi utilizza il trasporto pubblico. È nell'interesse di tutti che lo faccia una percentuale possibilmente alta della popolazione. Perché la scelta del trasporto collettivo libera le strade ai trasporti necessari che così non perdono tempo negli ingorghi, permette di risparmiare denaro e spazio, e di ridurre l'inquinamento. Anche sulle modalità di acquistare i biglietti Astuti si promette di seguire la tematica. Siamo ben coscienti che si tratta di una svolta radicale nel mondo del trasporto pubblico nazionale.

Verschwinden die Billettautomaten?

Die Tessiner Pro-Bahn-Sektion befasst sich mit dem Trend zum Online-Ticketkauf.

Fabio Canevascini Die im ganzen Land vorhandenen Billettautomaten sind eine teure Einrichtung und werden trotz ihrer langjährigen Existenz auch von vielen Benutzerinnen und Benutzern als veraltete Technologie angesehen. Wenn man dann noch ihren Energieverbrauch betrachtet, ohne ihn zu quantifizieren, lässt sich sagen, dass die Abschaffung dieser Automaten durchaus in Betracht zu ziehen ist.

Doch für einen Teil der öV-Kundinnen und -Kunden ist es zu viel verlangt, das Billett über das Mobiltelefon oder den Heimcomputer zu lösen. Eine wichtige Minderheit unserer Gesellschaft weigert sich, das Telefon als Erweiterung von Körper und Seele zu betrachten.

Die Abschaffung der Billettautomaten könnte folglich nur erreicht werden, in-

dem die kontinuierliche Schliessung von Schaltern in den Bahnhöfen gestoppt wird und bereits geschlossene Schalter wieder geöffnet werden. Zusätzlich wäre es sinnvoll, Dienstleistungen im Bereich der Kunden- und Fahrgastbetreuung an weiteren Orten zuzulassen: in Agenturen und Postämtern, an multifunktionalen Schaltern der verschiedenen Verkehrsunternehmen oder Gemeinden, in Fremdenverkehrsämtern und ähnlichen Einrichtungen. Es wird jedoch niemals möglich sein, an den zahllosen Haltestellen im Land, die heute über einen Automaten verfügen, einen Schalter anzubieten. Die Alternative ist der Fahrkartenverkauf bei den Chauffeuren, was aber zu Verzögerungen im Fahrplan führt.

Sollte der digitale Fahrkartenkauf obligatorisch werden, müssten die Verkehrs-

mittel mit Steckdosen ausgerüstet werden, wie dies bei einigen Fahrzeugen der Verkehrsbetriebe Lugano und von PostAuto bereits der Fall ist. Wenn das Telefon zur Pflicht wird, muss die Möglichkeit bestehen, es wieder aufzuladen.

Die Tessiner Sektion von Pro Bahn Schweiz – Associazione Ticinese Utenti dei Trasporti pubblici (Astuti) – wird die Entwicklung zu den künftigen Verkaufskanälen der Billette aufmerksam verfolgen. Wir sind uns sehr wohl bewusst, dass die anstehenden Umstellungen eine radikale Veränderung in der Welt des öffentlichen Verkehrs darstellen.

Zusammenfassung und Übertragung aus dem Italienischen: Gerhard Lob

Kooperationsmodell wird weitergeführt

Sinnvolle Fortführung der Zusammenarbeit zwischen SBB, BLS und SOB im Fernverkehr.

Edwin Dutler Seit 2019 betreiben die Bahnen den Eisenbahn-Fernverkehr im Rahmen eines Kooperationsmodells. Die SBB haben eine Konzession für das gesamte Fernverkehrsnetz und betreiben die grosse Mehrheit der Fernverkehrslinien. Fünf Linien haben sie für den Betrieb jedoch an die BLS respektive an die SOB übergeben. Der Bundesrat hat im Jahre 2021 entschieden, dieses Kooperationsmodell auch in der nächsten Konzessionsperiode ab 2029 weiterzuführen. Deshalb haben die drei Bahnunternehmungen SBB, BLS und SOB zusammen mit dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) eine neue Basisvereinbarung erarbeitet und unterzeichnet.

Auch wenn die Details der Vereinbarung naturgemäss nicht öffentlich sind, erwartet Pro Bahn Schweiz weiterhin einen funktionierenden und attraktiven Fernverkehr. Wir hoffen auch, dass wie in



Bisherige Endstation von Flixtrain ist Basel Bad Bf.
Bild: zVg

der Vergangenheit weiterhin innovative Neuerungen von BLS und SOB beim Rollmaterial möglich sind. Und vielleicht erleben wir mit dem neuen Kooperationsmodell auch einmal eine Zeit, in der die Reisenden nicht mehr als Versuchskaninchen für die Ertüchtigung von neuem Rollmaterial dienen.

Pro Bahn begrüsst eine solche Absichtserklärung: Für die Kundinnen und Kunden spielt es im Normalfall keine Rolle, welche Farbe das Rollmaterial hat, sofern alle Fahrausweise in allen Zügen gültig sind. Die Akzeptanz von GA und Halbtaxabonnament ist deshalb auch bei einer Öffnung von ausländischen Zügen im Open-Access-Verkehr im vollen Umfang zu gewährleisten. Diese Anforderung ist vom BAV konsequent und ohne Ausnahme durchzusetzen. Das von der Schweiz mit der EU abgeschlossene Landverkehrsabkommen sieht derartige internationale Verbindungen ausdrücklich vor. Wir werden uns langfristig diesen EU-Regeln nicht entziehen können. Konkret heisst dies: Sollten private Eisenbahnunternehmen wie «Flixtrain» oder die «Westbahn» in der Schweiz verkehren, müsste sichergestellt werden, dass die üblichen Billette und Vergünstigungen auch in deren Zügen gelten.

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 •

Verschlafen wir den Anschluss?

Es wird zu wenig getan, um Gäste aus dem Ausland direkt per Bahn in die Schweizer Wintersportorte zu bringen. Ein Meinungsbeitrag.

Kurt Metz Wir Schweizer sind Weltmeister im Bahnfahren im eigenen Land. Weniger spitzenmässig sind wir unterwegs, wenn es darum geht, Feriengästen aus dem Ausland die Anreise auf dem Schienenweg zu ermöglichen. Da machen es uns die Nachbarn im Osten vor, wie aktive CO₂-Reduktion und komfortables Reisen gehen. Einmal engagiert sich die Österreichische Bundesbahn ÖBB für ein europaweites Nachtzugnetz. Dann ermöglichen saisonale Fernverkehrsverbindungen vielen Wintersportlern die autofreie Ferienreise. Allen voran nach Tirol: Gemeinsam mit der Partnerbahn DB, dem Land Tirol, mit «Tirol Werbung» und den lokalen Tourismusverbänden baut die ÖBB direkte Verbindungen in die Schneesportdestinationen aus. So wurde mit dem letzten Fahrplanwechsel der «Ski-Express Tirol» zwischen Hamburg und St. Anton am Arlberg eingeführt.

Aus Ballungsräumen in den Schnee

Von Amsterdam fuhr am Vorweihnachts-tag der erste TUI-Ski-Express-Nachtzug der Reiseunternehmen TUI und GreenCityTrip aus Amsterdam und Utrecht in die österreichischen Alpen nach Wörgl im Tirol und nach Salzburg. Er macht bis Mitte März Halt in den wichtigsten Wintersportorten entlang der beiden Strecken.

Ausserdem fährt die schwedische Bahngesellschaft Snälltåget in die österreichischen Alpen. Seit dem 22. Dezember 2022 bis am 11. März 2023 geht es von Stockholm über Malmö und Hamburg gen

Süden über das Inntal bis nach Innsbruck mit Halt auch in Kitzbühel.

Auch die französischen Wintersportdestinationen in den Alpen können direkt aus den Ballungsräumen der Niederlande und Belgiens mit dem «Thalys Snow» erreicht werden: Er verkehrt jeden Samstag von Amsterdam über Brüssel nach Bourg-Saint-Maurice. Die Reisezeit von Abfahrt bis Ankunft beträgt weniger als sieben Stunden.

Deutsche Bahn mit Winter Rail

Die zurzeit in der Kritik stehende Deutsche Bahn geht mit «Winter Rail» in die dritte Saison. Auf dieser Plattform sind fast hundert Wintersport-Destinationen zu finden – darunter erfreulicherweise auch 14 aus der Schweiz. Als Erfolg des Konzepts wertet die DB die Tatsache, dass viele der aufgeführten Wintersportorte ihre Infrastruktur angepasst haben – beispielsweise im Bereich der «letzten Meile» –, um ihren Gästen nebst der Anreise auch den autofreien Aufenthalt so einfach und angenehm wie möglich zu gestalten. Winter Rail bietet dazu die wichtigsten Informationen für die Ferienplanung: Bahnverbindungen in die gewünschte Region, Übernachtungsmöglichkeiten, Sehenswürdigkeiten, Pisten- und Loipenkilometer, öV-Angebote am Ziel, Kauf von Skitickets, Wintersport-Verleihangebote und Webcams.

Zwar führen die Fahrpläne der Deutschen Bahn einzelne, direkte ICE über Basel in die Schweiz bis nach Chur und In-

terlaken auf, aber nur allzu oft sind sie so verspätet, dass sie schon in Basel wenden und die Reisenden in einen SBB-Ersatzzug umsteigen müssen. Die CityNightLine-Nachtzüge aus Hamburg und Amsterdam nach Brig über die Lötschberg-Bergstrecke mit Halt in Frutigen, Kandersteg und Goppenstein sind seit 2013 Legende und jene nach Landquart – Chur verschwanden ein Jahr später. Die «Lyria des Neiges» und «Lyria d'été» von Paris über Lausanne durchs Rhonetal nach Brig verschwanden 2017.

Die SBB zeigen kein über eine simple Kooperation mit der ÖBB hinausgehendes Interesse am Ausbau des europäischen Nachtzugnetzes. Dazu fehlen gemäss CEO Vincent Ducrot der Auftrag und das Geld. Das überzeugt kaum. Erst ein finanzielles Engagement verspricht ein Geschäft auf Augenhöhe. Dabei könnte man bescheiden anfangen, beispielsweise mit der symbolischen Investition in eine Nightjet-Komposition, die zeigt, dass man sich konkret an der Entwicklung des Nachtzuggeschäfts beteiligt, um dann nachzuhaken, wenn aus dem neuen CO₂-Gesetz Realität wird und darin neue Mittel für die Schiene vorgesehen sind.

Die ÖBB macht es vor

So bleibt es vorläufig dabei: Die ÖBB macht es vor, wie man die sanfte Mobilität der Zukunft anpacken sollte. Sie nimmt über 700 Millionen Euro für den Bau von 33 siebenteiligen Nightjet-Zügen in die Hand. Sie bietet damit dem Incoming-Tourismus auf der Schiene wertvolle und nachhaltige Impulse. Drängt sich da nicht eine analoge, vertiefte Zusammenarbeit von Schweiz Tourismus, «Made in Bern» und den SBB auf, um auch Wintersportgäste über die Schiene ins Berner Oberland zu holen. Oder verschlafen wir diese Chance?



Vorbild Österreich: Der Alpen-Express wird seit 2016 betrieben von Railexperts und «BahnTouristikSonderzüge». Schnell und bequem geht es von niederländischen Städten wie Amsterdam oder Venlo in den österreichischen Schnee. Screenshot: <https://alpen.express/de/>



Laut BAV unrealistische Annahmen: Nicht alle Bahnhöfe der Schweiz werden bis Ende Jahr barrierefrei nutzbar sein.

Bild: SBB

Verzögerung bei Anpassung

Barrierefreiheit: Die Vorgaben aus dem Behindertengleichstellungsgesetz können nicht fristgemäss bis Ende 2023 umgesetzt werden.

Gerhard Lob Bis Ende 2023 müssen die Bahnhöfe und Haltestellen im öffentlichen Verkehr der Schweiz baulich an die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) angepasst werden, soweit dies verhältnismässig möglich ist. Für die Umsetzung sind die Bahnen verantwortlich. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) unterstützt sie dabei finanziell und administrativ.

Wie der neuste Standbericht des BAV zeigt, entsprach Ende 2021 mehr als die Hälfte der Bahn-Haltestellen den Vorgaben: Inzwischen können 928 der total 1800 Stationen von Personen mit Beeinträchtigungen autonom und spontan benutzt werden. Weil die Verbesserungen bei den grossen Bahnhöfen prioritär angepackt wurden, kommt das rund 73 Prozent aller Reisenden zugute, rechnete das BAV im Dezember 2022 vor.

Gemäss der aktuellen Planung der Bahnen werden bis zum Ablauf der gesetzlichen Frist per Ende 2023 weitere 166 Bahnhöfe baulich angepasst sein. Der Bericht zeigt aber gleichzeitig auf, dass trotz mehrfacher Intervention des BAV bei 541 Bahnhöfen oder Haltestellen die Anpassungen erst nach Ablauf der Frist umge-

setzt werden. 300 davon werden laut einem Bericht des Tages-Anzeigers von den SBB betrieben. Die Bahnhöfe Bülach, Kloten, Pfäffikon SZ und Romanshorn werden demnach sogar erst 2035 entsprechend nutzbar sein.

Taxiservice als Ersatzmassnahme

Der Grund für die Verzögerung? «Im Laufe der Verfeinerung der Planung durch die Bahnunternehmen hat sich gezeigt, dass die ursprünglichen Annahmen unrealistisch waren und die Zeitpläne darum korrigiert werden müssen. Fehlende Ressourcen bei Planung und Personal sowie fehlende Zeitfenster für die Bautätigkeit tragen ebenfalls zu den Verzögerungen bei», schreibt das BAV.

Als Ersatz für ihr Versäumnis planen die SBB laut Tages-Anzeiger nun verschiedene Massnahmen. Unter anderem soll ein Taxiservice zum Einsatz kommen. Die SBB haben eine entsprechende Ausschreibung gestartet: Bei noch nicht umgebauten Bahnhöfen oder nicht zugänglichen Haltestellen werden die Kunden bis zur nächsten zugänglichen Haltestelle mit einem Behindertenfahrdienst transportiert.

Allerdings: Der Strassentransport muss mindestens zwei Stunden im Voraus über das Callcenter Handicap bestellt werden. Der Dachverband der Behindertenorganisationen Inclusion Handicap gibt sich daher kritisch. Grundsätzlich wird eine Taxilösung im Vergleich zur Möglichkeit, mit dem öffentlichen Verkehr zu reisen, als minderwertig empfunden.

Neben den 541 Stationen, die bis spätestens Mitte der 2030er-Jahre umgebaut werden, werden 140 gar nicht angepasst. Bei ihnen hält es das BAV für «unverhältnismässig, weil unter anderem das Passagieraufkommen im Verhältnis zu den Kosten nur sehr klein ist.» Hier müssen dauerhaft Ersatzmassnahmen angeboten werden. Im Vordergrund steht hier die Hilfestellung durch Bahnpersonal.

Selbst wenn Bahnhöfe und Haltestellen umgebaut werden, ist das Ergebnis nicht immer befriedigend, wie das Beispiel Chexbres zeigt (siehe Seite 12). Problematisch ist zudem, dass gewisse Infrastrukturen wie Lifte auch mal ausfallen oder abgestellt werden, was die Betroffenen in grosse Schwierigkeiten bringt (siehe Interview mit Joe Manser auf Seite 10).

«Für uns ist es ein Desaster, wenn der Lift auf dem Perron nicht funktioniert»

Interview mit Joe A. Manser, Architekt und Präsident der Stiftung zur Förderung einer behindertengerechten Umwelt in Zürich.

Interview: Guido Schoch

Seit 2004 und somit seit fast 20 Jahren gilt das Behindertengleichstellungsgesetz. Ende 2023 läuft die Umsetzungsfrist ab. Trotzdem sind noch viele Haltestellen nicht umgerüstet. Woran liegt das?

Einige Verkehrsunternehmen haben zu spät mit den Anpassungen angefangen oder die Komplexität, die Quantität oder den Aufwand unterschätzt und mit der Planung nicht frühzeitig genug begonnen. Dabei hat der Gesetzgeber extra eine lange Frist von 20 Jahren dafür eingeräumt. Ich habe immer gespottet, dass es dann gerade reicht, dass ich als Pensionierter hindernisfrei im Land rumfahren kann. Jetzt bin ich zwar pensioniert, aber es hat noch grosse Lücken und Widerwertigkeiten!

Sind alle Regionen der Schweiz gleich weit?

Zwischen den Verkehrsunternehmen, das heisst in den entsprechenden Regionen, sehen wir durchaus grössere Unterschiede, nicht nur in der Quantität, das heisst der Verfügbarkeit, sondern auch bei den Lösungs-Qualitäten. Diese sind nicht überall genügend. Viele Transportunternehmen und Gemeinden machten es sich zu einfach, indem sie argumentierten, es sei unverhältnismässig, so viel Geld für behindertentaugliche Lösungen auszugeben. Ich habe kein Problem mit der Verhältnismässigkeit, solange man nicht nur mit dem Geld argumentiert. Es braucht eine Güterabwägung im juristischen Sinn, in der alle Argumente gegeneinander abgewogen werden.

Wie sieht es im Vergleich zum Ausland aus?

Auch wenn ich vorher auf die noch vorhandenen Lücken hingewiesen haben, stellt sich die Frage: Ist das Glas halb voll oder halb leer? Nach meinen Kenntnissen und Erfahrungen, wie ich die Bahnen im Ausland erlebt habe, sind wir in der

Schweiz im Schienenverkehr insgesamt eher schon Richtung halb voll. Was jedoch besonders wichtig ist: Es plätschert noch weiter, sodass das Glas dann doch irgendwann ganz voll sein wird.

Sind wenigstens die zentralen Haltestellen ausgerüstet?

Bei den grossen Bahnen ist das mehrheitlich der Fall. Aus der Sicht einer mobilitätsbehinderten Person ist das jedoch nicht die zentrale Frage. Für diese ist es viel entscheidender, ob die jeweiligen Stationen, welche für ihren Alltag wichtig sind, benützt werden können. Und ob diese spontan und jederzeit nutzbar sind, oder ob es immer «ein Büro braucht», um eine Nutzung zu organisieren.

Was fehlt aus Ihrer Sicht und was müsste vermehrt beachtet werden?

Eine behindertengerechte Haltestelle nützt nur beschränkt, wenn die Zufahrt nicht behindertengerecht ist, das heisst die ganze Transportkette von Tür zu Tür muss funktionieren. Ganz wichtig ist aber auch die Verlässlichkeit. Es ist zwar unangenehm, wenn ein angekündigtes Tram ohne

Niederflureinstieg kommt. Wenn aber dann sicher das nächste Tram in 7,5 Minuten niederflurig ist, ist dies weniger tragisch, als wenn ich die nächste brauchbare Verbindung erst in 30 Minuten oder gar 60 Minuten habe und noch einen wichtigen Anschluss verpasse.

Die Verlässlichkeit und wo erforderlich eine gewisse Redundanz sind fast wichtiger als eine perfekte Qualität. So hat eine Rampe eine grössere Zuverlässigkeit als ein Lift. Es ist für einen Passagier im Rollstuhl katastrophal – ein Desaster –, wenn er am Bahnhof ist und der Lift nicht funktioniert. Dann verpasse ich entweder den Zug oder aber, was noch schlimmer ist, ich bleibe auf dem Perron sitzen. So bin ich einmal kurz nach 22 Uhr in einem Bahnhof auf dem Mittelperron ausgestiegen. Der Lift wurde aber jeweils um 22.00 Uhr abgestellt. Zum Glück war ein Stations-Mitarbeiter noch da und konnte den Lift wieder in Betrieb setzen. Es ist nicht so lustig, an einem kalten, regnerischen Abend lange auf einem Perron warten zu müssen, bis jemand kommt und einen aus der misslichen Lage befreit. Aus solchen Gründen nützen immer noch viele Menschen im Rollstuhl sicherheitshalber das Auto, weil es einfacher ist und weniger unerwartete Hindernisse auftauchen. Inzwischen habe ich aber auch einzelne Bekannte, die täglich mit dem Rollstuhl pendeln und das Auto verkauft haben, was früher undenkbar war. Im Bereich der Zürcher S-Bahn gibt es inzwischen einige Strecken, auf denen man sich relativ problemlos mit dem Rollstuhl fortbewegen kann.

Ich persönlich habe während meiner Zeit bei den Verkehrsbetrieben Zürich immer gute Erfahrungen mit den Verbänden gemacht. Wir haben die regionalen Organisationen immer rechtzeitig einbezogen und im Gespräch meist bessere Lösungen für alle Beteiligten gefunden, die oft nicht teurer, sondern sogar günstiger waren. Werden Sie frühzeitig



Joe A. Manser mit Guido Schoch.

Bild: Edwin Dutler

«Blindenkarte» nur noch bis Ende 2023

PD Nach 50 Jahren wird die Ausweiskarte für Blinde und Sehbehinderte – kurz «Blindenkarte» – per Ende 2023 abgeschafft. Ihr ursprünglicher Zweck, Blinden und Sehbehinderten nach dem Wegfall des Billetverkaufs im Fahrzeug die öV-Nutzung weiterhin zu ermöglichen, sei durch das Aufkommen von Web-Shops, Apps und automatischem Ticketing zunehmend obsolet geworden, teilte die Alliance SwisPass mit. Der Anwendungsbereich der Karte sei verwirrend und je nach Region stark eingeschränkt. Zudem verletze das Angebot den Grundsatz der Gleichstellung, welche im Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) festgeschrieben sei, da die Karte nur von blinden und sehbehinderten Personen gekauft werden kann. Derzeit sind noch rund 5500 Blindenkarten im Umlauf.

Weiterhin unverändert gültig bleibt die Ausweiskarte für Reisende mit einer Behinderung, das «Begleitabo». Anrecht darauf haben alle Personen, welche aufgrund einer Behinderung auf eine Begleitung im öffentlichen Verkehr angewiesen sind. Mit diesem Abo reist eine Person – entweder jene mit der Behinderung oder die Begleitperson – in der Schweiz kostenlos auf allen Strecken im Gültigkeitsbereich des Halbtaxabonnements. Zusätzlich darf auch ein Blindenführhund gratis mitgenommen werden.

einbezogen oder bestünde hier noch Verbesserungspotential?

Der frühzeitige und kontinuierliche Austausch mit den Behindertenorganisationen ist in der Tat ein wichtiger Triggerpunkt für das Gelingen eines brauchbaren Schienenverkehrs. Ihre VBZ waren da ein vorbildliches Beispiel. Denn schon 2002 – also zwei Jahre vor Inkrafttreten des Behindertengleichstellungsgesetzes – gab es einen Masterplan über alle Tram-Haltestellen mit den wenigen, die schon brauchbar waren und mit dem erforderlichen Handlungsbedarf. Im Alltag bot dann weniger das Verkehrsunternehmen VBZ Probleme, sondern andere städtische Abteilungen, welche Widerstand leisteten oder den Um-



Für Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer ist Verlässlichkeit wichtiger als Qualität: Rampen daher besser als Lifte.
Bild: SBB

bau verzögerten. Die Fahrzeuge hingegen kamen schon zweckmässig und in Absprache mit den unterschiedlichen Behinderungsgruppen auf die Schiene. Bei der ergänzenden, baulichen Infrastruktur gibt es jedoch bis heute grossen Nachholbedarf.

Neben guten Lösungen sehe ich bisweilen auch Lösungen, die vermutlich relativ teuer waren und auch den Normen entsprechen, aber kaum sehr zweckmässig sind. Gemäss dem Motto: Es interessiert nicht, was funktioniert, Hauptsache die Norm ist eingehalten. Welche Erfahrungen haben Sie?

Im baulichen Bereich gibt es das durchaus, dass nicht pragmatisch nach der besten und sachgerechten Lösung gesucht wird, weil diese eventuell nicht in allen Teilen normgerecht ist. Da wird teils unreflektiert eine blinde Normengläubigkeit angewendet. Beim Fahrzeugbau fallen die Einzelkosten pro Fahrzeug weniger ins Gewicht, denn dort spielt der Multiplikationseffekt. Die Nutzbarkeit ist dann bei vielen Einheiten gleich gut – hoffentlich.

Verhindert die erwähnte «Normengläubigkeit» nicht auch oft, dass ein zweckmässiges Provisorium umgesetzt werden kann, bis die eigentlichen Bauvorhaben starten?

Dies wurde in den letzten Jahren eher im Fahrzeugbau zunehmend zum Ärgernis. Denn in der Fahrzeugindustrie sind es im Normenbereich vermehrt die internationalen Norm-Vorgaben, die uns in den letzten Jahren Bauchweh bereiteten. Diese machen teilweise nicht genügend praxis- und nutzungsorientierte Vorgaben. Sie sind oft nicht nach dem «Inclusive design»-Prinzip konzipiert, sondern nach einem veralteten, diskriminierenden Paradigma der Separation und nicht gemäss dem Prinzip «Design for all». Leider muss die Schweiz im Bahnbereich dann solche negative internationale Regelwerke «blindlings» übernehmen.

Wie beurteilen Sie die heute umgesetzten Massnahmen?

Als Rollstuhlfahrer ist für mich die Nutzung der Bahn im Vergleich zu vor 40 Jahren eigentlich wie Tag und Nacht, auch wenn es im Alltag noch zu oft Restwolken hat und nicht durchgehend angenehmer Sonnenschein herrscht. Natürlich wäre ich froh, wenn die noch vorhandenen Lücken schneller geschlossen würden, damit ich wie andere Grossväter mit meinem Enkel verreisen könnte – zu jeder Zeit, ganz unproblematisch und überall hin und das alles «ohne grosses Büro».

L'accessibilité universelle compromise

La gare de Chexbres: Comment le manque de coordination rate l'objectif et pénalise les client.e.s.

Tobias Imobersteg La mise en place de l'accessibilité universelle dans les gares (ou accessibilité «multiverselle») prend du temps. Pas sûr qu'en l'an 2030 toutes les gares offrent l'accessibilité pour les chaises roulantes, tel que le prévoit la Loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand).

La pression exercée sur les compagnies de transport est importante. Mais la hâte provoque un manque de coordination avec les communes! On risque de faire des investissements conséquents qui n'offrent pas les résultats escomptés! Avec pour conséquence des îlots d'accessibilité. Prenons pour exemple la gare de Chexbres-Village, qui offre une vue spectaculaire sur le Léman et les neiges des Alpes. Il s'agit d'une petite gare à voie unique dans une localité de 2000 habitant.e.s sur les pentes de Lavaux.

Au printemps 2019, les CFF annonçaient aux voyageurs via un écriteau en gare de Chexbres le début des travaux. Ils investissaient CHF 650'000 pour mettre le quai aux normes. Monsieur Bertrand Kolb, Municipal à Chexbres, se souvient: «Le quai devant être prêt pour la Fête des Vignerons, les CFF étaient maître de l'agenda. À cette époque, la Commune n'avait pas encore de projet pour son bâtiment de la gare» (ndlr: annoncé en 2021). La Fête des Vignerons n'était-elle qu'un argument marketing de CFF Infrastructure dans son planning à marche forcée? Vue le nombre de gares importantes qui n'étaient pas aux

normes dans la région, le soupçon subsiste. Questionnée, la Régie fédérale renvoie l'auteur de ces lignes à la responsabilité de ses propos.

Résultat? Un quai rehaussé, mais coupé de la place de la Gare. Malheureusement, la place et le quai, qui auparavant formaient un seul et même espace situé au même niveau, et offraient un maximum de confort, se trouvent désormais sur deux niveaux différents, séparés d'environ un demi-mètre, séparés aussi par des barrières, des escaliers et une rampe d'accès en baïonnette. Côté Est, les personnes en chaises roulantes peuvent désormais accéder de manière autonome au train, si on fait abstraction des détours et des pavés peu aisés sur le terrain de la Commune. Côté Ouest, les marches de trottoir sont restées les mêmes. Toujours pas aux normes donc. Pour la grande majorité des voyageurs, ce nouveau quai n'apporte aucune valeur ajoutée autre qu'un éclairage neuf. En fait, il est perçu comme une véritable dégradation. «Il faudrait rétablir au plus vite l'accès direct vers le quai depuis le parking» confie une habituée. En effet,

le nouveau quai est significativement plus court et un accès piéton a été supprimé, obligeant les habitant.e.s de l'Ouest à faire un détour désagréable et à courir pour grimper dans le train.

Au printemps 2021, la Commune annonce la réfection du bâtiment de la gare pour en faire un centre d'accueil touristique. «Les CFF n'auraient de toute façon pas attendu que la Commune prépare un projet» dit une personne connaissant le dossier. Voilà un exemple évident du manque de coordination entre CFF Infrastructure et les autorités locales: impossible de départager les responsabilités. Ce manque de coordination coûte cher au contribuable, que ce soit la Commune ou les CFF. On a payé cher un résultat médiocre. Le nouveau centre, qui sera inauguré en 2023, offrira tout de même une amélioration pour les personnes à mobilité réduite: l'abaissement du rez-de-chaussée permettra l'accès de plein pied, et un ascenseur a été installé. On souhaite que le nouveau centre d'accueil soit un succès pour Chexbres, balcon du Léman et terrasse au paradis.

Chexbres-Village: À gauche, le quai séparé par des marches, au centre une rampe provisoire pendant la rénovation du bâtiment, à droite l'accès mobilité réduite via les pavés.

Photo: Tobias Imobersteg



Teure und ineffiziente Insellösung in Chexbres

Tobias Imobersteg Ab 2019 wurde in Chexbres VD das Bahnhofsgelände umgebaut. Doch das Ergebnis ist mittelmässig. Denn es ist eine Insellösung entstanden, die keine wirkliche Barrierefreiheit garantiert. Der erhöhte Bahnsteig ist vom Bahnhofplatz abgeschnitten. Leider liegen der Platz und das Perron, die früher einen einzigen Raum auf derselben Ebene bildeten und ein Höchstmass an Komfort boten, nun auf zwei verschiedenen Ebenen. Auf der Ostseite können Rollstuhlfahrer nun selbstständig

zum Zug gelangen, wenn man von den Umwegen und dem Kopfsteinpflaster auf dem Gelände der Gemeinde absieht. Auf der Westseite sind die Gehsteigstufen unverändert geblieben.

Ganz offenbar hat eine mangelnde Koordination zwischen SBB und Gemeinde zu diesem Resultat geführt, das die Steuerzahlenden teuer zu stehen kommt. Nun soll im Jahr 2023 ein neues Gästezentrum für Touristen verwirklicht werden. Damit verbunden ist die Absenkung des Erdgeschosses

sowie der Einbau eines Aufzugs. Es ist zu wünschen, dass das neue Besucherzentrum ein Erfolg für die Gemeinde Chexbres wird, ein Balkon über dem Genfersee und eine Terrasse im Paradies.

Zusammenfassung des französischen Textes: Gerhard Lob

citrap-vaud.ch

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud

Nachrichten 1

Kiss & Ride

Nach den kostenpflichtigen «P+Rail»-Angeboten nehmen auch kostenlose «Kiss & Ride»-Parkplätze zu. Soeben konnte ein entsprechendes Hinweisschild am Bahnhof Bellinzona entdeckt werden. Die «Kiss & Ride»-Parkplätze befinden sich nahe am Haupteingang und damit nahe an den Perrons – speziell geeignet für Bring- und Abholdienste. Eine schöne Einrichtung, wenn die Parkplätze nicht als Langzeithalt missbraucht werden. (gl)



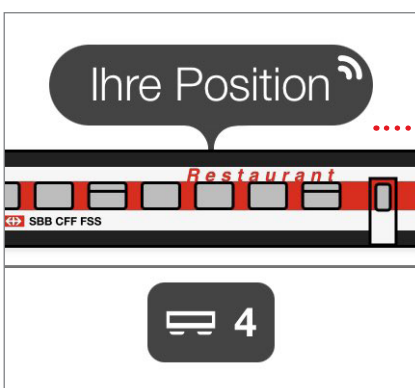
Fasciati ausgezeichnet

Der Direktor der Rhätischen Bahn (RhB) Renato Fasciati ist vom Schweizerischen Verband für interne und integrierte Kommunikation (SVIK) mit der Goldenen Feder für den Kommunikator des Jahres 2022 geehrt worden. Mit der Weltrekordfahrt vom 29. Oktober 2022 hätten die Mitarbeitenden der RhB unter der Leitung ihres CEO «das Bild des modernen Transportmittels und seiner mehr als hundertjährigen Tradition» gefestigt, begründete die Jury ihre Wahl. Fasciati habe damit gegen innen und aussen «eine vorbildliche Marke gesetzt», hiess es einer Mitteilung. (gl)



Teure Schwarzfahrer

Rund ein Prozent der Einnahmen gehen dem öffentlichen Verkehr jährlich wegen Schwarzfahrerinnen und Schwarzfahrern verloren, wie Reisende ohne Fahrausweis umgangssprachlich genannt werden – Tendenz steigend. Das waren letztes Jahr etwa 60 Millionen Franken, wie Thomas Ammann von der Alliance SwissPass gegenüber Radio SRF erklärte. Als Grund nannte er die «technologische Entwicklung». Papiertickets habe man immer vor dem Einsteigen lösen müssen. Pro Bahn merkt an: Auch Online-Tickets müssen vor Fahrtantritt erworben werden. (gl)



Füsse auf dem Sitz

Darf man die Schuhe ausziehen und die Füße auf dem gegenüberliegenden Sitz platzieren? Im Dezember tobte bei Twitter und auf der Website von «20 Minuten» eine entsprechende Debatte. Auch im InfoForum haben wir uns bereits mit dieser Frage beschäftigt. Bei den SBB heisst es:

Schuhe auf den Sitzen werden nicht toleriert und können sogar mit 30 Franken gebüsst werden, wenn die Schuhe schmutzig sind. Generell gilt die Devise, Schuhsohlen vom Sitzpolster fernhalten, aber die Schuhe nicht in jedem Fall ausziehen. Das gilt insbesondere für Wanderer nach einem Acht-Stunden-Marsch. (gl)

Probleme im EN nach Prag

Seit Dezember 2022 wird eine Nachtzugverbindung von Zürich nach Prag angeboten (Abfahrt um 19.59 Uhr). Allerdings hat dieser EuroNight offenbar nicht das nötige Rollmaterial. Kundinnen und Kunden mussten die Nacht im hell erleuchteten Grossraum-Sitzwagen statt im Liegewagen verbringen, wie die CH-Media-Zeitungen im Januar schrieben. Die Fahrgäste wurden zudem nicht vorab informiert. Das Problem konnte offenbar immer noch nicht behoben werden, wie Infos zum Zuglauf zeigen (Stand Mitte Februar). Der Nachtzug nach Prag wird von der tschechischen Bahn CD in Zusammenarbeit mit den SBB, ÖBB und DB betrieben. (gl)

Fusion Eurostar/Thalys

Seit dem Jahr 2015 ist die SNCF Mehrheitsaktionärin der beiden Tochtergesellschaften Eurostar (HGV nach London) und Thalys (HGV zwischen Köln, Brüssel, Amsterdam und Paris). Der Brexit sowie die Corona-Pandemie haben beiden Gesellschaften arg zugesetzt, die Passagierzahlen sind eingebrochen. Nun hat die SNCF die Reissleine gezogen und im Januar 2023 alle 51 Züge unter einem neuen Logo mit dem Namen Eurostar positioniert. Den Kunden bringt es wenig, vor allem die Marketing-Leute haben jetzt aber wieder viel zu tun, um allenthalben das neue Logo zu platzieren. (ed)

Treffen im Zug

Die Elektronik macht es möglich, genauer gesagt die neue SBB-App Mobile Preview: Dort gibt es eine neue Check-in-Funktion «Position teilen», die dann nützlich ist, wenn man sich im Zug verabredet hat und nicht weiss, wo sich die andere Person befindet. «Teilen Sie Ihre Position im Zug mit Ihrer Begleitperson», heisst es dann, und eine Grafik informiert über die eigene Position. Die Sache ist ausbaufähig. «Jetzt fehlt nur noch der «Alle im Zug treffen sich im Speisewagen»-Button», twitterte kürzlich ein SBB-Mitarbeiter. (gl)

Schub für einen Ausbau

Das Parlament will rasch eine leistungsfähigere Ost-West-Achse der Bahn und forciert die Einrichtung des Verkehrskreuzes Schweiz.

PBS Das Parlament hat wichtige Richtungsentscheide für den Bahnausbau gefällt, dazu gehört die Verkürzung der Reisezeiten zwischen Lausanne und Bern sowie zwischen Winterthur und St. Gallen. Es hat den Druck auf den Bundesrat erhöht, ab 2030 mit der Umsetzung der entsprechenden Arbeiten zu beginnen.

Der Nationalrat hiess am 12. Dezember 2022 eine entsprechende Motion der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF-N) mit 145 zu 34 Stimmen und mit 4 Enthaltungen gut.

In der Vorwoche hatte schon der Ständerat eine gleich lautende Motion seiner Verkehrskommission angenommen. Begründet wurden diese mit dem kürzlich

beschlossenen Verzicht auf die Wankkompensations-Technologie (Wako). Die nötigen Reiseminuten zwischen Lausanne und Bern sowie Winterthur und St. Gallen können nun nicht mit Wako-Kompositionen herausgeholt werden.

Diese Verkürzung der Fahrzeit unter eine Stunde ist nötig für die Anschluss-Vollknoten im Fernverkehr. Also bleiben nur noch Infrastrukturmassnahmen, um das Ziel zu erreichen.

Die Räte fordern mit ihren Motionen deshalb mit Nachdruck vom Bundesrat, bis 2026 Massnahmen vorzuschlagen, um spätestens bis zum Ende des Jahrzehnts mit der Umsetzung von neuen Ausbauten zur Verkürzung der Reisezeiten zwischen

Lausanne und Bern sowie zwischen Winterthur und St. Gallen zu beginnen.

Mit einer zweiten, mit 126 zu 47 Stimmen bei 6 Enthaltungen angenommenen Motion will der Nationalrat den Bundesrat beauftragen, sich verstärkt auf den Bau des «Verkehrskreuzes Schweiz» zu konzentrieren. Der Bundesrat soll Anträge stellen für die entsprechenden Budgets.

Die Rede ist von Projektierung und Bau aller fehlenden Abschnitte für den Fernverkehr von Grenze zu Grenze sowohl Nord – Süd als auch Ost – West. Diese Motion geht nun an den Ständerat. Vertreter von Pro Bahn Schweiz haben die Debatte verfolgt und werten das Ergebnis in den folgenden Beiträgen.

FABI genügt nicht (mehr)

Mit dem «Verkehrskreuz Schweiz» gibt es endlich wieder eine strategische Vision der Weiterentwicklung des Bahnnetzes.

Martin Stuber Die Schweiz ist Europameisterin im Bahnfahren. Den grossen Fehler der oft flächendeckenden Streckenstilllegungen in der Autoboom-Phase seit den 1950er-Jahren hat die Schweiz nicht gemacht. Stattdessen haben wir mit Bahn 2000 ein weit vorausschauendes strategisches Konzept wenigstens teilweise umgesetzt. Kernstück von Bahn 2000 war die Neubaustrecke zwischen Bern und Olten (Mattstetten – Rothrist). Von einer neuen Haupttransversalen (NHT) war man leider abgekommen. Gebaut wurde dafür die NEAT, ursprünglich vor allem für die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Auch die NEAT ist im Grunde noch nicht fertig gebaut worden – Stichwort Zulaufstrecken Nord und Süd am Gotthard (NEAT 2). Seither ist kein grosser Wurf in Sicht.

Vor neun Jahren hat das Schweizer Volk ein neues Finanzierungs- und Ausbausystem für die Eisenbahn mit deutlichem Mehr angenommen. Mit FABI (Finanzierung und Ausbau Bahninfrastruktur) und der Etablierung des Bahninfrastrukturfonds (BIF) sollte Planungs- und Finanzie-

rungssicherheit geschaffen werden. Wie wir nun sehen, hat FABI bei der Umsetzung «Konstruktionsmängel» offenbart. Es wurde in der föderalistischen Schweiz ein regional austariertes Ausbauprogramm entworfen, wo alle etwas bekommen. Eine langfristige Gesamtstrategie, ja eine Vision lag dem nicht zugrunde. Dies soll nun nachgeholt werden mit der vom BAV vorgeschlagenen «Perspektive Bahn 2050». Gesetzt wird auf den Ausbau bei kürzeren und mittleren Distanzen. Bis 2050 soll sich der Anteil der Schiene um magere zwei bis drei Prozent erhöhen. Dabei spielt doch die Bahn ihre Stärken vor allem auf längeren und mittleren Distanzen aus.

Wie im nebenstehenden Artikel ausgeführt, will das Parlament in Bern aber eine strategische Weiterentwicklung des Bahnnetzes. Es will, dass das «Verkehrskreuz Schweiz» ernsthaft konzipiert wird und es will damit Neubaustrecken, welche höhere Geschwindigkeiten zulassen und unser Netz in die europäischen Hochgeschwindigkeitsstrecken integriert. Das heisst auch: ein starkes Wachstum des Schie-

nenanteils am Verkehr – in CO₂-relevanten Personenkilometern.

Dafür wird auch die Finanzierung gefunden werden müssen, der BIF reicht nicht. Wichtig ist folgendes: Eine Neubaustrecke ist im Vergleich zum Nutzen oft günstiger als der Ausbau der bestehenden Strecke. Jene zwischen Bern und Olten hatte 30 Millionen Franken pro Bahnkilometer gekostet. Für den geplanten Teilausbau der bestehenden Strecke zwischen Lausanne und Genf, die keinerlei Fahrzeitverkürzungen, weniger Kapazität und keine Umfahrungsmöglichkeiten bei Störungen bietet, rechnet man hingegen mit über 100 Millionen Franken pro Kilometer.

Ob die Botschaft beim BAV-Direktor ankommt? 2024 wird Peter Füglistaler pensioniert. Für die grossen Weichenstellungen sind wohl die nächsten vier Jahre entscheidend. Füglistalers Vorgesetzter, Bundesrat Albert Röstli, ist bisher nicht als sehr bahnaffin bekannt. Der Schreibende ist auch Eisenbahnforscher und hofft auf eine Wiederholung der Geschichte: Als 1892 der katholisch-konservative Entlebucher Joseph Zemp als erster KK-Bundesrat gewählt wurde, setzte man ihn auf den Stuhl des Post- und Eisenbahndepartementes. Dort wandelte er sich vom Saulus zum Paulus und schuf die SBB.

Es braucht ein Gesamtkonzept

Wichtiger Parlamentsentscheid: Warum umweltbewusste Bahnkundinnen und -kunden auf eine bessere Zukunft hoffen dürfen.

Tobias Imobersteg Eine überwältigende und parteiübergreifende Mehrheit von 126 zu 47 Stimmen hat sich im Nationalrat für das Verkehrskreuz Schweiz ausgesprochen. Die lang ersehnte letzte, noch nicht realisierte Etappe der in den 1980er-Jahren konzipierten erfolgreichen Bahn 2000 soll die erste Etappe des neuen Verkehrskreuzes Schweiz werden. Vielleicht haben einige Leserinnen und Leser, die den Fahrplan noch wie in alten Zeiten auf Papier studieren, bemerkt, dass man in St. Gallen und Lausanne den gewünschten Anschluss oft knapp verpasst. Eigentlich hätten die neuen Doppelstockzüge der SBB (FV-Dosto), die zwischen St. Gallen und Genf verkehren, mit höherer Fahrgeschwindigkeit in den Kurven den Reisenden genügend Zeit zum Umsteigen in den Bahnhöfen lassen sollen. Dies erwies sich aber bekanntlich als technische Fehlleistung. Deshalb hat der Nationalrat mit seiner Kommission eine Warnkarte gezogen: Die Neubaustrecken Winterthur – St. Gallen und Bern – Lausanne müssen bis spätestens 2030 in Angriff genommen werden. West- und Ostschweiz dürfen sich freuen. Dass nun ausgerechnet aus dem Bundesamt für Verkehr (BAV) Stimmen zu vernehmen sind, es bringe den Reisenden nichts, wenn sie ein paar Minuten gewinnen, ist fachlich falsch und von einer zuständigen Behörde absolut unverständlich. Wenn es darum geht, genügend Zeit zum Umsteigen zu haben, zählt jede Minute.

Ein Tag im Parlament

«Wir müssen den Leuten klarmachen, dass es unbedingt ein Gesamtkonzept braucht», sagte Guido Schoch, Vertreter von Pro Bahn bei SwissRailvolution und ehemaliger Direktor der Verkehrsbetriebe Zürich. Er war am 12. Dezember in der Wandelhalle, um kurz vor der Abstimmung im Nationalrat die letzten unentschlossenen Parlamentarier zu überzeugen. Dabei sind die Gegner gar nicht unwillig: «Ich will einfach eine Analyse, bevor ich Geld ausbe. Ich will wissen, wie das Geld investiert wird», sagte der Kommissionsprecher der Minderheit, Benjamin Giezendanner (SVP/AG),

«Wir müssen den Leuten klarmachen, dass es unbedingt ein Gesamtkonzept braucht.»

Guido Schoch

dem Westschweizer Fernsehen RTS. Hier kann SwissRailvolution nur zustimmen: Eine tiefgehende Wirkungsanalyse des Gesamtkonzeptes Verkehrskreuz Schweiz ist das Beste, was man machen kann, damit die Steuergelder effizient eingesetzt werden.

Die Grünen hingegen befürchten, dass schnellere Zugverbindungen vor allem zu Zusatzverkehr und nicht zu Umsteigern führen. Doch damit liegen sie falsch, wie alle Erhebungen zu den Folgen von Hochgeschwindigkeitsstrecken im Ausland zeigen. Auch die Umwelt profitiert, weil heute Flugreisen und Fernreisen mit dem Auto fast die Hälfte der CO₂-Emissionen im Verkehr ausmachen. Dieser Ausstoss kann massiv reduziert werden.

Auch ein weiteres Argument ist immer wieder zu hören: «Wir können doch keine neue Infrastruktur auf der grünen Wiese bauen». Die Antwort lautet: «Doch, aus folgenden Gründen». Denken wir an die Neubaustrecke zwischen Bern und Olten aus dem Jahr 2004. Um das Verkehrskreuz von Ost nach West und von Nord nach Süd komplett zu bauen, bräuchten wir nur wenige hundert Hektaren Land. Demgegenüber gehen in der Schweiz jährlich einige tausend Hektaren allein durch Zersiedelung verloren. Ja, durch geschickte Neubaustrecken zusammen mit einer gu-

«Ich will einfach eine Analyse, bevor ich Geld ausbe. Ich will wissen, wie das Geld investiert wird.»

Benjamin Giezendanner

ten Zonenplanung kann die Zersiedelung sogar gebremst werden.

Neubaustrecken günstiger

Wenn der Wille da ist, ist das möglich. Und mit entsprechend sensiblem Vorgehen hält man die negativen Auswirkungen in Grenzen. Jede Haltestelle des öffentlichen Verkehrs gewinnt massiv an Attraktivität, wenn man schnell und umweltfreundlich nach Rom, London, Berlin und in andere Orte reisen kann, und sie wirkt als Magnet, der die Zersiedelung stoppt. Zudem sind Neubaustrecken günstiger als der Ausbau bestehender Strecken. Bern – Olten hatte 30 Millionen Franken pro Kilometer gekostet, «Léman 2030» hingegen ohne Fahrzeitverkürzung, mit weniger Kapazität und ohne Umfahrungsmöglichkeit 100 Millionen pro Kilometer mit einer Vielzahl kleiner Baustellen, welche die Reisenden täglich mit Störungen und Sonderfahrplänen frustrieren.

«Und die Nachtzüge?» Die Antwort: Kurzfristig sind sie sicher eine gute Lösung. Aber langfristig werden sie nur einen Bruchteil der Nachfrage befriedigen können. Zwischen der Schweiz und London gibt es etwa jährlich fünf Millionen Flugpassagiere. Langfristig braucht es daher in ganz Europa Tagesverbindungen mit hoher Geschwindigkeit. Und die EU nimmt es mit der Umsetzung ernst.

«Und die Regionalzüge oder der Güterverkehr?» Die Antwort: Wenn die schnellen Züge erst einmal vom heutigen Netz auf das neue verlegt sind, haben andere, langsamere Angebote deutlich mehr Platz. Neue Haltestellen zu eröffnen oder alte Bahnhöfe wieder in Betrieb zu nehmen, wird deutlich einfacher. Die Kapazität für kurze und mittlere Distanzen wird so entscheidend erhöht.

Am Ende unterstützten alle Parteien fast einstimmig die Planung des Verkehrskreuzes. Nur ein Teil der SVP sowie die Mehrheit der Grünen haben die Bedeutung einer strategischen Bahnplanung nicht verstanden. Wir erwarten nun vom Bundesrat einen ambitionierten «Bahn 2050»-Fahrplan.

Ein Schwachpunkt nur in Dietikon

Erwägungen zur Limmattalbahn zwischen Zürich Altstetten und Killwangen AG:
Das zweite Teilstück hat seinen Betrieb offiziell aufgenommen.

Edwin Dutler Nach einer Planungs- und Bauzeit von zwölf Jahren und zwei positiven Volksabstimmungen durften wir am 9. Dezember 2022 zusammen mit Bundesrätin Simonetta Sommaruga die Gesamtstrecke unserer Stadtbahn mit einem imposanten Festakt eröffnen und gemeinsam feiern.

In der Vergangenheit wurden das pulserende Limmattal und insbesondere die Stadt Dietikon von den SBB und auch vom Kanton Zürich eher stiefmütterlich behandelt. Dies erlebte ich speziell an den regionalen Fahrplankonferenzen, an welchen ich seit über zwanzig Jahren aktiv teilnehme und immer wieder Verbesserungsvorschläge einbringe. Deshalb bin ich ausserordentlich glücklich, dass dieses Projekt im Limmattal realisiert werden konnte.

Linienführung und Betrieb

Die Limmattalbahn fährt vom Bahnhof Zürich Altstetten via Schlieren, Spital Limmattal und Urdorf nach Dietikon und weiter über die Einkaufsmeile in Spreitenbach zum Bahnhof Killwangen. Auf der 13,4 Kilometer langen Strecke werden 27 Haltestellen im 15-Minutentakt bedient.

Bemerkenswert ist der Anteil von stolzen 92 Prozent Eigentrasse, so dass die Stadtbahn durch eine mögliche Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nicht betroffen ist. Für die ganze Strecke werden 37 Minuten benötigt. Gute Anschlüsse zur S-Bahn bestehen in Killwangen, Dietikon und Zürich Altstetten. Mit einer geschickten Lini-

führung in Schlieren wurden mit dem Färberhüslitunnel das Spital Limmattal sowie die Kantonsschule Limmattal optimal an die Stadtbahn angebunden.

Die Betriebsführung wurde der Aargau Verkehr AG (AVA) übertragen, welche 44 Meter lange Zweirichtungsfahrzeuge des Typs Tramlink von Stadler Rail AG einsetzt. Die Inneneinrichtung der Fahrzeuge ist überzeugend. Sechs Fahrzeuge werden für das reguläre Fahrplanangebot benötigt; Aargau Verkehr hat in einer ersten Bestellung einmal acht Tramlinks beschafft. Die Wartung der Fahrzeuge erfolgt im Depot Müsli in unmittelbarer Nachbarschaft zum Rangierbahnhof Limmattal der SBB.

Erste Erfahrungen

Die Inbetriebnahme der Stadtbahn erfolgte am 10. Dezember mit Gratis-Publikumsfahrten, die von der Bevölkerung rege genutzt wurden. Die Züge waren proppenvoll und das ganze Limmattal war auf den Beinen und in Festlaune. Im regulären Betrieb waren in den ersten Monaten nur wenige Kinderkrankheiten zu verzeichnen. Die Reisenden haben die Stadtbahn mit Freude angenommen und die Züge sind während der ganzen Betriebszeit gut besetzt.

Ein Wermutstropfen ist leider die Umsteigebeziehung in Dietikon in Fahrtrichtung Zürich von Killwangen respektive dem Shopping-Center Spreitenbach her. Obschon hier am meisten Leute umsteigen, hat man es aus den verschiedensten

Gründen versäumt, an der entsprechenden Haltekante einen Lift oder wenigstens eine Unterführung zu bauen. So müssen alle Reisenden zuerst mühsam die Schienen aus beiden Fahrtrichtungen überqueren, damit sie in die Unterführung und zu den SBB-Zügen gelangen. Weder die katholische Kirchgemeinde Dietikon noch die Stadt Dietikon oder auch der Kanton Zürich waren ernsthaft an einer zukunftsweisenden Lösung interessiert. Man einigte sich auf den kleinsten gemeinsamen Nenner, das heisst auf eine unbefriedigende Murkslösung.

Diese Umsteigebeziehung war nach der Inbetriebnahme dann auch der am meisten bemängelte Schwachpunkt der Bahn.

Zukunftsperspektiven

Aargau Verkehr hat das Depot Müsli weitgehend so geplant, dass bis zu 14 Fahrzeuge abgestellt und gewartet werden können. Wenn sich das Limmattal wie in der Vergangenheit weiterhin derart rasant entwickelt, kann durch die Beschaffung weiterer Fahrzeuge problemlos der 7,5-Minutentakt eingeführt werden.

Für einen zukünftigen Planungs- und Realisierungsschritt sehe ich eine sinnvolle Ergänzungslinie. Eine zweite Stadtbahn von Urdorf über Dietikon, das Industriegebiet Silbern nach Geroldswil und Oetwil an der Limmat hätte eindeutig Potential und wäre eine Aufwertung des Limmattals.



Von der Bevölkerung umgehend angenommen: Die Limmattalbahn.



Bilder: Aargau Verkehr (AVA)

«Geisterzüge» sind immer noch (ferne) Zukunft

Der automatisierte Fahrbetrieb macht schnelle Fortschritte und bietet Chancen. Doch den Lokführer wird er noch nicht so schnell ersetzen.

Peter Hummel Für die meisten Bahnbenutzer ist «ATO» noch ein unbekannter Begriff – für viele Bahnbetreiber hingegen eine Realität in gar nicht mehr so ferner Zukunft. Das Kürzel steht für «Automatic Train Operation» und bezeichnet den automatisierten Fahrbetrieb, bei dem der Zug von einem Rechner gesteuert wird. Um Medien- und Branchenvertretern einen Überblick zu verschaffen, veranstalteten die Bahnjournalisten Schweiz (BJS) eine Informationstagung in St. Gallen zu diesem bislang noch abstrakten Thema. Elf Befürwortern von Bahnunternehmen und -industrie stand mit Hubert Giger, Präsident des Verbandes Schweizer Lokomotivführer und Anwärter (VSLF), ein einziger Skeptiker gegenüber.

Mitorganisator Peider Trippi gab zuerst einen internationalen Überblick über ATO in den Anwendungen GoA2 bis GoA4 («Grade of Automatisation» = Automatisierungsstufen). Aktuell sind das immerhin 17 Projekte, und zwar nicht «irgendwo in der weiten Welt», sondern mehrheitlich in Europa und damit auch in nächster Nähe der Schweiz. Die Projekte sind auch nicht erst in Planung, sondern bereits in Betrieb oder kurz davor.

Dann stellten die Referenten von je fünf Meterspur- und Normalspurbahnen Projekte in der Schweiz vor, und die beiden Vertreter von Alstom und Siemens gewährten einen internationalen Überblick. Das Wie und das Wann wurden ausführlich dargelegt – das Warum kam aber viel zu wenig zur Sprache: Worin liegt der Nutzen von führerlosen Zügen?

Natürlich gibt es gute Gründe, welche die Bahnunternehmen und die Bahnindustrie für ATO anführen können: Mehr Effizienz, mehr Pünktlichkeit, mehr Kapazität auf der Schiene, mehr Sicherheit und im Endeffekt eine höhere Wirtschaftlichkeit. Hubert Giger stellte diese Argumente allerdings in Frage. Insbesondere die nun vor der Einführung stehende Version GoA2 spare weder Personal noch Kosten ein, erhöhe keine Kapazitäten und bringe nicht mehr Sicherheit – im Gegenteil: «Weil der Lokführer nur noch überwachen darf, be-



Der Historische Saal im Bahnhof St. Gallen bot den grösstmöglichen Kontrast zum Zukunftsthema «ATO». Bild: Peter Hummel

stehe die Gefahr mangelnder Fahrpraxis. Er bleibt in der Verantwortung, aber sein Beruf wird noch monotoner, als er wegen immer gleicher Fahrzeuge und gleicher Strecken ohnehin schon geworden ist.» Für den VSLF-Präsidenten ist GoA2 «die dümmste Variante von ATO».

Jonas Böhler, Teilprojektleiter ATO bei der SOB, musste zwar eingestehen: «Mehr Überwachung statt Bedienung, das ist für den Lokführer vielleicht nicht attraktiv.» Doch die SOB als Schweizer ATO-Pionier will nach ausgiebigen Tests noch dieses Jahr auf zwei Strecken den kommerziellen Betrieb nach GoA2 starten.

Schnellerer Fahrgastwechsel

In vielen Punkten einig mit Giger war der selbstständige Berater Matthias Handschin von RailConsult, vertrat aber punkto Sicherheit eine andere Ansicht: Er führte eine deutsche Statistik zu Beinahe-Unfällen an, bei der das Überfahren eines Hauptsignals die grösste Gefahr darstellt. Lenke dagegen der ATO-Rechner, würden solche Signalüberfahrungen eliminiert. An der BJS-Tagung wurden noch weitere punktuelle Vorteile angeführt, etwa immer gleiches,

punktgenaues Halten in den Bahnhöfen, was den Fahrgastwechsel beschleunigen mag. Und es herrschte Konsens, dass GoA4 für monotone Zugbewegungen allseits Akzeptanz finden kann, beispielsweise die Fahrten durch Waschstrassen, Depotbewegungen und womöglich die öden Tunnelfahrten der Autoverladezüge. Ein ebenso sinnvoller ATO-Einsatz ist bei einer praktisch hindernisfreien Strecke wie Rheineck – Walzenhausen gegeben, wo der neue führerlose Triebwagen nicht nur den Halbstundentakt ermöglicht, sondern gar die drohende Stilllegung verhindert.

Bleibt die Gretchenfrage, ob die Passagiere führerlosen Zügen vertrauen und diese benützen werden. Nun, bei U-Bahnen ist das keine Frage mehr, da ist die Automatisierung praktisch Standard geworden. Doch fahren solch computergesteuerte Züge auch gleich angenehm, wenn ein Algorithmus die Bremskurven bestimmt? Gegenüber der technologiegläubigen Mehrheit der Referenten setzte Hubert Giger zum Schluss nochmals einen deutlichen Kontrapunkt: «Ich behaupte, ich fahre jeden Zug komfortabler und erst noch effizienter als der ATO-Rechner.»

«Die Personalsituation ist angespannt»

Der Direktor der Verkehrsbetriebe Zürich, Marco Lüthi, zu seinem Arbeitsalltag und den Herausforderungen für seinen Betrieb.

Karin Blättler Der 45-jährige Marco Lüthi ist promovierter Elektrotechniker und Informationstechnologe. Seit April 2021 ist er Direktor der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ). Zuvor war er seit 2018 für die Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn (SZU AG) tätig, zunächst als Leiter Infrastruktur und Mitglied der Geschäftsleitung, ab Mitte 2019 als Direktor.

Herr Lüthi, was waren für Sie die Beweggründe für den Wechsel zu den Verkehrsbetrieben Zürich?

Ich habe längere Zeit in Zürich gelebt, studiert und gearbeitet. Die VBZ waren mein tägliches Verkehrsmittel und haben mir als Kunde Freude bereitet. Die VBZ sind ein Erfolgsunternehmen mit fast einer Million Fahrgästen pro Tag und fest verankert in der Zürcher DNA. Gemeinsam mit einem starken Team bieten die VBZ mir als mobilitätsbegeisterten Ingenieur viele spannende Herausforderungen im öffentlichen Verkehr.

Wie kann man sich den Arbeitsalltag des VBZ-Direktors vorstellen?

Abwechslungsreich, intensiv und spannend. Ständig wechselnde Themen, Bedürfnisse und Anspruchsgruppen zeichnen den Alltag aus.

Für Ihre Funktion ist die Kundennähe und der Austausch mit den Kundinnen und Kunden essenziell. Sie müssen deren Bedürfnisse kennen. Was ist Ihnen dabei besonders wichtig?

Wichtig ist mir, dass wir sowohl im laufenden Betrieb als auch für unsere Zukunftsprojekte die Bedürfnisse unserer Fahrgäste kennen und diese in die Weiterentwicklungen einfließen lassen können. Dies geschieht mittels repräsentativer Befragungen und Interviews. Auch stehen wir mit den Stadtzürcher Quartiervereinen beziehungsweise mit den Gemeinden und Städten im VBZ-Gebiet in engem Austausch. Bei grösseren Vorhaben laden wir die Bevölkerung zur Mitwirkung ein. Auch wenn diese Prozesse zeitintensiv sind, geben sie uns wertvolle Feedbacks von Sei-



Marco Lüthi: Von der SZU zu den VBZ.

Bild: zVg

VBZ: Zahlen und Fakten

Die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) betreiben 14 Tramlinien, 6 Trolleybuslinien, 14 städtische Autobusse, 7 Quartierbusse, 32 Autobusse in der Agglomeration sowie die Seilbahn Rigiblick. Das Tramnetz der Stadt Zürich weist eine Länge von 125 Kilometern auf. Auf dem Stadtgebiet gibt es 437 Haltestellen, in der Agglomeration 239.

Im Jahr 2021 verzeichneten die VBZ auf den Tramlinien 134 Millionen Fahrgäste (Einsteigerinnen und Einsteiger), auf den Trolleybuslinien 38 Millionen, auf den Autobuslinien im Stadtnetz 30 Millionen. Die Tramlinien verzeichneten 270 Millionen Personenkilometer, die Trolleybuslinien 92 Millionen. Die Anzahl Mitarbeitende betrug 2440 Stellenwerte mit einem Frauenanteil von 19 Prozent. 24 Prozent der Beschäftigten waren in Teilzeit tätig.

Quelle: Stadt Zürich, Stand 2021

ten der Kundinnen und Kunden für unsere Planungen.

Die angespannte Finanz- und Kostensituation ist bei allen Transportunternehmungen omnipräsent. Werden die Kundinnen und Kunden der VBZ die Folgen zu spüren bekommen?

Wir haben verschiedene grosse Herausforderungen. Die angespannte Personalsituation mit der damit verbundenen Angebotsreduktion fordert uns ausserordentlich und hat leider negative Auswirkungen für unsere Kundschaft. Wir haben verschiedene Massnahmen definiert, um hier wieder eine stabile Situation zu schaffen. Der Arbeitskräftemangel und die anstehenden Pensionierungen werden unsere gesamte Branche sehr fordern. Weiter ist es beim Verkehr in der Stadt Zürich mit Staus, Veranstaltungen, Demonstrationen, Velo- und Mikromobilität eine zunehmend grössere Herausforderung, pünktlich und zuverlässig ans Ziel zu kommen. Die Finanzsituation ist aus diesem Blickwinkel zwar eine zentrale Herausforderung und auch hier laufen Massnahmen zur Verbesserung, man muss diese jedoch im Gesamtkontext entsprechend einordnen. Nur ein qualitativ hochstehender öffentlicher Verkehr trägt auch zur Mobilitätswende und einem Anstieg des Modalsplits bei und dient letztlich einer lebenswerten Stadt.

Was dürfen wir in den nächsten fünf Jahren von den VBZ erwarten?

Wir machen die VBZ fit für die Zukunft, indem wir die Elektromobilität vorantreiben, die Flotte erneuern, Depots und Garagen sanieren und Ausbauten wie «Tram Affoltern» und unsere Netzentwicklung vorantreiben. Zudem wollen wir durchgängige multimodale Mobilitätslösungen gemeinsam mit Partnern weiter entwickeln und die Position des öffentlichen Verkehrs stärken.

Und zu guter Letzt: Kannten Sie Pro Bahn Schweiz schon vor Ihrer Anstellung bei den VBZ? Und was erwarten Sie von uns als Kundenorganisation?

Ich bin seit rund zwanzig Jahren bei verschiedenen Unternehmungen in unterschiedlichen Rollen in der öV-Branche tätig und kenne daher Pro Bahn schon lange. Ich schätze den Austausch und das Engagement für unsere Kundinnen und Kunden und erwarte, dass wir weiter im konstruktiven Dialog stehen.

Nachrichten 2

Die Schönwetterbahn

Ausgesprochen offen und transparent hat SBB-CEO Vincent Ducrot im vergangenen Dezember bei einem Treffen mit der Vereinigung Bahnjournalisten Schweiz (BJS) über sein Unternehmen gesprochen. Statt PR-Geriesel gab es handfeste Informationen und teils auch Selbstkritik. So zeigte sich Ducrot zwar zufrieden mit der Verbesserung der Pünktlichkeit der Züge, aber in der Westschweiz und im Tessin sieht er doch noch viel Verbesserungspotential. Sorgen macht ihm aber vor allem das Wetter. Denn wenn es regnet, sacken die Pünktlichkeitswerte rasant ab. «Wir sind eigentlich eine Schönwetterbahn», so der SBB-Chef. (gl)



SBB pünktlicher

Ein Zug gilt als pünktlich, wenn er mit weniger als drei Minuten Verspätung am Zielbahnhof eintrifft. Im Personenverkehr war dies 2022 bei 92,5 Prozent der Züge der Fall, wie die SBB Ende Januar mitteilten. Gegenüber dem Vorjahr bedeute dies eine Steigerung von 0,6 Prozentpunkten. Nur im Pandemiejahr 2020 waren die Züge noch um 0,1 Prozentpunkte pünktlicher. Allerdings ist ein Vergleich schwierig, weil es damals weniger Baustellen gab und weniger Fahrgäste unterwegs waren und Züge daher verkürzt verkehrten. 98,7 Prozent der Kundinnen und Kunden erreichten 2022 ihre Anschlüsse. Das sind 0,2 Prozentpunkte weniger als im Vorjahr. Mit ein Grund waren mehr Verspätungen bei internationalen Zügen. (pd)

Abfahrt Partenza		
	Gleis	Hinweis
wil Zürich HB	7	
Buchrain Root D4 Zug Baar	8	
Messe Wolfenschiessen	14	ca. 8 Min später
rücke Gersag Hochdorf	2	
Zug Baar Zürich HB	3	ca. 12 Min später
Messe Mattenhof Giswil	14	ca. 5 Min später
rücke Gersag Sursee	8	
Buchrain Root D4 Zug Baar	3	
Postal Basel SBB	7	
Messe Wolfenschiessen	14	
Bern Fribourg/Freiburg	9	

zwischen Hitzkirch und Beinwil ist wieder befahrbar;
Störung im Bahnhof Luzern sowie zwischen Hergiswil und



Titel verteidigt

Die Schweiz ist 2021 wie in den Jahren zuvor Europameisterin im Bahnfahren geblieben. Dies zeigt ein europäischer Ländervergleich, den die Litra jährlich veröffentlicht. Jede Einwohnerin und jeder Einwohner der Schweiz ist im Jahr 2021 durchschnittlich 48-mal mit der Bahn gefahren und hat dabei 1628 Personenkilometer zurückgelegt. Auf Platz 2 liegt Luxemburg bei der Anzahl Fahrten (26), Frankreich bei den Personenkilometern (1118). Die Corona-Pandemie hat die Nachfrage im Personenverkehr auf der Schiene jedoch in ganz Europa beeinträchtigt. So lag das Niveau 2021 in allen Ländern unter dem des Vorkrisenjahres 2019. (pd)

App-Anschlusswunsch

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) bietet neu im Regionalverkehr eine Deutschland-Premiere an: Fahrgäste können per App ihren Anschlusswunsch anmelden. Rund zehn Minuten vor dem Umstieg erhalten die Fahrgäste per Push-Nachricht eine Rückmeldung, ob es gelingt, den Anschluss zu sichern. Falls nicht, kann man sich über die App eine alternative Verbindung vorschlagen lassen. Bislang hatten Fahrgäste maximal die Chance, ih-

ren Anschlusswunsch persönlich bei den Zugbegleitern zu melden – sofern es diese gab. Die Anschluss-Meldung ist in die Apps Bayern-Fahrplan und DB-Streckenagent integriert worden, weitere Apps und Regionalbusse sollen folgen. (pd)

Erholung flacht ab

Die gefahrenen Personenkilometer im Schienenpersonenverkehr betragen im vierten Quartal 2022 5,20 Milliarden. Die erhoffte Steigerung gegenüber dem Vorquartal sei ausgeblieben, teilten der Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr Litra und der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) mit. Insgesamt befinden sich die gefahrenen Personenkilometer im vierten Quartal 2022 auf ähnlichem Niveau wie in den Jahren vor der Corona-Pandemie. In der Bilanz bleiben sie kumuliert auf das gesamte Jahr jedoch rund 10 Prozent unter dem Wert des Rekordjahres 2019. (pd)

Totalsperre im Rheintal

Ab Dezember 2024 werden die Züge zwischen St. Gallen und Sargans im Halbstundentakt verkehren. Der dafür notwendige Doppelspurausbau ist nun in eine wichtige Phase getreten, welche für Kundinnen und Kunden vorübergehend Unannehmlichkeiten mit sich bringt. Denn die Bahnstrecke zwischen Altstätten SG und Buchs SG ist seit dem 27. Februar und bis am 29. Oktober 2023 vollständig gesperrt. Während diesen acht Monaten verkehren Bahnersatzbusse. (pd)

SOB und SBB krebzen zurück

Seit etwas mehr als einem Jahr betreibt die Südostbahn (SOB) die IR-Strecke Bern – Burgdorf – Zürich – Chur (IR 25) unter dem Namen «Aare-Linth». Sie übernahm den Betrieb von den SBB und setzt ihre beliebten Traverso-Triebzüge ein. Doch stellen die beiden Bahnen das Betriebskonzept gemäss einer Medienmitteilung vom 10. Februar bereits wieder um. Statt dass die SOB wie vorgesehen fast das ganze Angebot fährt, sollen die SBB nun weitere Umläufe mit Doppelstock-Triebzügen übernehmen, die jedoch nur S-Bahn-Standard aufweisen. Die SOB wiederum soll zusätzliche Züge zwischen Chur und St. Gallen betreiben. (pd)

Das Wunder der Furka-Bergstrecke

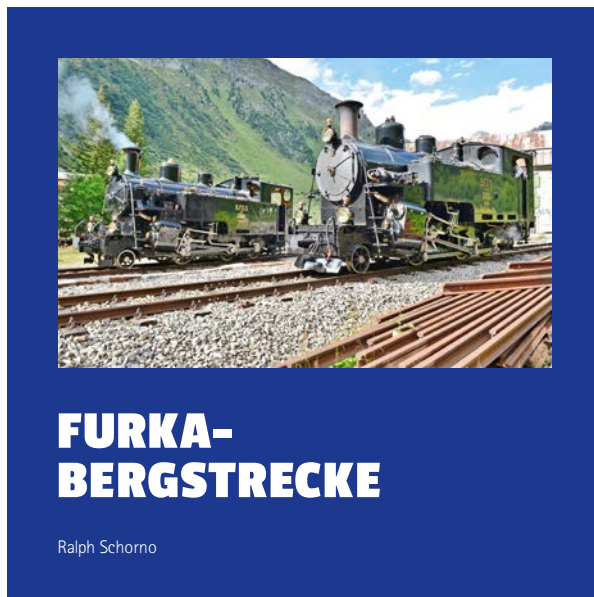
Ralph Schorno blickt in einem neuen Buch auf die wechselvolle Geschichte der Furka-Bergstrecke zurück.

Lorenz Degen In den Kreisen der «Dampfbahn Furka-Bergstrecke» ist der Name Ralph Schorno bis heute ein Begriff, obschon sich Schorno vor über dreissig Jahren von seiner Funktion als Geschäftsleitungsmitglied zurückgezogen hat. Wie sein neues Buch zeigt, lässt ihn aber diese einzigartige Strecke bis heute nicht los.

Unter dem schlichten Titel «Furka-Bergstrecke» schildert der Autor chronologisch die Ereignisse, die zum heutigen Dampfbetrieb zwischen Realp und Oberwald geführt haben. Und diese waren in den Anfangszeiten oftmals turbulent. Mit spitzer Feder teilt Schorno gegen seine «Gegenspieler» bei der jungen Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) und im Verein Furka-Bergstrecke (VFB) aus. Summarisch fasst er sie unter der abwertenden Bezeichnung «Dalibahn» zusammen. Der Hinweis auf die Taliban als Terroristenvereinigung ist offensichtlich. Tiefe Wunden sind offenbar nicht verheilt.

Es handelt sich einerseits um ein sehr persönliches Buch, in dem der Verfasser seine Sicht auf die Geschehnisse darlegt. Der thematische Schwerpunkt umfasst mit Schornos Wirkungszeit die 1980er-Jahre und den Anfang der 1990er-Jahre. Kurze Sachtexte zur Gegenwart stammen von verschiedenen ehemaligen und amtierenden DFB-Funktionsträgern. Ralph Schorno ist ein begnadeter Schreiber, der seine Leserinnen und Leser lebhaft an den Auseinandersetzungen, Intrigen und Glücksmomenten teilhaben lässt, was die Lesbarkeit sehr fördert. Leiden tut die Ausgewogenheit, denn es fehlt in dieser Eigenbetrachtung die Gegenseite, die sich nicht zu den Vorwürfen äussern konnte. Wie hat sie, die als «Dalibahn» verunglimpft wird, Schornos Wirken erlebt? Diese Frage bleibt offen. Seitens DFB und VFB hat man empfindlich auf die Publikation reagiert. Ein Werbeflyer in der Mitgliederzeitschrift «Dampf an der Furka» sorgte für rote Köpfe und hatte eine Distanzierung zur Folge. Im Souvenir-Shop in Realp wird das Buch nicht verkauft.

Das gewichtige Werk mit seinen über 300 Seiten ist aber keine reine Rechtfertigungsschrift, welche Dinge aus Sicht des



Sorgt für rote Köpfe: Die Abrechnung von Ralph Schorno mit den «Dalibahn». Bild: zVg

Autors geraderücken will. Enthalten sind darin auch eine Vielzahl interessanter und wertvoller Informationen, welche die Geschichte der Dampfbahn Furka-Bergstrecke dokumentieren. Insbesondere die Erinnerungen an die Rückholung der Dampflokomotiven aus Vietnam bilden einen wertvollen Augenzeugenbericht. Schliesslich sind die zahlreichen in ausgezeichneter Qualität gedruckten Aufnahmen (schwarzweiss und farbig) bildnerisches Zeugnis von Schornos hervorragenden Fähigkeiten als Fotograf.

Blick nach vorne

So geschichtslastig der Blickwinkel im ersten Teil ist, so zukunftsgerichtet wird er im zweiten Teil. Ralph Schorno macht sich Gedanken zur Entwicklung der Furka-Bergstrecke und legt seinen Zeithorizont auf das Jahr 2050 fest. Pläne einer Wiederelektrifikation zwischen Oberwald und Gletsch sind da ebenso vorhanden wie der Bau einer Kreuzungsstelle beim Streckenabschnitt «Rhonequelle» oder die Aufwertung von Gletsch mittels einer Kultur- und Eventhalle – bei einzuführendem Ganzjahresbetrieb. Die Erhaltung von Schneeräumungsfahrzeugen hat Schorno bereits gesichert.

Auch eine tunnelähnliche Unterquerung der Passstrasse beim heutigen Übergang Muttbach hat Schorno schon skiz-

ziert, wie auch einen Installationsplatz für die Scheiteltunnel-Sanierung vor dem Portal Muttbach inklusive Drehscheibe und Stumpengleis.

Diese Überlegungen mögen aus heutiger Perspektive alle sehr utopisch tönen. Aber haben die Rettungsideen für die Furka-Bergstrecke anfänglich nicht ähnlich abstrus geklungen? Der Glaube, scheinbar Unmögliches realisieren zu können, gehört zu den Grundeigenschaften der DFB. Nach der Lektüre bleibt das grosse Staunen: Aus einem so chaotischen, von persönlichen Zu- und Abneigungen geprägten Haufen konnte die heutige DFB entstehen und sich als Eisenbahnbetrieb konsolidieren. Dass heute auf der Furka-Bergstrecke wieder Züge fahren, ist ein Wunder. Ralph Schorno hat als Impulsgeber, Organisator und unablässiger «Chrapfer» viel dazu beigetragen. Dafür gebührt ihm Lob, Dank und Anerkennung. Es bleibt zu hoffen, dass das schöne Buch nicht alte Narben wieder aufreisst oder gar neue verursacht, sondern Anlass bietet, die Dampfbahn Furka-Bergstrecke mit neuen Ideen in die Zukunft zu führen.

Ralph Schorno, «Furka-Bergstrecke», 324 Seiten, 258 Abbildungen. 68 Franken, Verkauf über den Buchhandel oder direkt bei Gisler 1843 AG, Altdorf.

Ein fast vergessener Eisenbahn-Publizist

Auf den Spuren von Gaston Maison aus Aigle (1920-2007), Gründer der Zeitschrift «Revue du Rail de la Suisse romande».

Lorenz Degen Auf den antiquarischen Onlineplattformen tauchen immer wieder Eisenbahnbücher auf, die in den 1970er-Jahren von einer «Revue du Rail» aus Aigle VD herausgegeben wurden. Der Verfasser der meist in braunem Kunstleder eingefassten Schriften lautet immer gleich: Gaston Maison. Wer jedoch mehr über diesen produktiven Autor wissen will, kommt im Internet nicht weiter: Keine Angaben über sein Leben, kein Wikipedia-Artikel, keine Werkliste. Wer aber war dieser schienenaffine Waadtländer?

Ein Zeitungsartikel in «24 heures» vom 10. November 2000 erhellt seine Biografie ein wenig. Sein Vater arbeitete bei der Aigle-Sépey-Diablerets-Bahn (ASD) und nahm ihn als Kind manchmal mit in den Führerstand. Von da an faszinierte die Eisenbahn den jungen Gaston. Am 21. März 1942 trat er selbst in den Dienst der ASD und arbeitete zuerst beim Gleisbau. Mit «Pickel und Schaufel habe er angefangen», sagte er der Zeitung, schon am 1. Juni 1942 wurde er zum Zugbegleiter befördert.

Sébastien Jacobi aus Neuchâtel berichtet von der einschneidenden Lebenswende, die sich 1952 ereignete: «Gaston Maison arbeitete als Wagenführer und Zugbegleiter, eine Kombination, wie sie für kleine Bahnen in dieser Zeit typisch war». Ein schwerer Unfall, als er aus dem Führerstand fiel, machte ihn zum Invaliden. «Danach konnte er nicht mehr im Fahrdienst eingesetzt werden.»

Pionierarbeit in der Westschweiz

Gaston Maison versuchte sich im Versicherungsgewerbe, doch 1968 konnte er auch dort nicht länger arbeiten, seine Behinderung war zu einschränkend. Dann hat er begonnen, die Bahnstrecken in seiner Umgebung zu dokumentieren. Einerseits tat er dies mittels seiner 1970 gegründeten

Zeitschrift «Revue des Amis du Rail de la Suisse romande», aus der bald die «Revue du Rail de la Suisse romande» wurde. Das etwa A5-formatige Heftchen erschien alle drei Monate und hatte bis zu 1400 Abonnenten. Ab 1974 setzte er sich zudem das Ziel, jedes Jahr ein Buch herauszugeben. Es entstanden Abhandlungen zu den Bahnen rund um Aigle oder Bücher zu Jubiläen wie der 100-Jahr-Feier der Lausanne-Echallens-Bercher-Bahn. Die Geschichte der Bahnen entlang der Simplon-Strecke nahm fünf Bände in Anspruch.

Pierre-Philippe Durussel aus Granges VD hat die Entwicklung von Anfang an beobachtet: «Es gab damals sehr wenig Eisenbahnliteratur über diese Region. Gaston Maison hat sich da sehr verdient gemacht, mit einfachsten Mitteln die Geschichte dieser verschiedenen Gesellschaften zu erzählen.»

Es waren oftmals Jubiläen, die er zum Anlass nahm, ein Buch zu schreiben. Sébastien Jacobi sieht in ihm auch einen wichtigen Botschafter: «Man muss bedenken, zu Beginn der 1970er-Jahre standen

die Nebenlinien im Waadtland und Unterwallis vor einer ungewissen Zukunft. Gaston Maison versuchte mit seinen Büchern auch, die Öffentlichkeit für diese Bahnen zu interessieren, um die Schmalspurbahnen vor einer Umstellung auf Busbetrieb zu bewahren.» Seine Bücher verkaufte Gaston Maison meist selbst. Mit einem Leiterwagen reiste er von Haustür zu Haustür oder auf Märkte, auch bis nach Arbon am Bodensee. «Wenn ihm jemand eines abkaufte, notierte er sich den Namen und die Adresse, um dann mit einer nächsten Neuerscheinung wieder dort vorbeizugehen», erinnert sich Jacobi.

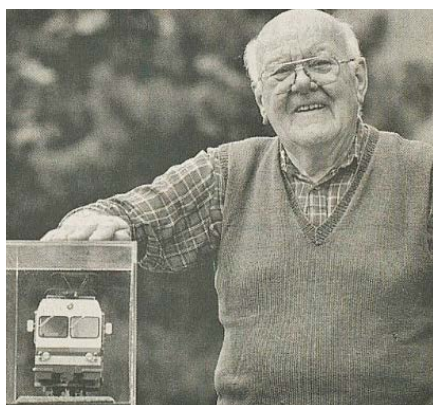
«Puzzleteile zusammenfügen»

Gaston Maison schrieb keine wissenschaftlichen Abhandlungen. Pierre-Philippe Durussel beschreibt den «Style Maison» so: «Meistens erklärt er in einem Werk den Verlauf einer Linie vom Anfang bis zu deren Ende. Dann berichtet er von Anekdoten oder listet die Billettpreise auf. Reichhaltig ist auch immer der Teil über das Rollmaterial. Gaston Maison liefert eine Vielzahl von Informationen über eine Bahn, die es ermöglichen, ein Puzzle – oder besser: einen Teil eines Puzzles – zusammenzufügen.»

Das letzte Werk seiner Revue-du-Rail-Reihe verfasste er 1989, ein allerletztes Buch aus seiner Feder erschien 1998. Offenbar ist er in den 1990er-Jahren viel gereist, wie er dem Korrespondenten von «24 heures» mitteilte: 1996 fuhr er 66 532 Kilometer mit dem Zug. Besonders gerne nahm er den Frühzug um 5.26 Uhr ab Aigle, ass in Locarno zu Mittag und kehrte dann wieder heim.

Gaston Maison starb am 8. April 2007. Was mit seinem Archiv und seiner über 12 000 Stück umfassenden Postkartensammlung geschah, ist nicht bekannt, ebenso wenig weiss man über seine Frau Emilie und seine beiden Kinder. Der Sohn soll vor ihm verstorben sein und die Tochter bei der Swissair gearbeitet haben.

Gaston Maison hat Spuren hinterlassen. Seine Bücher sind Zeugnisse eines reichhaltigen Schaffens mit einer grossen Liebe für die Eisenbahn.



Einige Werke von Gaston Maison und das einzig bekannte Foto von ihm aus dem Jahr 2000. Bild: Sylvain Liechti (Quelle: 24heures)

Jetzt Mitglied oder Gönner werden von Pro Bahn Schweiz!

Mit einer Gönnerschaft unterstützen Sie unser Engagement.

- ab CHF 100.- / Jahr inkl. InfoForum
- ab CHF 500.- / Jahr inkl. InfoForum und Logo-Auftritt im InfoForum

Anmeldung unter
www.pro-bahn.ch



26. Delegiertenversammlung Pro Bahn Schweiz



Samstag, 6. Mai 2023 in Meiringen

Im Ausbildungszentrum SBS, Zeughausstrasse 19, 3860 Meiringen.
Zu Fuss vom Bahnhof ca. 15 Minuten.

Das provisorische Programm:

09:30 Uhr	Eintreffen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer
10:00 Uhr	Referat über den geplanten Grimseltunnel von Dr. Dres von Weissenfluh, Sekretär des Verwaltungsrates
12:00 Uhr	Mittagessen
14:00 Uhr	Statuarischer Teil
15:30 Uhr	Schluss der Veranstaltung

Mitglieder von Pro Bahn, Gäste sowie weitere Interessierte sind herzlich willkommen. Das Mittagessen wird von Pro Bahn Schweiz offeriert. Wir freuen uns auf ein spannendes Referat und eine interessante Delegiertenversammlung sowie auf einen angeregten Austausch mit Ihnen.

Hinweis an Mitglieder:

Stimm-, Wahl- und Antragsrecht ist einzig den eigens von den Sektionen von Pro Bahn gewählten Delegierten vorbehalten.

Aus organisatorischen Gründen bitten wir um Anmeldung bis am 8. April 2023.



Ich nehme an der 26. Delegiertenversammlung von Pro Bahn Schweiz vom 6. Mai in Meiringen teil:

- Ich werde am Mittagessen teilnehmen

Name _____

Vorname _____

Adresse _____

E-Mail _____

Datum / Unterschrift _____

Zustellung der Anmeldung bis zum 8. April 2023 an:

Pro Bahn Schweiz, Thomas Lendenmann, Grabenstrasse 30, 8225 Siblingen
Oder per Mail an: thomas.lendenmann@bluewin.ch

Firmen / Gönner

BERNMOBIL



SIEMENS



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

SÖS SÜDOSTBAHN



SWISSRAIL
Industry Association

BRUNNER
Medien mit Zukunft



Gemeinden

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

Vorstandssessen auf der Basler «Fähri»

Sektion Nordwestschweiz: Gedankenaustausch und Beziehungspflege auf dem Wasser.

Lorenz Degen Zum ersten Mal traf sich der Vorstand der Sektion Pro Bahn Nordwestschweiz zu einem gemeinsamen Abendessen. Am 4. Februar 2023 versammelten sich die Vorstandsmitglieder Lorenz Degen, Yves Krebs, Werner Strübin, Stefan Wehrli und Roland Arnet auf der Dalbefähri, zusammen mit den Gästen André Guillaume (ehem. Vorstand), Dominik Wyler (BUD BL), Noam Schaulin und Edwin Dutler vom Zentralvorstand.

Ein feines Fondue, zubereitet vom Fährmann Hambbe Tschudin, schmeckte allen vorzüglich. In geselliger Runde konnten neue Beziehungen geknüpft und verkehrspolitische Themen der Region Basel vertieft werden.

Voranzeige: Die Mitgliederversammlung von Pro Bahn Nordwestschweiz findet am Dienstag, 16. Mai 2023 um 19.00 Uhr im Lokal des Modelleisenbahn Club Basel (MCB) statt. Adresse: Elsässerstr. 2a, 4056 Basel. Um 20.00 Uhr wird Ernst Rota



Ein feines Fondue, zubereitet vom Fährmann Hambbe Tschudin.

Bild: zVg

ein Referat zur neuen Koralmbahn Graz – Klagenfurt halten. Mitglieder und Gäste sind herzlich eingeladen. Wer möchte: Die Modelleisenbahn im Estrich läuft ab 16.00

Uhr, die Clubwirtschaft ist geöffnet. Achtung: Eingang vom Park her (Seite Frankreich) benutzen, die Türe auf der Rheinseite ist geschlossen.

Pro Bahn Zürich

Die Mitgliederversammlung der Sektion Pro Bahn Zürich findet am Freitagabend, 31. März 2023 in Zürich Altstetten (SBB Westlink) statt. Die schriftliche Einladung wird statutengerecht zugestellt.

Voranzeige Höck Pro Bahn Zürich: Voraussichtlich wird die erste Veranstaltung dieser Art am Mittwoch, 3. Mai 2023 um 18.00 Uhr in Schlieren stattfinden. Interessentinnen und Interessenten melden sich bitte bei Urs Schaffer: E-Mail oev.schaffer@bluewin.ch oder Telefon 079 448 80 74.

Revisorin oder Revisor für Pro Bahn Schweiz gesucht

Melitta Sutter, unsere langjährige sehr bewährte Revisorin der Jahresrechnungen von Pro Bahn Schweiz, hat nach über 15-jährigen Tätigkeit auf die nächste DV hin ihren Rücktritt erklärt. Wir suchen deshalb eine Nachfolge. Interessentinnen und Interessenten melden sich bitte bei unserer Präsidentin Karin Blättler, welche gerne weitere Auskünfte erteilt.

Tempo 30 und öV

Tempo 30 erhitzt die Gemüter. Denn diese Höchstgeschwindigkeit soll nicht nur in Quartierstrassen, sondern auch auf öV-Hauptstrecken vermehrt umgesetzt werden. Das wirft Fragen auf. Denn es darf nicht sein, dass ein über Jahrzehnte aufgebautes, äusserst erfolgreiches öV-Gesamtsystem gefährdet wird. Die Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Zürich (IGöV) hat dazu ein interessantes Positionspapier erarbeitet, das über die Homepage von Pro Bahn abgerufen werden kann.

Kontakte Pro Bahn

Pro Bahn Schweiz 8000 Zürich M 078 878 03 23 info@pro-bahn.ch	Pro Bahn Espace Mittelland Bielstrasse 5, 3263 Bütigen Aldo Hänni, Präsident T 032 530 13 12, M 079 327 58 56 pbs-em.praesident@pro-bahn.ch	Pro Bahn Ostschweiz Heiligkreuzstr. 32, 9008 St. Gallen Bruno Eberle, Präsident M 071 245 36 46 beberle@swissonline.ch	Pro Bahn Zentralschweiz St. Johannesstrasse 4, 6300 Zug Martin Stuber, Präsident M 078 746 13 12 pbs-zs.praesident@pro-bahn.ch
Zentralvorstand Karin Blättler Präsidentin M 079 961 34 53 karin.blaettler@bluewin.ch	Pro Bahn Nordwestschweiz 4000 Basel Lorenz Degen, Präsident M 079 728 87 24 lorenzdegen@bluewin.ch	Pro Bahn Ticino Astuti Via Gen. Guisan 20, 6828 Balerna Fabio Canevascini, Presidente M 079 248 5014 fabio@fabiocanevascini.ch	Pro Bahn Zürich Weissenrainstr. 8, 8708 Männedorf Sandro Hartmeier, Präsident M 079 609 41 11 pbs-zh.praesident@pro-bahn.ch



Jetzt
entdecken!

Der neue Foxtrail «Emma»

Auf der Suche nach Jim Knopfs Lokomotive.
Mit der BLS erleben Sie eine spannende
Schnitzeljagd im Emmental und Entlebuch.
Infos und Buchung: bls.ch/emma

FOXTRAIL