

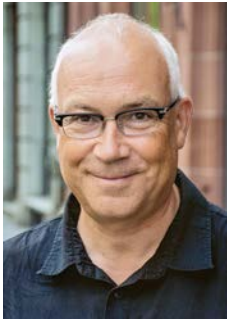


Bild: BLS

Es wird noch teurer

Die Tarifaufschläge im öV kommen im Dezember

Reiseberichte: Wenn Zugfahrten zum Albtraum werden
Sommerzeit: Hintergründe zur Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee



Gerhard Lob

Redaktor
InfoForum

D Eine bittere Pille

Die Ankündigung der Preisaufschläge auf Ende Jahr im öffentlichen Verkehr hat gemischte Reaktionen ausgelöst. Da ist ein gewisses Verständnis, weil die öV-Unternehmen ihr Angebot ausweiten und der Unterhalt viel Geld verschlingt. Doch aus Kundensicht ist diese Erhöhung schwer verdaulich. Schon heute sind die normalen Bahntarife (zu) hoch. So kostet eine Retourfahrt von Lugano nach Zürich im Normaltarif (2. Klasse ohne Halbtax) 130 Franken. Für zwei Personen ergeben sich stolze 260 Franken und in der 1. Klasse sogar 456 Franken. Doch wer nutzt schon noch das einfache Streckenbillett? Das ist eine der wichtigen Fragen. Die Explosion der Anzahl Halbtaxabonnemente (Seite 4) zeigt, dass diese Vergünstigung eine Art Einstiegskarte in den Schweizer öV geworden ist. Doch gerade Gelegenheitsfahrer und Touristen haben in der Regel kein Halbtaxabo. Für sie wird die Billettpreis-Erhöhung eine besonders bittere Pille werden.

F Une pilule bien amère

L'annonce des hausses de prix dans les transports publics pour la fin de l'année, a suscité des réactions mitigées. D'un côté, on observe une certaine compréhension, parce que les entreprises de transports publics élargissent leur offre et que l'entretien coûte très cher. Mais du côté de la clientèle, cette augmentation passe mal. Aujourd'hui déjà, les tarifs ferroviaires normaux sont (trop) élevés. Ainsi, un aller-retour Lugano-Zürich coûte 130 francs au tarif normal (2^e classe sans abonnement demi-tarif). Pour deux personnes, il faut déboursier 260 francs et même à 456 francs en première classe. Mais qui utilise encore le billet de parcours simple? C'est l'une des questions qui se posent désormais. L'explosion du nombre des abonnements demi-tarif (page 4) montre que cette réduction est devenue une sorte de carte d'entrée dans les transports publics suisses. Or, les voyageurs occasionnels et les touristes n'ont généralement pas d'abonnement demi-tarif. Pour eux, l'augmentation du prix du billet sera une pilule particulièrement dure à avaler.

I Una pillola amara

L'annuncio dell'aumento dei prezzi dei trasporti pubblici per la fine dell'anno ha suscitato reazioni contrastanti. C'è una certa comprensione perché le aziende di trasporto pubblico stanno ampliando le loro offerte e la manutenzione costa molto, ma dal punto di vista del cliente l'aumento dei prezzi è difficile da digerire. Le normali tariffe ferroviarie sono già (troppo) alte. Ad esempio, un viaggio di andata e ritorno da Lugano a Zurigo costa 130 franchi (2a classe senza abbonamento metà prezzo). Per due persone la cifra sale a 260 franchi e in 1a classe persino a 456 franchi. Ma chi acquista ancora il biglietto a tariffa normale? Questa è una delle domande importanti. L'esplosione degli abbonamenti a metà prezzo (pagina 4) mostra che questo abbonamento è diventato una sorta di biglietto d'ingresso per il trasporto pubblico svizzero. Ma i viaggiatori occasionali e i turisti solitamente non possiedono un abbonamento a metà-prezzo. Per loro l'aumento del prezzo del biglietto sarà una pillola particolarmente amara.

Inhalt

Thema «Tarife»

| | |
|---|---|
| Kritik an geplanten Aufschlägen im öV | 3 |
| MyRide als interessante Lösung | 4 |
| Probleme bei Ausland-Buchungen | 5 |

Aktuell

| | |
|---|----|
| ÖV in den Bergen: Der Bus alpin | 6 |
| Am Limit: Von Zürich nach Wien und retour ... | 7 |
| Ohne Klasse: IC-Verbindung nach Stuttgart ... | 8 |
| 100 Jahre SBB-Historic-Bibliothek | 9 |
| 49-Euro-Ticket in Deutschland | 10 |
| Keine Utopie: HG Genf – Barcelona | 11 |
| Nachrichten | 12 |
| Bahnautomatisation als Vorteil für Kunden ... | 13 |
| Wasserstoffzug: Ökologische Fragezeichen ... | 14 |

ÖVerreisen

| | |
|---|----|
| Eine Schienenkreuzfahrt in Italien..... | 16 |
|---|----|

Citrap Vaud & Astuti

| | |
|---|----|
| Umbau Bahnhof Lausanne: Ein Desaster | 17 |
| IC-Halt im Mendrisiotto nötig..... | 18 |

ÖV-Literatur

| | |
|---|-------|
| Ein gewaltiges Nachschlagewerk zur Schiffahrt auf dem Vierwaldstättersee | 19 |
| Buchtipp: Historische Schiffe auf Schweizer Gewässern | 20-21 |

Pro Bahn

| | |
|---|----|
| Unverdaute Streckensperrungen Basel | 22 |
| Bericht von der DV in Meiringen | 23 |

Impressum

InfoForum 2/2023, Versand: 31. Mai

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

Mitarbeit Pro Bahn

Bastian Bommer, Bruno Eberle, Karin Blättler, Lorenz Degen, Edwin Dutler, Noam Schaulin, Kaspar P. Woker, Astuti: Michele Kessler; Citrap VD: Tobias Imobersteg/Daniel Mange; Gastbeiträge: Samuel Bernhard, Matthias Handschin, Stephan Holländer, Kurt Metz, Daniel Zumbühl

Bilder

Pressedienste, Redaktion, soweit nicht anders erwähnt

Korrektorat

Stefan Schweizer

Druck

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

Grafisches Konzept und Layout

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

Weitere Adressen

Siehe Kontakte Pro Bahn auf Seite 23

Auflage

2000 Exemplare, 4 x jährlich

Mitgliedschaft

Europäischer Fahrgastverband

Nächste Ausgaben

InfoForum 3/2023, Versand: 6. September 2023
Inserate- und Redaktionsschluss 16. August 2023
InfoForum 4/2023, Versand: 6. Dezember 2023
Inserate- und Redaktionsschluss 15. November 2023

Die Preisspirale dreht wieder

Die öV-Branche wird auf Ende Jahr eine Preiserhöhung durchführen – um durchschnittlich 4,3 Prozent. Die Massnahme stösst auf Kritik.

Gerhard Lob Sieben Jahre lang – seit Dezember 2016 – sind die Preise des öffentlichen Verkehrs auf nationaler Ebene stabil geblieben. Eine längere Phase ohne Preiserhöhungen hat es im öV noch nicht gegeben. Nun hat die Alliance SwissPass entschieden, über das gesamte Sortiment des Nationalen Direkten Verkehrs per 10. Dezember 2023 eine Tarifierhöhung von rund 4,3 Prozent umzusetzen. Sie erfolgt gemäss dem Branchenverband «differenziert, um das Halbtaxabonnement und die Einzelbillette – die «Einsteigerprodukte» in den öV für Neukundinnen und Neukunden sowie Gelegenheitsnutzende – weniger stark zu belasten».

Der «Normaltarif» (Einzelbillettpreis) wird um 4,2 Prozent erhöht, genau gleich wie der Preis von Tageskarten, Mehrfahrtenkarten und Klassenwechseln. Gleichzeitig wird die Klassenspanne generell um den Faktor 0,05 gesenkt. Das führt dazu, dass die Preise in der 1. Klasse weniger stark erhöht werden als in der 2. Klasse (1,9 Prozent versus 4,8 Prozent). Das Halbtax-Abo für Erwachsene wird 5 Franken teurer und kostet neu 190 Franken (Erstkauf) respektive 170 Franken (mit Treuerabatt). Die



Billette werden wieder teurer, insbesondere in der 2. Klasse.

Bild: Gerhard Lob

General-Abos werden um durchschnittlich 5,1 Prozent teurer. Das «GA Erwachsene 2. Klasse» kostet neu 4080 Franken (plus 220 Franken respektive 5,7 Prozent). Lediglich einige ausgewählte Tickets bleiben von der Preiserhöhung verschont. Die öV-Branche begründet diese Preiserhöhungen mit einem grösseren Sortiment und mehr Angeboten und betont, dass die Preise noch nicht definitiv sind – voraussichtlich Ende Juni werden die finalen Preise publiziert.

Die Stiftung für Konsumentenschutz bezeichnete die angekündigten Preiser-

höhungen als zu hoch. Dabei würden gerade die Preise für die treueste Kundenschaft – die Pendlerinnen und Pendler – steigen. Ausserdem wurde Kritik daran geübt, dass die Preise in der 1. Klasse weniger stark steigen als in der 2. Klasse. Auch der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) kritisierte die teuerungsbedingten Preiserhöhungen. Die Kampagnenorganisation Campax lancierte eine Petition «öV-Preiserhöhung stoppen!», die in kürzester Zeit von knapp 30 000 Personen unterschrieben wurde.

Pro Bahn lehnt Tarifierhöhungen kategorisch ab

Bastian Bommer Pro Bahn Schweiz (PBS) wurde von der Ankündigung der Tarifmassnahmen am 4. April 2023 durch die öV-Branche, insbesondere von der Alliance SwissPass, vollkommen überrascht. Wir haben den Preisaufschlag in dieser Form und an diesem Tag durch die Medien erfahren.

PBS nimmt zu den Preiserhöhungen folgendermassen Stellung:

1. Was hält PBS von dieser deutlichen Preiserhöhung?

Tarifierhöhungen im öV stehen wir ablehnend gegenüber. Wer nach der Pandemie auf den öV umsteigt (weil er beispielsweise im Homeoffice arbeitet und deshalb auf ein eigenes Fahrzeug verzichtet), soll nicht mit einem teureren Angebot konfrontiert werden – auch die Stammkunden nicht. Wir se-

hen auch einen Widerspruch zur politischen Vorgabe, dass der öV-Modalsplit zu erhöhen ist, um die Vorgaben durch das Pariser Klimaschutzabkommen zu erfüllen.

2. Wie werden die unterschiedlichen Tarifierhöhungen in der 1. und 2. Klasse beurteilt?

Der Preisunterschied zwischen 1. und 2. Klasse ist heute schon zu hoch und entspricht nicht mehr dem Komfortunterschied zwischen diesen beiden Klassen, da die SBB teilweise S-Bahn-Rollmaterial auf ihren Fernverkehrsstrecken einsetzen (etwa 4er-Bestuhlung in der 1. Klasse). Das heisst: Grundsätzlich sollte es keine Preiserhöhungen geben, aber wenn sie schon erlassen werden, ist die Reduktion der Klassenspanne gerechtfertigt.

3. Welche Forderungen gibt es von PBS?

Wir werden uns weiterhin für eine Erhöhung des öV-Modalsplits, die Unterstützung der klimapolitischen Ziele (Pariser Abkommen) und die Neukundengewinnung einsetzen.

Unser Lösungsansatz ist die Halbierung der Tarife und somit die Abschaffung des Halbtaxabos. Daraus ergibt sich die Chance einer Neulancierung des Einzelbillett-Tarifs. Die Finanzierung soll durch einen Ausgleich durch die öffentliche Hand zur Erreichung der klimapolitischen Ziele, durch Verschlan- kung der öV-Strukturen und durch die Steigerung der Nachfrage erfolgen.

Erst fahren, später zahlen

Die öV-Branche entwickelt ein neues digitales Tarifsystem und will mit «myRide» einen kostengünstigen Basistarif etablieren.

Bastian Bommer Im vergangenen Jahr hatte die Arbeitsgruppe Ticketing von Pro Bahn Schweiz die Gelegenheit zur Vorstellung unserer Tarif-, Verkaufs- und Vermarktungsideen bei zwei Transportunternehmungen, zwei Tarifverbänden und weiteren öV-Institutionen sowie bei einem Regierungsrat und bei Amtsleitern von sieben Kantonen.

Unser Kernanliegen ist, dass schweizweit ein grundlegend neuer Einzelbillett-Tarif eingeführt wird und die regionalen Zonensysteme für Einzelbillette (abgesehen von den Stadtzentren) aufgehoben und durch einen gesamtschweizerischen transparenten Einheitstarif (beispielsweise nach Kilometern der gefahrenen Strecke oder der Luftlinie) für alle öV-Kundengruppen ersetzt werden. So soll das Ende des Tarifwirrwars möglich werden.

Nutzerverhalten entscheidend

Wie wir nun im April 2023 bei einem Medienhintergrundgespräch bei Alliance SwissPass erfahren durften, hat sich die öV-Branche darauf geeinigt, mit «myRide» einen neuen Basistarif einzuführen, der auf gefahrenen Kilometern basiert. Reisen werden künftig in einem digitalen «Reisetagebuch» aufgezeichnet und anschliessend anhand des E-Tarifs abgerechnet, welcher sich an das Nutzerverhalten anpasst und sowohl für Gelegenheitsreisende als auch für Vielnutzende optimale Angebote bietet.

Im Gegensatz zu EasyRide (Abrechnung pro Tag) wird über einen rollierenden Zeitraum abgerechnet. Der Kilometer-Preis sinkt bei der Nutzung kontinuierlich. Die Nutzung ist einfach und ohne Einstiegschürden, der Tarif anpassungsfähig. Beim Pilotprojekt orientiert sich das Preisniveau am heutigen Einzel- respektive Abopreis. Vielfahrerinnen bezahlen in etwa Tarife, welche einem Abopreis entsprechen. Wenigfahrer bezahlen Tarife, welche in der Höhe eines Einzelbilletes liegen. Die Kundinnen und Kunden sollen zum Umstieg auf myRide bewegt werden. Dessen Basistarif soll das neue Normal sein. Die Preisberechnung erfolgt anhand des ef-

fektiven Konsums nach dem Reisezeitraum auf Tages-, Wochen-, Monats- oder auch Jahresbasis, was mittels Rechnung oder Guthaben abgerechnet wird.

Markttestphase kommt

Für die Akzeptanz müssen die Preise transparent sein, und die Nutzung muss auch anonym mit allfälligen Abstrichen bei der Funktionalität möglich sein. In einer späteren Phase sollen auch «Non Digitals» wie Kinder oder Spontankunden wie Ferienreisende mit einem einfachen Zugang vom neuen Tarif profitieren.

In der Markttestphase von myRide (2023/24) lanciert die öV-Branche gemeinsame Pilotprojekte, welche die Machbarkeit, mögliche Umstiegsstrategien und die Kundenakzeptanz eines E-Tarifs prüfen.

Das Vorgehen ist ergebnisoffen und erlaubt es, Ideen auch wieder zu verwerfen. Der Fokus liegt dieses Jahr auf Vielfahrerinnen in der Region Zürich. Dort sollen Z-Pass-Kundinnen und -Kunden erste Erfahrungen mit myRide sammeln. Eine allfällige Transformation wäre ab 2025 bis 2027 möglich.

E-Tarif als Normalfall

MyRide soll ein Alternativangebot zu bestehenden Billetten und Abos sein. Das Sortiment wird wie geplant weiterentwickelt (GA Night, Guthaben-Abo, Sparkleingruppe) mit dem Ziel, dass der E-Tarif schlussendlich zum neuen Normal wird. Mit Spannung erwarten wir in den nächsten Monaten erste Resultate aus der Markttestphase.

Drei Millionen Halbtax im Umlauf

GL Im April 2023 wurde eine Schallmauer durchbrochen: Erstmals waren mehr als drei Millionen Halbtax-Abonnemente im Umlauf. Gemessen an der Wohnbevölkerung der Schweiz von rund 8,8 Millionen besitzt nun mehr als ein Drittel der Menschen ein Halbtax – im Wissen, dass auch einige im Ausland lebende Personen das beliebte Abo kaufen. Die Rabattkarte bleibt damit weltweit eines der öV-Abos mit der höchsten Durchdringung in der Bevölkerung.

Das Halbtax wird von Personen genutzt, die vorwiegend Einzelbillette lösen. Tatsächlich ist der Verkauf von Einzelbilletten deutlich angestiegen (um 56 Prozent seit 2019) und hat sich zum umsatzstärksten Produkt der öV-Branche entwickelt. Erstmals ist das GA nicht mehr das umsatzstärkste Produkt. Die Anzahl Generalabonnemente sank während der Corona-Pandemie zwischenzeitlich auf unter 400 000 Stück. Im Jahr 2022 konnten gegenüber dem Vorjahr wieder 25 000 neue GA-Kundinnen und -Kunden gewonnen werden.

ÖV-Schnäppchen für Junge

GL Personen unter 25 Jahren können ab sofort am Abend äusserst günstig mit dem öV unterwegs sein. Das neu lancierte «GA Night» kostet nur 99 Franken pro Jahr. Es ist seit dem 1. Juni im Angebot. Zusätzlich zum Nacht-GA gibt es neu «Friends-Tageskarten». Damit können vier Jugendliche für 20 Franken pro Person einen Tag lang gemeinsam fahren. Und die «Tandem-Tageskarte» ermöglicht Inhaberinnen und Inhabern eines «GA Jugend», jeden Tag für 20 Franken eine Begleitperson unter 25 Jahre mitzunehmen.

Der öffentliche Verkehr unterstütze das Bedürfnis vieler jüngerer Menschen nach nachhaltiger, klimafreundlicher Mobilität. Man wolle für die öV-Kundschaft von morgen preiswerte Einstiegsangebote schaffen, teilte Alliance SwissPass mit. Das «GA Night» knüpft an die erfolgreiche Zeit des «Gleis 7» an und ersetzt das bisherige «seven25»-Abo, das 390 Franken kostete. Es ist von 19 Uhr bis Betriebschluss, am Wochenende sogar bis 7 Uhr morgens gültig.

Licht und Schatten

Internationale Reisen mit der Bahn: Reservationen ausserhalb der direkten Nachbarländer werden immer komplizierter und teils unmöglich.

Edwin Dutler Wir erleben es seit einigen Monaten täglich – die Reisenden im öffentlichen Verkehr sind zurückgekehrt. Der Platz in den Zügen wird teilweise knapp, Platzreservierungen sind vielfach sinnvoll oder sogar notwendig. Die Verkäufe der immer beliebteren Interrail-Abonnemente haben neue Spitzenwerte erreicht. Immer mehr Leute wollen auch in Europa mit dem Zug grenzüberschreitend reisen. Und das Interrail ist der Schlüssel dazu.

Dieser positive Trend des Reisens hat bei der Planung und insbesondere bei einer Buchung leider auch seine Schattenseiten. Wenn es nicht direkt in die Nachbarländer der Schweiz geht, sind die Computersysteme der teilweise privatisierten ausländischen Bahnen nicht in der Lage, die benötigten Reservationen für die Interrail-Reisenden auszustellen, obschon

eine Platzkartenpflicht gilt. Ein weiteres Problem sind die wochenlangen Baustellen, die zwar dringend notwendig sind, jedoch öfters zu kurzfristig oder zu schlecht geplant werden. Zugsausfälle sind dann an der Tagesordnung. Digitalisierung ist zwar in aller Munde, und immer wieder finden Veranstaltungen zu diesem Thema statt.

EU hat versagt

Tatsache ist jedoch: Die Computersysteme von zahlreichen ausländischen Bahnen sind immer noch «in der Steinzeit» oder bewusst abgeriegelt. Hier hat die EU in der Vergangenheit deutlich versagt und es versäumt, in den Vorgaben für die Öffnung des internationalen Verkehrs auch verbindliche Schnittstellen zu definieren, wie sie in der Aviatik seit Jahren üblich sind. Dies ist nicht weiter erstaunlich, da die EU-Kom-

missionsmitglieder mehrheitlich mit dem Flugzeug reisen.

Eine Verbesserung der schlechten bis unbrauchbaren Reservationsmöglichkeiten ist in nächster Zukunft nicht zu erwarten. Im Gegenteil, die SBB beabsichtigen, ab nächstem Jahr mit wenigen Ausnahmen nur noch Reservationen in die Nachbarländer anzubieten. Reisende nach dem übrigen Europa sind dann total auf sich selbst gestellt. Ein Hoffnungsschimmer bleibt immerhin: Die Fachleute im Reisezentrum beim Bahnhof Forch ZH (www.forchbahn.ch) können dank ihren Kenntnissen der Eigenheiten der ausländischen Bahnen und dank ihren Computersystemen auch in Zukunft die meisten gewünschten Verbindungen in Europa buchen und die entsprechenden Züge reservieren (persönlich vor Ort, online oder telefonisch).

ÖV-Kolumne

ÖV ist ein Jekami

Kurt Metz

Lucerne plant einen unterirdischen Bahnhof. Die St. Galler möchten schneller mit dem Zug nach Zürich gelangen – und wahrscheinlich auch zurück. Ich beantrage den täglichen Halbstundentakt unseres Überlandbusses bis Mitternacht.

Die Sache mit den Halten von Zügen ist so eine Sache! In Wankdorf City vor den Toren der Stadt Bern sind seit 2014 fast fünftausend Arbeitsplätze geschaffen worden. Darunter die Hauptsitze einer Krankenkasse, eines Bauunternehmens, der Schweizer Post und der SBB. Dazu kommt eine Reihe von Bildungsstätten. Viele der Arbeitnehmenden und Studierenden sind Pendler aus dem Mittelland inklusive dem Grossraum Zürich. Der Vorstoss, am Morgen und am späten Nachmittag je ein oder zwei Intercity- und Interregio-Züge hier halten zu lassen, so dass die Fahrgäste nicht in den Hauptbahnhof und dann wieder zurück-

reisen müssen, wurde vom Bundesamt für Verkehr nicht bewilligt.

Kürzlich war ich an einem Anlass in Dietikon, das gemäss lokaler Aussage mit knapp 30 000 Einwohnern die grösste Stadt im Dreieck Zürich-Basel-Bern ist. Dietikon verfügt im Fernverkehr nur über einen stündlichen Halt des Interregio von Basel nach Zürich Flughafen. In Olten mit weniger als 20 000 Bewohnern müssten aus dieser Optik eigentlich alle EC, IC und IR durchfahren und nicht nur die Intercity Bern – Zürich.

Mit dem Taktfahrplan und den Umsteigeknoten haben wir zwar ein fantastisches öV-System geschaffen, um das wir weltweit benieden werden. Doch ist es zu einem engen Korsett geworden. Es lässt kaum «Luft» für neue, den demografischen Entwicklungen folgende Zwischenstopps. Denn die Anschlüsse in den Umsteigebahnhöfen sollen gesichert, Personaleinsätze und die Zugumläufe möglichst optimal bleiben.

Allerdings gibt es ansatzweise gute Nachrichten, mindestens für die Wochenenden. Da sind die SBB und die

Mitglieder des Verbands öffentlicher Verkehr dran, dem Freizeitverkehr mehr Beachtung zu schenken, weil dieser ein Wachstumsmarkt ist. Das könnte zu neuen Direktverbindungen in touristische Regionen führen. Ein «Aufweichen» des starren Fahrplans für längere Umsteigezeiten wird in absehbarer Zeit nötig. Immer mehr Sporttreibende mit ihrer Ausrüstung, Ferienmachende mit Gepäck, Familien mit Kinderwagen und die alternde Gesellschaft mit Rollatoren und Rollstühlen sind unterwegs. Kurze «Turnschuh-Anschlusszeiten» passen nicht mehr in das zukünftige optimale Konzept.

Der neue Fahrplanentwurf für das öV-System Schweiz wird zeigen, was angedacht ist und sich möglicherweise für das Jahr 2024 umsetzen lässt. Bis zum 11. Juni 2023 können wir auf www.öv-info.ch alle dazu Stellung nehmen und Vorschläge machen. Die Basisdemokratie funktioniert also auch im öV – wenn man die Möglichkeit dazu nützt und hartnäckig bleibt. Denn Technokraten und Schreibtischtäter verlassen nur ungern befahrene Gleise.

Mit dem «Bus alpin» zum nächsten Ausflug

Der Verein Bus alpin fördert umweltfreundliche öV-Angebote zu Ausflugszielen in Schweizer Berggebiets-Gemeinden.

Samuel Bernhard Zu den erschlossenen Zielen des «Bus alpin» gehören etwa die Engstlenalp im Grenzgebiet der Kantone Bern und Obwalden mit dem schön gelegenen Engstlensee oder die Ibergeregge im Kanton Schwyz mit der «Landschaft des Jahres 2019» – einer geschützten Moorlandschaft. Einzelne Mitglieder warten mit Angeboten für Velofahrende auf, beispielsweise im Parc Ela mit dem «Albula-Trail» vom Albulapass bis nach La Punt-Chamuesch im Engadin – Biketransport im Bus alpin inklusive. Auch Trottinett-Begeisterte kommen auf ihre Kosten. Der «Ahorn Wander- und Trotti-Bus» führt die Fahrgäste samt mietbaren Trottinets direkt vom Bahnhof Huttwil bis zur Ahornalp auf 1140 m.ü.M. Von dort geht es 70 aufregende und ausichtsreiche Minuten lang mit dem Trotti zurück nach Huttwil.

Das Angebot konnte in den letzten Jahren laufend ausgebaut werden. In den 19 Mitgliedregionen werden rund 30 Buslinien betrieben. Im Rekordjahr 2019 wurden über 130 000 Fahrgäste transportiert. Die meisten Kurse werden saisonal gefahren, wobei der Schwerpunkt auf dem Sommer liegt. In den Fahrplänen gibt es allerdings beträchtliche Unterschiede. Einzelne Betriebe fahren nur während eines Monats, die meisten haben eine Fahrplanperiode von vier bis sechs Monaten, während in zwei Regionen ein ganzjähriger Betrieb herrscht. Bei den Betriebstagen sieht die Situation ähnlich aus: Am Start sind Regionen mit täglichem Betrieb, während



Der Bus alpin am Albulapass.

Bild: zVg

andere Partner nur an Wochenenden oder Sonntagen fahren. Und auch die Anzahl angebotener Kurspaare variiert von zwei bis acht. Mit der Vielfalt der Betriebskonzepte werden zwei Ziele erreicht: Die Angebote orientieren sich stark am Bedarf und sie müssen für die Trägerschaft langfristig finanzierbar sein. Denn Bus-alpin-Angebote profitieren in der Regel nicht von öffentlichen Abgeltungen.

Die Angebotsvielfalt zeigt sich in einem weiteren Punkt: Die Buslinien werden ungefähr je hälftig als Fixkurse und als reservationspflichtige Rufbuslinien gefahren. Bei Letzteren verursacht die Verwaltung der Reservationen einen hohen Aufwand auf Seiten der Betreiber. Zudem fragen

vermehrt Kunden und Kundinnen nach Möglichkeiten des bargeldlosen Zahlens nach. Bei den Fixlinien besteht das Problem, dass bei schlechtem Wetter mit nicht vorhandener Nachfrage viele Leerfahrten generiert werden. Aus diesen Gründen hat der Verein Bus alpin im letzten Sommer eine eigene App lanciert – mit Erfolg: Rund 1100 Fahrten wurden über die App gebucht. Ab diesem Sommer geht es mit der App auf den Strecken Vrin – Puzzatsch (an der bekannten Greina-Hochebene gelegen) sowie Charmey – Gros Mont im Greyerzerland weiter. Damit verbessert Bus alpin seine Umweltbilanz noch weiter.

Internet: www.busalpin.ch

Le Régional à bout-de-souffle? Pas encore!

Kaspar P. Woker Von Le Locle nach Les Brenets führt ein pittoreskes Bähnchen: «Le Régional» ist seit 1890 unterwegs, gut vier Kilometer lang, 1950 elektrifiziert und bietet mit seinen zwei 73-jährigen Triebwagen einen zuverlässigen Betrieb. Es ist zudem doppelt so schnell am Ziel wie ein Autobus auf den verstopften Strassen. Nun droht ihm per Ende 2023 der Schnauf auszugehen. Natürlich entspricht hier nichts den strengen Normen des Be-

hindertengleichstellungsgesetzes, und die drei Tunnel – ein Viertel der Streckenlänge – sind sicherheitstechnisch zu schmal. Das BAV und die Betreiberin TransN verfügten das Aus.

Ersatz wird dereinst – alles noch in Planung – ein spurgeführter Elektrobus auf dem ehemaligen Bahntrasse inklusive Verlängerung zum Lac des Brenets bringen. In der Zwischenzeit soll das Postauto übernehmen und sich auf der Hauptstrasse

in die Autoschlangen der Grenzgänger einreihen. Nein sagen dazu die Anwohner und auch der Kanton als Besteller des Regionalverkehrs. «Le Régional» soll noch so lange weiterfahren, bis der Umbau durchgeführt wird. Pro Bahn unterstützt dieses Ansinnen durchaus, denn am Bahnhof von Les Brenets wartet heute schon ein dorfinterner Gratisbus zur Weiterfahrt. Weniger realistisch dagegen erscheint eine kostspielige Umspurung mit Anschluss ans SBB-Netz.

Eine österliche Odyssee

ÖV-Erlebnisse: Warum der Autor auf der Zugfahrt zwischen Zürich und Wien und retour an seine Grenzen kam.

Daniel Zumbühl* Kennen Sie Murphys Gesetz? «Alles, was schiefgehen kann, wird auch schiefgehen.» Wie fast jedes Jahr in den vergangenen zwei Jahrzehnten war es auch heuer wieder mein Plan, das Osterwochenende in Wien zu verbringen und mit der Bahn dorthin und zurück zu fahren. Die Tickets für den Railjet Zürich – Wien und retour hatte ich bei den SBB bzw. den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) schon Anfang Januar gebucht. Doch ein Sitzplatz liess sich nur für die Hinfahrt reservieren. Irgendwann lieferte eine E-Mail der ÖBB den Grund dafür: Weil die Deutsche Bahn auf der Korridorstrecke Salzburg – Kufstein Bauarbeiten ausführe, werde für die Rückreise am Ostermontag zwischen Salzburg und Wörgl ein Ersatzverkehr mit Bussen eingerichtet.

Meine Begeisterung hielt sich in Grenzen, aber immerhin liess sich etwas später dann doch noch ein Sitzplatz in der Business Class reservieren. Danach trudelten täglich zwei Mails der ÖBB ein, dass man mich wegen eines technischen Problems nicht über eventuelle Änderungen zu meiner Verbindung von Wien nach Zürich informiert halten könne. Ich sollte mich online über den aktuellen Fahrplan informieren. Das tat ich – und musste feststellen, dass mein Zug aus dem System verschwunden war und dieses stattdessen einen Umweg über München vorschlug. Nun war die Verwirrung komplett, und ich wandte mich elektronisch mit der Frage an den ÖBB-Kundendienst, was denn nun am Ostermontag Sache sei. Auf die Antwort warte ich noch heute.

Da zumindest die Hinreise am Gründonnerstag gewährleistet schien, trat ich sie an. Am Hauptbahnhof Zürich angekommen, verhiess die Meldung auf der Abfahrtstafel, dass die Strecke zwischen Zürich und Pfäffikon SZ aufgrund eines Vorfalls mit einem Strassenfahrzeug unterbrochen sei, nichts Gutes. Also wandte ich mich an eine Kundenlenkerin mit der Frage, ob denn der Railjet nach Wien, Abfahrt 10.40 Uhr, fahren würde. Sie verneinte dies nicht, und siehe da, die Komposition fuhr ein. Erleichtert nahm ich auf

«Nun war die Verwirrung komplett, und ich wandte mich elektronisch an den ÖBB-Kundendienst.»

dem 1.-Klass-Einzelsessel Platz – bis die Durchsage kam, dass der Zug ausfalle, die Fahrgäste diesen zu verlassen und sich am Billettschalter über das weitere Vorgehen zu erkundigen hätten. Wohl oder übel zog ich – wie auf meiner Poststelle in Sursee – eine Nummer und reihte mich in die Warteschlange ein. Als ich endlich drankam, beschied man mir, dass ich den nächsten Railjet mit Abfahrt um 12.40 Uhr nehmen könne. Dafür erhielt ich auf mein Sparbillet einen Stempel gedrückt, der die Zugbindung aufhob. Man könne mir aber nur von Zürich bis an die Grenze in Buchs SG einen Sitzplatz reservieren, alles andere sei ausgebucht.

Frustriert machte ich mich auf zur «Brasserie Fédérale» in der Haupthalle, um die Wartezeit bei einem Stadtbühler Dunkel zu überbrücken. Es musste dringend eine Strategie her, um die Aussicht, von Buchs bis Wien im Wagengang stehen oder liegen zu müssen, abzuwenden. Ein Sitzplatz im Speisewagen, für den keine Reservierung möglich ist – das würde die Lösung sein! Da ich von früheren Reisen nach Wien wusste, wo ungefähr der Eingang zum Speisewagen auf dem Perron sein würde, legte ich mich dort auf die Lauer, als der Railjet einfuhr. Als die Türe aufging, wuchtete ich meinen Koffer und mich unverzüglich in den Wagen und eroberte mir einen Einzelsessel im Bordrestaurant. «Den werde ich bis Wien nicht mehr hergeben!», so meine unverrückbare Parole.

«Auf dem Weg zur Erleichterung bot sich mir eine Szene, die ich so noch nie erlebt hatte.»

Mittlerweile hatte ich von einer anderen Kundenlenkerin auf dem Perron erfahren: Schuld an der ganzen Misere war ein Pösterler, der mit seinem Lieferwagen auf einem Bahnübergang in Horgen mit einem Zug kollidierte, wobei Dutzende Päckli auf den Bahngleisen verstreut wurden. Nach dem Paprikahendl und einem Weizenbier begann sich meine Stimmung aufzuheitern. Mit der Zeit wurden aus dem Bier mehrere, und der Drang eines körperlichen Bedürfnisses machte sich allmählich bemerkbar. Auf dem Weg zur Erleichterung bot sich mir eine Szene, die ich so noch nie erlebt hatte: Dass die erste Toilette in der 1. Klasse wegen Defekts unbenützbar war, war ja klar und gemäss Murphy eine mathematische Gewissheit. Also galt es, die nächste Toilette anzupeilen. Diese war zwar benützbar, aber bis dorthin musste ich mich an Dutzenden von Leuten vorbeischlängeln, die reihenweise auf den Gängen der 1.-Klasse-Wagen herumlagen. Dieses Schauspiel durfte ich im Lauf der Zeit wegen des Bierkonsums in immer höherer Kadenz geniessen.

So näherte ich mich – auf einer nicht unangenehmen Wolke aus Alkohol und Fatalismus schwebend – der österreichischen Hauptstadt. Bis in St. Pölten die Durchsage kam, dass der Zug aufgrund einer Weichenstörung verspätet weiterfahre und dazu noch über Nebenstrecken bis nach Wien Meidling umgeleitet werde, was mit einer Fahrzeitverlängerung von etwa 20 Minuten einhergehe. Ungefähr um 21.15 Uhr fuhr der Railjet endlich in Wien Hbf ein – wo ich eigentlich bereits um 18.32 Uhr hätte eintreffen sollen.

Da ich immer noch unsicher war, wie sich meine Rückreise am Ostermontag gestalten würde, suchte ich am Samstagvormittag den Wiener Hauptbahnhof auf, um mich schlau zu machen. Die Dame im ÖBB-Infopoint war der Ansicht, dass ich von Salzburg einen Umweg über München nach Zürich machen müsse (siehe oben), und druckte mir den entsprechenden Fahrplan aus. Ich jedoch traute der Sache ganz und gar nicht und wollte am Billettschalter eine Zweitmeinung einholen. Also erneut >>>

Das Gegenteil von Genussreisen

Erfahrungen auf der Strecke Zürich – Stuttgart: Kein Deut von 1.-Klasse-Reisekomfort im Doppelstöcker der Deutschen Bahn.

Karin Blättler Bei unserer letzten Reise nach Stuttgart stand der Zug in Zürich in geänderter Wagenreihung da. Das bedeutete, dass wir vom Zugende in den vordersten Wagen ganz an der Spitze gehen mussten. «Was soll's?», dachten wir. Als wir in den Wagen einstiegen, war der Zug praktisch bis zum letzten Sitzplatz gefüllt. Die Leute sasssen eingepfercht wie Ölsardinen. Es gibt nur 4er-Abteile mit Mitteltischen. Dasselbe Schicksal widerfuhr uns auch. Das Tischchen kommt ohne geöffneten Klappbereich bis zirka 12 Zentimeter an die Fahrgäste heran. Auf der dreistündigen Fahrt konnte man sich deshalb kaum bewegen.

Als ich trotz engster Platzverhältnisse meinen Laptop mühsam hervorgekramt hatte, musste ich feststellen, dass zwar zwei Steckdosen verfügbar waren, nicht aber eine dreipolige aus der Schweiz. Arbeiten mit dem Laptop war also nicht lange möglich.

Weil beim Zug im Fahrplan «Bistro (Minibar/Snack)» angegeben war, haben wir in Zürich nichts zum Essen oder Trinken gekauft. Wir wollten dies auf der Fahrt

nachholen. Welche Überraschung: Auch das klappte nicht! Mein Ehemann begab sich nach Singen zum Bistro-Bereich. Dort versuchte bereits ein anderer Reisender sein Glück. Der Mann hatte nur eine Zahlkarte dabei. Auf dem Display prangte der Hinweis «Nur Bargeldzahlung möglich». Mein Ehemann kehrte zu unserem Platz zurück, holte Euromünzen und startete einen neuen Versuch. Inzwischen war auch die zuständige Dame fürs Bistro dort. Der Automat funktioniere nur mit einer speziellen Karte (trotz der Bargeld-Anzeige), so ihre Erklärung. Daraufhin fragte mein Mann, ob sie dann wenigstens Snacks und Getränke am Platz verkaufen könne. Das ging allerdings ebenfalls nicht, weil auch die Karte der Bistrotreuerin nicht funktionierte. Sie erklärte dann, dass ein Kollege in Tuttlingen zusteigen werde, der eine funktionierende Karte dabei habe. Selbstverständlich funktionierte später auch diese nicht.

Ab Rottweil leerte sich der Wagen ein wenig, so dass sich zumindest das Gefühl des Erdrückt-Seins besserte. Aber die Knie-an-Knie-Position mit einer wildfremden

Reisenden mir gegenüber ist bis Stuttgart geblieben.

Bei der Rückreise waren die Anzeige und Durchsage im Bahnhof in Stuttgart falsch. Fälschlicherweise wurde angekündigt, dass der Zug in geänderter Wagenreihenfolge verkehre. Überraschenderweise fuhr er aber richtig ein. Das Chaos war perfekt, weil das Perron mit Reisenden überfüllt war, die an der falschen Stelle warteten.

Unsere Knie-an-Knie-Mitreisende auf der Rückfahrt von Stuttgart nach Zürich meldete kurz nach Schaffhausen, dass das WC in einem miserablen Zustand sei. Der freundliche Kommentar der SBB-Zugchefin wortwörtlich: «Das glaube ich Ihnen. Das höre ich viel.» Mein Kommentar: Anscheinend hören es die Verantwortlichen nicht oder unternehmen nichts.

Fazit: Abgesehen von der pünktlichen Ankunft hat das mit bequemem, genüsslichem Reisen nichts zu tun, und schon gar nicht mit einem 1.-Klasse-Reisekomfort oder einem angemessenen Preis-Leistungs-Verhältnis. Je höher die Preise sind, desto mehr Komfort darf erwartet werden!

>>> wie auf der Post in Sursee Nummer ziehen und anstehen. Der Mitarbeiter hinter dem Schalter meinte, dass ich mit meinem Ticket keinesfalls über München fahren könne ohne draufzuzahlen. Ich müsse tatsächlich zwischen Salzburg und Wörgl den Busersatz nehmen. Dann drückte er mir den Stempel «Zugbindung aufgehoben» auf mein Sparbillett und gab mir freundlicherweise kostenlos eine Reservation in der Business Class für den späteren Railjet von Wörgl bis Zürich mit auf den Weg. Somit konnte ich wieder ruhig schlafen.

Ich ahnte ja nicht, dass das böse Erwachen mich in Murphyscher Manier nicht verschonen würde. Der Railjet Wien Hbf ab 5.28 Uhr fuhr am Ostermontag zwar wie geplant und erst noch pünktlich ab, und ich döste zufrieden und mit einer Cola als kostenlosem Welcome Drink in meinem Einzelsessel in der Business Class. Bei der Ankunft in Linz fiel dann jedoch die Energieversorgung des Bordnetzes aus, und

den Business- und 1.-Klass-Passagieren wurde befohlen, in die 2. Klasse zu wechseln. Darüber war ich gelinde gesagt «not amused». Immerhin gab es in der Zweiten noch freie Sitzplätze, und die Lok hatte wenigstens Strom zum Fahren. Der Busersatz zwischen Salzburg und Wörgl ging wie vorgesehen und ohne Dichtestress vonstatten, und ich hatte genug Zeit, mich im Bahnhofcafé von Wörgl bei einem Cappuccino auf die Weiterfahrt im Railjet nach Zürich zu freuen.

Wer jetzt meint, damit sei diese Odyssee zu Ende gewesen, irrt sich gewaltig. Denn der Railjet fuhr nicht bis Zürich durch, sondern endete in Buchs SG. Fahrgäste in die Schweiz waren angehalten, Züge der SBB zu benützen. Das hiess: neben Buchs auch in Sargans zusätzlich umsteigen. Die entsprechenden Züge waren natürlich auch voll belegt – vor allem von Ferienheimkehrern aus dem Bündnerland –, doch ich fand trotzdem jeweils einen freien Platz in

der 1. Klasse. So kam ich pünktlich, aber wegen des Busersatzes doch zwei Stunden später als geplant in Zürich an.

Nach all der erlittenen Unbill machte ich erstmals in meinem Leben von der Möglichkeit Gebrauch, im Rahmen der Fahrgastrechte eine Teilrückforderung der Billettkosten geltend zu machen. Von den SBB und den ÖBB erhielt ich bereits die Hälfte des Fahr- und Reservierungspreises zurückerstattet, weil die Verspätung die Zweistundenschwelle erreicht bzw. überschritten hatte.

Und die Moral von der Geschichte: Mit dem Zug über Ostern nach Wien fuhr besser nicht! Obwohl es mir als bahnaffinem Menschen im Herzen weh tut, ist die Entscheidung gefallen: Ich werde nächstes Jahr fliegen – wie meine Wien-Reisekollegen.

*Der Autor ist stellvertretender Chefredaktor der Surseer Woche



Die SBB-Bibliothek einst und heute: 1923 in Bern-Brückfeld gegründet, seit 2018 im aargauischen Windisch.
Bilder: zVG SBB Historic, Stephan Holländer

«Der nackte Bahnsinn»

Die Bibliothek von SBB Historic feiert ihr 100-jähriges Bestehen.

Stephan Holländer Die Bibliothek von SBB Historic in Windisch feiert in diesem Jahr ihr 100-jähriges Jubiläum. 1923 als Bibliothek für die Informationsbedürfnisse der Mitarbeitenden der SBB in Bern-Brückfeld von der Generaldirektion gegründet ist sie heute ein Teil der Stiftung von SBB Historic in Windisch.

Die Bibliothek umfasst über 30 000 Medien zu den Themen Eisenbahn und Verkehrswesen und hat ein reichhaltiges Angebot von 200 laufenden und historischen Fachzeitschriften-Titeln im Bestand. Überdies besitzt sie auch alle SBB-Kursbücher ab dem Jahr 1905 bis heute, die Publikationen der SBB sowie neben den SBB-Geschäftsberichten auch die Geschäftsberichte von anderen Schweizer Eisenbahnunternehmungen. Für Interessierte der Verkehrsgeschichte und der Bahntechnik dokumentiert diese einzigartige Spezialbibliothek die Bahngeschichte der Schweiz ab 1850.

Wie der Geschäftsbericht 2021 von SBB Historic ausweist, empfing die Bibliothek 282 Nutzerinnen und Nutzer im Lesesaal, verzeichnete 711 Ausleihen und beantwortete 600 bis 700 Anfragen. Die Bibliothek wird durch ein Archiv mit 3500 Laufmetern an historischen Dokumenten und zirka 500 000 Fotografien sowie Pläne zu Rollmaterial und Bauten der SBB ergänzt. Eine Objektsammlung rundet die Bestände der Stiftung SBB Historic ab, die neben Frontschildern des TEE-Zuges und

Laternen vor allem auch die bekannten SBB-Plakate beinhaltet.

Zu ihrem Jubiläum öffnete die schweizweit einzigartige Bibliothek am 24. und 25. März ihre Türen am Standort in Windisch. Am Freitagabend hielt Benedikt Meyer eine humorvolle Lesung mit dem Titel «Der nackte Bahnsinn». Der Historiker und Kabarettist unterhielt das Publikum mit Anekdoten und Texten von verpassten Zügen, zeitversetzten Bahnhofsuhrn und mit der einmaligen Poesie des Kursbuchs.

Weiter ging das Jubiläum am Samstagmorgen mit Führungen hinter die Kulissen und somit zu den sonst nicht zugänglichen Magazinbereichen mit Raritäten der Bibliothek. Zwei Führungen, eine zur Bibliothek und eine zur Eisenbahngeschichte, sowie ein Büchertausch mit Eisenbahnliteratur und ein Pop-up-Café vervollständigten das Angebot. Zudem wartete ein Kreativ-Workshop, bei dem mit Materialien aus der Bibliothek und dem Archiv ein eigenes Eisenbahn-Journal gebastelt werden konnte, auf die zahlreich erschienenen Besucherinnen und Besucher. Um einen der zehn begehrten Plätze im Workshop zu bekommen, mussten sich Interessierte mit einer E-Mail bewerben.

Das Jubiläum wird auch an acht Terminen mit einer Fahrt über die klassische Gotthardstrecke mit der Gotthardlokomotive Ae 6/6 und zwei EW-II-Erstklasswagen sowie einem Speisewagen WRM 700 und einer kleinen fahrenden Bibliothek gefei-

ert. Eisenbahnbücher für Gross und Klein können während der Fahrt zur Lektüre ausgeliehen werden. Die Daten der Fahrten mit der rollenden Bibliothek von SBB Historic über die Gotthard-Bergstrecke finden sich auf der Webseite: www.sbbhistoric.ch/events

SBB sanieren Depot Erstfeld

PD Im Depot Erstfeld sanieren die SBB drei historische Lokremisen und eine Schiebebühne. Die Lokremisen wurden zwischen 1881 und 1893 gebaut, die Schiebebühne zuerst an der Landesausstellung 1914 gezeigt und vier Jahre später in Erstfeld montiert. Genutzt werden die Remisen heute von der Stiftung Historisches Erbe der SBB (SBB Historic) unter anderem als Ausstellungsfläche zum Thema historische Gotthardbahn.

Für die Kultur- und Wirtschaftsgeschichte des Bahnlandes Schweiz sind nicht nur die stationierten Lokomotiven und Züge von Bedeutung, sondern auch die Gebäude selbst. Die Lokremisen in Erstfeld sind inventarisiert und stehen unter Denkmalschutz. Deshalb wurde das Sanierungsprojekt in enger Zusammenarbeit mit der kantonalen und der unternehmenseigenen Denkmalpflege erarbeitet. Neben dem Substanzerhalt wird die Chance genutzt, an einzelnen Stellen den ursprünglichen Gebäudecharakter wiederherzustellen.

Die SBB investieren rund 8 Millionen Franken. Die ersten Vorbereitungsarbeiten starteten im März. Die Bauzeit beträgt ungefähr ein Jahr. Währenddessen sind nicht alle Führungen buchbar.

Das 49-Euro-Deutschlandticket ist da

Auch Schweizerinnen und Schweizer können das D-Ticket grundsätzlich erwerben.

Gerhard Lob Seit Anfang Mai gibt es in Deutschland das 49-Euro-Ticket. Wer ein entsprechendes Monatsabonnement gekauft hat, kann bundesweit für beliebig viele Fahrten im Regional- und Nahverkehr unternehmen. Das Ticket baut auf den Erfahrungen des 9-Euro-Tickets vom vergangenen Sommer auf. Die Verkehrsbranche erwartet neben rund elf Millionen Bestandskunden, die von bisherigen Abos zum günstigeren Deutschlandticket wechseln, bis zu sechs Millionen neue Abonnenten. Zu kaufen gibt es das Billett bei der Deutschen Bahn – auf der Website, in der Navigator-App oder in den Verkaufszentren – sowie bei zahlreichen Verkehrsverbänden und weiteren Dienstleistern, etwa in der App Dein Deutschlandticket.

Auch für Gäste aus dem Ausland, etwa aus der Schweiz, kann das 49-Euro-Ticket eine gute Option für günstige Städetrips in Deutschland sein. Ein Wohnsitz in Deutschland ist für den Erwerb nicht notwendig. Es ist zwar ein Jahresabo, kann aber monatlich gekündigt werden. Dazu muss die Kündigung bis zum 10. Tag eines Monats eingereicht werden, damit das Abo am Ende des betreffenden Monats abläuft. Sprich: Für den Städte- oder Deutschlandtrip kann man das 49-Euro-Ticket abonnieren und es wenig später bis zum 10. desselben Monats gleich wieder kündigen. Allerdings zeigt sich in der Praxis, dass der Erwerb des Deutschlandtickets durch Personen mit Wohnort in der Schweiz Probleme aufgibt (siehe Text auf

dieser Seite). Das neue D-Ticket wird von der Branche als Revolution gefeiert. Der Bundesminister für Verkehr, Volker Wissing, erklärte anlässlich der Einführung: «Ab dem 1. Mai wird das Fahren mit dem öffentlichen Personennahverkehr so einfach wie nie zuvor. Wir machen Schluss mit «kompliziert und anstrengend», Schluss mit Rätselraten vor einem Ticketautomaten, Schluss mit Fragen nach Waben, Stufen und Kreisen. Das Deutschland-Ticket ist die grösste Tarifrevolution im öffentlichen Personennahverkehr und ein echter Fortschritt für unser Land.»

Unter www.d-ticket.info gibt es zahlreiche Informationen, allerdings wird auch auf dieser Webseite das Problem mit den Schweizer Postleitzahlen nicht gelöst.

Frauen am Zug

GL Kürzlich in Berlin ist mir der Schriftzug am ICE zum ersten Mal aufgefallen: «Female ICE» stand dort in grossen Lettern. Ich muss gestehen, dass ich davon noch nie etwas gehört hatte. Womöglich ein ICE, in dem nur Frauen befördert werden? Weit gefehlt: Ein als «Female ICE» gebrandeter Zug bedeutet, dass dort rein weibliches Personal anzutreffen ist – von der Lokführerin bis zur Zugchefin. Die Aktion wurde bereits vor einem Jahr – im Mai 2022 – ins Leben gerufen, hat aber kaum ein Echo ausgelöst. Dabei soll die Aktion «Female ICE» nicht nur die Berufe im Zug verdeutlichen, sondern bezieht sich auch auf alle Berufe an der Strecke und weitere Berufe im Verkehrssektor. Bei Frauen das Interesse für Berufe im Eisenbahnbereich zu wecken; sie zu ermutigen, mehr als bisher in hauptsächlich von Männern dominierten Jobs Fuss zu fassen, gehört zu den Zielen des «Female ICE». Die Deutsche Bahn hat sich die Aktion einiges kosten lassen. Auf einer eigenen Kampagnenplattform werden 35 hauptamtliche Mitarbeiterinnen vorgestellt, die sich mit dem Projekt befassen, darunter ganze sechs für Pressearbeit und Kommunikation.



Female ICE: Nur weibliches Personal.

Bild: Gerhard Lob

Erwerb mit Hürden

Lorenz Degen Für 49 Euro pro Monat freie Fahrt im Regionalverkehr, ein Mini-GA für ganz Deutschland. Herrliche Aussichten: Schwarzwald, Allgäu, ich komme!

Die DB sagt: Das Ticket sei nur auf dem Handy erhältlich und per Lastschrift zu bezahlen. Soweit, so einfach. Doch die Buchung über die DB-Homepage klappt nicht. Man registriert sich korrekt, doch immer taucht nach dem Kaufklick «ein unerwarteter Fehler» auf. Zirka 20 Mal probiert, immer dasselbe. DB-Helpline angerufen, in Warteschlangen parkiert worden, ohne je mit jemandem gesprochen zu haben.

Eine E-Mail an den DB-Service im Badischen Bahnhof geschrieben, nie Antwort erhalten. Hat es etwas mit meinem Kantonalbank-Konto zu tun? Ich schreibe, ob die deutsche Lastschrift ein Problem darstelle? Gleichzeitig das getan, was die Digitalgurus für überflüssig erachten: An den DB-Schalter im Badischen Bahnhof gegangen.

Der Mitarbeiter wusste schon Bescheid: Die Online-Registrierung klappt für uns Schweizer nicht wegen unseren vierstelligen Postleitzahlen. Endlich Klarheit. Der Mann nimmt meine Bankdaten auf, prüft den Ausweis, dann darf ich die ersten 49 Euro für den Mai gleich vor Ort bezahlen.

Wenig später kann ich eine Auftragsnummer eingeben und erhalte das Deutschlandticket aufs Handy. Freude herrscht – doch nur kurz. Einen Tag später kommt die Antwort der Kantonalbank: Lastschriften aus dem Ausland seien nicht möglich. Ich kann europaweit Zahlungen tätigen, aber eine Lastschrift aus Deutschland geht nicht?

Für den Mai kann ich fahren, aber danach stehe ich vor dem Prellbock. Was nun? Ein Konto in Deutschland eröffnen? Deutsche Bekannte fragen, ob die Lastschrift über ihr Konto laufen kann? Andere Bank suchen?

Also wohl wieder zum DB-Schalter gehen und dort das Problem schildern. Der einzige Ort, wo man verstanden wird. Affaire à suivre ...

Mehr als eine Utopie

Ein spanischer Hochgeschwindigkeitszug als Tagesverbindung zwischen Genf und Barcelona wäre möglich und wünschenswert.

Kaspar P. Woker Die AVE-Verbindung Barcelona – Lyon um 140 Kilometer nach Genf verlängern – und schon wäre Spanien wieder direkt mit der Schweiz verbunden. Eine Utopie? Keinesfalls. Eigentlich schon bald realisierbar, wenn auch die französische Seite mitspielt. Und die Anschlüsse aus Madrid und bis Zürich wären gesichert. In 13 Stunden vom Prado zum Kunsthaus.

Nachtzüge sind in aller Leute Mund. Doch nicht alle möchten über Nacht reisen. Am Tag per Bahn nach Spanien gäbe einen Vorgeschmack auf die Alta Velocidad Española (AVE), würde die spanische Staatsbahn (Renfe) ihre AVE-Verbindung Barcelona – Lyon nach Genf verlängern. Dem Vernehmen nach ist Renfe daran interessiert, nachdem sie Ende 2022 aus der Kooperation mit der SNCF rausgeschmissen wurde und diese Verbindung ab Sommer 2023 auf eigene Rechnung wieder

aufnimmt. Freier Marktzugang eben. Die Franzosen zählen auf ihren eigenen TGV Paris – Barcelona in Konkurrenz zu den innerspanischen AVE-Zügen.

Grosses Marktinteresse

Eine Marktstudie zum «AVE Catalán Barcelona – Lyon – Ginebra» zeigt das grosse Marktpotential in beiden Richtungen auf. Schweizerinnen auf Städtereise oder zu Badeferien an der Costa Brava, Spanier, welche die Bahn entdecken, und Südamerikaner auf der «Gran Tour de Europa» brächten eine gute Belegung der 370 Sitzplätze in diesem Zug. Der eingesetzte TGV-ähnliche Renfe-S-100-Triebzug hat die Zulassung für Frankreich. Die Stromsysteme bis Genf sind kompatibel, der freie Netzzugang für 19 Kilometer bis Genf ist mit dem BAV auszuhandeln. Der Fahrplan: Genf ab 10.30 Uhr, Barcelona an 17.15 Uhr sowie Barcelona ab 10.45

Uhr, Genf an 17.30 Uhr. Ab Lyon bis über Montpellier hinaus sowie von Perpignan bis Barcelona mit 270 bis 300 Kilometer pro Stunde unterwegs. Halt nur in Lyon, Nîmes, Montpellier, Narbonne, Perpignan, Figueras und Gerona.

Wenn SBB und Renfe mit Elan diese Idee verfolgen, dürfte sie auf den Fahrplan 2025 umsetzbar sein. Die auf Spanisch erstellte Marktstudie ist auf positives Echo gestossen. Es scheint aber, dass die 100 Minuten lange Weiterfahrt eines AVE-Zuges von Lyon nach Genf auf französischer Seite Schwierigkeiten bereitet. Dabei verkehrten dort früher der Catalan-Talgo Genf – Barcelona und der Nachtzug «Pablo Casals». Frankreich hält viel von freiem Marktzugang auf fremden Schienen, doch wenig auf den eigenen. Dagegen lohnt es sich anzutreten, für Touristiker, Politikerinnen, Marketingleute der Bahnen und Umweltaktivistinnen. Lobbying ist gefragt.

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 •

Nachrichten

SOB auf VBZ-Netz

Bin ich jetzt am Gotthard oder am Zürcher Paradeplatz? Das fragten sich wohl einige Kundinnen und Kunden, welche den kupferfarbenen Traverso-Zug der Schweizerischen Südostbahn (SOB) in der Limmatstadt entdeckt haben. Das Tram im SOB-Gewand verkehrt seit Anfang April und ist eine Marketing-Aktion. Das Traverso-Tram soll Fahrgäste zu Entdeckungsreisen mit der SOB einladen. Die Südostbahn nutzte für die Tram-Vollbemalung die Dienstleistung von «VBZ TrafficMedia». Auffällig ist aber nicht nur die Ausgestaltung des Trams: Die Innenflächen laden ein, die schönsten Verbindungen der Schweiz zu entdecken. Und selbst die Wimmelbilder aus dem Traverso-Familienwagen lassen sich entdecken. (gl)



Grünes Licht für Tram-Treno

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat im März die Baubewilligung für das neue Stadtbahnprojekt im Luganese («tram-treno») erteilt, das Lugano mit Ponte Tresa und Manno verbinden wird. Damit soll das öV-Angebot in der Agglomeration Lugano ausgebaut und modernisiert werden. Zum bewilligten Projekt gehören ein unterirdischer Halt unter dem Bahnhof Lugano und ein Tunnel, der vom Stadtzentrum in die Vedeggio-Ebene führt. Es gab 115 Einsprachen gegen das Projekt, das rund 514 Millionen Franken kostet. Rund die Hälfte wird vom Bund finanziert. (gl)



Bargeldlos bei der BLS

Die BLS betreibt in den Kantonen Bern, Luzern, Wallis, Freiburg, Neuenburg und Solothurn insgesamt rund 200 Billettautomaten. Ein Grossteil von ihnen erreicht 2025 nach rund 15 Jahren das Ende ihres Lebenszyklus und muss erneuert werden. Allerdings werden bei den künftigen Geräten die Billette nur noch gegen bargeldlose Zahlungsmittel ausgegeben. «Die Annahme von Bargeld macht Automaten teuer, unter anderem durch den Unterhalt der eingebauten Münz- und Notenprüfer», teilte die BLS mit. Mit dieser Entscheidung könne aber die Grundversorgung mit Automaten, auch bei geringerem Absatz, über das Jahr 2025 hinaus sichergestellt werden. (pd)



Strafanzeigen eingereicht

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat Strafanzeigen gegen die Montreux-Oberland-Bahn (MOB) und die Südostbahn (SOB) eingereicht, wie es im April 2023 mitteilte. Es besteht der Verdacht, dass beide Unternehmen Eisenbahn-Bauten errichtet haben, ohne über die dafür nötige Bewilligung zu verfügen. Bei den Bahnunternehmen war man wenig angetan über das Vorgehen des BAV: Die Strafanzeige ist laut MOB nicht gerechtfertigt. Es geht um eine

Anpassung im Bahnhof Schönried. Bei der SOB soll eine Stützmauer bei Krummenau SG ohne Bewilligung gebaut worden sein. Die SOB hat einen Anwalt mit dem Fall beauftragt. Die Angelegenheit ist merkwürdig, denn in beiden Fällen erhielten die Bahnen laut BAV mittlerweile die Baubewilligung für die Projekte. (gl)

Weiterhin Handlungsbedarf

Im öffentlichen Verkehr sind in den letzten Jahren viele Anlagen und Fahrzeuge so angepasst worden, dass Fahrgäste mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität selbstständig reisen können. Der grösste Handlungsbedarf besteht weiterhin bei den Bushaltestellen. Auch bei den Bahnhöfen sind nach Ablauf der gesetzlichen Frist Ende 2023 Lücken absehbar. Dies geht aus dem Bericht hervor, den der Bundesrat an seiner Sitzung vom 29. März verabschiedet hat. (pd)

Baubeginn in Sicht

Das Bundesgericht hat die hängigen Beschwerden gegen den Entscheid der Vergabe der Sanierung des Weissensteintunnels abgewiesen. Damit kann die BLS gemäss einer Medienmitteilung vom 3. Mai im Frühling 2024 mit den Arbeiten im Tunnel und auf der Strecke zwischen Solothurn und Moutier beginnen. (pd)

Gemeinsam vorwärts

Ende März lancierte der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) einen neuen Claim und einen neuen visuellen Auftritt. «Gemeinsam vorwärts» lautet das Motto, das den Grundgedanken des öffentlichen Verkehrs versinnbildlichen soll. «Der neue Claim verkörpert das, was den öffentlichen Verkehr in Zürich ausmacht – eine umweltfreundliche und zukunftsorientierte Mobilität für alle», sagte Dominik Brühwiler, Direktor des ZVV, in der Medienmitteilung. Der neue Claim löst nach über zehn Jahren den bisherigen «Steig ein. Komm weiter.» ab. Die neue Bild- und Farbwelt soll eine positive und farbenfrohe Stimmung verbreiten. Rund zehn verschiedene Sujets vermitteln mit einem Augenzwinkern die Vorteile des öffentlichen Verkehrs. (pd)

Von wegen «Geisterzüge»

Wie der automatisierte Fahrbetrieb in einen Nutzen für die Reisenden umgemünzt werden könnte.

Matthias Handschin 1987 versicherten die SBB den Kondukteuren, die sich wegen der modifizierten Billettkontrolle Sorgen machten: «Von Geisterzügen kann nie die Rede sein.» Ein paar Jahre später wurde dann der kondukteurlose Betrieb trotzdem eingeführt, primär aus wirtschaftlichen Gründen. Taktgeber waren die Ablieferungen der Wagen mit automatischen Türen, da es schwierig war, genügend Zugpersonal zu finden. Übrigens wurden ein paar Jahre zuvor die Barrierenwärterinnen durch die automatischen Barrieren ersetzt oder die Schalterbeamten teilweise durch die Billettautomaten.

Die Automatisierung hat den Bahnbetrieb schon immer begleitet und hat einen wesentlichen Anteil am heutigen Angebot. Sie wird von den meisten Reisenden ganz selbstverständlich genutzt. Das Mobiltelefon gibt zuverlässig Auskunft über den Fahrplan und allfällige Störungen. Das

Billett wird direkt aus dem Fahrplan mit einem Wisch gekauft. Trotzdem gibt es Situationen, in denen Reisende froh wären um Unterstützung, etwa im Falle einer eingeschränkten Mobilität oder bei der Suche nach Auskünften. Wenn sie Glück haben, gibt es dann freundliche Mitreisende, da die Lokführerin in solchen Fällen anders als beim Postautochauffeur «unerreichbar» im Führerstand sitzt.

Die Automatisierung bei der Bahn und auf der Strasse wird weiter fortschreiten. In wenigen Jahren wird es zugelassene Systeme geben, mit denen Züge ohne Lokführer rangieren, aber auch auf der Strecke fahren können (siehe Bericht im InfoForum 1/2023). Und die Vergangenheit hat es zur Genüge gezeigt: Wenn die Technik etwas kann, dann wird es auch genutzt. Wir sollten uns deshalb bereits heute überlegen, welchen Nutzen die Reisenden von einem automatisierten Zug haben können.

Um es gleich vorwegzunehmen: Die automatisierte Bahn wird nicht ohne Mitarbeitende auskommen, da auch noch so ausgeklügelte Systeme oder Züge ausfallen und sich nicht in jedem Fall automatisch entstören und in Gang setzen lassen. Es ist undenkbar, dass die Reisenden in einem vollbesetzten S-Bahn-Zug bei einer Störung sich selbst überlassen werden. Eine Mitarbeiterin oder ein Mitarbeiter vor Ort kann bei der Störung direkt eingreifen und den Reisenden auch die Sicherheit vermitteln, dass man sich um sie kümmert.

Aber wie könnte der Normalbetrieb aussehen und wie würden die Reisenden von der Automatisierung profitieren? Der Zug fährt ganz von alleine und ohne Lokführer. Aber der Zug ist begleitet. Es ist kein Geisterzug. Im technischen Fachjargon heisst dies ATO GoA3. Eine Zugbegleiterin fährt mit, erteilt Auskünfte und hilft im Bedarfsfall den Reisenden. Beim >>>



VVST
VERSICHERUNGEN
ASSURANCES

**SICHER.
UNABHÄNGIG.
LEISTUNGSSTARK.**

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

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

Für Mitteleuropa kaum geeignet

Erwägungen aus Anlass der Präsentation des neuen Wasserstoffzuges von Stadler Rail.



Der «Flirt H2»: Ein Produkt für sonnenverwöhnte Gegenden.

Bild: Sandro Hartmeier

Bruno Eberle Seit einiger Zeit werden grosse Diskussionen um Klimawandel, Energiewende und saubere Treibstoffe geführt. Und ebenso lange sind wir alle Energiefachleute oder halten uns wenigstens dafür. So fährt man mit grossen Erwartungen nach Bussnang zu Stadler Rail, etwas später an die Teststrecke in Hemishofen. Dort, auf dem Geleise der Museumsbahn Etzwilen – Singen, wird der neue Wasserstoffzug getestet.

Mit den Erläuterungen der technischen Einzelheiten des Zuges geht nach und nach Ernüchterung einher. Zwar ist Wasserstoff an sich ein «sauberer» Treibstoff, weil nach der Reaktion in der Brennstoffzelle als Ergebnis nur Wasserdampf entsteht. Aber die grosse Frage ist, wie der Wasserstoff produziert wird. Beim Energiemix beispielsweise in Deutschland, wo rund ein

«Der Zug, der für die San Bernardino County Transportation Authority in Kalifornien bestimmt ist, sieht auf den ersten Blick wie ein normaler Flirt aus.»

Drittel des Stroms aus Kohlekraftwerken kommt, ist Wasserstoff nicht unbedingt gleichbedeutend mit ökologisch. Auch ist die Energieeffizienz deutlich schlechter als diejenige der bei uns üblichen Oberleitung. Kommt bei dieser 80 Prozent der elektrischen Energie aufs Rad, sind es beim Wasserstoff nur gerade 30 Prozent. Für die Schweiz ist der Wasserstoffzug keine Option, weil hier mehr als 99 Prozent der Stre-

cken elektrifiziert sind. In Deutschland sind noch 39 Prozent, in Österreich 28 Prozent ohne Oberleitung. Dort muss aber eher das Ziel sein, Oberleitungen zu bauen.

Der Zug, der für die San Bernardino County Transportation Authority in Kalifornien bestimmt ist, sieht auf den ersten Blick wie ein normaler Flirt aus. Nur ist in der Mitte ein Energieteil («power pack») mit den Wasserstofftanks eingebaut. Dort erzeugen Brennstoffzellen den notwendigen Strom. Dieser Mittelteil ist beim Testzug gross mit «Flirt H2» angeschrieben. Zusätzlich braucht es auf dem Dach leistungsfähige Batterien, weil beim Beschleunigen deutlich mehr Energie benötigt wird, als die Zellen liefern. Eine Tankfüllung mit Wasserstoff reicht normalerweise für rund 1000 Kilometer, aber in der Hitze von Kalifornien brauchen die Klimaanlagen so viel Energie, dass es nur für 700 Kilometer reicht. Im Innern sieht der Zug ganz ähnlich wie unsere Flirts aus. Durch den Mittelteil führt ein stufenloser Gang, der aber in den USA aus Sicherheitsgründen nicht begehbar sein wird. Ein WC hat es in diesem Zug nicht, was noch vertretbar ist. Die Strecke von San Bernardino nach Los Angeles City ist nur gerade 15 Kilometer lang.

In Europa sind Wasserstoffzüge im Tiroler Zillertal im Gespräch, weil man dort keine Oberleitungen will. Eine Alternative wären Batteriezüge. Dafür müsste entweder ein Teil der Strecke trotzdem eine Oberleitung haben oder es würde längere Standzeiten zum Aufladen brauchen. Bei Stadler Rail ging kürzlich eine Bestellung für drei Dieselzüge aus Apulien in Italien ein. Nun werden Verhandlungen über einen anderen Antrieb geführt. In Apulien wären entweder Batteriezüge oder eben Wasserstoffzüge ideal. Vor allem dann, wenn der Wasserstoff vor Ort mit sauberer Sonnenenergie produziert würde.

Womit wir bei der grossen Erkenntnis sind: Wasserstoffzüge sind nur dort sinnvoll, wo der notwendige Wasserstoff mit sauberer Sonnen- oder Windenergie hergestellt werden kann. Also kommt das oft wolkenverhangene Mitteleuropa weniger dafür in Frage, dafür umso mehr sonnenverwöhnte Gegenden dieser Welt.

➤➤➤ Halt hat sie von der Zugmitte aus ein Auge auf den Passagierwechsel und schliesst die Türen, wie dies heute die Zugbegleiter im Fernverkehr machen. Bei Störungen kann sie allenfalls im Zug reagieren mit telefonischer Unterstützung von einem Spezialisten in der Werkstatt. Wenn gar nichts mehr geht, kann sie vom Führerstand aus mit reduzierter Geschwindigkeit zum nächsten Bahnhof fahren.

Als Fazit lässt sich sagen, dass die automatischen Türen manche Kondukteure abgeschafft haben, hingegen das automatische Fahren die Zugbegleitung wieder zurückbringen kann. Damit die Automatisierung den Reisenden zugutekommt, müssen diese jetzt über ihre Interessenverbände ihre Ideen und Forderungen für den automatisierten Regionalverkehr bei den Bahnen einbringen.



Entspannt unterwegs

Zurücklehnen und geniessen – mit diesen Services reisen Sie bequem von Tür zu Tür.

Reisegepäck

Reisen macht Spass, Koffer schleppen nicht. Mit unserem Gepäckservice reisen Sie bequem ohne Kofferschleppen im ÖV und holen Ihr Reisegepäck am Bahnhof oder Zielort Ihrer Wahl ab. Ab 12 Franken pro Gepäckstück.

bls.ch/gepaeck

Veloversand

Lassen Sie Ihr Velo direkt vor der Haustür abholen und an den gewünschten Zielort liefern. So sind Sie noch bequemer mit Ihrem Velo unterwegs. Ab 20 Franken pro Velo.

bls.ch/velo

Schienenkreuzfahrt in Italien

Unterwegs mit dem legendären Schnelltriebwagen ETR 252 «Arlecchino».

Edwin Dutler Das Reisebüro IGE aus Deutschland (www.ige-erlebnisreisen.de) organisierte im März eine dreitägige Schienenkreuzfahrt mit dem legendären Schnelltriebwagen ETR 252 «Arlecchino» durch Italien. 80 begeisterte Eisenbahnfreunde, welche das komfortable und stilvolle Reisen wieder einmal geniessen wollten, liessen sich diese einmalige Gelegenheit nicht entgehen.

Unser Fahrzeug war der im Jahre 1960 in Betrieb genommene Schnelltriebwagen ETR 252. Der «Arlecchino» (Harlekin) war das Symbol des Wohlstands und des wirtschaftlichen Aufschwungs der Italiener. Nach seiner Ausserbetriebsetzung und einer längeren Abstellzeit wurde er in den Jahren 2016 bis 2022 durch die Fondazione FS Italiane originalgetreu restauriert und mit den neuesten Sicherheitsstandards ausgestattet. Als Besonderheit sind die beiden für die Lokführer erhöhten Führerstände zu erwähnen, welche es den Reisenden gestatten, an den beiden Zugenden die Strecke im Bellevue-Bereich zu geniessen.

Damit kann dieses wirklich schöne Bijou wieder für Sonderfahrten in Italien eingesetzt werden. Der Zug führt ausschliesslich die 1. Wagenklasse mit den Wagen in den Polsterfarben blau, grün und gold und

dem Speisewagen in rot. Um eine solche mehrtägige Sonderfahrt durch ganz Italien durchführen zu können, braucht es eine sehr gute Organisation. Das Reisebüro IGE ist bekannt für Qualität und natürlich für

«Um eine solche mehrtägige Sonderfahrt durch ganz Italien durchführen zu können, braucht es eine sehr gute Organisation.»



die Begleitung der Reise durch Hagen von Ortloff, den umtriebigen und bekannten Gründer der Fernsehsendung Eisenbahn-Romantik. Als zusätzlicher Service wurde bei dieser Reise auch das Gepäck durch einen Bus von Hotel zu Hotel befördert, wir hatten im Zug also nur unser Handgepäck und natürlich die Fotoapparate. Die Auswahl der Hotels auf 4-Sterne-Niveau in Bahnhofsnahe durch IGE war optimal.

Während der Fahrt wurden wir von sehr aufmerksamem Personal verwöhnt, und die Reiseleitung von IGE informierte laufend über die Sehenswürdigkeiten. Im durchgehend geöffneten Speisewagen konnten täglich wechselnde Verpflegungen und Tranksame nach Belieben genossen werden. Der Abfall wurde im Halbstundentakt entsorgt, die Betreuung der Fahrgäste war auf Niveau Orient-Express.

Die Reise führte uns von Rom in Richtung Neapel. Bei mehreren Fotostopps sahen wir die Insel Capri und den Vesuv. Nach der berühmten Amalfiküste folgte eine interessante Gebirgsstrecke, auf der wir den Apennin überquerten und bei Kreuzungs- und Fotohalten von der dortigen Bevölkerung mit grosser Begeisterung und mit Fahnen empfangen wurden. Gegen Abend wurde dann das erste Etappenziel Bari erreicht. Das süditalienische Ambiente haben wir beim Abendessen in der Altstadt sehr genossen.

Am zweiten Tag folgten wir der Adriaküste. Über Ancona erreichten wir die Strände von Catolica und Rimini und durch die Po-Ebene wurde der nächste Etappenort Bologna erreicht. Am dritten und letzten Reisetag fuhren wir durch die Emilia-Romagna, dann auf der Gebirgsbahn wieder Richtung Süden, um in die berühmte Hafenstadt Genua zu gelangen. Durch die Cinque-Terre-Dörfer war dann wieder Meersicht angesagt, bevor wir beim schiefen Turm von Pisa vorbeifuhren. Auf der Magistrale wurde schlussendlich am Abend Rom erreicht, wo die tolle Schienenkreuzfahrt leider zu Ende war.



Originalgetreu restauriert: Der ETR 252 «Arlecchino» (Harlekin) ist auch im Inneren spektakulär.
Bilder: Edwin Dutler

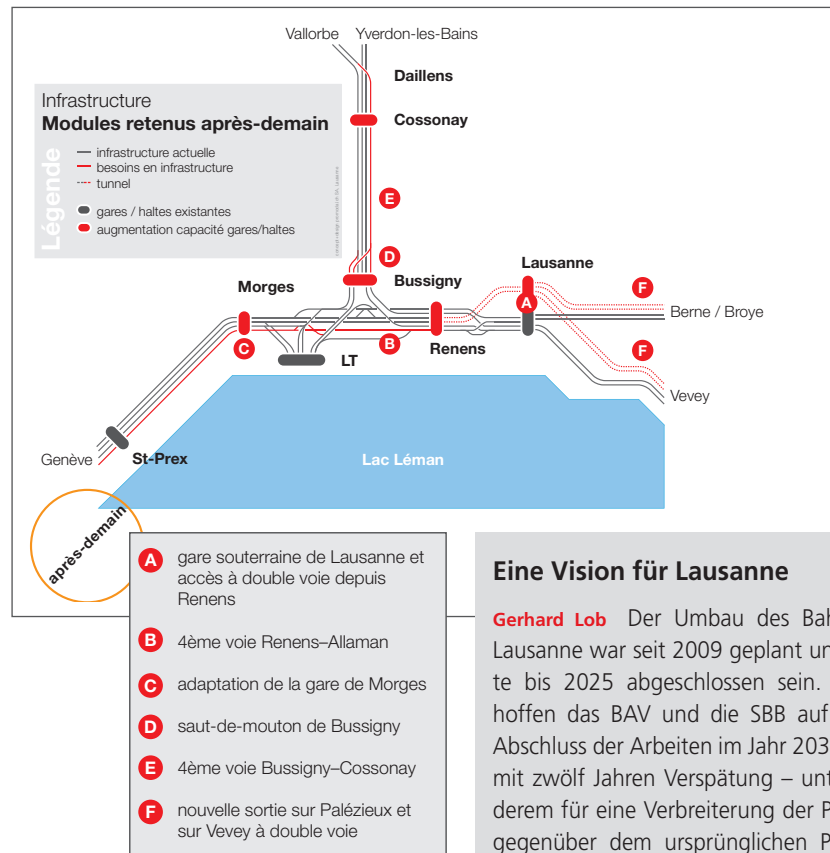
Gare de Lausanne: la Confédération s'embourbe

De 2025 à 2037: 12 ans de travaux pour élargir les quais de 30 centimètres.

Tobias Imobersteg et Daniel Mange* Le projet Rail 2000, avec son horaire cadencé et ses gains de temps, a été une véritable réussite. Mais deux décennies de politique ferroviaire sans ambition expliquent l'embourbement du chantier de la gare de Lausanne. La transformation de celle-ci est planifiée depuis 2009 et devait être achevée en 2025. Aujourd'hui, l'Office fédéral des transports (OFT) et les CFF espèrent la fin des travaux pour 2037, avec douze ans de retard. Concrètement, il faut rétrécir l'entrevoie et élargir les quais: c'est une remise à zéro des plans initiaux. Alors que l'OFT concède enfin au Canton un premier tronçon de ligne nouvelle entre Morges et Perroy en direction de Genève, le Canton de Vaud et la ville de Lausanne exigent le lancement immédiat des études pour une gare souterraine. Le Comité de la citrap-vaud soutient cette exigence. En même temps, il s'inquiète du chaos de la planification fédérale, l'OFT semblant incapable d'imaginer un réseau national intégré au niveau européen, obligeant les cantons à naviguer à vue et à gaspiller leurs ressources.

Pour attirer les voyageurs au rail, il faut aménager des lignes nouvelles sur les longues distances, tels que les deux axes majeurs Genève – St-Gall et Bâle – Chiasso, et les prolonger jusque dans les grands centres européens; les temps de trajet seront plus courts et ces lignes délesteront le réseau historique, déchargeant ce dernier des chantiers qui empoisonnent la vie des pendulaires. Ce concept de la «Croix fédérale de la mobilité» vient d'ailleurs d'être approuvé par le Parlement; il est le cadre dans lequel devrait s'inscrire une gare souterraine à Lausanne et une ligne nouvelle pour Genève.

Les CFF ont inauguré en 2010 une stratégie de développement nommée «Plan cadre Lausanne 2010» (voir figure). Cette stratégie révèle de réelles ambitions: un nouveau tronçon à double voie qui, depuis Renens, débouche sur une nouvelle gare souterraine à Lausanne située dans la colline de Montbenon, suivie d'une ligne nouvelle à double voie en direction de Fribourg et Berne, et d'une autre en direction de Vevey. Ces dispositions sont donc tout à fait



Eine Vision für Lausanne

Gerhard Lob Der Umbau des Bahnhofs Lausanne war seit 2009 geplant und sollte bis 2025 abgeschlossen sein. Heute hoffen das BAV und die SBB auf einen Abschluss der Arbeiten im Jahr 2037, also mit zwölf Jahren Verspätung – unter anderem für eine Verbreiterung der Perrons gegenüber dem ursprünglichen Projekt. Citrap Vaud, die Interessensvertretung für den öffentlichen Verkehr im Waadtland, ist empört über diese Entwicklungen. Der Vorstand von Citrap Vaud unterstützt die Forderungen des Kantons Waadt und der Stadt Lausanne für eine sofortige Aufnahme von Studien für einen unterirdischen Bahnhof. Die SBB eröffneten 2010 eine Entwicklungsstrategie mit dem Namen «Rahmenplan Lausanne 2010» (siehe Grafik). Diese Strategie offenbarte echte Ambitionen: Eine neue Doppelspurstrecke, die von Renens zu einem neuen unterirdischen Bahnhof in Lausanne führt. Jetzt ist der entscheidende Moment gekommen, um sich zu fragen: Sollte man das Projekt zur Umgestaltung des historischen Bahnhofs nicht einfrieren (Zeithorizont 2037), es in seiner jetzigen Form realisieren (Zeithorizont 2025) und sofort mit dem Projekt des neuen unterirdischen Bahnhofs beginnen, der mit dem Verkehrskreuz Schweiz vereinbar ist?

citrap-vaud.ch

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud

cohérentes avec le projet de la Croix fédérale de la mobilité. En 2017, les CFF concrétisent ce projet en réservant un corridor souterrain de la gare de Prilly-Malley jusqu'à Lausanne.

C'est aujourd'hui le moment crucial pour s'interroger: ne faut-il pas geler le nouveau projet de transformation de la gare historique (horizon 2037), le réaliser sous sa forme actuelle (horizon 2025), et démarrer de suite le projet de la nouvelle gare souterraine, compatible avec la Croix fédérale de la mobilité?

Par un hasard du calendrier, le conseiller national Olivier Feller a déposé le 1 mars 2023 au Conseil national sa motion intitulée «Créer des filiales de l'OFT afin d'assurer une collaboration plus efficace avec les acteurs locaux». Nul doute qu'en cas d'aboutissement de cette motion, la première de ces filiales prendra place dans la gare de Lausanne, au centre d'un chantier monumental et névralgique du réseau ferroviaire suisse.

*pour le Comité Citrap-Vaud

Intercity nel Mendrisiotto «Quo vadis»?

La soluzione per una fermata regolare dei IC nell'estremo sud del Ticino esiste, ma purtroppo manca la volontà per realizzarla.

Michele Kessler L'estremo lembo meridionale della Svizzera, il Mendrisiotto, quale agglomerato con i suoi 55 000 abitanti e 40 000 posti di lavoro, e la sua scuola universitaria professionale nota a livello europeo, dal 2008 non fa più parte della rete ferroviaria a lunga percorrenza Intercity, salvo per un paio di treni alla mattina presto in direzione Nord e alla sera tardi in provenienza da Nord, che nel fine settimana si riducono ulteriormente.

Da oltre un decennio Astuti è impegnata nella richiesta di prolungamento degli Intercity a Sud di Lugano. Con una mozione, il Consigliere Nazionale Ticinese Marco Romano è riuscito a far approvare dal Consiglio Nazionale e dal Consiglio degli Stati una richiesta per studiare in tempi brevi la possibilità di nuovamente collegare il Mendrisiotto alla rete nazionale IC durante tutto il giorno.

Per il momento, la risposta dell'Ufficio Federale dei Trasporti (UFT), prevede la soluzione del problema nell'ambito dell'elaborazione dell'offerta di orario 2035, che dovrà essere approvata dal Parlamento nel 2026. I cambiamenti dovranno essere discussi tra il Canton Ticino, le FFS, e l'UFT.

Il problema principale sollevato dall'UFT è rappresentato dalla mancanza di una traccia (possibilità di transitare lungo il binario) per far proseguire gli IC da Lugano verso Mendrisio/Chiasso. L'UFT propone a questo scopo la soppressione degli RE 80 TILO da Lugano verso Chiasso/Milano, soluzione assolutamente inaccettabile considerando l'attuale offerta TILO transfrontaliera verso la metropoli Lombarda.

Mantenere alta la pressione

Astuti è convinta che si possa trovare una soluzione con una tempistica più veloce e appropriata alla richiesta della mozione di Marco Romano, come già diceva un vecchio CEO delle FFS «La solution existe», così da soddisfare la realizzazione di collegamenti giornalieri regolari con Intercity dell'agglomerato del Mendrisiotto. Per raggiungere questo obiettivo si impegnerà a mantenere alta la pressione su UFT e FFS, richiedendo nuovamente l'appoggio di tutti gli interessati, in modo particolare dei Comuni di Chiasso e Mendrisio, della Commissione Regionale dei Trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (Crtm) e del Cantone.

Abgehängtes Südtesin

Gerhard Lob Seit über einem Jahrzehnt setzt sich die Tessiner öV-Kundenorganisation Astuti (Associazione Ticinese Utenti dei trasporti pubblici) dafür ein, dass der Südzipfel des Tessins regelmässig von IC-Zügen angefahren wird.

Seit 2008 ist das nicht mehr der Fall, obwohl der Grenzort Chiasso über Jahrzehnte der Wendepunkt für den Fernverkehr im Inland auf der Nord-Süd-Achse war. Jetzt halten nur noch morgens und abends einige Fernverkehrszüge. Die IC enden im Regelfall in Lugano. Immerhin gelang es Nationalrat Marco Romano seine Motion durchzubringen, wonach Mendrisio ins nationale Fernverkehrsnetz aufgenommen werden muss. Allerdings kündigen sich lange Umsetzungszeiten an.

Astuti ist überzeugt, dass es schneller gehen könnte: «Es gibt Lösungen – nur der politische Wille fehlt.» Die Gemeinden Chiasso und Mendrisio sowie die regionale Verkehrskommission werden aufgefordert, den Druck auf das BAV und die SBB aufrecht zu erhalten.



IC-Züge wie der Giruno (im Bild) sind südlich von Lugano häufig geschlossen und leer unterwegs: Astuti würde dies gerne ändern.

Bild: SBB

Schiffe und ihre Geschichte

Eine umfangreiche Dokumentation zur Vierwaldstättersee-Schifffahrt von Jürg Meister und Josef Gwerder.

Lorenz Degen Was für eine Arbeit: Drei Kilogramm bringt die soeben erschienene «Geschichte der Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee» auf die Waage. Auf über 600 Seiten dokumentiert Jürg Meister als Herausgeber zusammen mit Josef Gwerder die Entwicklungen auf dem Wasser zwischen Luzern und Flüelen. Mitgewirkt haben als «Kerngruppe» auch Peter Gundolf, Bruno Schoog und Robert Horlacher. Was sie dem schiffinteressierten Publikum vorlegen, ist die Frucht einer jahrzehntelangen, akribischen Forschungstätigkeit.

Wie die Autoren im Vorwort betonen, schliessen sie an ein gleichlautendes Buch an, welches sie 1999 zusammen mit Erich Liechti verfasst haben. Doch in den vergangenen 25 Jahren sei viel neues Material zum Vorschein gekommen und dazu dank Digitalisierung in einem Zeitfenster und in einer Qualität, «die seinerzeit noch völlig undenkbar waren». In der Tat ist ihre Neufassung äusserst beachtlich. Sehr reichhaltig ist der Bildteil, der ganz unterschiedliche Einblicke in die Schiffswelt von einst bietet. Die Zielsetzung der Autoren, «möglichst viel unveröffentlichtes Material zu zeigen», wird vollauf erfüllt und sehr ansprechend präsentiert. Buchgestalterin Shana Hirschi hat für dieses aussergewöhnlich schöne Buch eine grossartige Arbeit geleistet.

Alle Schiffe dokumentiert

Inhaltlich ist der Aufbau chronologisch gegliedert. Zur eigentlichen Geschichte der verschiedenen Akteure und Gesellschaften



Das MS Wäldstätter hat eine Kapazität von 700 Personen.
Bild: zVg

auf dem See gibt es einen kurzen Abriss von 11 Seiten, der Grossteil des Buches ist danach den einzelnen Schiffen nach den Jahren ihrer Inbetriebsetzung gewidmet: Zuerst die Raddampfer, dann die Motorschiffe und schliesslich die exotisch anmutenden Schraubendampfer-Trajektschiffe. Einige Seiten zur Navigation auf dem See rundet die Darstellung ab. Jedes Schiff besitzt einen Kasten mit den technischen Angaben, danach folgt eine Zeittafel der wichtigsten Ereignisse aus seinem «Leben». Umbauten, Unfälle, Sondereinsätze und prominente Passagiere sind da verzeichnet. Pläne und Fotos ergänzen den Textteil.

Nebst den heute im Fahrdienst stehenden Raddampfern und Motorschiffen zeigt die Fülle der über 50 Einzeldarstellungen, wie viele Schiffe aus dem öffentlichen Bewusstsein verschwunden sind. Den Raddampfern vor der «Belle Époque», die noch als reine Nutzfahrzeuge für Warentransport mit Passagieren verwendet, fehlte die Eleganz und Noblesse, welche die heutige Flotte so einzigartig machen. Die Abbruch-Phase der 1960er- und 1970er-Jahre haben die «Dampferfreunde Vierwaldstättersee» mit der Instandsetzung des Raddampfers «Unterwalden» 1977 beendet. Dank der grosszügigen finanziellen Unterstützung aus diesem engagierten Verein ist dieser Band massgeblich entstanden. Die Autoren haben ein neues Standardwerk geschaffen, das gewiss rasch zu einem unverzichtbaren Nachschlagewerk avancieren wird.



Zum Buch

Jürg Meister (Hrsg.)
und Josef Gwerder
Die Geschichte der Schifffahrt
auf dem Vierwaldstättersee
Weber Verlag, Thun 2022
632 Seiten, 69 Franken

«Niemand kommt heute mehr auf die Idee, einen Dampfer abzubauen»

Yvonne Scheiwiller hat nach Spuren von historischen Schiffen auf Schweizer Gewässern gesucht. Entstanden ist ein wunderbares Buch.

Interview: Lorenz Degen

Frau Scheiwiller, wie sind Sie auf das Thema der historischen Schiffe gekommen?

Ich habe im Januar 2020 bei der Grundbuchstelle der Firma Kibag in Wollishofen zu arbeiten begonnen. Schnell sind mir die zum Teil schon historischen Ledischiffe und Nauen dieser bekannten Baufirma aufgefallen. Das älteste Boot – die «Möve» – ist sogar ein ehemaliges Dampfboot aus dem 19. Jahrhundert. Dann brach die Covid-19-Pandemie aus, versetzte uns in Lockdowns und verhinderte Auslandsreisen. Ich reise sehr gerne, sah aber die Chance der Reisebeschränkungen: Fahrten zu historischen Schiffen in der Schweiz. Durch die Arbeit bei der Kibag wurde ich auch auf eine Gruppe von Schiffsbetreibern aufmerksam, die üblicherweise nicht im Fokus steht: die Betreiber von Lastschiffen.

War Ihnen schon von Anfang an klar, worüber genau Sie schreiben wollen?

Das Thema entwickelte sich langsam. Während meiner MAS-Weiterbildung in Denkmalpflege und Umnutzung hatte ich einiges über Baudenkmäler gelernt: Originalsubstanz, Weiterbauen und wann etwas historisch ist. Ich musste dieses Wissen adaptieren und auf praktische Anwendbarkeit herunterbrechen. Ich realisierte bald einmal, dass ich die 1960er Jahre nicht berücksichtigen kann, denn damals sind sehr viele Schiffe in Betrieb genommen worden. Das hätte den Rahmen gesprengt. Auch die «Schweizer Gewässer» mussten definiert werden; ich habe auch deutsche und österreichische Schiffe auf dem Bodensee berücksichtigt, weil diese eine so ausserordentliche Geschichte haben. Als ich schon weit fortgeschritten war, tauchte das «Schiff des Theseus» auf. Das ist eine philosophische Frage aus der Zeit der alten Griechen: Wie stark darf ein altes Schiff umgebaut werden, bis daraus etwas Neues geworden ist? Die Frage



Zur Person

Yvonne Scheiwiller (59) wohnt in Steinen SZ. Die studierte Juristin mit Nachdiplomstudien in Denkmalpflege und Museumspraxis arbeitete meistens im Bereich Grundbuch; aktuell für Grundbuchbereinigungen beim Kanton Zug. Sie ist Autorin mehrerer Bücher und vieler Artikel, u.a. zur Schwyzer Industriekultur und zum Erhalt historischer Bausubstanz. Als Hobbies pflegt sie das Reisen und das Fotografieren.

«Ich bin mit einigen Schiffshistorikern befreundet, die mir wertvolle Tipps gaben oder sogar das Schlusslektorat machten.»

kann nicht präzise beantwortet werden, und alle angefragten Personen beantworteten sie anders. Meine Antwort auf das «Schiff des Theseus» ist, dass es das gleiche Schiff bleibt, solange eine plausible Geschichte zu den Änderungen und Umbauten erzählt werden kann.

War es schwierig, zu Informationen zu kommen?

Die meisten Schiffseigner waren sehr offen und zeigten mir stolz ihre Schätze. Natürlich gehörte auch das Studium von Literatur dazu. Ich bin mit einigen Schiffshistorikern befreundet, die mir wertvolle Tipps gaben oder sogar das Schlusslektorat machten.

Wie gestaltete sich die Recherche?

Die interessantesten Geschichten habe ich am Genfersee erlebt. Hanspeter Arnold von der Firma Sagrave zeigte mir nicht nur die vielen Lastschiffe, sondern auch zwei seltene Schiffe, die in seinem Eigentum sind: das ehemalige Dampfplast-

schiff «Mercure» und ein Patrouillenboot der Schweizer Armee aus der Zeit des Zweiten Weltkriegs. Dieses «Risch» genannte Boot stellte sich als Produkt eines Ingenieurs Risch heraus, der in der Roten Fabrik in Wollishofen Patrouillenboote hergestellt hatte. Auch interessant war die edle Yacht «Walkyrie», die heute einem bekannten Genfer Bankier gehört. Sie war früher eine Dampfyacht, welche von Gustave Eiffel betrieben wurde. Leider verschwand die Dampfmaschine schon vor 100 Jahren. Das Boot hat aber viel Originalsubstanz aus der Zeit von Gustave Eiffel. Ausserordentlich sind auch die zwei originalen Segelbarken «Vaudoise» und «Neptune», welche sogenannte Lateinersegel haben und quasi Symbole des Genfersees darstellen.

Und in der Deutschschweiz?

Eine fantastische Geschichte erlebt hat auch das Dampfboot «Greif» auf dem Greifensee: Es verlor im Laufe der Zeit seine Dampfmaschine. Die Maschine kam in einen Dampfbagger der Kibag. Als der Dampfbagger sein Lebensende erreicht hatte, wurde sie ausgebaut und kam auf Umwegen wieder auf die Greif zurück. Die Greif gehört heute zu den wertvollsten historischen Schiffen der Schweiz.

Was ist Ihr Fazit zu den historischen Schiffen auf Schweizer Gewässern? Wie ist es um sie bestellt?

Ein altes Schiff hat immer dann ein Problem, wenn eine Unterwassersanierung ansteht. Diese ist teuer und aufwändig, und der Eigner fragt sich, ob sich die Sanierung lohnt. Wenn der Eigner ein Schiffsfreund ist, wird er die Sanierung machen. Wenn er nur ausfahren will, wird er auf ein Plastikboot wechseln und das Holzboot entsorgen. Meines Erachtens geht es den historischen Schiffen heute besser als vor ein paar Jahren: Man hat deren Wert erkannt, zeigt seine Schätze stolz, weil sie im Meer von Plastikbooten herausstechen. Niemand kommt heute mehr auf die Idee,

«Ein altes Schiff hat immer dann ein Problem, wenn eine Unterwassersanierung ansteht. Diese ist teuer und aufwändig, und der Eigner fragt sich, ob sich die Sanierung lohnt.»

einen Dampfer abzubauen oder zu einem Dieselschiff umzubauen. Ganz im Gegenteil: Es gibt Studien, welche die Revaporisierung der «Helvetie» auf dem Genfersee prüfen.

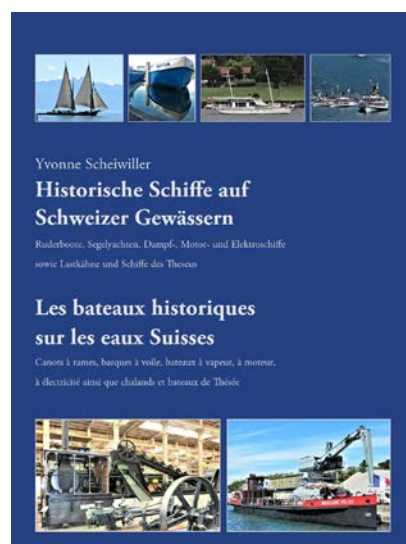
Was soll Ihr Buch bewirken?

Das Buch soll eine Tugend fördern, welche wir während der Pandemie üben mussten: Das Gute in der Nähe zu suchen, Ferien in der Schweiz machen und auch hier Neues und Aufregendes entdecken. Wie wäre es mit einer Ruderfahrt mit einem der vielen bunten Holzboote auf dem

Pfäffikersee? Ein Besuch des Bootsmuseums am Silsersee? Oder sogar eine mehrtägige Kreuzfahrt auf einem ehemaligen Lastschiff? Die «Attila» bietet neun komfortable Kabinen in der Form von Containern an. Dabei kann man die prähistorischen Schiffe in den ausgezeichneten Museen der Juragewässer besuchen. Bei weiteren Schiffs-, Dampfmaschinen- und Verkehrsmuseen am Genfer- und Bodensee, in Basel, Winterthur oder natürlich beim Luzerner Verkehrshaus mit seinem Aussenlager in Rain lohnt sich der Besuch. Ich will darauf «gluschtig» machen.

Arbeiten Sie schon an einem neuen Buch?

Nein. Ich schreibe aktuell an Artikeln für die Zeitschrift «Industriekultur» und über das 700-jährige Haus, in dem ich wohne. Die mittelalterlichen Häuser von Steinen sollen bekannter gemacht werden. Parallel halte ich Ausschau nach Themen, die noch nicht so bekannt sind, zum Beispiel die Dampfmaschinen in der Schweiz – in erster Linie die noch bestehenden stationären Dampfmaschinen. Das Winterthurer Dampfzentrum hat eine schöne Sammlung, aber es gibt noch viel mehr davon. Gerne nehme ich Hinweise aus der Leserschaft entgegen.



Zum Buch

Yvonne Scheiwiller: Historische Schiffe auf Schweizer Gewässern

Triner Verlag, ISBN 978-3-033-09534-2
43 Franken

Bestellung beim Triner Verlag,
<https://triner.ch/verlag> oder beratung@triner.ch

Fragwürdige Streckensperrungen

Basel wird von der Romandie immer stärker abgenabelt: Die Kantonsregierungen der beiden Basel bleiben leider untätig.

André Guillaume Die Tatsache, dass künftig der Schienenverkehr im Birstal zwischen Basel und Delémont (– Biel) nun endlich zeitgemässen Ansprüchen genügen soll, ist erfreulich. Nach jahrelangen Vorbereitungen und Verzögerungen sind nun die Bauarbeiten in Gang gekommen. Nach deren Abschluss wird allerdings die Reisegeschwindigkeit mangels markanter Trasseverbesserungen wie Kurvenstreckungen im mäandrierenden Talverlauf weiterhin äusserst bescheiden bleiben.

Der Eindruck der «Schleichbahn» («Train-limasse») wird bleiben, auch wenn dereinst vielleicht die Wartezeiten bei den IC-Zugskreuzungen in Aesch oder Liesberg entfallen. Zudem ist es höchst unsicher, ob es je wieder Direktverbindungen mindestens Basel – Lausanne oder sogar Basel – Genf via Birstal geben wird.

Ganz und gar nicht erfreulich ist die dreimonatige Totalsperrung des Abschnittes zwischen Laufen und dem jurassischen Kantonshauptort. Bahnreisende aus oder in Richtung Romandie müssen in dieser Zeit auf die ohnehin stark überlastete Jurasüdfuss-Linie oder auf jene Strecke via Bern – Fribourg ausweichen. Dies bedeutet je nach Verbindung ein- oder zweimaliges Umsteigen. Das Umsteigen in Bern ist in Anbetracht des dort üblichen grossen

Gedränges, häufig verbunden mit Perronwechsel, stets ein beschwerlicher Stress-test. Der angebotene Bahnersatzbus im Tal hat eine rein lokale Funktion.

Zudem ist dadurch auch die S 3 nach Porrentruy unterbrochen, eine für Berufspendler und Schülerinnen nicht ganz unwichtige Achse. Statt zweimaligem Umsteigen Bahn-Bus wird wieder vermehrt auf das eigene Auto gesetzt müssen. Ob die Autopendlerinnen und -pendler danach wieder auf die Bahn wechseln werden, scheint höchst fraglich. Erwähnenswert ist, dass im Gymnasium Laufen auch Schülerinnen und Schüler aus dem Kanton Jura bilingual unterrichtet werden.

Definitiv der Vergangenheit angehören die «guten Zeiten», als man in unter drei Stunden bequem und umsteigefrei vom Rheinknie zum Jet d'eau gelangen konnte, einst sogar im Speisewagen. Offenbar setzen sich die Regierungen der beiden Basel zu wenig entschlossen für Basels Bahnverbindungen in die Westschweiz ein. Was «ännet dem Röschtigrabe» geschieht, scheint sie nicht gross zu kümmern. Bei den Zürchern hätten die SBB wahrscheinlich nicht so leichtes Spiel, wenn sie wichtige Streckenabschnitte monatelang abnabeln wollten. Aber Basel ist schliesslich auch nicht Zürich.

Ein Nachtzug der Zukunft?

Kaspar P. Woker Am 4. Mai 2023 um 8:05 Uhr ist der Nachtzug aus Amsterdam pünktlich in Zürich HB eingetroffen. Ein nichtklimatisierter Liegewagen, ein Schlafwagen (beide als Nightjet angeschrieben), vier Sitzwagen erster und zweiter Klasse. Alle sechs Wagen sind schon lange nicht mehr durch eine Waschanlage gefahren. Und



Unschöner Anblick: Nachtzug Amsterdam-Zürich.

Bild: Kaspar P. Woker

drei Bahnpolizisten nehmen eine Passagierin in Gewahrsam. Nachtzüge werden fürs Klima hochgejubelt, doch dieser Rumpfzug vermittelt das Bild von schmuddeli-

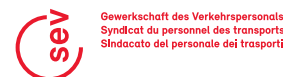
gen Nachtfahrten aus dem letzten Jahrhundert. Oder bleibt die Nachfrage für ein Bett auf Schienen so gering, dass sich mehr nicht rechnet?

Firmen / Gönner

BERN MOBIL



SIEMENS



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

Alle Vorstandsmitglieder bestätigt

Kurzer Bericht von der Delegiertenversammlung 2023 von Pro Bahn Schweiz in Meiringen.

Noam Schaulin Am Samstag, 6. Mai fand die 26. Delegiertenversammlung von Pro Bahn Schweiz statt. Rund 30 Delegierte der Sektionen, Gäste und der Zentralvorstand fanden sich im Kompetenzzentrum der Seilbahnen Schweiz in Meiringen ein. Vor dem Mittag stellte Dr. Dres von Weissenfluh in einem Referat den Grimsetunnel vor. Neben der Geschichte der Projektidee zur Verbindung der Schweizer Schmalspurnetze und den aktuellen Herausforderungen zur Realisierung des Tunnelprojektes zeigte er den Anwesenden auf, welche Synergien zwischen dem Pro-

jekt des Bahntunnels und dem Projekt der Hochspannungsleitung sich ergeben und wo sich die beiden Projekte in die Quere kommen (ein ausführlicher Bericht zu diesem Thema folgt im InfoForum 3/2023).

Im offiziellen Teil der Versammlung nach dem gemeinsamen Mittagessen berichtete der Zentralvorstand aus dem vergangenen Jahr und bot einen Einblick in die fortlaufende Arbeit. Neben dem Genehmigen der Jahresrechnung 2022, dem Beschliessen der Mitgliederbeiträge 2024 und dem Vorstellen des Budgets für 2023 wurden Karin Blättler (Präsidentin), Tho-

mas Lendenmann (Vizepräsident), Edwin Dutler (Herausgeber InfoForum), Bastian Bommer (Leiter Ressort Fahrplan) und Guido Schoch (Zentralvorstandsmitglied) in ihrem Amt bestätigt. Noam Schaulin (Aktuar und Kassier) und Bruno Roelli (Zentralvorstandsmitglied) werden aufgrund der zweijährigen Wahlperiode erst nächstes Jahr wieder gewählt.

Nach vollendeter Versammlung reisten die Delegierten am späteren Nachmittag wieder nach Hause. Der Zentralvorstand dankt allen, die gekommen sind und freut sich auf ein weiteres aktives Jahr.

Nachtrag zum Bericht über Gaston Maison

Lorenz Degen Auf den Artikel über den Westschweizer Eisenbahn-Publizisten Gaston Maison (InfoForum 1/2023) ergab sich ein interessanter Kontakt: Per Telefon meldete sich Giselle Browning-Maison beim Autor. Sie ist die Tochter von Gaston Maison (1920-2007). Der Beitrag, der die Lebensspuren ihres Vaters nachzeichnete, hat sie sehr gefreut. Ihre Mutter Emilie Maison,

104-jährig, lebt bis heute in ihrem Haus in Aigle. Giselle Browning-Maison lud den Autor zu einem Besuch bei ihr ein. Emilie Maison, von ihrer Hör- und Sehkraft altersbedingt eingeschränkt, berichtete an einem März-Nachmittag von ihren Erinnerungen. Die Sammlung von Büchern in ihrer Stube zeigte das umfangreiche Werk, das Gaston Maison zu Lebzeiten veröffentlichte.

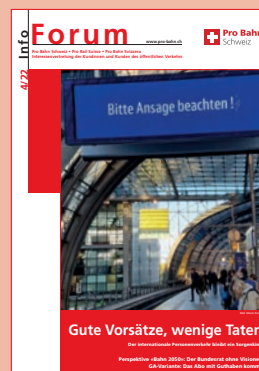


Emilie Maison mit ihrer Tochter Giselle Browning-Maison.
Bild: Lorenz Degen

Jetzt Gönnerin/Gönner werden von Pro Bahn Schweiz!

ab CHF 50.– / Jahr inkl. InfoForum

ab CHF 500.– / Jahr inkl. InfoForum & Logo-Auftritt im InfoForum



Anmeldung unter www.pro-bahn.ch

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 |



CLEVERE BAHNTECHNOLOGIE

Stadler ist immer in Bewegung, denn die Wünsche unserer Kunden treiben uns an die besten Fahrzeuge zu bauen. Diese können dabei auf die umfangreiche und langjährige Erfahrung der Stadler-Mitarbeitenden zählen, die jeden Tag höchste Präzision und erstklassigen Service gewährleisten. Das ist die Grundlage unseres guten Rufs. Wir stehen für Zuverlässigkeit, Flexibilität und Innovation – und das schon seit 1942.

www.stadlerrail.com

STADLER